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

COMITÉ EJECUTIVO
42ª sesión
Punto 3 del orden del día

92FUND/EXC.42/11
9 septiembre 2008
Original: INGLÉS

SINIESTROS QUE AFECTAN AL FONDO DE 1992

HEBEI SPIRIT

Nota del Director

Objetivo del documento:	Informar al Comité de las novedades respecto de este siniestro.
Resumen del siniestro hasta la fecha:	El 7 de diciembre de 2007 el buque tanque de pabellón de Hong Kong *Hebei Spirit* (146 848 AB) fue alcanzado por la gabarra grúa *Samsung Nº 1* cuando estaba fondeado a unas cinco millas de Taean en la costa occidental de la República de Corea. Se derramaron en el mar unas 10 900 toneladas de hidrocarburos crudos del *Hebei Spirit.* Los hidrocarburos contaminaron, en diversos grados, tres de las cuatro provincias a lo largo de la costa occidental de la República de Corea. Las operaciones de limpieza se han finalizado en la mayor parte de las zonas afectadas, pero se prosiguen aún en algunas zonas. Se espera completarlas en breve. Hasta la fecha, se han presentado reclamaciones por operaciones de limpieza en tierra de un total de KRW 114 545 millones (£56,6 millones) [<1>]. Se han presentado reclamaciones de un total de KRW 72 672 millones (£35,9 millones) por pérdidas en los sectores de pesca y maricultura. Se han presentado reclamaciones de un total de KRW 10 725 millones (£5,3 millones) por daños materiales y pérdidas en el sector de turismo y otros sectores económicos. Se ha presentado una reclamación de KRW 2 195 millones (£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. Un importante número de instalaciones de acuicultura y maricultura quedaron contaminadas por los hidrocarburos que se derramaron del *Hebei Spirit*. Se esperan más reclamaciones de los sectores de pesca y maricultura, y también de empresas relacionadas y no relacionadas con el turismo (sección 13). Se prevé que las pérdidas estimadas derivadas de este siniestro excederán de la cuantía de limitación aplicable al *Hebei Spirit* conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992), es decir 89,77 millones de

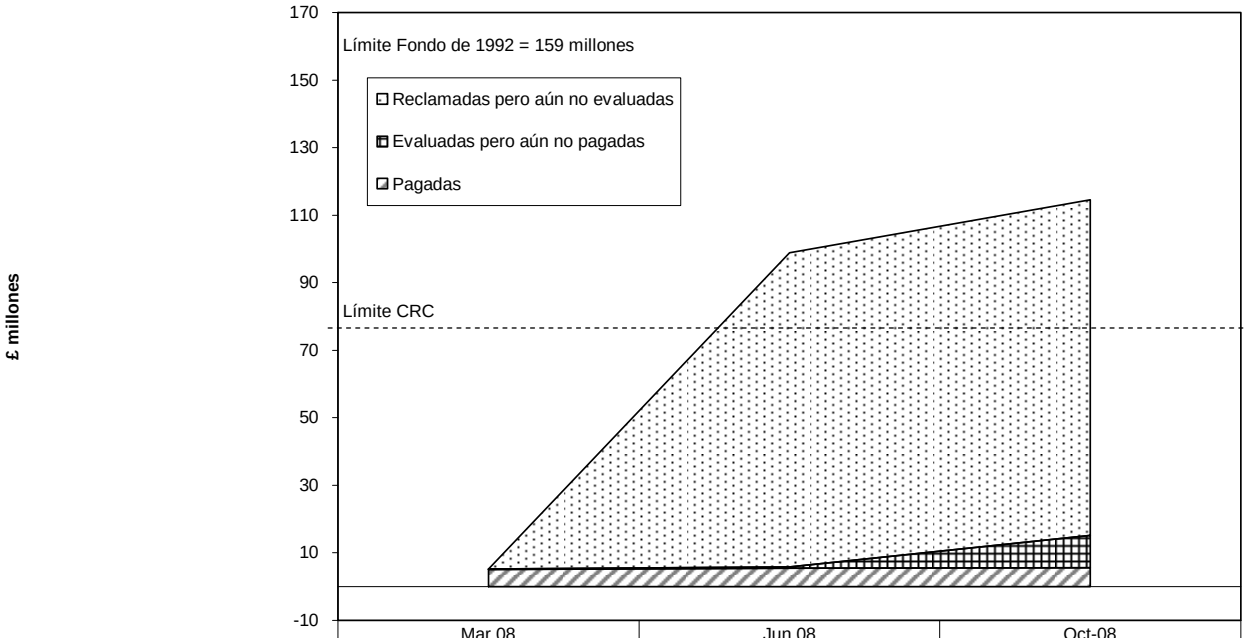
[<1>] La conversión de monedas en este documento se ha hecho sobre la base de los tipos de cambio al 2 de septiembre de 2008 (£1 = KRW 2025,16 y 1 DEG = £ 0,873423), excepto con respecto a los pagos efectuados por el Fondo de 1992, cuya conversión se ha hecho al tipo de cambio en vigor en la fecha de pago.

