



SINIESTROS QUE AFECTAN AL FONDO DE 1992

HEBEI SPIRIT

Nota del Director

Objetivo del documento: Informar al Comité Ejecutivo de las novedades en general respecto de este siniestro. Se publicará un documento aparte sobre las novedades respecto de ciertos puntos específicos.

**Resumen del siniestro
hasta la fecha:**

El 7 de diciembre de 2007, el buque tanque de pabellón chino (Región Administrativa Especial de Hong Kong) *Hebei Spirit* (146 848 AB) fue alcanzado por la gabarra grúa *Samsung N° 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 aún se prosiguen en algunas zonas.

El *Hebei Spirit* está asegurado contra riesgos de contaminación por la China Shipowners Mutual Insurance Association (China P&I) y por el Assuranceforeningen Skuld (Gjensidig) (Club).

El Club y el Fondo de 1992 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 y 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.

En julio de 2008, el propietario del buque, el Club y el Gobierno coreano (Ministerio de Territorio, Transporte y Asuntos Marítimos de Corea (MLTM)) suscribieron un segundo acuerdo de cooperación, con arreglo al cual el Club se comprometió a pagar a los demandantes el 100% de las cuantías evaluadas hasta el límite de responsabilidad del propietario del buque conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992), es decir 89,8 millones de DEG (£92,7 millones). Los detalles del segundo acuerdo de cooperación figuran en el documento 92FUND/EXC.44/7.

Se prevé que las pérdidas derivadas de este siniestro excederán de la cuantía de limitación aplicable al *Hebei Spirit* en virtud del CRC de 1992, esto es, 89,8 millones de DEG (£92,7 millones)^{<1>}.

En enero de 2009, los propietarios y aseguradores del *Hebei Spirit* y el Fondo incoaron acción de recurso contra Samsung C&T Corporation y Samsung Heavy Industries (SHI), propietario y armador/fletador a casco desnudo de las dos gabarras remolcadoras, el buque ancla y la gabarra grúa, en el Tribunal de Ningbo en la República Popular de China.

Novedades

La situación de las reclamaciones al 26 de mayo de 2009 es la siguiente: se han presentado 4 830 reclamaciones que totalizan KRW 571 996 millones (£283,8 millones). Se han evaluado 575 en un total de KRW 63 753 millones (£31,6 millones) y se han rechazado 649. El Skuld P&I Club ha efectuado pagos a 164 demandantes de un total de KRW 44 292 millones (£22 millones). Las reclamaciones restantes están en curso de evaluación o se ha solicitado información adicional a los demandantes. Se estima que habrá más reclamaciones (véase sección 11).

Procesos penales

En abril de 2009, el Tribunal Supremo Coreano anuló la decisión del Tribunal de Apelación de encarcelar a los miembros de la tripulación del *Hebei Spirit*. En cambio, mantuvo la decisión de encarcelar a los capitanes de uno de los remolcadores y de la gabarra grúa, y confirmó las multas impuestas por el Tribunal de Apelación.

Procedimiento de limitación de responsabilidad por los propietarios del Hebei Spirit

En febrero de 2009, el Tribunal de Limitación dictó orden de iniciar el procedimiento de limitación del propietario del *Hebei Spirit* y decidió que las reclamaciones contra el fondo de limitación del *Hebei Spirit* debían registrarse en el Tribunal antes del 8 de mayo de 2009, fecha en la que se habían presentado 125 885 reclamaciones.

Procedimientos de limitación por parte del propietario y el operador/fletador a casco desnudo de los dos remolcadores y de la gabarra grúa

En marzo de 2009, el Tribunal de Limitación dictó orden de iniciar los procedimientos de limitación del propietario y del operador/fletador de los dos remolcadores, del buque ancla y de la gabarra grúa, y estableció el fondo de limitación que, junto con los intereses legales, ascendía a KRW 5 600 millones (£2,8 millones). El Tribunal de Limitación decidió también que las reclamaciones contra el fondo de limitación debían registrarse antes del 19 de junio de 2009.

