



FONDOS  
INTERNACIONALES DE  
INDEMNIZACIÓN DE  
DAÑOS DEBIDOS A LA  
CONTAMINACIÓN POR  
HIDROCARBUROS

<b>Punto 3 del orden del día</b>	<b>IOPC/OCT09/3/3</b>	
Original: INGLÉS	28 de agosto de 2009	
Asamblea del Fondo de 1992	<b>92A14</b>	
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	<b>92EC46</b>	●
Asamblea del Fondo Complementario	<b>SA5</b>	
Consejo Administrativo del Fondo de 1971	<b>71AC24</b>	

## SINIESTROS QUE AFECTAN A LOS FIDAC

### FONDO DE 1992: AL JAZIAH 1, N°7 KWANG MIN Y SHOSEI MARU

#### Nota del Director

<b>Resumen:</b>	En este documento se presenta la información más reciente sobre los siguientes siniestros: <i>Al Jaziah 1, N°7 Kwang Min y Shosei Maru</i> .
<b>Medida que se ha de adoptar:</b>	Comité Ejecutivo del Fondo de 1992: Tomar nota de la información.

#### 1 *Al Jaziah 1*

##### *Resumen del siniestro*

1.1	Buque	<i>Al Jaziah 1</i>
	Fecha del siniestro	24.01.00
	Lugar del siniestro	Abu Dhabi (Emiratos Árabes Unidos)
	Causa del siniestro	Hundimiento
	Cantidad de hidrocarburos derramados	100-200 toneladas de fueloil
	Estado de pabellón del buque	Honduras
	Arqueo bruto (AB)	681 AB
	Aseguradora P&I	Ninguna
	Límite CRC	3 millones de DEG (£2,6 millones)
	Indemnización	Se han liquidado y pagado todas las reclamaciones, por un total de Dhr 6,4 millones (£870 000). El Fondo de 1971 y el Fondo de 1992 han contribuido, cada uno, con el 50% de las cuantías pagadas.
	Procedimientos jurídicos	Los Fondos han incoado acción de recurso contra el propietario del buque, y reclaman un reembolso por las cuantías pagadas en concepto de indemnización, es decir Dhr 6,4 millones (£870 000). Si bien el Tribunal sentenció a favor de los Fondos, será muy difícil hacer cumplir la sentencia, dado que el propietario del buque no cuenta con activos financieros suficientes.

1.2 El 24 de enero de 2000, el buque tanque *Al Jaziah 1* (681 AB), cargado de fueloil, se hundió a una profundidad aproximada de 10 metros a cinco millas al nordeste del puerto de Mina Zayed, Abu Dhabi (Emiratos Árabes Unidos, EAU). Se calculó que aproximadamente entre 100 y 200 toneladas de carga escaparon del buque hundido. Los hidrocarburos fueron a la deriva bajo la influencia de fuertes vientos hacia las orillas cercanas, contaminando varias islas pequeñas y bancos de arena. También quedaron contaminados algunos manglares. El buque hundido fue puesto a flote por los salvadores y llevado al puerto franco de Abu Dhabi.

1.3 El buque no estaba inscrito en ninguna sociedad de clasificación y no tenía seguro de responsabilidad.

*Aplicabilidad de los Convenios*

- 1.4 En las sesiones de octubre de 2000, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 y el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 decidieron que, como los Emiratos Árabes Unidos eran Parte en los Convenios tanto de 1969/1971 como de 1992 en el momento del siniestro del *Al Jaziah I*, ambas series de Convenios eran de aplicación al siniestro y que las responsabilidades se distribuyesen a medias entre el Fondo de 1971 y el Fondo de 1992.

*Reclamaciones de indemnización*

- 1.5 Todas las reclamaciones se liquidaron y pagaron con un importe de Dhr 6,4 millones (£870 000). No se exigirá al Fondo de 1971 ni al Fondo de 1992 nuevos pagos en concepto de indemnización.

