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.22/13
2 octubre 2003
Original: INGLÉS

SINIESTROS QUE AFECTAN AL FONDO DE 1992

DOS SINIESTROS DE COREA

Duck Yang y *Kyung Won*

Nota del Director

Resumen:	*Duck Yang*: El buque tanque costero se hundió tras garrear el ancla y colisionar con una gabarra y la pared de un muelle en el puerto de Busán. Un derrame de aproximadamente 300 toneladas de fueloil se extendió por todos los confines del puerto, causando interrupción en las operaciones portuarias y la contaminación de los cascos de más de 100 buques. *Kyung Won*: La gabarra sin propulsión encalló en el rompeolas de un pequeño puerto pesquero, derramando unas 100 toneladas de fueloil pesado. Quedaron contaminados unos 17 km de litoral en diversos grados, impactando pesquerías y maricultura. La gabarra no tenía ningún seguro de responsabilidad.
Medidas que han de adoptarse:	Decidir si se ha de autorizar al Director a que liquide las reclamaciones resultantes de los siniestros del *Duck Yang* y el *Kyung Won* y a efectuar pagos respecto al último siniestro incluso si el propietario del buque no efectuase ningún pago.

1 ***Duck Yang***

(12 de septiembre de 2003)

1.1 El siniestro

1.1.1 El buque tanque coreano *Duck Yang* (149 AB) garreó el ancla en el puerto de Busán (República de Corea), a consecuencia de fuertes vientos y marejada creados por el tifón 'Maemi'. El buque colisionó con una gabarra y la pared de un muelle en el embarcadero central del puerto antes de acostarse y hundirse. El capitán del buque y el jefe de máquinas fueron dados por desaparecidos. Unas 300 toneladas estimadas de fueloil pesado se derramaron de dos tanques de carga cuyas tapas de registro estaban abiertas y de otro tanque de carga cuyo forro exterior se había perforado.

1.1.2 El propietario del buque contrató a una empresa local de salvamento, que logró izar el buque del agua por medio de grúas flotantes. Los hidrocarburos restantes a bordo fueron transferidos entonces a otro buque tanque.

1.1.3 El *Duck Yang* tenía un seguro de responsabilidad por contaminación de la Korea Shipping Association (KSA). La KSA estuvo de acuerdo con 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 impartirían 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 El 13 de septiembre de 2003 la Policía Marítima, la Armada y varios contratistas comerciales movilizaron una flota de 18 naves de respuesta a la contaminación para contener los hidrocarburos que se habían derramado. El número de naves de respuesta se elevó a 27 al día siguiente.

1.2.2 Las operaciones de limpieza en el mar terminaron el 20 de septiembre de 2003, pero la limpieza de los embarcaderos, rompeolas y otras estructuras de origen industrial no se esperaba que concluyese hasta mediados de octubre.

1.2.3 Al 1 de octubre de 2003 se había empleado en la limpieza un total de 502 naves-día, 6 245 jornadas de trabajo, 66 toneladas de absorbentes y 79 000 litros de dispersante. Para esa misma fecha, se había recogido un total de 165 toneladas de desechos oleosos líquidos y 730 toneladas de escombros oleosos para su eliminación final.

1.3 Impacto del derrame

1.3.1 Los hidrocarburos se extendieron por todos los confines del puerto de Busán, a consecuencia de lo cual quedaron contaminados los cascos de más de 100 buques. La limpieza de los cascos de algunos buques resultó difícil debido a la accesibilidad reducida entre los buques y las paredes de los muelles, y los cambios en francobordo de los buques al cargar o descargar el cargamento.

1.3.2 Varios embarcaderos quedaron tan fuertemente contaminados que los buques no pudieron atracar hasta que se limpiaron.

1.3.3 A consecuencia del confinamiento de los hidrocarburos en las áreas portuarias, el impacto en las pesquerías fue mínimo. Con todo, varios restaurantes de marisco crudo, que extraen agua del mar para sus tanques de retención, tuvieron que interrumpir su actividad debido a la presencia de hidrocarburos.

1.4 Reclamaciones de indemnización

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

1.4.2 El total de los costes de limpieza, incluida la limpieza de los cascos de los buques, incurrido hasta el 1 de octubre de 2003 se estimó aproximadamente en Won 3 000 millones (£1,6 millones).

1.4.3 Se esperan reclamaciones de empresas de estiba, la asociación de prácticos y empresas de remolques por pérdida de ingresos debida a la interrupción portuaria durante las operaciones de limpieza. También se esperan reclamaciones de los propietarios de restaurantes de marisco crudo por pérdida de ingresos.