Medida que se ha de adoptar:

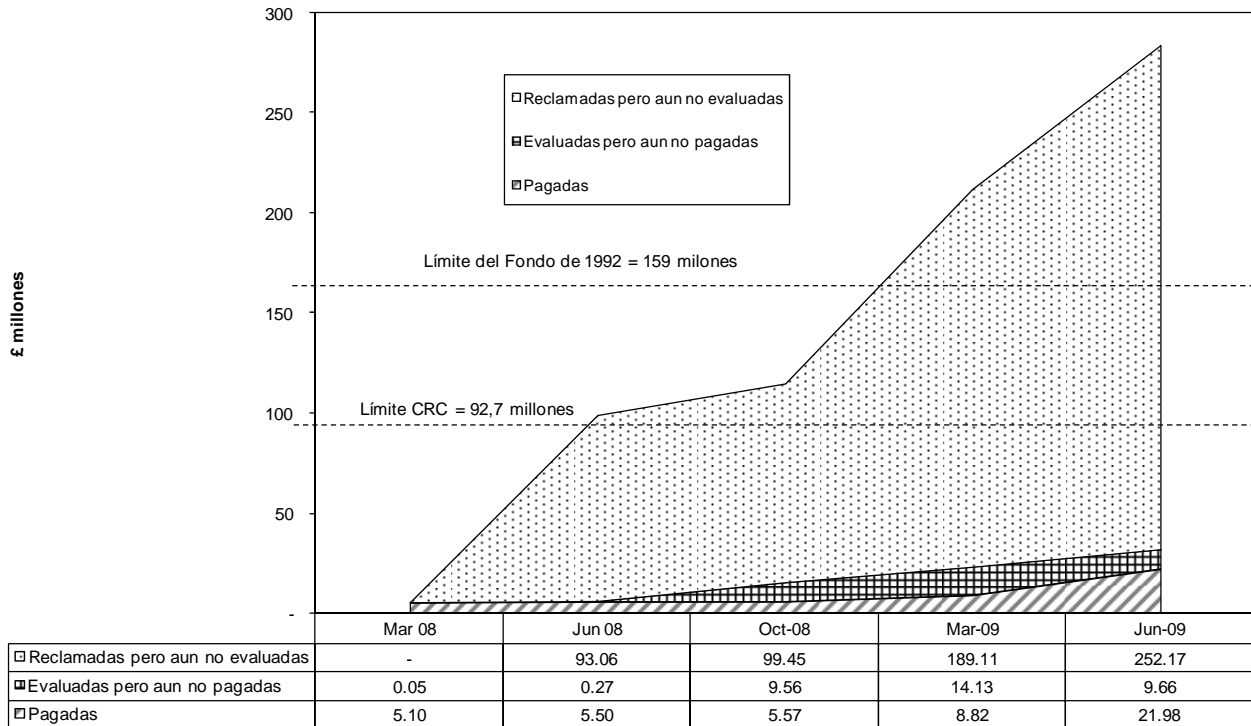
Tomar nota de la información.

^{<1>} La conversión de monedas en este documento se ha hecho sobre la base de los tipos de cambio al 25 de mayo de 2009 (£1 = KRW 2 015,46 y 1 DEG = £1,0329), excepto con respecto a los pagos efectuados por el Fondo, cuya conversión se ha hecho al tipo de cambio en vigor en la fecha de pago.

1 Resumen del siniestro

Buque	<i>Hebei Spirit</i>		
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	China (Región Administrativa Especial de Hong Kong)		
Arqueo bruto (AB)	146 848 AB		
Aseguradora P&I	China Shipowners Mutual Insurance Association (China P&I)/Assuranceföreningen Skuld (Gjensidig) (Club)		
Límite CRC	89,8 millones de DEG (£92,7 millones)		
STOPIA/TOPIA aplicable	No		
Indemnización (millones de £):	Reclamada pero aún no evaluada	Evaluada pero aún no pagada	Pagada
Limpieza/medidas preventivas	69,21	4,53	21,33
Daños materiales	1,24	0,07	0,08
Pesquerías/maricultura	124,39	4,04	0,38
Turismo y otros daños económicos	56,24	1,01	0,18
Daños ambientales	1,09	-	-
TOTAL	252,17	9,66	21,98
Notas:	Se esperan nuevas reclamaciones.		

2 Evolución de las reclamaciones



3 **El siniestro**

El buque tanque de pabellón chino (Región Administrativa Especial de Hong Kong) (China (RAEHK)) *Hebei Spirit* (146 848 AB) fue alcanzado por la gabarra grúa *Samsung N° 1* cuando estaba anclado a unas cinco millas de Taeon en la costa occidental de la República 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. 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 pormenores del siniestro figuran en el documento 92FUND/EXC.44/7, sección 3.

