



Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos

Punto 3 del orden del día	IOPC/NOV20/3/6
Fecha	23 de julio de 2020
Original	Inglés
Asamblea del Fondo de 1992	92A25
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	92EC74
Asamblea del Fondo Complementario	SA17

SINIESTROS QUE AFECTAN A LOS FIDAC – FONDO DE 1992

HAEKUP PACIFIC

Nota de la Secretaría

Objetivo del documento:	Informar al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 de las novedades respecto de este siniestro.
Resumen:	<p>En abril de 2013 se informó a la Secretaría de un siniestro acaecido en abril de 2010 en la República de Corea. El <i>Haekup Pacific</i>, un carguero de asfalto con un arqueo bruto de 1 087, se vio envuelto en un abordaje con el buque <i>Zheng Hang</i>.</p> <p>Como resultado de dicho abordaje, ocurrido el 20 de abril de 2010, el <i>Haekup Pacific</i> sufrió grandes daños en la aleta de babor a popel y al día siguiente se hundió en aguas de unos 90 metros de profundidad frente a la ciudad de Yeosu (República de Corea). Transportaba 1 135 toneladas métricas de asfalto y llevaba como combustible 23,37 toneladas métricas de fueloil intermedio y 13 toneladas métricas de dieseloil para motores marinos.</p> <p>El <i>Haekup Pacific</i> había sido inscrito como "buque pertinente" de conformidad con la definición que figura en el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños buques tanque (STOPIA) 2006. Por consiguiente, dicho acuerdo se aplicará al siniestro, lo que aumentará el límite de responsabilidad hasta 20 millones de DEG (USD 27,54 millones)^{<1>}.</p> <p>Poco después del hundimiento se produjo un derrame menor, de unos 200 litros de hidrocarburos, que ocasionó una pequeña contaminación. El Club P&I del <i>Haekup Pacific</i> (UK P&I Club) pagó alrededor de USD 136 000 por los costes de las operaciones de limpieza y medidas preventivas.</p> <p>A principios de mayo de 2010, la ciudad de Yeosu y la Policía Marítima ordenaron al propietario del buque la remoción de los restos del naufragio (con la carga de asfalto a bordo) y de los combustibles que quedaban a bordo.</p> <p>En abril de 2013, el propietario del buque/asegurador entabló un procedimiento judicial contra el Fondo de 1992 en el Tribunal del Distrito Central de Seúl antes de que se cumplieran tres años desde la fecha en que se produjo el daño, con el fin de proteger sus derechos respecto de cualquier responsabilidad futura por los costes de las operaciones de remoción. El UK P&I Club indicó que si el propietario del buque/asegurador y el Fondo de 1992 pudiesen convenir en que el daño por contaminación a partir del cual se contaba el plazo de caducidad de tres años contemplado en el Convenio del Fondo de 1992 aún</p>

<1> Sobre la base del tipo de cambio aplicable el 30 de junio de 2020 (1 DEG = USD 1,377).

no se había producido (ya que todavía no se habían pagado costes con respecto a la posible reclamación por las operaciones de remoción), entonces solo sería de aplicación el límite de seis años estipulado en el Convenio.

Por tanto, el UK P&I Club y el Fondo de 1992 establecieron los términos de un acuerdo sobre los hechos, en virtud del cual, dado que el propietario del buque/asegurador no había desembolsado los costes de la posible reclamación por las operaciones de remoción puesto que estas no se habían efectuado aún, el daño con respecto a dicha reclamación no se había producido aún a los efectos de lo dispuesto en el artículo 6 del Convenio del Fondo de 1992. En junio de 2013 se retiró el procedimiento judicial incoado por el propietario del buque/asegurador contra el Fondo de 1992.

En noviembre de 2015, el propietario del buque encargó a los inspectores que efectuasen una evaluación medioambiental, a fin de presentar un informe a la ciudad de Yeosu y a la Policía Marítima. El informe concluyó que el buque hundido con la carga de asfalto a bordo no suponía un peligro para el medio ambiente y que era seguro dejar los restos del naufragio con la carga de asfalto en la posición y estado en que se encontraban.

