



SINIESTROS QUE AFECTAN AL FONDO DE 1992

HEBEI SPIRIT

Nota del Director

Objetivo del documento:	Informar al Comité de las novedades respecto de este nuevo siniestro.
Resumen del siniestro hasta la fecha:	<p>El 7 de diciembre de 2007 el buque tanque de pabellón de Hong Kong <i>Hebei Spirit</i> (146 848 AB) fue alcanzado por la gabarra grúa <i>Samsung N° 1</i> cuando estaba fondeado a unas cinco millas a la altura de Taean en la costa occidental de la República de Corea. Se derramaron en el mar unas 10 900 toneladas de hidrocarburos crudos del <i>Hebei Spirit</i>.</p> <p>Los hidrocarburos contaminaron, en diversos grados, tres de las cuatro provincias a lo largo de la costa occidental de la República de Corea. Se están realizando aún operaciones de limpieza.</p> <p>Hasta la fecha, se han presentado reclamaciones por operaciones de limpieza en tierra por un total de £44,2 millones. Se han presentado reclamaciones por un total de £39,7 millones por pérdidas de los sectores de pesca y maricultura. Se han presentado reclamaciones por un total de £13,5 millones por daños materiales y pérdidas en el turismo y otros sectores económicos. Se ha presentado una reclamación de £1,1 millones por el coste de un estudio de impacto ambiental. Se esperan nuevas reclamaciones por operaciones de limpieza en el mar y en tierra. Quedó contaminado un importante número de instalaciones de acuicultura y maricultura por los hidrocarburos que se derramaron del <i>Hebei Spirit</i>. Se esperan reclamaciones de los sectores de pesca y maricultura, y de empresas relacionadas y no relacionadas con el turismo (sección 14).</p> <p>Se espera que las pérdidas estimadas derivadas de este siniestro excederán de la cuantía de limitación aplicable al <i>Hebei Spirit</i> conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, es decir 89,77 millones de DEG (£72 millones)^{<1>} (sección 8).</p> <p>El <i>Hebei Spirit</i> está asegurado contra riesgos de contaminación por el</p>

<1> La conversión de monedas en este documento se ha hecho sobre la base del tipo de cambio al 14 de mayo de 2008 (£1 = Won 2 039,96; 1 DEG = £0,8064).

Assuranceforeningen Skuld (Gjensidig) (Skuld Club).

En marzo de 2008, el Comité Ejecutivo, en vista de la incertidumbre en cuanto a la cuantía total de las reclamaciones potenciales, decidió que los pagos se limitasen, de momento, al 60% de la cuantía de los daños de hecho sufridos por el respectivo demandante, evaluados por los expertos del Fondo.

El Fondo de 1992 y el Skuld Club han establecido una oficina de reclamaciones (el Centro Hebei Spirit) en Seúl para ayudar a los demandantes en la presentación de sus reclamaciones de indemnización.

El Fondo de 1992 y el Skuld Club han designado además una serie de expertos coreanos e internacionales para evaluar las reclamaciones en los sectores de daños materiales, limpieza, pesca/maricultura y turismo.