	DEG (£78,4 millones) (sección 8). El *Hebei Spirit* está asegurado contra riesgos de contaminación por el Assuranceföreningen 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 cada demandante, evaluados por los expertos del Fondo. En junio de 2008, en vista de que la incertidumbre con respecto a la cuantía total de las reclamaciones potenciales era cada vez mayor, el Comité Ejecutivo decidió reducir el nivel pagos al 35% de las reclamaciones establecidas. En julio de 2008, los propietarios del *Hebei Spirit* y el Skuld Club suscribieron un acuerdo de cooperación con el Ministerio de Territorio, Transporte y Asuntos Marítimos (MLTMA). En el marco de este acuerdo, el Skuld Club se comprometió a pagar a los demandantes el 100% de las reclamaciones evaluadas hasta el límite del Club. En contrapartida, el Gobierno coreano se comprometió a indemnizar en su totalidad las reclamaciones evaluadas por el Club y el Fondo de 1992 así como las liquidaciones judiciales que excedieran del límite del FIDAC. 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. Además, el Fondo de 1992 y el Skuld Club han designado una serie de expertos coreanos e internacionales para evaluar las reclamaciones relativas a daños materiales, limpieza, y a los sectores de pesca, maricultura y turismo.
Medida que se ha de adoptar:	Tomar nota de la información.

1 Resumen del siniestro

Buque	*Hebei Spirit*		
Fecha del siniestro	07.12.07		
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	Assuranceföreningen Skuld (Gjensidig) (Skuld Club)		
Límite CRC	£78,4 millones		
STOPIA/TOPIA aplicable	No		
Indemnización (millones de £):	Reclamada pero aún no evaluada	Evaluada pero aún no pagada	Pagada
Daños materiales	1,08	-	-
Limpieza/medidas preventivas	56,92	9,53	5,57
Pesquerías/acuicultura	36,11	-	-
Turismo	4,17	0,03	-
Daños ambientales	1,09		-
Varios	0,08	-	-
TOTAL	99,45	9,56	5,57
Notas:	Se esperan nuevas reclamaciones.		

2 Evolución de las reclamaciones



	Mar 08	Jun 08	Oct-08
Reclamadas pero aún no evaluadas	-	93.06	99.45
Evaluadas pero aún no pagadas	0.05	0.27	9.56
Pagadas	5.10	5.50	5.57

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 Nº 1* cuando estaba fondeado a unas cinco millas 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 la inclemencia del tiempo, 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 transfiriendo la carga entre los tanques. No obstante, como el buque tanque estaba casi totalmente cargado, la eficacia de tales medidas era limitada.

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 Assuranceföreningen Skuld (Gjensidig) (Skuld Club) y es gestionado por V-Ships Limited. Se tiene entendido que la gabarra grúa y los dos remolcadores son explotados y son propiedad de 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 pesca, maricultura y turismo.

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

4.1 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 coreano ha sido autorizado a efectuar pagos a los demandantes basándose en las evaluaciones hechas por el Skuld Club y el Fondo de 1992; por tanto, los demandantes podrían recibir plena indemnización por las pérdidas sufridas a consecuencia del siniestro sobre la base de las evaluaciones de las reclamaciones hechas por el Fondo de 1992 y el Skuld Club. La Ley especial entró en vigor el 15 de junio de 2008.