4 **Impacto del derrame**

Gran parte de la costa occidental de la República de Corea ha sido afectada en diversos grados. Los pormenores del impacto del derrame figuran en el documento 92FUND/EXC.44/7, sección 5.

5 **Tramitación de las reclamaciones**

- 5.1 El Club y el Fondo 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.
- 5.2 El Club y el Fondo abrieron una oficina de reclamaciones, el Centro *Hebei Spirit* (HSC), en Seúl para ayudar a los demandantes en la presentación de sus reclamaciones de indemnización. El centro HSC cuenta con un gerente y cuatro empleados de apoyo. La oficina entró en pleno funcionamiento el 22 de enero de 2008.

6 **Operaciones de limpieza**

- 6.1 El Servicio Nacional de Guardacostas de Corea, un departamento del Ministerio de Asuntos Marítimos y Pesca (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 afectados, tras una reestructuración del Gobierno coreano.

6.2 **Limpieza en el mar**

Los Guardacostas coreanos coordinaron la respuesta en el mar. La respuesta en el mar, encabezada por el Gobierno, se completó en dos semanas, aunque durante las semanas siguientes un gran número de pesqueros seguía desplegado para remolcar las barreras flotantes absorbentes y recoger las bolas de alquitrán. Algunos se utilizaron para transportar mano de obra y materiales a las islas frente a la costa para apoyar las operaciones de limpieza hasta la primavera de 2008.

6.3 **Limpieza en la costa**

- 6.3.1 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 la República de Corea. En los dos primeros meses se empleó un número de hombres-día superior a un millón entre lugareños, personal del ejército y la armada y voluntarios.
- 6.3.2 La eliminación del petróleo se terminó a fines de marzo de 2008. La mayor parte de las operaciones de limpieza secundarias, que abarcaban, entre otras técnicas, el lavado natural por efecto de las olas, el lavado con descarga de agua y el tratamiento con agua caliente a alta presión, se terminaron a fines de junio de 2008. Algunas operaciones de limpieza en zonas alejadas y sensibles se han reanudado en la primavera de 2009.

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 del Fondo Complementario.
- 7.2 A consecuencia de ello, como es casi seguro que la cuantía total de los daños excederá de la cuantía de limitación aplicable en virtud del CRC de 1992, el Fondo de 1992 tendrá 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 89,8 millones de DEG (£92,7 millones).
- 7.4 En la sesión de marzo de 2008, el Comité Ejecutivo decidió que la conversión de 203 millones de DEG en won surcoreanos (KRW) se hiciera sobre la base del valor de esa moneda frente al DEG en la fecha de aprobación del Acta de decisiones del Comité Ejecutivo en la 40ª sesión, esto es el 13 de marzo de 2008 al tipo de cambio de 1 DEG = KRW 1 584,330. La conversión según el tipo aplicable ese día da 203 millones de DEG = KRW 321 618 990 000 (£159 millones) (documento 92FUND/EXC.40/11, párrafo 3.7.7).

8 Nivel de pagos

La estimación más reciente de la cuantía total de las pérdidas derivadas del siniestro y el nivel de pagos propuesto por el Director figura en un documento separado (92FUND/EXC.45/6/Add.1).

9 Medidas del Gobierno coreano

9.1 Pagos por dificultades económicas efectuados por el Gobierno coreano

El Gobierno coreano ha informado al Fondo que se han hecho donativos de un total de KRW 117 200 millones (£58 millones) a residentes de las zonas afectadas. Por consiguiente, estos no constituyen pago de indemnización de los daños causados por contaminación y no estarían comprendidos en el ámbito del artículo 9.3 del Convenio del Fondo de 1992.