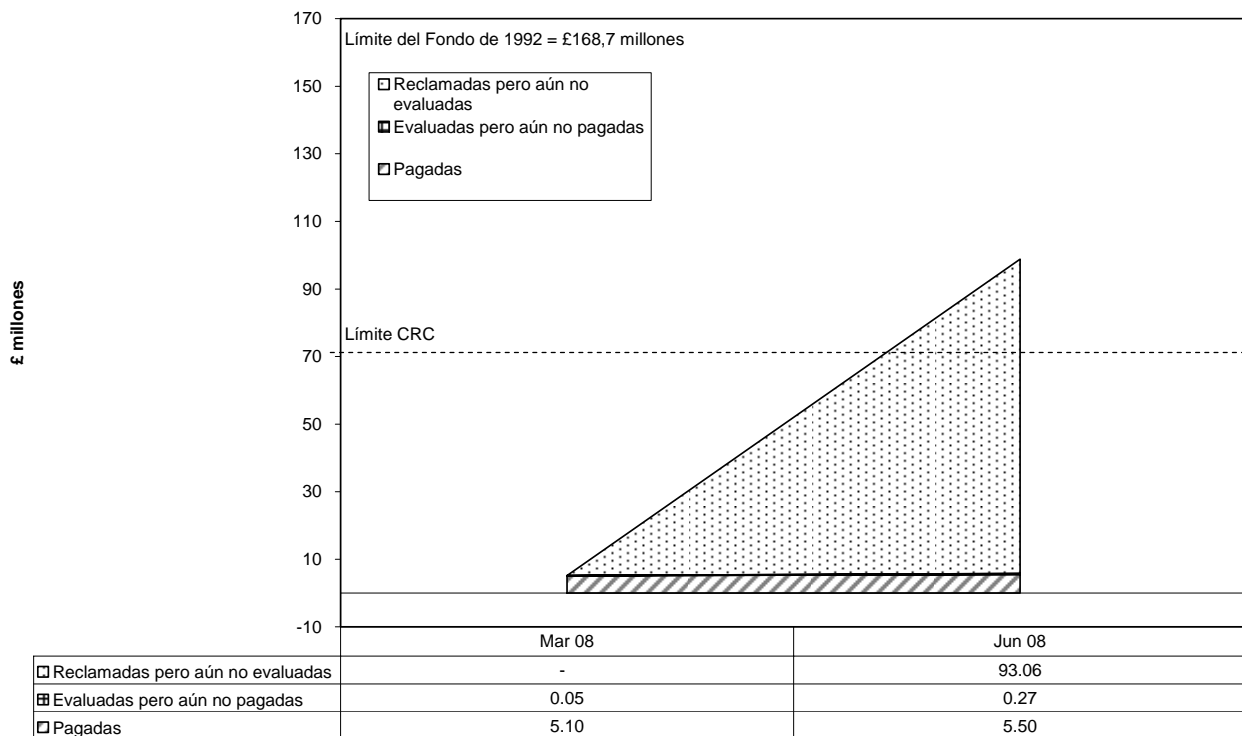
Medida que se ha de adoptar:

Tomar nota de la información.

1 Resumen del siniestro

Buque	<i>Hebei Spirit</i>		
Fecha del siniestro	07.12.2007		
Lugar del siniestro	Taean, República de Corea		
Causa del siniestro	Abordaje		
Cantidad de hidrocarburos derramados	Aproximadamente 10 900 toneladas de crudos		
Zona afectada	Las tres provincias meridionales de la costa occidental de la República de Corea		
Estado del pabellón del buque	Hong Kong		
Arqueo bruto (AB)	146 848 AB		
Aseguradora P&I	Assuranceforeningen Skuld (Gjensidig) (Skuld Club)		
Límite CRC	£72 millones		
STOPIA/TOPIA aplicable	No		
Indemnización (£ millones):	Reclamada pero aún no evaluada	Evaluada pero aún no pagada	Pagada
Daños materiales	0,18	-	-
Limpieza/medidas preventivas	38,38	0,27	5,5
Pesquerías	39,74	-	-
Turismo	13,33	-	-
Daños ambientales	1,08		-
Varios	0,08	-	-
TOTAL	93,06	0,27	5,5
Notas:	Se esperan nuevas reclamaciones.		