El 19 de abril de 2016, el propietario del buque/asegurador presentó una reclamación contra el Fondo de 1992 por USD 46,9 millones^{<2>} más intereses.

En diciembre de 2016, el propietario del buque/asegurador enmendó la reclamación a USD 53,27 millones como resultado de una revisión del cálculo de los costes que supondría la extracción de la carga de asfalto y el combustible y la remoción de los restos del naufragio, modificación que notificó al Fondo de 1992 por vía diplomática.

La reclamación fue posteriormente enmendada a USD 25,13 millones (con arreglo al límite del STOPIA 2006) antes de la expiración del plazo de caducidad de seis años, a fin de preservar los derechos del propietario del buque/asegurador contra el Fondo de 1992 en caso de que aquellos tuvieran que dar cumplimiento a las órdenes de remoción de los restos del naufragio y de extracción de los hidrocarburos. Al Fondo de 1992 aún no se le ha notificado la reclamación enmendada de USD 25,13 millones con arreglo al STOPIA 2006.

En abril de 2017, tras un acuerdo alcanzado entre el UK P&I Club y el Fondo de 1992, el Tribunal decidió suspender el procedimiento hasta nuevo aviso.

Novedades:

En septiembre de 2019, la ciudad de Yeosu instó al propietario del buque/asegurador a que diese cumplimiento a las órdenes de remoción de los restos del naufragio y de extracción de los hidrocarburos el 10 de febrero de 2020 a más tardar, y a que presentase a la ciudad y al Servicio de Guardacostas de Corea, en el mismo plazo, un documento con información relativa a la situación actual del buque y los planes del propietario del buque/asegurador para: 1) la extracción de los residuos de hidrocarburos y la carga; 2) la remoción de los restos del naufragio; y 3) la prevención de la contaminación por hidrocarburos que se pudiera producir durante esas operaciones.

<2>

El tribunal de limitación fijará los tipos de cambio una vez que se determine el derecho del propietario del buque a limitar su responsabilidad.

El propietario del buque contrató una compañía de salvadores para que examinase la situación actual de los restos del naufragio. Además, la ciudad de Yeosu concedió al propietario del buque una ampliación del plazo hasta julio de 2020, para que la compañía de salvadores pudiera comenzar la inspección en marzo de 2020. Sin embargo, debido a la pandemia de la COVID-19 la compañía de salvadores no pudo iniciar su labor, si bien se espera ahora que lo haga en agosto de 2020, como muy pronto. La ciudad de Yeosu concedió una prórroga adicional al propietario del buque, hasta diciembre de 2020.

En los procedimientos judiciales contra el Fondo de 1992 no ha habido novedades importantes que notificar en 2020.

En los procedimientos judiciales entre el propietario/asegurador del *Haekup Pacific* y el propietario/asegurador del *Zheng Hang*, el recurso del propietario/asegurador del *Zheng Hang* contra el propietario/asegurador del *Haekup Pacific* sigue pendiente de resolución. El asunto ha sido aplazado debido al brote del virus de la COVID-19.

Documentos conexos:	El informe en línea del siniestro del <i>Haekup Pacific</i> puede consultarse en la sección de Siniestros del sitio web de los FIDAC.
Medidas que se han de adoptar:	<p><u>Comité Ejecutivo del Fondo de 1992</u></p> <p>Tomar nota de la información.</p>

1 Resumen del siniestro

Buque	<i>Haekup Pacific</i>
Fecha del siniestro	20.04.2010
Lugar del siniestro	Yeosu (República de Corea)
Causa del siniestro	Abordaje y posterior hundimiento
Cantidad de hidrocarburos derramados	Se calcula en unos 200 litros (un barril)
Zona afectada	Sin efecto inmediato en la costa
Estado de abanderamiento del buque	República de Corea
Arqueo bruto	1 087
Asegurador P&I	UK P&I Club
Límite del CRC	4,51 millones de DEG (USD 6,21 millones) ^{<1 y 2>}
STOPIA/TOPIA aplicable	Se aplica. Límite del STOPIA 2006 de 20 millones de DEG (USD 27,54 millones) ^{<1>}
Límite del CRC y del Fondo	203 millones de DEG (USD 279,58 millones) ^{<2 y 3>}
Indemnización pagada	Ninguna pagada por el Fondo de 1992 hasta la fecha. Los aseguradores han abonado USD 136 000 en concepto de limpieza y medidas preventivas.