*Recurso judicial*

- 1.6 En sus sesiones de octubre de 2002, los órganos rectores de los Fondos de 1971 y 1992 decidieron que el Fondo de 1992 debía recurrir contra el propietario del buque porque el buque no era apto para la navegación, y que el propietario del buque no tenía derecho a limitar su responsabilidad.
- 1.7 En enero de 2003, los Fondos entablaron acción judicial en el Tribunal de primera instancia de Abu Dhabi contra la entidad compuesta por el propietario matriculado<sup><1></sup> del *Al Jaziah I* y su único propietario del buque, solicitando que los demandados pagasen Dhr 6,4 millones (£870 000) a los Fondos, distribuyéndose la suma a medias entre el Fondo de 1971 y el Fondo de 1992.
- 1.8 En sentencia dictada en marzo de 2008, el Tribunal juzgó que el propietario del buque debería pagar a los Fondos la cantidad de Dhr 6 402 282 (£870 000), suma que debería distribuirse a medias entre el Fondo de 1971 y el Fondo de 1992.
- 1.9 El propietario del buque no ha apelado contra la sentencia y, por lo tanto, es definitiva.
- 1.10 Los Fondos han pedido al Tribunal que ejecute la sentencia y en una audiencia de julio de 2008, el agente judicial del Tribunal informó a los abogados de los Fondos de que el propietario del buque tenía grandes dificultades económicas. Se propuso que los Fondos debían investigar si el propietario del buque contaba con otros recursos financieros para pagar lo establecido en la sentencia.
- 1.11 El Tribunal informó a los abogados de los Fondos de que el propietario del buque tiene fuertes deudas por unos Dhr 63 millones, suma que incluye la cuantía adjudicada a favor de los Fondos, que el propietario del buque había estado encarcelado debido a que no podía pagar sus deudas y de que recientemente había sido excarcelado tras haberse comprometido a pagar la suma de Dhr 4 200 por mes de su sueldo para pagar sus deudas.
- 1.12 Los abogados de los Fondos han investigado si el propietario del buque tenía otros bienes para pagar lo establecido en la sentencia, pero según la investigación llevada a cabo el propietario del buque no contaba con recursos financieros adicionales. Los abogados de los Fondos indicaron que en las presentes circunstancias sería muy difícil recuperar las cantidades concedidas por el Tribunal de Primera Instancia.
- 1.13 En las sesiones de octubre de 2008, los órganos rectores del Fondo de 1971 y el Fondo de 1992 encargaron al Director que se dirija al propietario del buque para buscar un acuerdo, habida cuenta de su situación económica.
- 1.14 Los Fondos, a través de sus abogados en los Emiratos Árabes Unidos, se han dirigido al propietario del buque conforme a las instrucciones de los órganos rectores de los Fondos.

---

<1> Conforme a las leyes en vigor de los Emiratos Árabes Unidos, en este tipo de entidad, llamada "sociedad unipersonal", no hay activos o pasivos ajenos a su propietario.

1.15 No se han logrado avances en las negociaciones con el propietario del buque.

## 2 Nº7 Kwang Min

### *Resumen del siniestro*

2.1 Buque	<i>Nº7 Kwang Min</i>
Fecha del siniestro	24.11.05
Lugar del siniestro	República de Corea
Causa del siniestro	Abordaje
Cantidad de hidrocarburos derramados	37 toneladas de fueloil
Zona afectada	Busan (República de Corea)
Estado de pabellón del buque	República de Corea
Arqueo bruto (AB)	160 AB
Aseguradora P&I	No aplicable
Límite CRC	No aplicable
STOPIA/TOPIA aplicable	No
Límite CRC + CF	203 millones de DEG (£193 millones)
Reclamaciones de indemnización	Se han liquidado todas las reclamaciones de indemnización resultantes de este siniestro, excepto dos. Dos maricultores de algas han incoado procesos judiciales contra los propietarios de los dos buques que intervienen en el procedimiento. No se esperan otras reclamaciones.
Nota	El propietario del <i>Nº7 Kwang Min</i> no tenía seguro de responsabilidad por contaminación y no tenía activos financieros suficientes para cubrir las reclamaciones de indemnización por daños debidos a la contaminación que se derivasen del siniestro.