2 Evolución de las reclamaciones



3 El siniestro

- 3.1 El buque tanque de pabellón de Hong Kong *Hebei Spirit* (146 848 AB) fue alcanzado por la gabarra grúa *Samsung N° 1* cuando estaba fondeado a unas cinco millas a la altura de Taean en la costa occidental de Corea. La gabarra grúa estaba siendo remolcada por dos remolcadores (*Samsung T-5* y *Samho T-3*) cuando se partió el cabo de remolque. Las condiciones atmosféricas eran desfavorables, y se tiene noticia de que la gabarra grúa fue empujada por el fuerte viento hacia el buque tanque, perforando tres de sus tanques de carga de babor.
- 3.2 El *Hebei Spirit* estaba cargado con unas 209 000 toneladas de cuatro crudos diferentes. Debido a las condiciones atmosféricas inclementes, las reparaciones de los tanques perforados sólo se completaron cuatro días después. Mientras tanto, la tripulación del *Hebei Spirit* trató de limitar la cantidad de carga derramada por las perforaciones creando una escora y haciendo uso de la transferencia de carga entre los tanques. Debido al hecho de que el buque tanque estaba casi totalmente cargado, sin embargo, las posibilidades de tales medidas eran limitadas.
- 3.3 A consecuencia del abordaje se derramó en el mar un total estimado de 10 900 toneladas de hidrocarburos crudos (mezcla de Iranian Heavy, Upper Zakum y Kuwait Export). Los hidrocarburos que quedaban en los tanques averiados se transfirieron a otros tanques a bordo y a otro buque. Una vez estabilizado, el *Hebei Spirit* puso rumbo a la terminal Hyundai Oilbank en el puerto de Daesan (República de Corea), donde se descargó la carga.
- 3.4 El *Hebei Spirit* es propiedad de la Hebei Spirit Shipping Company Limited. Está asegurado por Assuranceforeningen Skuld (Gjensidig) (Skuld Club) y gestionado por V-Ships Limited. Se tiene entendido que la gabarra grúa y los dos remolcadores son propiedad y/o son explotados por la Samsung Corporation y su subsidiaria, Samsung Heavy Industries, que pertenecen al Samsung Group, el mayor conglomerado industrial de Corea.
- 3.5 El Fondo de 1992 y el Skuld Club nombraron un equipo de inspectores coreanos e internacionales para seguir las operaciones de limpieza e investigar el impacto potencial de la contaminación en las actividades de la pesca, maricultura y turismo.

4 El Acuerdo de Cooperación entre los propietarios/Skuld Club, KMPRC y MOMAF

Poco después del siniestro, el Gobierno coreano lo declaró desastre nacional, y el 24 de diciembre de 2007 el *Hebei Spirit* fue objeto de embargo preventivo por demanda de la Korean Marine Pollution Response Corporation (KMPRC), organismo de lucha contra la contaminación de propiedad estatal. Tuvieron lugar deliberaciones sobre cuestiones de indemnización entre los propietarios/Skuld Club y el Ministerio de Asuntos Marítimos y Pesquerías (MOMAF), de lo que resultó un acuerdo de cooperación concertado el 5 de enero de 2008 entre los propietarios/Skuld Club, KMPRC y MOMAF. Se consultó al Fondo de 1992 durante las negociaciones, pero no es parte en el Acuerdo. Se pueden hallar detalles del contenido del acuerdo de cooperación en el documento 92FUND/EXC.40/9. El 7 de enero de 2008 se permitió al buque zarpar de aguas coreanas.

5 Impacto del derrame

5.1 Gran parte de la costa occidental de Corea ha sido afectada en diversos grados. Quedó contaminado el litoral compuesto de rocas, cantos rodados y guijarros, así como largas playas de recreo de arena e instalaciones portuarias en la Península Taean y en las islas cercanas. En un periodo de varias semanas, las costas de tierra firme y las islas más al sur también quedaron contaminadas por una emulsión de hidrocarburos y bolas de alquitrán. En total quedaron contaminados unos 375 kilómetros de litoral a largo de la costa occidental de Corea. Asimismo fue contaminado un considerable número de embarcaciones comerciales.