³ El límite del CRC y del Fondo (203 millones de DEG) será convertido en moneda nacional utilizando como base el valor que tenga la moneda de que se trate en relación con el DEG en la fecha de la decisión de la Asamblea del Fondo de 1992 acerca de la primera fecha de pago de indemnización, de conformidad con el párrafo 4.e) del artículo 4 del Convenio del Fondo de 1992.

2 Antecedentes

La información sobre los antecedentes de este siniestro se resume arriba. En el **informe en línea del siniestro del *Haekup Pacific*** se facilita más información acerca de los antecedentes y las reclamaciones presentadas.

3 Aplicabilidad de los Convenios

- 3.1 En el momento del siniestro, la República de Corea era Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) y en el Convenio del Fondo de 1992. El límite de responsabilidad del propietario del buque se calcula en 4,51 millones de DEG. El *Haekup Pacific* estaba inscrito además como un "buque pertinente" de conformidad con la definición que figura en el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños buques tanque (STOPIA) 2006.
- 3.2 De acuerdo con los términos del STOPIA 2006, el Fondo de 1992 tiene derechos jurídicamente exigibles de resarcimiento por parte del propietario del buque por la diferencia entre la cuantía de limitación aplicable al buque tanque en virtud del CRC de 1992 (4,51 millones de DEG) y el monto total de las reclamaciones admisibles, o 20 millones de DEG si esta suma fuese inferior.

4 Reclamaciones de indemnización

Al 1 de julio de 2020, la única reclamación presentada contra el Fondo de 1992 es la del propietario del buque/asegurador ante el Tribunal del Distrito Central de Seúl, la cual incluye la estimación de los costes que requeriría la extracción del cargamento de asfalto y los combustibles y la remoción de los restos del naufragio, y tiene en consideración el hecho de que al buque le son de aplicación las disposiciones del STOPIA 2006, en virtud del cual el asegurador acordaba voluntariamente incrementar su responsabilidad a 20 millones de DEG.

Reclamación revisada presentada en el tribunal

Objeto de la reclamación	Monto
Limpieza y medidas preventivas	USD 0,13 millones
Costes de salvamento calculados para retirar la carga de asfalto, el combustible y los restos del naufragio	USD 53,14 millones
Menos	—
Monto del límite de responsabilidad del propietario del buque con arreglo al STOPIA 2006 (basado en 20 millones de DEG) en la fecha de presentación de la reclamación ^{<4>}	USD 28,14 millones
Valor de la reclamación revisada presentada en el tribunal	USD 25,13 millones

5 Procedimientos de limitación

No se han iniciado procedimientos de limitación.

6 Procedimientos civiles

⁴ Sobre la base del tipo de cambio aplicable el 18 de abril de 2016 (1 DEG = USD 1,407450) cuando el UK P&I Club presentó la reclamación al Tribunal del Distrito Central de Seúl. El tribunal de limitación fijará los tipos de cambio finales una vez que se determine el derecho del propietario del buque a limitar su responsabilidad.