9.2 Pagos de los Gobiernos del condado de Taeon y de la ciudad Boryeong

Se tiene entendido que las autoridades del condado de Taeon y de la ciudad de Boryeong han efectuado pagos de un total de KRW 4 421 millones (£2,2 millones) a 14 demandantes del sector de la limpieza en concepto del coste de la mano de obra de los lugareños en enero y febrero de 2008, y que corresponden a la diferencia entre la cuantía reclamada y la cuantía evaluada. Las mismas autoridades locales han efectuado nuevos pagos de un total de KRW 9 740 millones (£4,8 millones) a 18 demandantes por costes similares contraídos durante el periodo de marzo a junio de 2008 correspondientes a las cuantías reclamadas contra el Club y el Fondo. Los Gobiernos del condado de Taeon y de la ciudad de Boryeong han presentado reclamaciones respecto de estos pagos.

9.3 Ley especial para prestar apoyo a las víctimas del siniestro del *Hebei Spirit*

9.3.1 En junio de 2008, el Gobierno coreano informó al Comité Ejecutivo que la Asamblea Nacional había aprobado, en marzo de 2008, una ley especial para prestar apoyo a las víctimas del siniestro del *Hebei Spirit*. La descripción pormenorizada del contenido de esta Ley especial figura en el documento 92FUND/EXC.44/7, sección 9.3.

9.3.2 Al 26 de mayo de 2009, el Gobierno coreano había efectuado pagos de un total de KRW 20 632 millones (£10,2 millones) a 82 demandantes de los sectores de limpieza y turismo basándose en las evaluaciones facilitadas por el Club y el Fondo, y ha reclamado parte de esos

pagos. El Club ha pagado al Gobierno KRW 16 132 millones (£8 millones) respecto a 30 de esas reclamaciones.

- 9.3.3 El Gobierno coreano ha aprobado recientemente un nuevo plan en aplicación de la Ley especial, según el cual las víctimas de los daños de contaminación recibirán un préstamo de una cantidad fijada de antemano si han presentado una reclamación al Club y al Fondo pero no han recibido una oferta de indemnización dentro de los seis meses siguientes. Al 26 de mayo de 2009, el Gobierno coreano había concedido préstamos de un total de KRW 29 millones (£1,4 millones) a cinco demandantes.

9.4 Otros préstamos concedidos por el Gobierno coreano

Como medida de asistencia a las víctimas de los daños de contaminación, el Gobierno coreano ha concedido también préstamos de un total de KRW 1 330 millones (£660 000) a 16 contratistas de limpieza. Se tiene entendido que los contratistas de limpieza reembolsarán estos préstamos y que no serán reclamados al Club ni al Fondo.

9.5 Decisión del Gobierno coreano de 'ser el último de la cola'

- 9.5.1 En la sesión de junio de 2008 del Comité Ejecutivo, el Gobierno coreano informó al Comité de su decisión de 'ser el último de la cola' en lo que se refiere a la indemnización de los costes de limpieza y otros gastos contraídos por el Gobierno central y los gobiernos locales.

- 9.5.2 En marzo de 2009, el Gobierno coreano informó al Fondo de que las cuantías por las cuales había decidido 'ser el último de la cola' ascenderían a un total de KRW 88 700 millones (£44 millones) correspondientes a los costes sufragados por el Gobierno en concepto de limpieza y medidas preventivas, estudios ambientales, restauración, campañas de marketing, reducción fiscal y otros gastos realizados para luchar contra la contaminación, y que era probable que esta cifra aumentase, ya que el Gobierno continuaba pagando costes para reactivar la economía local y fomentar el consumo.

- 9.5.3 El Club y el Fondo mantienen frecuentes contactos con el Gobierno coreano para garantizar un sistema coordinado de intercambio de información sobre la indemnización, a fin de evitar la duplicación de pagos.

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

- 10.1 En enero de 2008, se deliberaron algunas cuestiones de indemnización, de lo que resultó el Primer acuerdo de cooperación concertado entre el propietario del buque, el Club, la Korean Marine Pollution Response Corporation (KMPRC) y el MOMAF. Durante las negociaciones, se consultó al Fondo de 1992, pero no es parte en el acuerdo. Los pormenores del Primer acuerdo de cooperación figuran en el documento 92FUND/EXC.40/9, sección 3.

- 10.2 En julio de 2008, se concertó un Segundo acuerdo de cooperación entre el propietario del buque, el Club y el Gobierno coreano (Ministerio de Territorio, Transporte y Asuntos Marítimos (MLTM), que había asumido una parte de las funciones del MOMAF). Los pormenores del Segundo acuerdo de cooperación figuran en el documento 92FUND/EXC.44/7, sección 10.