5.2 La costa occidental de la República de Corea tiene gran número de instalaciones de maricultura, inclusive varios miles de hectáreas de cultivo de algas. Además es una zona importante de cultivo de marisco y criaderos a gran escala. La zona también es explotada por pesquerías a pequeña y gran escala. Los hidrocarburos afectaron a gran número de estas instalaciones de maricultura, al pasar por las estructuras de apoyo, contaminando boyas, cuerdas, redes y el producto.

5.3 Los hidrocarburos impactaron también a las playas de recreo y otras zonas del Parque Nacional de Taean. La Península de Taean es un destino turístico favorito de los visitantes de la zona metropolitana de Seúl, con una estimación de 20 millones de visitantes al año, sobre todo en los meses de julio y agosto.

6 Operaciones de limpieza

6.1 El Servicio Nacional de Guardacostas de Corea, un departamento de MOMAF, tiene responsabilidad general por la lucha contra la contaminación marina en las aguas bajo jurisdicción de la República de Corea.

6.2 La respuesta al siniestro se ha realizado sobre la base del Plan Nacional de Prevención de Desastres, preparado en 2000 por los Guardacostas de Corea para prever una respuesta apropiada a los derrames de hidrocarburos en el medio marino.

6.3 Limpieza en el mar

6.3.1 Los Guardacostas coordinaron la respuesta en el mar. Más de 100 barcos de los Guardacostas, la Armada y la KMPRC fueron desplegados para llevar a cabo operaciones de limpieza. Más de 1 500 pesqueros fueron también desplegados. Los Guardacostas aplicaron dispersantes con barcos y luego helicópteros sobre las manchas de hidrocarburos flotantes. También fueron desplegadas decenas de kilómetros de barreras flotantes en el mar y en zonas a lo largo de la costa.

6.3.2 La respuesta en el mar, encabezada por el Gobierno se completó en dos semanas, si bien gran número de pesqueros fueron desplegados aún en las semanas siguientes para remolcar barreras flotantes absorbentes y recoger las bolas de alquitrán. Algunas aún se están utilizando para transportar mano de obra y materiales a las islas frente a la costa para apoyar las operaciones de

limpieza.

6.4 Limpieza en la costa

- 6.4.1 Los Guardacostas de Corea encargaron a un total de 21 contratistas de limpieza bajo licencia, apoyados por autoridades locales y cooperativas de pesca, para emprender operaciones de limpieza en la costa. Se llevaron a cabo operaciones de limpieza en la costa en varios lugares a lo largo de la costa occidental de Corea. Participaron también en las operaciones de limpieza lugareños locales, cadetes del ejército y la Armada y voluntarios de toda Corea. Se empleó un número de hombres-día superior a un millón en los dos primeros meses.
- 6.4.2 Las operaciones de limpieza se llevaron a cabo mediante la eliminación manual y mecánica del petróleo, y entrañaron el trabajo de gran número de voluntarios para limpiar las rocas y guijarros con material absorbente.
- 6.4.3 La eliminación del petróleo terminó a fines de marzo de 2008. Se espera que en breve terminarán las operaciones de limpieza secundarias, involucrando, entre otras técnicas, el lavado natural por efecto de las olas, lavado con descarga de agua y el tratamiento con agua caliente a alta presión.

7 Los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992

- 7.1 La República de Corea es parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) y Estado Miembro del Fondo de 1992, pero no Estado Miembro del Fondo Complementario.
- 7.2 A consecuencia de ello, si la cuantía total de los daños excediese de la cuantía de limitación aplicable en virtud del CRC de 1992, el Fondo tendría que pagar indemnización a las víctimas del derrame.
- 7.3 El arqueo del *Hebei Spirit* (146 848 AB) es superior a 140 000 AB. Por consiguiente la cuantía de limitación aplicable es la máxima disponible en virtud del CRC de 1992, a saber 89,77 millones de DEG (£72 millones). La cuantía total disponible para indemnización en virtud del CRC de 1992 y del Convenio del Fondo de 1992 es 203 millones de DEG (£164 millones).