- 6.1 En abril de 2013, el propietario del buque/asegurador entabló procedimientos judiciales contra el Fondo de 1992 en el Tribunal del Distrito Central de Seúl.
- 6.2 Cuando entabló el procedimiento judicial contra el Fondo de 1992, el UK P&I Club indicó a la Secretaría que no deseaba seguir recurriendo a los tribunales, sino que su intención era solamente proteger sus derechos con respecto a los costes ya asumidos y a su posible reclamación por los costes de las operaciones de remoción antes de que expirase el plazo de tres años contados a partir de la fecha en que se produjo el daño. Indicó además que, como las autoridades aún no habían retirado oficialmente las órdenes de remoción dictadas en 2010, todavía cabía la posibilidad de que se pidiera al propietario del buque/asegurador que asumiera o pagara los costes de las operaciones de remoción en algún momento en el futuro.
- 6.3 Sobre este particular, el UK P&I Club indicó que si el propietario del buque/asegurador y el Fondo de 1992 pudiesen convenir en que el daño por contaminación a partir del cual se contaría el plazo de caducidad de tres años contemplado en el Convenio del Fondo de 1992 aún no se había producido (ya que todavía no se habían pagado costes con respecto a la posible reclamación por las actividades de remoción), entonces solo cabría aplicar el plazo límite de seis años estipulado en el Convenio del Fondo de 1992. Suponiendo que se alcanzara tal acuerdo, el propietario del buque/asegurador retiraría la demanda judicial que había presentado y quedaría a la espera de las novedades sobre la posible reclamación por las operaciones de remoción hasta que expirase el plazo de seis años. Este acuerdo contractual sería beneficioso tanto para el propietario del buque/asegurador como para el Fondo de 1992, ya que ninguna de las partes desearía proseguir con un procedimiento judicial que podría resultar muy costoso.
- 6.4 Por tanto, junto con sus abogados y teniendo en cuenta que la decisión definitiva acerca de la cuestión de la caducidad correspondería a los tribunales nacionales, el Fondo de 1992 convino en los términos de un acuerdo sobre los hechos según el cual, dado que las operaciones de remoción todavía no se habían realizado y el propietario del buque/asegurador todavía no había asumido los costes calculados, el daño con respecto a la reclamación por las operaciones de remoción todavía no se había producido a los efectos de lo dispuesto en el artículo 6 del Convenio del Fondo de 1992.
- 6.5 Como consecuencia de la firma del acuerdo, los procedimientos judiciales incoados por el propietario del buque/asegurador se retiraron en junio de 2013, y las partes convinieron en dejar los asuntos en suspenso en espera de la posible revocación de las órdenes de remoción.
- 6.6 Pese al tiempo transcurrido, parece que las órdenes de remoción no se levantarán en un futuro cercano. A principios de 2016, el Ministerio de Asuntos Marítimos y Pesca de la República de Corea informó a los abogados del propietario del buque/asegurador de que no tomaría medida alguna con respecto a la orden de remoción de los restos del naufragio, puesto que, en su opinión, la decisión deberían tomarla la ciudad de Yeosu y la Policía Marítima.
- 6.7 En septiembre de 2016, la ciudad de Yeosu y la Policía Marítima y el Ministerio de Asuntos Marítimos y Pesca se reunieron para examinar las cuestiones relativas al *Haekup Pacific* y decidieron continuar las conversaciones sobre el plan de gestión del buque teniendo en cuenta el informe de evaluación medioambiental llevado a cabo en noviembre de 2015.
- 6.8 Como parecía que las órdenes de remoción no se levantarían rápidamente, en abril de 2016 el propietario del buque/asegurador tomó la precaución de presentar una reclamación contra el Fondo de 1992, para proteger sus derechos respecto de los costes ya asumidos y su posible reclamación por los costes de las operaciones de remoción, antes de la expiración del plazo de seis años desde la fecha del siniestro que ocasionó los daños.