4.2 En junio de 2008, el Gobierno coreano informó al Fondo de 1992 de que, con arreglo a la Ley especial, si el Fondo de 1992 y el Skuld Club pagaban a los demandantes una indemnización sobre una base a prorrata, el Gobierno coreano pagaría el porcentaje restante a los demandantes, de modo que se les abonase el 100% de sus reclamaciones evaluadas por el Fondo de 1992.

5 Acuerdos de cooperación entre los propietarios/Skuld Club, KMPRC y MOMAF

5.1 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 propiedad estatal para la lucha contra la contaminación. 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.

5.2 El Skuld Club también sostuvo conversaciones con el Gobierno de la República de Corea a fin de resolver su preocupación de que el Tribunal de Limitación no tuviese en cuenta los pagos efectuados por el Skuld Club, en cuyo caso este correría el riesgo de pagar una indemnización superior a la cuantía de limitación.

5.3 El 1 de julio de 2008 se concertó un segundo acuerdo de cooperación entre los propietarios/Skuld Club y el Ministerio de Territorio, Transporte y Asuntos Marítimos (MLTMA), que había asumido una parte de las funciones del MOMAF.

5.4 En virtud de este acuerdo, el Skuld Club se comprometió a pagar a los demandantes el 100% de sus reclamaciones evaluadas por el Fondo y el Skuld Club hasta el límite del Club. En contrapartida, el Gobierno coreano se comprometió a indemnizar en su totalidad el conjunto de reclamaciones evaluadas por el Club y el Fondo de 1992 así como las transacciones judiciales que excediesen del límite del FIDAC para garantizar que todos los demandantes recibirían finalmente plena indemnización. Además, si el Tribunal de Limitación exigiese más adelante al Skuld Club el depósito de la cuantía de limitación en el Tribunal, el Gobierno coreano se ha comprometido a depositar en el Tribunal el saldo entre los pagos ya efectuados por el Skuld Club y su límite en virtud del CRC de 1992.

5.5 El Skuld Club informó al Fondo de 1992 de su intención de empezar a efectuar los pagos conforme al segundo acuerdo de cooperación a partir de agosto de 2008.

6 Impacto del derrame

6.1 Gran parte de la costa occidental de Corea ha sido afectada en diversos grados. Quedó contaminado el litoral compuesto por rocas, cantos rodados y guijarros, así como largas playas de recreo de arena e instalaciones portuarias en la Península de Taean y en las islas cercanas. En un periodo de varias semanas, las costas de tierra firme y las islas más al sur también fueron 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.

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

6.3 Los hidrocarburos afectaron 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.

7 Operaciones de limpieza

7.1 El Servicio Nacional de Guardacostas de Corea, un departamento del MOMAF, tiene la responsabilidad general de la lucha contra la contaminación marina en las aguas bajo jurisdicción de la República de Corea. En el primer trimestre de 2008, la responsabilidad de supervisar la limpieza del litoral fue confiada a los gobiernos locales, tras una reestructuración del Gobierno coreano.

7.2 Limpieza en el mar

7.2.1 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 las operaciones de limpieza, junto con más de 1 500 pesqueros. Los Guardacostas aplicaron dispersantes sobre las manchas de hidrocarburos flotantes utilizando los barcos y luego helicópteros. También fueron desplegadas decenas de kilómetros de barreras flotantes en el mar y en las zonas a lo largo de la costa.

7.2.2 La respuesta en el mar, encabezada por el Gobierno, se completó en dos semanas, si bien un gran número de pesqueros fue desplegado aún en las semanas siguientes para remolcar las barreras flotantes absorbentes y recoger las bolas de alquitrán. Algunos se siguen utilizando para transportar mano de obra y materiales a las islas frente a la costa para apoyar las operaciones de limpieza.

7.3 Limpieza en la costa

7.3.1 Los Guardacostas de Corea encargaron las operaciones de limpieza en la costa a un total de 21 contratistas de limpieza bajo licencia, apoyados por las autoridades locales y cooperativas de pesca. Se llevaron a cabo operaciones de limpieza del litoral 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.