8 Limitación de responsabilidad conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992

- 8.1 Además del acuerdo de cooperación a que se refiere la sección 4, el Skuld Club inició conversaciones con el Gobierno de la República de Corea a fin de resolver su preocupación de que el Tribunal de Limitación tal vez no tenga en cuenta plenamente todo pago efectuado por el Skuld Club y que por tanto el Club correría el riesgo de pagar indemnización por encima de la cuantía de limitación.
- 8.2 Tuvieron lugar reuniones sobre esta cuestión entre el Skuld Club y el gobierno de Corea durante abril y mayo de 2008. La Secretaría sigue la marcha de las conversaciones, que todavía continúan.

9 Nivel de pagos

- 9.1 En marzo de 2008 el Comité tomó nota de que, basándose en una estimación preliminar, la cuantía total de las pérdidas que resultarían del siniestro del *Hebei Spirit* probablemente excederán de la cuantía disponible conforme a los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992.
- 9.2 En aquella sesión, el Comité Ejecutivo autorizó al Director a liquidar y pagar las reclamaciones derivadas de este siniestro, en la medida en que no diesen pie a cuestiones de principio que no hubiesen sido previamente decididas por el Comité.
- 9.3 En vista de la incertidumbre en cuanto a la cuantía total de las pérdidas, el Comité decidió además que los pagos se limitasen, de momento, al 60% de la cuantía de los daños de hecho sufridos por los respectivos demandantes, evaluados por los expertos del Fondo (véase documento

92FUND/EXC.40/11, párrafos 3.7.15-3.7.16).

10 Pagos efectuados por el Gobierno coreano

- 10.1 El Gobierno coreano ha informado al Fondo de 1992 que se han efectuado o pronto se efectuarán pagos por un total de Won 117 200 millones (£57 millones) a residentes de las zonas afectadas. De esta cuantía, el Gobierno Central ha proporcionado Won 76 800 millones (£41 millones), la Provincia de Choongcheonam Won 15 000 millones (£7,3 millones) y donantes privados Won 25 400 millones (£13 millones). Las autoridades locales de las Provincias afectadas distribuyen los pagos.
- 10.2 Se ha informado en la prensa que en el Condado de Taeon, una de las zonas más afectadas, un total de 18 757 hogares han recibido pagos entre Won 746 862 (£400) y Won 2 916 600 (£1 570).
- 10.3 No se ha informado al Director si esos pagos los hizo el Gobierno coreano como anticipo de la indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos o como donativos. Si esos pagos fueron un anticipo de la indemnización, el Gobierno habría adquirido por subrogación los derechos que las personas así indemnizadas habrían disfrutado contra el Fondo (artículo 9.3 del Convenio del Fondo de 1992). El Director piensa examinar esta cuestión más a fondo e informar al Comité Ejecutivo en el futuro.

11 Ley especial de apoyo a los habitantes afectados y restauración del medio marino respecto del siniestro de contaminación por hidrocarburos del Hebei Spirit

- 11.1 El Gobierno coreano ha informado al Fondo de 1992 que en marzo de 2008 la Asamblea Nacional aprobó una Ley especial de apoyo a las víctimas del siniestro del *Hebei Spirit*. Conforme a lo dispuesto en la Ley especial, el Gobierno ha sido autorizado a efectuar pagos en forma de anticipo de indemnización o préstamos a los demandantes, siempre que tales pagos se basen en la evaluación hecha por el Fondo de 1992 y el Skuld Club. La Ley especial entrará en vigor el 15 de junio de 2008.
- 11.2 El Gobierno ha informado al Fondo de 1992 y el Skuld Club que piensa empezar a efectuar pagos a los demandantes conforme a la Ley especial en un futuro próximo.
- 11.3 El Fondo de 1992 y el Skuld Club mantienen frecuentes contactos con el Gobierno coreano para establecer un sistema coordinado para el intercambio de información relativa a la indemnización, a fin de evitar la repetición de los pagos.