1.4.4 Es demasiado pronto para saber si la cuantía total de las reclamaciones resultantes de este siniestro excederá de la cuantía de limitación aplicable al *Duck Yang*. Sin embargo, el Comité Ejecutivo tal vez desee autorizar al Director a liquidar las reclamaciones resultantes del siniestro en la medida en que no planteen cuestiones de principio que no hubiesen sido examinadas antes por los órganos rectores de los Fondos.

2 ***Kyung Won***

(12 de septiembre de 2003)

2.1 El siniestro

2.1.1 La gabarra tanque coreana *Kyung Won* (144 AB), estando amarrada cerca del puerto de Gwangyang, Isla de Namhae, República de Corea, encalló en el rompeolas de la aldea de Yu Po cuando pasaba el tifón 'Maemi'. Aproximadamente 100 toneladas de fueloil pesado se derramaron de un tanque de carga agrietado antes de que un contratista pudiera sellar las grietas y transferir los hidrocarburos restantes. El 14 de septiembre de 2003 la gabarra fue remolcada a un astillero de Busán para efectuar reparaciones.

2.1.2 El Fondo de 1992 ha designado un equipo de inspectores y de peritos coreanos para controlar las operaciones de limpieza e investigar el impacto potencial de la contaminación en las pesquerías y maricultura.

2.2 Operaciones de limpieza

2.2.1 El 13 de septiembre la Policía Marítima, un contratista privado de limpieza y la Korean Marine Pollution Response Corporation (KMPRC) desplegaron 31 naves de respuesta para emprender operaciones de limpieza en el mar. Estas operaciones terminaron el 17 de septiembre, quedando los hidrocarburos restantes atrapados en las orillas.

2.2.2 El propietario del buque contrató a un contratista privado de limpieza para organizar operaciones de limpieza en las orillas. Otros dos contratistas, trabajando bajo la dirección de la KMPRC, participaron también en las operaciones de limpieza en las orillas. Se esperaba que estas operaciones tardasen un mínimo de dos meses en concluir.

2.3 Impacto del derrame

2.3.1 Quedaron contaminados por los hidrocarburos aproximadamente 14 km de litoral, a lo largo del cual se sitúan 17 aldeas de pescadores, de los cuales seis kms sufrieron un fuerte impacto. Las orillas consisten en una mezcla de arena, guijarros y rocas, así como rompeolas y escolleras.

2.3.2 Las actividades de pesca y maricultura realizadas en la zona comprenden la recogida intermareal de productos marinos, pesca costera con naves, y redes fijas, cetarias y criaderos en tierra que producen una serie de productos marinos. Muchas de estas actividades sufrieron también los efectos directos del tifón.

2.4 Reclamaciones de indemnización

Aunque se prevén reclamaciones por los costes de las operaciones de limpieza y reclamaciones de indemnización respecto a pérdidas en los sectores de pesca y maricultura, no es posible estimar la magnitud de las reclamaciones en esta coyuntura.

2.5 Aplicabilidad del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y del Convenio del Fondo de 1992

2.5.1 El *Kyung Won*, que fue construido en 1986, era una gabarra sin propulsión apta para la navegación marítima que comprendía seis tanques de carga, uno de los cuales tenía instalados serpentines de calefacción, una caseta de popa, dos generadores y una caldera. Cada tanque de carga tiene su registro y línea de carga separados.

2.5.2 Se tiene entendido que en el momento del siniestro el *Kyung Won* no estaba inscrito en ninguna sociedad de clasificación y no tenía ningún seguro de responsabilidad. Parece que el seguro de responsabilidad terminó en mayo de 2002 cuando el propietario del buque se declaró en quiebra.

2.5.3 El Director continúa su investigación sobre la explotación del *Kyung Won*. Sin embargo, parece que desde que el propietario del buque se declaró en quiebra los antiguos empleados del mismo han seguido explotando la nave como gabarra de suministro.

2.5.4 El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 tal vez desee autorizar al Director a liquidar las reclamaciones de indemnización resultantes del siniestro del *Kyung Won* en la medida en que no planteen cuestiones de principio que no hubiesen sido examinadas antes por los órganos rectores de los Fondos.

2.5.5 El *Kyung Won* no tenía seguro de responsabilidad por contaminación. Es poco probable que el propietario del buque cuente con los recursos financieros para efectuar pagos de indemnización

significativos. Por esta razón el Director opina que el Fondo de 1992 debería pagar las reclamaciones liquidadas incluso si el propietario del buque no ha efectuado ningún pago.

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; y

b) decidir si ha de autorizar al Director a liquidar las reclamaciones respecto del siniestro del *Duck Yang* y a liquidar y pagar las reclamaciones derivadas del siniestro del *Kyung Won* incluso si el propietario del buque no ha efectuado ningún pago.