2.2 El 24 de noviembre de 2005, el buque tanque coreano *Nº7 Kwang Min* (160 AB) abordó al pesquero coreano *Nº1 Chil Yang* (139 AB) en el puerto de Busan (República de Corea). Se derramó en el mar un total de 37 toneladas de fuel oil pesado de un tanque de carga averiado. El resto de los hidrocarburos que el *Nº7 Kwang Min* llevaba a bordo se transfirió a otros buques. El *Nº7 Kwang Min* se llevó posteriormente a un astillero de Busan.

2.3 El Fondo de 1992 encomendó a un equipo de inspectores coreanos la vigilancia de las tareas de limpieza y la investigación de las posibles repercusiones de la contaminación en la pesca y maricultura.

2.4 Se hace referencia respecto a las tareas de limpieza y las repercusiones del derrame en el Informe Anual de 2008, página 107.

### *Aplicabilidad del Convenio del Fondo de 1992*

2.5 En diciembre de 2005, el Ministerio de Asuntos Marítimos y Pesquerías de Corea informó al Fondo de 1992 que el propietario del *Nº7 Kwang Min* no estaba asegurado contra responsabilidad por contaminación y contaba con activos financieros insuficientes para cubrir las reclamaciones de indemnización de daños debidos a la contaminación derivados del siniestro.

2.6 En su sesión de febrero/marzo de 2006, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 respaldó la postura adoptada por el Director respecto a su autoridad para liquidar las reclamaciones, y le autorizó asimismo a liquidar definitivamente todas las demás reclamaciones resultantes del siniestro (véase Informe Anual de 2006, página 119).

*Reclamaciones de indemnización*

- 2.7 Todas las reclamaciones excepto dos derivadas de este siniestro se liquidaron por un total de KRW 1 900 millones (£1,1 millones).
- 2.8 Dos maricultores de algas, que en un principio habían estado de acuerdo con la suma de KRW 4 591 959 y KRW 5 305 481, respectivamente, después se negaron a aceptar la liquidación propuesta e incoaron procesos judiciales contra los propietarios de los dos buques que intervinieron en el siniestro.
- 2.9 El Fondo de 1992 ha participado en el procedimiento judicial antes mencionado en calidad de parte independiente a fin de prestar asistencia al propietario del N<sup>o</sup>7 *Kwang Min*, ya que si éste fuera insolvente, el Fondo de 1992 tendría que pagar la indemnización en última instancia.
- 2.10 No se esperan más reclamaciones derivadas de este siniestro.

*Acciones judiciales*

- 2.11 Los resultados de la investigación sobre la causa del siniestro, por parte del Tribunal de Seguridad Marítima de Busan, concluyeron que la proporción de responsabilidad entre el propietario del N<sup>o</sup>7 *Kwang Min* y el propietario del pesquero N<sup>o</sup>1 *Chil Yang* era 40:60.
- 2.12 El propietario del N<sup>o</sup>7 *Kwang Min* interpuso un recurso ante el Tribunal Central de Seguridad Marítima de Corea contra la decisión del Tribunal de Seguridad Marítima de Busan acerca de la proporción de responsabilidad del siniestro. El Tribunal Central de Seguridad Marítima de Corea decidió que el reparto de las responsabilidades entre el propietario del N<sup>o</sup>7 *Kwang Min* y el propietario del pesquero N<sup>o</sup>1 *Chil Yang* era 35:65.
- 2.13 El Director encargó a los abogados del Fondo de 1992 en la República de Corea que tomen medidas para que el Fondo intervenga en estos procesos judiciales a fin de estudiar la posibilidad de recobrar las sumas pagadas en concepto de indemnización por este siniestro. Tras la investigación llevada a cabo por los abogados, el Fondo entabló un recurso contra el propietario del pesquero N<sup>o</sup>1 *Chil Yang* y el propietario del N<sup>o</sup>7 *Kwang Min*.