12 Oficina de Reclamaciones

En espera del recibo de un gran número de reclamaciones y tras consultar con el Gobierno coreano, el Fondo de 1992 y el Skuld Club han establecido una Oficina de Reclamaciones (el Centro del Hebei Spirit) en Seúl para ayudar a los demandantes en la presentación de sus reclamaciones de indemnización. El centro cuenta con un gerente y dos empleados de apoyo. La oficina entró en pleno funcionamiento el 22 de enero de 2008.

13 Evaluación de las reclamaciones

- 13.1 Se espera gran número de reclamaciones por costes de limpieza, daños materiales y pérdidas consiguientes y puramente económicas en los sectores de pesca, maricultura y turismo. El Fondo de 1992 y el Skuld Club han nombrado a tres empresas coreanas de inspectores y expertos en reclamaciones de contaminación, así como una serie de expertos internacionales. En total unos 50 inspectores y asesores están ayudando al Fondo de 1992 y el Club a evaluar las reclamaciones de limpieza y en los sectores de pesca, maricultura y turismo.
- 13.2 La mayoría de estas empresas y expertos han establecido oficinas temporales en Taeon a fin de estar cerca de las zonas afectadas.

14 Reclamaciones de indemnización

14.1 Limpieza

14.1.1 Al 15 de mayo de 2008, se han presentado 112 reclamaciones por un total de Won 90 071 283 114 (£44,2 millones) por actividades de limpieza llevadas a cabo a consecuencia del siniestro. De las reclamaciones presentadas, 45 se han evaluado en un total de Won 11 776 050 717 (£5,7 millones). El Skuld Club ha hecho pagos provisionales por dificultades económicas de una cuantía total de Won 11 220 279 050 (£5,5 millones) respecto a esas reclamaciones. La mayoría de estos pagos del Skuld Club se hicieron a principios de febrero de 2008 conforme al acuerdo de cooperación referido en la sección 4. El resto de las reclamaciones se han evaluado o esperan nueva documentación de apoyo.

14.1.2 Se esperan nuevas reclamaciones por actividades de limpieza emprendidas, tanto en el mar como en tierra.

14.2 Pesca y maricultura

14.2.1 La costa occidental de la República de Corea tiene una alta densidad de instalaciones de maricultura que, junto con un importante sector de pesquerías de captura de la zona, han sido afectadas por el derrame en diversos grados.

14.2.2 Al 15 de mayo de 2008, se han presentado 10 reclamaciones por un total de Won 81 081 304 016 (£39,7 millones) por pérdidas supuestamente contraídas por los sectores de pesca y maricultura. Se están evaluando estas reclamaciones. Se ha informado a los expertos nombrados por el Fondo 1992 y el Skuld Club que una serie de cooperativas de pesca están preparando reclamaciones en nombre de más de 12 000 pescadores de captura. Se espera que estas reclamaciones se presentarán a principios de 2009.

14.2.3 Una serie de instalaciones de maricultura y acuicultura sufrieron contaminación de los soportes de las redes y otras estructuras. Las estructuras más afectadas están siendo eliminadas en la actualidad. Se espera que los sectores de maricultura presenten una serie de importantes reclamaciones en un futuro próximo.

14.3 Turismo

La costa afectada es también conocida como destino turístico para la zona metropolitana de Seúl, y se caracteriza por un elevado número de establecimientos de turismo a pequeña escala. Se han presentado nueve reclamaciones por un total de Won 27 183 800 000 (£13 millones) por pérdidas en el sector del turismo. Se ha informado a los expertos nombrados por el Fondo 1992 y el Skuld Club que unos pocos cientos de personas y organizaciones están preparando documentación de apoyo y se espera que presenten reclamaciones para fines de junio de 2008 por pérdidas supuestamente sufridas a consecuencia de la contaminación. Se espera por tanto que se presente un importante número de reclamaciones del sector del turismo.