7.3.2 Las operaciones de limpieza se llevaron a cabo mediante la eliminación manual y mecánica del petróleo a granel, y entrañaron el trabajo de gran número de voluntarios para limpiar las rocas y guijarros con material absorbente.

7.3.3 La eliminación del petróleo terminó a fines de marzo de 2008. La mayor parte de 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, se terminaron a finales de junio de 2008. Aún prosiguen las operaciones de limpieza en algunas zonas alejadas y se espera que terminarán en breve.

8 Los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992

8.1 La República de Corea es parte en el CRC de 1992 y Estado Miembro del Fondo de 1992, pero no Estado Miembro del Fondo Complementario.

8.2 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 de 1992 tendría que pagar indemnización a las víctimas del derrame.

8.3 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 (£78 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 (£177 millones).

9 Nivel de pagos

9.1 En marzo de 2008, el Comité tomó nota de que, basándose en una estimación preliminar de los expertos del Fondo, era probable que la cuantía total de las pérdidas que resultarían del siniestro del *Hebei Spirit* excediese 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. La conversión de los 203 millones de DEG a

won de Corea del Sur (KRW) se ha hecho sobre la base del valor de esa moneda frente al DEG en la fecha de adopción del Acta de Decisiones del Comité Ejecutivo de la 40ª sesión, es decir el 13 de marzo de 2008, a razón de 1 DEG = KRW 1 584,330, con lo que la cuantía total disponible para indemnización asciende a KRW 321 618 990 000 (£159 millones).

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. El Comité Ejecutivo decidió también revisar el nivel de pagos en la siguiente sesión (véase documento 92FUND/EXC.40/11, párrafos 3.7.15 - 3.7.16).

9.4 En junio de 2008, se dispuso de nueva información sobre la cuantía total, en el sentido de que los daños serían probablemente superiores a la estimación inicial de marzo de 2008 (véase documento 92FUND/EXC.41/9/Add.2, sección 1).

9.5 En la sesión de junio, el Comité Ejecutivo decidió que, en vista de la incertidumbre respecto a la cuantía total de reclamaciones potenciales, y en vista de la necesidad de garantizar un tratamiento igual a todos los demandantes, los pagos efectuados por el Fondo de 1992 debían limitarse, de momento, al 35% de la cuantía de daños de hecho sufridos por los demandantes respectivos, evaluados por los expertos del Fondo. El Comité Ejecutivo decidió asimismo reexaminar la situación en la siguiente sesión.

10 Pagos efectuados por el Gobierno coreano

10.1 El Gobierno coreano ha informado al Fondo de 1992 que se han efectuado pagos por un total de KRW 117 200 millones (£58 millones) a residentes de las zonas afectadas. De esta cuantía, el Gobierno Central ha proporcionado KRW 76 800 millones (£38 millones), la provincia de Choongcheonam KRW 15 000 millones (£7,4 millones) y donantes privados KRW 25 400 millones (£12,5 millones). Las autoridades locales de las provincias afectadas han distribuido los pagos.

10.2 Se ha informado en la prensa que en el condado de Taean, una de las zonas más afectadas, un total de 18 757 hogares recibieron pagos de entre KRW 746 862 (£369) y KRW 2 916 600 (£1 440).

10.3 En junio de 2008, el Gobierno coreano informó al Comité Ejecutivo que estos pagos se habían efectuado como donativos a los residentes afectados. Por consiguiente, no constituyen pago de indemnización de los daños causados por contaminación y no están comprendidos en el ámbito del artículo 9.3 del Convenio del Fondo de 1992.

10.4 Al 2 de septiembre de 2008, el Gobierno coreano había efectuado pagos de un total de KRW 12 949 457 412 (£6,3 millones) a 21 demandantes respecto de 22 reclamaciones del sector de limpieza basándose en las evaluaciones provisionales suministradas por el Fondo y el Club. El Gobierno coreano ha presentado una reclamación subrogada por estos pagos al Fondo y al Club.

