FONDO INTERNACIONAL
DE INDEMNIZACIÓN DE
DAÑOS DEBIDOS A LA
CONTAMINACIÓN POR
HIDROCARBUROS 1992

COMITÉ EJECUTIVO
22ª sesión
Punto 3 del orden del día

92FUND/EXC.22/10
17 septiembre 2003
Original: INGLÉS

# SINIESTROS QUE AFECTAN AL FONDO DE 1992

## DOS SINIESTROS EN COREA

*Buyang y Hana*

**Nota del Director**


| | |
|---|---|
| ***Resumen:*** | *Buyang*: El buque tocó una roca sumergida en un canal entre la isla de Geoje y la ciudad de Tongyeong, derramando entre 35 y 45 toneladas de fueloil pesado. Los hidrocarburos afectaron a varias islas en una zona que registra importantes actividades marisqueras. No es probable que el total de las reclamaciones admisibles exceda de la cuantía límite aplicable al buque tanque conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.<br><br>*Hana*: El buque fue abordado por otro buque tanque cuando estaba atracado en un muelle de Busán, resultando un derrame de unas 34 toneladas de fueloil medio. Los hidrocarburos contaminaron los cascos de gran número de embarcaciones en el puerto de Busán. El impacto del derrame en las pesquerías fue mínimo. No es probable que el Fondo de 1992 tenga que pagar indemnización respecto a este siniestro. |
| ***Medidas que han de adoptarse:*** | Tomar nota de la información. |


**1** ***Buyang***

(22 de abril de 2003)

1.1 El siniestro

1.1.1 El buque tanque coreano *Buyang* (187 AB) tocó una roca sumergida bajo el Gran Puente de Geoje entre la ciudad de Tongyeong y la isla de Geoje, República de Corea. Posteriormente se derramaron entre 35 y 45 toneladas de fuel pesado de un tanque de carga perforado.

1.1.2 El *Buyang* estaba asegurado por responsabilidad debida a la contaminación con la Korea Shipping Association (KSA). Esta aceptó la propuesta del Fondo de 1992 de aplicar el Memorando de Entendimiento suscrito por éste y por el Grupo Internacional de Clubes P&I, en virtud del cual las dos partes acuerdan impartir conjuntamente instrucciones a los inspectores y peritos para el control de la limpieza y la asistencia en la evaluación de las reclamaciones de indemnización por daños debidos a la contaminación. Se ha designado un equipo de inspectores y de peritos coreanos para que lleven a cabo esta labor en nombre de la KSA y del Fondo de 1992.

1.2 Operaciones de limpieza

1.2.1 Se movilizó una flota constituida por 10 naves de la policía marítima y por naves de respuesta a la contaminación con el objeto de contener los hidrocarburos alrededor del buque y combatir el derrame. A ella se unieron otras nueve naves de la policía marítima y una nave de respuesta a la contaminación perteneciente a la Korean Marine Pollution Response Corporation (KMPRC).

1.2.2 El propietario del *Buyang* encargó el suministro de los materiales de limpieza a un contratista de limpieza de derrames de hidrocarburos, y contrató a 65 jornaleros locales y tres naves de la asociación de pesca local para empezar las operaciones de limpieza de la costa, y otras 13 naves de pesca para unirse a la operación de limpieza en el mar.

1.2.3 La oficina de Gobierno local de la isla de Hansan desplegó un equipo de respuesta mar adentro constituido por 15 empleados de la administración local y 30 lugareños.

1.2.4 Las operaciones de limpieza mar adentro terminaron cuatro días después. Las operaciones de limpieza de la costa duraron un mes.

1.3 Impacto del derrame

1.3.1 Los hidrocarburos han afectado a varias islas comprendidas entre la isla de Geoje y Tongyoung contaminando varias playas de arena y cantos rodados. Una parte de los hidrocarburos había encontrado balsas de algas flotantes antes de alcanzar la costa, lo que ha aumentado el volumen de desechos oleosos por eliminar.

1.3.2 Un gran número de jaulas de cultivo de peces y otras instalaciones marisqueras han sufrido el impacto de los hidrocarburos. Además, se han visto afectadas varias zonas de caladeros. Una flota numerosa de embarcaciones pesqueras se ha contaminado, por lo que la pesca se interrumpió hasta que se limpien los cascos de las embarcaciones.

1.4 Reclamaciones de indemnización

1.4.1 El límite de responsabilidad aplicable al *Buyang* conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 es de 3 millones de DEG (£3,4 millones).

1.4.2 En su sesión de mayo de 2003, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 autorizó al Director a proceder a la liquidación de las reclamaciones resultantes del siniestro en la medida en que no planteen cuestiones de principio que no hubiesen sido previamente consideradas por los órganos rectores de los Fondos (documento 92FUND/EXC.21/5, párrafo 3.3.11).