*Recurso contra el propietario del N<sup>o</sup>7 Kwang Min*

- 2.14 El propietario del N<sup>o</sup>7 *Kwang Min* cuenta con dos bienes, a saber, un apartamento y el buque tanque N<sup>o</sup>7 *Kwang Min*, los cuales están hipotecados por sumas muy elevadas. Dado que los bancos hipotecarios tienen prioridad sobre cualquier otro acreedor, era improbable que el Fondo de 1992 pudiera recobrar sumas respecto de dichas propiedades.
- 2.15 A raíz de una decisión del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992, adoptada en octubre de 2007, el Director dio instrucciones a los abogados del Fondo para que suspendieran el recurso contra el propietario del N<sup>o</sup>7 *Kwang Min* (véase el Informe Anual de 2008, página 109).

*Procedimiento de limitación iniciado por el propietario del N<sup>o</sup>1 Chil Yang*

- 2.16 En enero de 2007, el propietario del N<sup>o</sup>1 *Chil Yang* presentó una solicitud al Tribunal del distrito de Busan para iniciar el procedimiento de limitación para limitar su responsabilidad a la cuantía de limitación aplicable al Código de Comercio coreano, es decir, 83 000 DEG, equivalente a Won 125 638 796.
- 2.17 El Fondo intervino como demandante en los procedimientos judiciales a fin de recobrar, en la medida de lo posible, las sumas pagadas en concepto de indemnización por este siniestro. En abril de 2007, las reclamaciones del Fondo de 1992 se registraron en el Tribunal del distrito de Busan (Tribunal de limitación). El Tribunal de Limitación recibió igualmente reclamaciones de dos maricultores de algas (véase el párrafo 2.7 del presente documento) y del propietario del N<sup>o</sup>7 *Kwang Min*.

- 2.18 En agosto de 2007, el Tribunal de limitación evaluó la reclamación del Fondo de 1992 en KRW 1 300 millones, y la de los dos maricultores de algas en la cantidad evaluada por el Fondo de 1992. El Tribunal de Limitación evaluó igualmente la reclamación del propietario del N°7 *Kwang Min* contra el propietario del N°1 *Chil Yang* en KRW 26 millones. (véase el 92FUND/EXC.42/13, sección 6).
- 2.19 En septiembre de 2007, los dos maricultores de algas apelaron la resolución del Tribunal de Limitación ante el Tribunal de Distrito de Busan.

*Procedimiento de apelación*

- 2.20 En julio de 2008, el Tribunal de Distrito de Busan decidió fusionar las acciones judiciales de los dos maricultores de algas contra los propietarios del N°7 *Kwang Min* y el N°1 *Chil Yang* (véase el párrafo 2.6 supra), y sus acciones judiciales contra el propietario del N°1 *Chil Yang* y el Fondo para anular la resolución del Tribunal de limitación (véase el párrafo 2.16).
- 2.21 En agosto de 2008, el Tribunal de Distrito de Busan dictó su sentencia en relación con ambas causas. El Tribunal de Distrito de Busan confirmó la decisión sobre evaluación del Tribunal de limitación, en la que se confirmaba la evaluación de las reclamaciones efectuada por el Fondo. Además, el Tribunal de Distrito de Busan ordenó a los propietarios de los dos buques pagar indemnización a los dos maricultores de algas por las pérdidas ocasionadas, tal como fueron evaluadas por el Tribunal de Limitación, más los intereses correspondientes. Si el propietario del N°7 *Kwang Min* no pudiera pagar las pérdidas de los dos demandantes, el Fondo seguiría siendo responsable de pagar indemnización por las cuantías que determine el Tribunal.
- 2.22 En junio de 2009, los dos maricultores de algas apelaron contra la resolución del Tribunal de Distrito de Busan ante el Tribunal Supremo. La apelación se presentó contra los propietarios de los buques y contra el Fondo de 1992. No se sabe cuando dictará sentencia el Tribunal Supremo.