10.5 Al 2 de septiembre de 2008, el Gobierno coreano ha concedido préstamos de un total de KRW 1 330 000 000 (£656 738) a 16 demandantes conforme a las disposiciones pertinentes de la Ley especial.

10.6 El 1 de septiembre de 2008, las autoridades del condado de Taean informaron al Fondo de 1992 y al Skuld Club que habían efectuado pagos a los demandantes del sector de limpieza respecto del coste de la mano de obra de los lugareños en enero y febrero de 2008, correspondiente a la cuantía reclamada contra el Fondo de 1992 y el Skuld Club independientemente de las evaluaciones llevadas a cabo por el Fondo de 1992 y el Skuld Club.

10.7 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 duplicación de los pagos.

11 Postura del Gobierno coreano con respecto a las reclamaciones

En junio de 2008, el Gobierno coreano había informado al Comité Ejecutivo de su decisión de 'ponerse último a la cola' respecto a la indemnización de los costes de limpieza y otros gastos contraídos por el gobierno central y los gobiernos locales. El Gobierno coreano indicó también al Comité Ejecutivo que preveía que sus reclamaciones, por las que 'se pondría último a la cola', ascenderían a unos KRW 55 000 millones (£27 millones), aunque era probable que esta cifra aumentase ya que el Gobierno seguía asumiendo los costes de reactivación de la economía local, con obras para restaurar el medio ambiente y promover el consumo.

12 Oficina de Reclamaciones

En previsión de recibir 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 *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 Reclamaciones de indemnización

13.1 En el siguiente cuadro se actualiza la situación de las reclamaciones al 2 de septiembre de 2008:

Categoría de la reclamación	Número de reclamaciones	Cuantía reclamada (millones de KRW)	Cuantía reclamada (millones de £)
Limpieza y medidas preventivas	182	114 545	56,56
Daños materiales	11	2 172	1,07
Pesquerías y maricultura	39	72 672	35,88
Turismo y otras reclamaciones por daños económicos	500	8 553	4,22
Daños ambientales	1	2 195	1,08
Total	**733**	**200 137**	**98,83**

13.2 Limpieza

13.2.1 Al 2 de septiembre de 2008, se han presentado 182 reclamaciones de un total de KRW 114 545 138 518 (£56,56 millones) por las actividades de limpieza llevadas a cabo a consecuencia del siniestro. De las reclamaciones presentadas, 84 se han evaluado en un total de KRW 30 397 131 480 (£15 millones). El Skuld Club ha efectuado pagos de una cuantía total de KRW 11 220 279 050 (£5,5 millones) con respecto a 42 de esas reclamaciones. El resto de las reclamaciones están siendo evaluadas o pendientes de documentación adicional de apoyo.

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

13.3 Daños materiales

13.3.1 Se han presentado once reclamaciones de un total de KRW 2 172 202 946 (£1,1 millones) por daños a los cascos de las embarcaciones de pesca, a las redes y otras estructuras. Se están evaluando estas reclamaciones.

13.3.2 Una serie de instalaciones de maricultura y acuicultura sufrieron contaminación de los soportes de las redes y otras estructuras. El Gobierno coreano financió las operaciones de desmantelamiento de la mayor parte de instalaciones ostrícolas afectadas en dos bahías de la Península de Taean. Estas operaciones se completaron a principios de agosto de 2008.

13.3.3 Se espera que los sectores de maricultura presenten una serie de reclamaciones importantes en un futuro próximo.

13.4 Pesquerías y maricultura

13.4.1 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 en la zona, han sido afectadas por el derrame en diversos grados.

13.4.2 Al 2 de septiembre de 2008, se habían presentado 39 reclamaciones de un total de KRW 72 671 827 807 (£35,9 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 y compañías privadas de inspección están preparando reclamaciones en nombre de más de 40 000 pescadores de captura y recolectores manuales. Se espera que estas reclamaciones se presenten en el primer trimestre de 2009.

13.4.3 También se esperan reclamaciones por pérdidas económicas de los propietarios de las instalaciones ostrícolas que fueron desmanteladas en la Península de Taean, así como de los propietarios de otras instalaciones ostrícolas, situadas en zonas menos afectadas.