14.4 Estudios ambientales

En diciembre de 2007, el MOMAF encargó al Instituto Coreano de Investigación y Desarrollo Oceanográficos (KORDI) y a la Universidad Nacional de Chungnam que llevaran a cabo una inspección del impacto de la contaminación marina y rehabilitación ecológica marina. Tras conversaciones entre MOMAF, el Fondo de 1992 y el Skuld Club, en enero de 2008, se invitó a la International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF) que se uniese a las inspecciones que llevaba a cabo KORDI y ofreciera asesoría técnica sobre las actividades emprendidas en el contexto de la inspección. En febrero de 2008, el MOMAF presentó una reclamación por un total de Won 2 195 millones (£1,1 millones) por los costes de la inspección.

15 Investigaciones sobre la causa del siniestro

- 15.1 Las autoridades competentes de Corea y la administración del Estado de abanderamiento del buque en Hong Kong han iniciado investigaciones sobre la causa del siniestro. Se tiene entendido que todavía continúan estas indagaciones.
- 15.2 Se tiene entendido que el siniestro está siendo investigado también por los propietarios del *Hebei Spirit*, el Skuld Club y V-Ships Limited.
- 15.3 El Skuld Club ha informado al Fondo que, poco después del siniestro, se enviaron cartas en nombre de los gestores del buque a los directores generales de la Samsung Corporation y de Samsung Heavy Industries, invitándoles a llevar la iniciativa en facilitar a su gobierno los recursos para responder al siniestro. Se tiene entendido que no se recibió respuesta a aquellas cartas.
- 15.4 No se sabe si, conforme a la ley coreana, la Samsung Corporation y la Samsung Heavy Industries tienen derecho a invocar la limitación de responsabilidad respecto al abordaje de la gabarra grúa *Samsung N° 1* con el *Hebei Spirit*. Si tienen derecho a limitar su responsabilidad, sería posible que un resarcimiento por parte de ellos quedase limitado a cuantías relativamente pequeñas. El Director piensa investigar esta cuestión más a fondo.

16 Procesos judiciales**16.1 Proceso ante el Tribunal de sector de Seosan del Tribunal de Distrito de Daejeon (Tribunal de Seosan)**

El 21 enero de 2008, el sector de Seosan de la Fiscalía de Distrito de Daejeon inició una acusación penal contra los capitanes de la gabarra grúa y los dos remolcadores. Fueron detenidos los dos capitanes. También se abrió un proceso penal contra el capitán y el primer oficial del *Hebei Spirit*. Estos acusados no han sido detenidos, pero no se les permite salir de Corea hasta que concluya el proceso.

16.2 Procedimiento de limitación

- 16.2.1 En febrero de 2008, los propietarios del *Hebei Spirit* presentaron una solicitud para comenzar un procedimiento de limitación. Según la ley coreana, antes de comenzar un procedimiento de limitación, el propietario tiene que proporcionar pruebas de que probablemente el total de las reclamaciones contra él excedan de la cuantía de limitación.
- 16.2.2 El Tribunal de limitación, en febrero de 2008, decidió aplazar su decisión sobre el derecho del propietario del buque a limitar su responsabilidad, ya que los propietarios no habían proporcionado pruebas de que se hubieran presentado reclamaciones superiores a la cuantía de limitación y que los resultados de la investigación penal no habían sido presentados al Tribunal.