- 10.3 Con arreglo al Segundo acuerdo de cooperación, el Club ha efectuado pagos de un total de KRW 44 291 millones (£22 millones) respecto a 164 reclamaciones.

11 Reclamaciones de indemnización

- 11.1 En el siguiente cuadro se actualiza la situación de las reclamaciones al 26 de mayo de 2009:

Categoría de la reclamación	Número de reclamaciones	Cuantía reclamada (millones de KRW)	Reclamaciones evaluadas	Cuantía evaluada (millones de KRW)	Reclamaciones pagadas	Cuantía pagada (millones de KRW)	Reclamaciones rechazadas
Limpieza y medidas preventivas	243	191 615	138	52 126	100	42 988	6
Daños materiales	17	2 808	7	305	1	167	-
Pesquerías y maricultura	519	259 608	138	8 912	1	764	41
Turismo y otros daños económicos	4 050	115 770	292	2 410	62	373	602
Daños ambientales	1	2 195	-	-	-	-	-
Total	4830	571 996	575	63 753	164	44 292	649
Total (millones de £)		283,8		31,6		22	

11.2 Limpieza

11.2.1 Al 26 de mayo de 2009, se han presentado 243 reclamaciones de un total de KRW 191 615 millones (£95,1 millones) por las actividades de limpieza llevadas a cabo a consecuencia del siniestro. Se han evaluado 138 reclamaciones en un total de KRW 52 126 millones (£25,9 millones). El Club ha efectuado pagos de una cuantía total de KRW 42 988 millones (£21,3 millones) con respecto a 100 de esas reclamaciones, que incluyen pagos al Gobierno coreano de un total de KRW 16 132 millones (£8 millones) con respecto a 30 de estas reclamaciones pagadas en virtud de la Ley especial. El resto de las reclamaciones están en curso de evaluación o pendientes de documentación adicional de apoyo.

11.2.2 Se esperan nuevas reclamaciones.

11.3 Daños materiales

Al 26 de mayo de 2009, se han presentado 17 reclamaciones de un total de KRW 2 808 millones (£1,4 millones) por daños a los cascos de las embarcaciones de pesca, a las redes y otras estructuras. Se han evaluado siete reclamaciones en un total de KRW 305 millones (£151 000). Una reclamación ha sido pagada por KRW 167 millones (£80 000). Se está evaluando el resto de las reclamaciones.

11.4 Pesquerías y maricultura

11.4.1 Al 26 de mayo de 2009, se habían presentado 519 reclamaciones de un total de KRW 259 608 millones (£128,8 millones) por pérdidas sufridas en los sectores de pesca y maricultura. Se han evaluado 138 reclamaciones en KRW 8 912 millones (£4,4 millones). Una reclamación se ha pagado por KRW 764 millones (£370 000). Se han rechazado 41 reclamaciones. Se está evaluando el resto de las reclamaciones.

11.4.2 Se ha informado a los expertos nombrados por el Club y el Fondo que una serie de cooperativas de pesca y compañías privadas de inspección están preparando reclamaciones en nombre de unos 100 000 pescadores de captura y recolectores manuales. Los expertos contratados por el Club y el Fondo han entrevistado a alrededor de 26 000 pescadores de captura para determinar si su reclamación es válida y la cuantía de las pérdidas sufridas.

11.5 Turismo y otros daños económicos

11.5.1 Al 26 de mayo de 2009, se habían presentado 4 050 reclamaciones de un total de KRW 115 770 millones (£57,4 millones) por pérdidas en el sector del turismo y otros daños económicos. Se han evaluado 292 reclamaciones en KRW 2 410 millones (£1,2 millones). El Club

ha efectuado pagos de una cuantía total de KRW 373 millones (£185 000) respecto de 62 de estas reclamaciones. Se han rechazado 602 reclamaciones, la mayoría debido a la falta de información de apoyo. Se está evaluando el resto de las reclamaciones presentadas y se espera aún un importante número de reclamaciones del sector de turismo.