### 3 *Shosei Maru*

*Resumen del siniestro*

3.1

Buque	<i>Shosei Maru</i>
Fecha del siniestro	28.11.06
Lugar del siniestro	Mar Interior de Seto (Japón)
Causa del siniestro	Abordaje
Cantidad de hidrocarburos derramados	Aproximadamente 60 toneladas de fueloil pesado
Zona afectada	Shodoshima (Japón)
Estado de pabellón del buque	Japón
Arqueo bruto (AB)	153 AB
Aseguradora P&I	Japan Ship Owners' Mutual Protection and Indemnity Association
Límite CRC	4,51 millones de DEG (¥738 629 760)
STOPIA/TOPIA aplicable	No
Límite del CRC y del Fondo	203 millones de DEG (£193 millones)
Reclamaciones de indemnización	Se han liquidado todas las reclamaciones de indemnización resultantes de este siniestro. No se esperan otras reclamaciones.
Notas:	El Fondo de 1992 pagó ¥172 millones en concepto de indemnización y costas. El Fondo de 1992 recuperó ¥75 millones del <i>Trust Busan</i> . Una vez finalizado el procedimiento de limitación del <i>Trust Busan</i> , podrá darse por concluido el siniestro.

- 3.2 El 28 de noviembre de 2006, el buque tanque japonés *Shosei Maru* (153 AB) abordó al carguero coreano *Trust Busan* (4 690 AB) a tres kilómetros de Teshima, en el Mar Interior de Seto en Japón. Se derramaron en el mar unas 60 toneladas de fueloil pesado y combustible diesel procedentes de un tanque de carga averiado y del tanque de combustible del *Shosei Maru*. El resto de los hidrocarburos a bordo se transfirió a otro buque. El *Shosei Maru* fue posteriormente remolcado al puerto de Tonosho en Shodoshima.
- 3.3 El *Shosei Maru* estaba asegurado con la Japan Ship Owners' Mutual Protection and Indemnity Association (Japan P&I Club).
- 3.4 El Fondo de 1992 y el Japan P&I Club designaron un equipo de inspectores japoneses para supervisar las operaciones de limpieza e investigar el impacto potencial de la contaminación en las pesquerías y maricultura.
- 3.5 Se contaminaron en mayor o menor grado aproximadamente cinco kilómetros del litoral constituido por rocas, cantos rodados y guijarros, así como instalaciones portuarias. Los hidrocarburos afectaron también a un cierto número de explotaciones de cultivo de algas al pasar por las estructuras de sustentación.
- 3.6 Se llevaron a cabo operaciones de limpieza en las costas de cuatro localidades de Shodoshima, en la Prefectura de Kagawa. Las operaciones de limpieza se terminaron el 31 de enero de 2007.
- 3.7 Los pormenores del impacto del derrame y las operaciones de limpieza figuran en el Informe Anual de 2008, página 114.

#### *Reclamaciones de indemnización*

- 3.8 Todas las reclamaciones presentadas respecto a este siniestro se han evaluado conjuntamente por el Fondo de 1992 y el Japan P&I Club en una cuantía total de ¥899 693 953. Estas reclamaciones han sido liquidadas por el Japan P&I Club. No se esperan otras reclamaciones.

#### *Aplicabilidad de los Convenios de 1992 y del STOPIA 2006*

- 3.9 La cuantía de limitación aplicable al *Shosei Maru* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) era 4,51 millones de DEG, es decir, ¥738 629 760 millones. El buque no estaba cubierto por el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños petroleros (STOPIA) 2006.