1.4.3 Todos los informes de evaluación de las reclamaciones se presentan a la KSA y al Fondo de 1992 para su consideración y aprobación.

1.4.4 Las reclamaciones respecto a limpieza y medidas preventivas por un total de Won 1 112 millones (£600 000) se han liquidado en Won 990 millones (£534 000). Otra reclamación de Won 48,6 millones (£26 000) ha sido evaluada en Won 15,8 millones (£8 500).

1.4.5 Se están evaluando las reclamaciones de pesca por un total de Won 3 611 millones (£1,9 millones).

1.4.6 Aunque la cuantía total de las reclamaciones se acerca a la cuantía de limitación respecto al *Buyang*, parece poco probable que el Fondo de 1992 tenga que efectuar pagos de indemnización. No obstante,

el Fondo hará alguna contribución para los costes contraídos en relación con el empleo de los expertos nombrados conjuntamente por el Fondo y la KSA.

**2** ***Hana***

(13 de mayo de 2003)

2.1 El siniestro

2.1.1 El buque tanque coreano de cabotaje *Hana* (196 AB), cuando estaba atracado en un muelle de descarga de la isla Youngdo, Busán, fue abordado por el *Haedong*, otro buque tanque de cabotaje (699 AB). A consecuencia del abordaje resultó perforado el forro exterior de uno de los tanques de carga del *Hana* y se derramaron 34 toneladas de fueloil medio.

2.1.2 El *Hana* también estaba asegurado por responsabilidad debida a la contaminación con la Korea Shipping Association (KSA). Esta y el Fondo de 1992 decidieron cooperar sobre la misma base acordada respecto al siniestro del *Buyang*. Se nombró un equipo de inspectores y peritos coreanos para el control de la limpieza y la asistencia en la evaluación de las reclamaciones de indemnización por daños debidos a la contaminación en nombre de la KSA y el Fondo de 1992.

2.2 Operaciones de limpieza

2.2.1 Se movilizó una flota constituida por 10 naves de la policía marítima de Busán, a la que se unieron cinco naves de respuesta a la contaminación pertenecientes a la Korean Marine Pollution Response Corporation (KMPRC), cuatro naves pertenecientes al Gobierno Metropolitano de Busán y una unidad de la Armada de la República de Corea.

2.2.2 Fueron contratados seis contratistas locales de limpieza por el propietario del *Haedong* para asistir en las operaciones de limpieza de la costa y para limpiar estructuras como las paredes del muelle y rompeolas, así como los cascos de los buques y los barcos de pesca. Las operaciones de limpieza en el mar terminaron tres días después, y se concluyó la limpieza de la costa y las estructuras en el plazo de un mes.

2.3 Impacto del derrame

2.3.1 Se contaminaron con hidrocarburos los cascos de varios cientos de embarcaciones, entre ellas buques tanque de cabotaje, gabarras para el transporte de hidrocarburos, remolcadores, buques en construcción en astilleros locales, y embarcaciones pesqueras.

2.3.2 Los hidrocarburos entraron en los tanques en tierra de un importante exportador de pescado vivo al Japón, en el momento estaban aprovisionados de pescado. La compañía emprendió una serie de medidas para reducir al mínimo los daños debidos a la contaminación de las existencias, y se tiene entendido que poco después se despachó una remesa a ultramar.

2.3.3 El muelle de una de las principales lonjas de pescado de Busán quedó fuertemente contaminado de petróleo, si bien las embarcaciones pesqueras pudieron descargar las capturas en otras lonjas de Busán.

2.4 Reclamaciones de indemnización

2.4.1 El límite de responsabilidad aplicable al *Hana* conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 es de 3 millones de DEG (£3,4 millones).

2.4.2 Se han presentado reclamaciones por un total de Won 1 702 millones (£942 000) respecto a los costes de las operaciones de limpieza. Las reclamaciones por un total de 1 575 millones (£847 000) se han liquidado en Won 1 118 millones (£600 000).

2.4.3 Las reclamaciones respecto a la limpieza de embarcaciones pesqueras contaminadas se han liquidado en Won 19,2 millones (£10 300).

2.4.4 Se están evaluando reclamaciones de pesca de un total de Won 64,4 millones (£35 000).

2.4.5 Sobre la base del nivel de reclamaciones presentadas al 17 de septiembre de 2003 parece poco probable que el Fondo de 1992 tenga que efectuar pagos de indemnización. No obstante, el Fondo hará alguna contribución para los costes comunes contraídos en relación con el empleo de los expertos nombrados juntamente por el Fondo y la KSA.

## 3 Medidas que ha de adoptar el Comité Ejecutivo

Se invita al Comité Ejecutivo a que tenga a bien:

a) Tomar nota de la información que consta en el presente documento; e

b) impartir al Director las instrucciones que juzgue oportunas con respecto a estos siniestros.