- 11.5.2 Los expertos contratados por el Club y el Fondo están examinando las otras 3 000 reclamaciones, muchas de ellas mal documentadas y que, en circunstancias normales, serían rechazadas. Los expertos han informado al Fondo que uno de los motivos de esta escasa documentación es que los pequeños negocios con ingresos anuales por debajo de los KRW 24 millones (£12 000) están exentos de IVA y del impuesto sobre los beneficios en Corea y no llevan registros de ingresos o gastos, o llevan registros muy limitados. El Fondo es consciente de que muchos de estos negocios han sufrido pérdidas como resultado de la contaminación; sin embargo, es muy difícil determinar las cuantías.
- 11.5.3 Los expertos están considerando diferentes modos de evaluar estas reclamaciones si la información es muy escasa o inexistente, por ejemplo aplicando métodos similares a los utilizados para evaluar las reclamaciones de la pesca de subsistencia y artesanal, usando información estadística y datos generales sobre las actividades turísticas en las zonas afectadas y en otras zonas de Corea.
- 11.5.4 Los expertos han informado al Fondo que se ha comprobado que después de abril de 2008 ha habido una tendencia a la baja en los gastos de ocio y turismo en la República de Corea. Aún no está claro si es debido a la contaminación causada por el *Hebei Spirit*. Los expertos están examinando la información disponible y darán cuenta al Club y al Fondo una vez terminado su trabajo.

11.6 Estudios ambientales

- 11.6.1 En febrero de 2008, el MOMAF presentó una reclamación de un total de KRW 2 195 millones (£1,1 millones) por los costes de un estudio sobre el impacto de la contaminación marina y la restauración ecológica de la zona afectada por la contaminación. La reclamación está en curso de examen.

12 Investigaciones sobre la causa del siniestro

12.1 Investigación en la República de Corea

Poco después del siniestro, el Tribunal de Seguridad Marítima del distrito de Incheon, República de Corea, inició una investigación sobre las causas. Los pormenores de los resultados de la investigación y de las decisiones tomadas por el Tribunal de Seguridad Marítima de Incheon en septiembre de 2008 y por el Tribunal Central de Seguridad Marítima en diciembre de 2008 figuran en los documentos 92FUND/EXC.42/11/Add.1, sección 1 y documento 92FUND/EXC.44/7, párrafo 12.1.4 respectivamente.

12.2 Investigación en China (Región Administrativa Especial de Hong Kong) (China (RAEHK))

La administración del estado del pabellón del buque en China (RAEHK) ha iniciado también una investigación sobre la causa del siniestro. La investigación está en curso.

13 Acción de recurso contra Samsung C&T Corporation y Samsung Heavy Industries

- 13.1.1 En diciembre de 2008, el Club se dirigió al Director del Fondo de 1992, manifestando que según las investigaciones sobre la causa del siniestro, el abordaje era debido principalmente a una serie de acciones u omisiones de negligencia grave de parte de la gabarra grúa, de los dos remolcadores y del buque ancla (el Dispositivo Marítimo) y que podría haber motivos para denegar al propietario o operador/fletador a casco desnudo del Dispositivo Marítimo, Samsung y Samsung Heavy Industries (SHI), el derecho a limitar su responsabilidad por el siniestro.
- 13.1.2 El Club también facilitó al Fondo de 1992 asesoría que había obtenido de abogados en diversas

jurisdicciones en cuanto a la posibilidad de recurrir contra Samsung y SHI e informó al Director de que, sobre la base de la asesoría jurídica y técnica recibida, había decidido entablar recurso en la República Popular de China contra Samsung y SHI lo antes posible. El Club invitó también al Fondo de 1992 a estudiar la asesoría jurídica y técnica facilitada con vistas a unirse al propietario del buque, su aseguradora local y el Club en un recurso en la República Popular de China y a incoar su propio proceso judicial.