16.3 Proceso ante el Tribunal de sector de Seosan del Tribunal de Distrito de Daejeon

- 16.3.1 En diciembre de 2007, un grupo de demandantes de pesca pertenecientes a las Cooperativas de Pesquerías de Seosan presentó una solicitud al Tribunal de sector de Seosan del Tribunal de Distrito de Daejeon (Tribunal de Seosan) pidiendo que el Tribunal ordenase preservar pruebas respecto a los daños a las pesquerías y nombrase un experto judicial para evaluar los daños. Los demandantes propusieron nombrar su propio inspector como experto judicial.
- 16.3.2 El Fondo de 1992 ha encargado a sus abogados coreanos que intervengan en el proceso para asegurar que se protejan los intereses del Fondo de 1992 y que el experto judicial sea nombrado de manera imparcial.

- 16.3.3 En enero de 2008, el Tribunal de Seosan designó al Instituto de investigaciones marítimas de la Universidad Nacional de Pukyong como experto judicial con la tarea de evaluar los daños derivados del siniestro del *Hebei Spirit*. El Tribunal ordenó que todo material que los expertos judiciales reciban de los demandantes sea puesto a disposición de los expertos contratados por el Club y el Fondo y que éste tenga acceso ilimitado a todo material necesario para realizar la evaluación.
- 16.4 Proceso ante el Tribunal de sector de Hongsung del Tribunal de Distrito de Daejeon
- 16.4.1 En marzo de 2008 un grupo de 5 926 demandantes de pesca de la zona de Boryeong City y el Condado de Hongsung presentó una solicitud al Tribunal de sector de Hongsung del Tribunal de Distrito de Daejeon pidiendo que el Tribunal ordenase preservar pruebas respecto a los daños a las pesquerías y nombrase un experto judicial para evaluar los daños. Los demandantes propusieron nombrar como experto judicial al Instituto de Ciencia de la Pesca de la Universidad de Jeonnam.
- 16.4.2 El Fondo de 1992 ha encargado a sus abogados coreanos que intervengan en el proceso para asegurar que se protejan los intereses del Fondo de 1992 y que el experto judicial sea nombrado de manera imparcial.
- 16.4.3 En abril de 2008, el Tribunal de Hongsung designó al Instituto de Ciencia de la Pesca de la Universidad de Jeonnam como experto judicial con la tarea de evaluar los daños derivados del siniestro del *Hebei Spirit*. El Tribunal ordenó que todo material que los expertos judiciales reciban de los demandantes sea puesto a disposición de los expertos contratados por el Club y el Fondo y que éste tenga acceso ilimitado a todo material necesario para realizar la evaluación de las pérdidas.
- 16.5 Prohibición judicial contra los expertos comunes de Skuld Club y del Fondo
- 16.5.1 En marzo de 2008, tres pescadores y dos propietario de restaurantes de pescado vivo presentaron una solicitud de prohibición judicial en el Tribunal de Distrito Central de Seúl al objeto de impedir que los expertos nombrados por el Skuld Club y el Fondo 1992 lleven a cabo la evaluación de los daños derivados del siniestro del *Hebei Spirit* porque no están acreditados conforme al Derecho coreano para llevar a cabo esa labor.
- 16.5.2 En abril de 2008, el Tribunal de Distrito Central de Seúl desestimó la solicitud de prohibición judicial de los demandantes. El Tribunal razonó que los derechos de los demandantes no serían afectados por la labor de evaluación llevada a cabo por los expertos comunes. Además, el Tribunal manifestó que, conforme al régimen de la Ley Coreana de Garantía de la Indemnización de Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos, los expertos comunes eran considerados inspectores habilitados y por consiguiente autorizados para llevar a cabo la investigación y evaluación de los daños derivados de un siniestro de contaminación por hidrocarburos.
- 16.5.3 A fines de abril de 2008, los demandantes apelaron contra la decisión. El Tribunal de Apelación de Seúl está estudiando la apelación.

17 Medidas que ha de adoptar el Comité Ejecutivo

Se invita al Comité Ejecutivo a que:

- a) Tome nota de la información facilitada en este documento; y
 - b) dé al Director las instrucciones que estime apropiadas respecto a la tramitación de este siniestro.
-