13.4.4 Además se ha informado al Fondo de 1992 y al Skuld Club que una serie de criaderos y otras instalaciones acuícolas han alegado recientemente un incremento de la mortalidad de las especies criadas a consecuencia del siniestro. Hasta el momento no se ha presentado ninguna reclamación.

13.5 Turismo y otros daños económicos

13.5.1 La costa afectada es 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 500 reclamaciones de un total de KRW 8 552 987 000 (£4,2 millones) por pérdidas en el sector del turismo y otros daños económicos. Tres reclamaciones se han evaluado en KRW 57 011 574 (£28 152). El resto de las reclamaciones está siendo evaluado. La mayor parte de los demandantes no ha presentado documentación de apoyo, o solo escasa. Los expertos trabajan en estrecha colaboración con el Gobierno coreano a fin de complementar la información disponible con las estadísticas oficiales y otros datos que podrían ayudar a evaluar las pérdidas de estos demandantes.

13.5.2 Se ha informado a los expertos nombrados por el Fondo 1992 y el Skuld Club que varios miles de personas y organizaciones están preparando documentación de apoyo y se espera que presenten reclamaciones próximamente por pérdidas supuestamente sufridas a consecuencia de la contaminación. Se espera por tanto un importante número de reclamaciones del sector del turismo.

13.6 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 un estudio del impacto de la contaminación marina y de restauración ecológica marina. Tras conversaciones entre el MOMAF, el Fondo de 1992 y el Skuld Club, en enero de 2008, se invitó a la International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF) a que participase en las inspecciones que llevaba a cabo el KORDI y ofreciera asesoría técnica sobre las actividades emprendidas en el contexto del estudio. En febrero de 2008, el MOMAF presentó una reclamación de un total de KRW 2 195 millones (£1,1 millones) por los costes del estudio.

14 Investigaciones sobre la causa del siniestro

14.1 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.

14.2 Se tiene entendido que los propietarios del *Hebei Spirit*, el Skuld Club y V-Ships Limited también están investigando el siniestro.

14.3 El Skuld Club ha informado al Fondo que, poco después del siniestro, se escribió en nombre de los gestores del buque a los directores generales de la Samsung Corporation y de Samsung Heavy Industries, invitándoles a tomar la iniciativa de facilitar a su gobierno los recursos para responder al siniestro. Se tiene entendido que no se recibió respuesta a aquellas cartas.

14.4 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 tuviesen derecho a limitar su responsabilidad, sería posible que el resarcimiento por parte de ellos quedase limitado a cuantías relativamente pequeñas. El Director piensa investigar esta cuestión más a fondo.

15 Procesos judiciales

15.1 Proceso penal ante el Tribunal de sector de Seosan del Tribunal de Distrito de Daejeon (Tribunal de Seosan)

15.1.1 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 habían sido detenidos, pero no se les permitía salir de Corea hasta que concluyera el proceso.

15.1.2 El 23 de junio de 2008, el Tribunal de Seosan dictó sentencia al efecto que i) los capitanes de los dos remolcadores de la Samsung fueron condenados a tres años de prisión y una multa de KRW 2 millones y un año de prisión respectivamente, ii) Samsung Heavy Industries fue condenada a una multa de KRW 30 millones, y iii) el capitán y el primer oficial del *Hebei Spirit* fueron hallados no culpables de delito.

15.1.3 El 26 de junio de 2008, el Fiscal y Samsung apelaron contra la sentencia penal ante la división de apelación del Tribunal de Distrito de Daejeon. El capitán y el primer oficial del *Hebei Spirit* aún no están autorizados a dejar Corea, en espera de los resultados de la apelación.

15.1.4 En la primera vista del proceso de apelación, celebrada el 2 de septiembre de 2008, los apelantes expusieron verbalmente las razones de las apelaciones. Algunos de los testigos convocados por el Tribunal de Apelación a petición del fiscal también testimoniaron en la vista. La segunda vista de apelación se celebrará el 16 de septiembre de 2008.