- 6.9 La reclamación presentada inicialmente contra el Fondo de 1992 en abril de 2016 ascendía a USD 46,9 millones más intereses, sobre la base del límite de responsabilidad del propietario del buque de 4,51 millones de DEG.
- 6.10 Posteriormente, en diciembre de 2016, el propietario del buque/asegurador enmendó la reclamación a USD 53,27 millones como resultado de un cálculo revisado de los costes que supondría la extracción de la carga de asfalto y el combustible y la remoción de los restos del naufragio. De esa cifra dedujo una cantidad equivalente a 20 millones de DEG debido al hecho de que al buque le eran aplicables las disposiciones del STOPIA 2006, en virtud del cual el asegurador accedía de forma voluntaria a aumentar su responsabilidad a 20 millones de DEG. En consecuencia, tras estas modificaciones, la reclamación revisada contra el Fondo de 1992 asciende a USD 25,13 millones.
- 6.11 Poco después, el Fondo de 1992 fue notificado por vía diplomática de una reclamación de USD 46,9 millones. Aún no se le ha notificado la reclamación enmendada de USD 25,13 millones con arreglo al STOPIA 2006.
- 6.12 En abril de 2017, tras un acuerdo alcanzado entre el UK P&I Club y el Fondo de 1992, el Tribunal del Distrito Central de Seúl decidió suspender el procedimiento hasta nuevo aviso. En ese momento, los abogados del Fondo de 1992 informaron de que los tribunales pueden, a su propia discreción, reanudar las audiencias en un futuro para comprobar la situación del litigio y determinar si las partes desean solicitar una nueva suspensión del procedimiento.
- 6.13 En diciembre de 2017 se informó al Fondo de 1992 de que, en el litigio conexo entre los propietarios/aseguradores de los buques involucrados en el abordaje, el Alto Tribunal de Seúl había dictaminado que, a pesar de que los expertos opinaban que la remoción de los restos del naufragio del *Haekup Pacific* era muy difícil o casi imposible y que no había un plan detallado para llevarla a cabo, como la orden emanada de las autoridades para esa remoción seguía vigente a pesar de las reiteradas solicitudes para que fuera retirada, era difícil considerar nula la orden de remoción de los restos del naufragio basándose solamente en las opiniones de los expertos o las presentaciones de las partes. En consecuencia, el propietario del *Haekup Pacific* seguía teniendo la obligación de retirar el buque. Por consiguiente, el tribunal manifestó que era razonable considerar que los daños por los costes de la remoción de los restos del naufragio se habían producido *de facto*.
- 6.14 El propietario/asegurador del *Zheng Hang* ha apelado contra la sentencia del Alto Tribunal de Seúl y el caso se encuentra ahora en el Tribunal Supremo de la República de Corea.

Novedades desde 2019

- 6.15 En 2020 no ha habido novedades importantes que notificar en los procedimientos judiciales contra el Fondo de 1992. El recurso de apelación del propietario/asegurador del *Zheng Hang* contra el propietario/asegurador del *Haekup Pacific* sigue pendiente de resolución. Dado que la apelación fue presentada en 2017, los abogados del Fondo de 1992 confiaban en que se dictaría sentencia a finales de 2020 a más tardar, pero el asunto ha sido aplazado debido al brote del virus de la COVID-19.
- 6.16 El Fondo de 1992 fue informado por sus abogados de que los daños reclamados por el propietario del *Haekup Pacific* al otro buque involucrado en el abordaje ascendían a USD 30,79 millones, y de que en la sentencia del Alto Tribunal de Seúl, dictada en octubre de 2017, se reconocía el 70 % de la reclamación⁵. En consecuencia, si el Tribunal Supremo ratifica la sentencia del Alto Tribunal de Seúl, el propietario del *Haekup Pacific* estaría generalmente en disposición de recuperar unos USD 21,55 millones del propietario/asegurador del *Zheng Hang*. No obstante, se cree que el propietario del *Zheng Hang* está cerca

⁵ Sobre la base de la negligencia concurrente del otro buque involucrado en el abordaje.

de entrar en liquidación y, por tanto, no está claro cuánto dinero podrá recuperar el propietario del *Haekup Pacific* del propietario del *Zheng Hang*, si es que recupera alguna cantidad.

Possible recurso contra el propietario del Zheng Hang

- 6.17 En virtud de la legislación coreana, el plazo para presentar un recurso caduca a los diez años de la fecha del pago; no obstante, dado que el Fondo de 1992 aún no ha abonado ninguna indemnización respecto de este siniestro, en este momento no es oportuno pensar en presentar un recurso contra el propietario del *Zheng Hang*.
- 6.18 Además, los abogados coreanos del Fondo de 1992 advierten de que al Fondo quizás no le convenga, desde el punto de vista económico, interponer un recurso contra los intereses del *Zheng Hang*, ya que los registros financieros indican que, si bien la empresa propietaria todavía consta como activa en Hong Kong, el único buque de su propiedad registrado era el *Zheng Hang* y en los registros consta que el buque se hundió en 2011.