#### *Procedimientos judiciales*

- 3.10 Los detalles de los resultados de las investigaciones acerca de la causa del siniestro y del procedimiento de limitación del *Shosei Maru* y el *Trust Busan* aparecen en el Informe Anual de 2008, páginas 114 a 116.

#### *Procedimiento de limitación respecto del Shosei Maru*

- 3.11 El 31 de marzo 2008, el propietario del *Shosei Maru* estableció un fondo de limitación en el Tribunal de Distrito de Takamatsu conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. El Fondo de 1992 solicitó intervenir en el procedimiento de limitación relativo al *Shosei Maru*.
- 3.12 El 22 de julio de 2008, el Fondo de 1992 y el Japan P&I Club alcanzaron un acuerdo transaccional, por el cual el Fondo de 1992 reconoció que debía pagar la diferencia entre la cuantía de limitación y la cuantía total que pagó el Japan P&I Club en concepto de indemnización, de conformidad con el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992.

- 3.13 El 30 de julio de 2008, el Fondo de 1992 pagó al Japan P&I Club ¥161 064 193 (£754 823) en concepto de indemnización por la contaminación en la ejecución del acuerdo transaccional. El Fondo pagó también al Japan P&I Club la parte que le correspondía en concepto de gastos de reconocimiento del buque, por un total de ¥11 091 695 (£51.981). A raíz de ello, el Fondo de 1992 adquirió por subrogación los derechos que detentaban cada uno de los demandantes contra terceros, incluidos los propietarios y fletadores con cesión de la gestión náutica del *Trust Busan*.
- 3.14 El procedimiento de limitación del *Shosei Maru* concluyó el 1 de octubre de 2008.

*Procedimiento de limitación respecto del Trust Busan*

- 3.15 En noviembre de 2007, el fletador del buque a casco desnudo del *Trust Busan* presentó una solicitud al Tribunal de Distrito de Okayama para iniciar los procedimientos de limitación a fin de limitar su responsabilidad a la cuantía límite aplicable en virtud de la legislación japonesa, es decir 2 076 000 de DEG, es decir, ¥ 371 469 060.
- 3.16 El Fondo de 1992 intervino en calidad de demandante en estas acciones judiciales respecto al *Trust Busan* a fin de recobrar, en la medida de lo posible, ¥172 155 888 (£806 804), que el Fondo había pagado en concepto de indemnización y costas por este siniestro (véase el párrafo 3.15).
- 3.17 El 25 de agosto de 2009, los propietarios del *Shosei Maru*, el Fondo de 1992, Sampo Japan Insurance Inc. y el fletador de buque a casco desnudo del *Trust Busan* alcanzaron un acuerdo transaccional.
- 3.18 Con arreglo a dicho acuerdo, el Fondo de 1992 recibirá ¥74 553 897 del fletador de buque a casco desnudo del *Trust Busan*. Esta cantidad corresponde aproximadamente al 43% de la cantidad pagada por el Fondo de 1992 en concepto de indemnización y costes de reconocimiento del buque correspondientes al siniestro del *Shosei Maru*.
- 3.19 De conformidad con el acuerdo, el fletador de buque a casco desnudo del *Trust Busan* presentará una notificación de terminación del procedimiento en el Tribunal de Okayama una vez que se haya pagado a los demandantes. La orden de terminación del Tribunal será definitiva y surtirá efecto un mes después de su publicación en la Gaceta Oficial.
- 3.20 Una vez finalizado el procedimiento de limitación del *Trust Busan*, podrá darse por concluido el siniestro.

**4 Medida que ha de adoptarse**

Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

Se invita al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 a:

- a) tomar nota de la información que se recoge en el presente documento; y
  - b) dar al Director las instrucciones que estime apropiadas respecto de este siniestro.
-