15.2 Procedimientos de limitación

15.2.1 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 del buque tiene que proporcionar pruebas de que probablemente la cuantía total de las reclamaciones contra él exceda de la cuantía de limitación.

15.2.2 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 hubiesen presentado reclamaciones superiores a la cuantía de limitación, y los resultados de la investigación penal no habían sido presentados al Tribunal.

15.2.3 El 20 de agosto de 2008, se celebró una vista en el Tribunal de Limitación. En esta ocasión, los propietarios del *Hebei Spirit* insistieron en que el Tribunal de Limitación dictase una orden que otorgase el procedimiento de limitación para el *Hebei Spirit* lo antes posible, mientras que los demandantes insistieron en que necesitaban más tiempo para obtener los resultados de sus evaluaciones y que, por tanto, la orden no debía dictarse anticipadamente. Los demandantes argumentaron en el Tribunal de Limitación que no podrían obtener los resultados de sus evaluaciones hasta marzo o abril de 2009. El juez del Tribunal de Limitación indicó que el Tribunal puede dictar una orden que otorgue el procedimiento de limitación pronto, pero al mismo tiempo dará tiempo suficiente para que los demandantes puedan registrar sus reclamaciones basándose en los resultados de sus evaluaciones.

15.3 Proceso civil ante el Tribunal de sector de Seosan del Tribunal de Distrito de Daejeon (Tribunal de Seosan)

15.3.1 En diciembre de 2007, un grupo de demandantes de pesca pertenecientes a las Cooperativas de Pesquerías de Seosan presentó una solicitud al Tribunal de Seosan para que ordenase preservar las pruebas de los daños a las pesquerías y nombrase un experto judicial para evaluar los daños.

15.3.2 El Fondo de 1992 había encargado a sus abogados coreanos que interviniesen en el proceso para asegurar que se protejan los intereses del Fondo de 1992 y que el experto judicial sea nombrado de manera imparcial.

15.3.3 En enero de 2008, el Tribunal de Seosan designó al Instituto de Investigaciones Marítimas de la Universidad Nacional de Pukyong como experto judicial encargado 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 estos tengan acceso ilimitado a todo material necesario para realizar la evaluación de las pérdidas.

15.4 Proceso civil ante el Tribunal de sector de Hongsung del Tribunal de Distrito de Daejeon

15.4.1 En marzo de 2008, un grupo de demandantes de pesca de la zona de la ciudad de Boryeong y el condado de Hongsung presentó una solicitud al Tribunal de sector de Hongsung del Tribunal de Distrito de Daejeon para que ordenase preservar las pruebas de los daños a las pesquerías y nombrase un experto judicial para evaluar los daños.

15.4.2 El Fondo de 1992 había encargado a sus abogados coreanos que interviniesen en el proceso para asegurar que se protejan los intereses del Fondo de 1992 y que el experto judicial sea nombrado de manera imparcial.

15.4.3 En abril de 2008, el Tribunal de Hongsung designó al Instituto de Ciencia de la Pesca de la Universidad de Jeonnam como experto judicial encargado 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 de 1992, y que estos tengan acceso ilimitado a todo material necesario para realizar la evaluación de las pérdidas.

15.5 Prohibición judicial contra los expertos comunes de Skuld Club y del Fondo

15.5.1 En marzo de 2008, tres pescadores y dos propietarios de restaurantes de pescado crudo 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 llevasen a cabo la evaluación de los

daños derivados del siniestro del *Hebei Spirit* porque no estaban acreditados conforme al Derecho coreano para llevar a cabo esa labor.

15.5.2 En abril de 2008, el Tribunal de Distrito Central de Seúl desestimó la solicitud de prohibición judicial de los demandantes. El Tribunal consideró que los derechos de los demandantes no serían afectados por la labor de evaluación llevada a cabo por los expertos comunes. Además, el Tribunal estatuyó 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 a llevar a cabo la investigación y la evaluación de los daños derivados de un siniestro de contaminación por hidrocarburos.

15.5.3 A fines de abril de 2008, los demandantes apelaron contra la decisión. El Tribunal de Apelación de Seúl está estudiando la apelación.

16 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.