7 Novedades

- 7.1 A finales de septiembre de 2019, la ciudad de Yeosu instó al propietario del buque/asegurador a que diese cumplimiento a las órdenes de remoción de los restos del naufragio y de extracción de los hidrocarburos el 10 de febrero de 2020 a más tardar, y, para ello, a que presentase a la ciudad y al Servicio de Guardacostas de Corea, en el mismo plazo, un documento con información relativa a la situación actual del buque y los planes del propietario del buque/asegurador para: 1) la extracción de los residuos de hidrocarburos y la carga; 2) la remoción de los restos del naufragio; y 3) la prevención de la contaminación por hidrocarburos que se pudiera producir durante esas operaciones.
- 7.2 Los abogados del Fondo de 1992 han informado de que el propietario del buque contrató una compañía de salvadores para que examinase la situación actual de los restos del naufragio. Además, la ciudad de Yeosu concedió al propietario del buque una ampliación del plazo hasta julio de 2020, para que la compañía de salvadores pudiera comenzar la inspección en marzo de 2020.
- 7.3 Sin embargo, debido a la pandemia de COVID-19 la compañía de salvadores no fue capaz de iniciar su labor, si bien se espera ahora que lo haga en agosto de 2020, como muy pronto. En consecuencia, la ciudad de Yeosu concedió una prórroga adicional al propietario del buque, hasta diciembre de 2020.
- 7.4 En el litigio conexo entre los propietarios/aseguradores de los buques involucrados en el abordaje, el Alto Tribunal de Seúl había dictaminado que, como la orden de remoción de los restos del naufragio emanada de las autoridades seguía vigente a pesar de las reiteradas solicitudes para que fuera retirada, era razonable considerar que los daños por los costes de la remoción de los restos del naufragio se habían producido *de facto*.
- 7.5 El propietario/asegurador del *Zheng Hang* ha recurrido esta sentencia ante el Tribunal Supremo de la República de Corea.

8 Consideraciones del Director

- 8.1 El Director observa que al día de hoy las órdenes de remoción de los restos del naufragio y de extracción de los hidrocarburos siguen vigentes, pero no se han ejecutado. Observa también que, como consecuencia de lo anterior, en abril de 2016 el propietario/asegurador del *Haekup Pacific* tomó la precaución de presentar una reclamación contra el Fondo de 1992 con respecto a los costes ya asumidos y a su posible reclamación por los costes de las operaciones de remoción, antes de la expiración del plazo de seis años a partir de la fecha del siniestro que ocasionó los daños.

- 8.2 El Director es consciente de que actualmente no es posible evaluar ninguna reclamación por los costes de las operaciones de remoción de los restos del naufragio y de extracción de los hidrocarburos, puesto que esas operaciones no han comenzado.
- 8.3 El Director observa que la ciudad de Yeosu y la Policía Marítima y el Ministerio de Asuntos Marítimos y Pesca han estado estudiando cuidadosamente las próximas medidas que cada uno tomará respecto de las órdenes de remoción actualmente vigentes. El Director también es consciente de que los abogados del Fondo de 1992 han recomendado que, dado que el pleito contra el Fondo de 1992 entablado por el propietario/asegurador del *Haekup Pacific* depende del resultado del litigio conexo entre los buques involucrados en el abordaje, el Fondo de 1992 debería esperar a que el Tribunal Supremo de la República de Corea dicte sentencia en el litigio conexo, y por consiguiente debería aprobar toda nueva solicitud para suspender el procedimiento con el propietario/asegurador del *Haekup Pacific*.
- 8.4 Por consiguiente, el Director considera que el paso más prudente es esperar a la decisión de las autoridades y, entretanto, si se requiriese tomar medidas de defensa por la reclamación del propietario del buque/asegurador, sería sobre la base de que, en efecto, el propietario/asegurador del *Haekup Pacific* aún no ha sufrido daños por los costes de las operaciones de remoción.
- 8.5 El Director informará de cualquier novedad que se produzca respecto de este siniestro en la próxima sesión del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992.

9 Medidas que se han de adoptar

Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

Se invita al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 a que tome nota de la información que figura en el presente documento.