- 13.1.3 El Director estudió la asesoría facilitada para determinar si se podía recurrir contra el propietario y armador/fletador a casco desnudo del Dispositivo Marítimo, si se podían impugnar con éxito sus derechos a limitar su responsabilidad y, en caso afirmativo, dónde se debía incoar tal acción. El Director también buscó asesoría jurídica en la República de Corea y en el Reino Unido. Los pormenores de las consideraciones del Club y el dictamen jurídico recibidos por el Director figuran en el documento 92FUND/EXC.44/7, sección 13.3.
- 13.1.4 El Director consideró que la política del Fondo sobre las acciones de recurso era:
- 'interponer recurso cuando ello resulte pertinente y [que el Fondo de 1992] examine en cada caso la viabilidad de recuperar las cuantías, por él pagadas a los damnificados, del propietario del buque u otras partes, teniendo en cuenta la legislación nacional aplicable. Si hubiese principios en juego, los costes no deberían constituir el factor determinante cuando el Fondo contemple la posibilidad de iniciar una acción judicial. La opinión del Comité ha sido que la decisión del FIDAC de iniciar o no tal acción ha de adoptarse caso por caso, habida cuenta de las perspectivas de éxito en el marco jurídico de que se trate' (véase documento FUND/EXC.42/11, párrafo 3.1.4).
- 13.1.5 Siguiendo la política del Fondo de 1992 sobre las acciones de recurso y teniendo en cuenta las circunstancias del caso en la medida en que se conocen en este momento, el Director analizó la posibilidad de recuperar, sobre la base del derecho nacional aplicable, las cuantías pagadas (o por pagar) a las víctimas, en vistas de las perspectivas de éxito de dicha acción dentro del sistema jurídico en cuestión, así como los costes probables.
- 13.1.6 Basándose en la opinión legal suministrada, el Director consideró que, al parecer, sólo en la República Popular de China había buenas perspectivas de que el Tribunal asumiese jurisdicción y perspectiva razonables de impugnar el derecho del propietario o armador/fletador a casco desnudo del Dispositivo Marítimo a limitar la responsabilidad.
- 13.1.7 El Director consideró además que los gastos de asistencia jurídica, gastos de dictamen y asistencia técnicas, costas judiciales etc., serían inevitablemente considerables en un caso tan complicado como éste, pero que dichos costes serían compensados con creces por el elevadísimo interés financiero en juego para el Fondo de 1992. El siniestro del *Hebei Spirit* agotará el límite del Fondo de 1992 y, además, los costes de tramitación del siniestro también serán considerables para el Fondo.
- 13.1.8 Por último, el Director consideró que, para algunos, la vía más apropiada de acción del Fondo era incoar una acción de recurso en la República de Corea, el Estado Miembro en que ocurrieron los daños y donde los acusados tienen su sede principal. Sin embargo, pensaba que la opinión jurídica emitida sobre la posibilidad y probabilidades de una acción de recurso en la República de Corea dejaba claro que tal línea de acción sólo ocasionaría gastos considerables para el Fondo sin una perspectiva realista de éxito, lo que, en principio, sería incongruente con la política del Fondo para incoar una acción de recurso como se menciona en el párrafo 13.4 supra.
- 13.1.9 Sobre la base de estas consideraciones, y al presentársele, en diciembre de 2008, una clara declaración del propietario y el Club de que, en todo caso, incoarían una acción de recurso en la República Popular de China lo antes posible, el Director decidió proteger los intereses del Fondo de 1992 e incoar una acción de recurso propia del Fondo.

- 13.1.10 El 20 de enero de 2009, el Tribunal Marítimo de Ningbo aceptó las dos acciones de recurso presentadas por el propietario/Club y el Fondo. La cuantía total reclamada por el Fondo es RMB 1 367 millones (£125,5 millones) y la reclamación presentada por el propietario y el Club es de aproximadamente la misma cuantía. La acción de recurso del Fondo será tratada por el Tribunal Marítimo de Ningbo junto con la acción de recurso del propietario y el Club. El Tribunal aceptó además las dos solicitudes correspondientes de embargo de las acciones de SHI en los astilleros. El Club ha dispuesto el depósito de la contragarantía requerida en nombre de los propietarios, el propio Club y el del Fondo.
- 13.1.11 En la sesión de marzo de 2009, el Comité Ejecutivo respaldó la decisión tomada por el Director en enero de 2009 de incoar una acción de recurso contra Samsung C&T Corporation y Samsung Heavy Industries (SHI) en el Tribunal Marítimo de Ningbo, China, al mismo tiempo que el propietario y la aseguradora del *Hebei Spirit*. El Comité decidió también que el Fondo debía continuar la acción de recurso.

14 Procesos judiciales

14.1 Procesos penales

Tribunal de Primera Instancia

- 14.1.1 En enero de 2008, la Fiscalía del sector de Seosan del Tribunal de Distrito de Daejeon (Tribunal de Seosan) inició una acusación penal contra los capitanes de la gabarra grúa y los dos remolcadores. También se abrió un proceso penal contra el capitán y el primer oficial del *Hebei Spirit*. Los pormenores de los cargos penales y de la sentencia dictada por el Tribunal de Seosan en junio de 2008 figuran en el documento 92FUND/EXC.44/7 párrafos 13.1.1 a 13.1.3.

Tribunal de Apelación

- 14.1.2 En diciembre de 2008, el Tribunal Penal de Apelación (Tribunal de Daejeon) dictó sentencia. Los pormenores de la sentencia figuran en el documento 92FUND/EXC.44/7, párrafos 13.1.4 y 13.1.5.

Tribunal Supremo

- 14.1.3 En abril de 2009, el Tribunal Supremo Coreano invalidó la decisión del Tribunal de Apelación, según la cual, los capitanes de uno de los remolcadores y de la gabarra grúa y el capitán y primer oficial del *Hebei Spirit* eran responsables de la destrucción del *Hebei Spirit*, y devolvió el caso al Tribunal de Apelación para un nuevo juicio. En su sentencia, el Tribunal Supremo anulaba también la decisión del Tribunal de Apelación de encarcelar a los miembros de la tripulación del *Hebei Spirit*. Sin embargo, el Tribunal Supremo mantenía la decisión de encarcelar a los capitanes de uno de los remolcadores y de la gabarra grúa y confirmaba las multas impuestas por el Tribunal de Apelación.

14.2 Procesos civiles

Procedimiento de limitación de responsabilidad de los propietarios del Hebei Spirit

- 14.2.1 En febrero de 2008, los propietarios del *Hebei Spirit* presentaron una solicitud para comenzar un procedimiento de limitación de responsabilidad ante el sector de Seosan del Tribunal de Distrito de Daejeon (Tribunal de Limitación).
- 14.2.2 En febrero de 2009, el Tribunal de Limitación dio orden de comenzar el procedimiento de limitación. Según la Orden de Limitación, las personas que tienen reclamaciones contra los propietarios del *Hebei Spirit* debían registrar sus reclamaciones a más tardar el 8 de mayo de 2009, de lo contrario los demandantes perderían sus derechos contra el fondo de limitación.

- 14.2.3 Al 8 de mayo de 2009, se habían presentado 125 885 reclamaciones en el Tribunal de Limitación. El abogado coreano del Fondo de 1992 se encarga de seguir la evolución de los procedimientos.

Procedimientos de limitación del propietario de los dos remolcadores y del propietario de la gabarra grúa (Dispositivo Marítimo)

- 14.2.4 En diciembre de 2008, Samsung y SHI, el propietario y armador del Dispositivo Marítimo presentó una petición al Tribunal Central de Distrito de Seúl para que dictase una orden que le otorgue el derecho a limitar su responsabilidad a la cuantía de 2,2 millones de DEG (£2 millones).

- 14.2.5 En marzo de 2009, el Tribunal de Limitación dictó la orden de iniciar los procedimientos de limitación y estableció el fondo de limitación que, junto con los intereses legales, ascendía a KRW 5 600 millones (£2,8 millones). El Tribunal de Limitación decidió asimismo que el fondo de limitación debía registrarse en el Tribunal antes del 19 de junio de 2009.

Prohibición judicial contra los expertos contratados por el Club y el Fondo

- 14.2.6 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 a fin de impedir que los expertos nombrados por el Club y el Fondo efectuasen las evaluaciones porque no estaban acreditados conforme al Derecho coreano para llevar a cabo esa labor.

- 14.2.7 En abril de 2008, el Tribunal desestimó la solicitud por motivo de que los demandantes aún tenían derecho a presentar las reclamaciones ante el tribunal si no estaban de acuerdo con la evaluación. El Tribunal estatuyó que, conforme al régimen de la Ley coreana, los expertos contratados por el Club y el Fondo estaban autorizados a llevar a cabo la investigación y la evaluación de los daños derivados de un siniestro de contaminación por hidrocarburos. Los demandantes apelaron contra la decisión.

- 14.2.8 En marzo de 2009, el Tribunal de Apelación de Seúl desestimó la apelación y confirmó la decisión del Tribunal de Distrito Central de Seúl.

15 Medidas que ha de adoptar el Comité Ejecutivo

Se invita al Comité Ejecutivo a que tenga a bien:

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