



SINIESTROS QUE AFECTAN AL FONDO DE 1992

SHOSEI MARU

Nota del Director

Resumen:

El buque tanque japonés *Shosei Maru* (153 AB) abordó al carguero coreano *Trust Busan* (4 690 AB) a dos kilómetros de la costa de Teshima, en el Mar Interior de Seto en Japón. Se derramaron en el mar unas 60 toneladas de fueloil pesado y combustible diesel procedentes del *Shosei Maru*.

Se esperan reclamaciones por operaciones de limpieza en el mar y en tierra, limpieza de los cascos de los buques y daños a los cultivos de algas. La cuantía estimada reclamada por los daños derivados de este siniestro se espera que exceda de la cuantía de limitación aplicable al *Shosei Maru* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, es decir 4,51 millones de DEG (£3,5 millones)^{<1>}.

El buque no estaba inscrito en el STOPIA 2006.

El Fondo ha invocado el Memorando de Entendimiento con la aseguradora del *Shosei Maru*, la Japan Ship Owners' Mutual Protection and Indemnity Association (Japan P&I Club).

Medida que ha de adoptarse:

Autorizar al Director a acordar transacciones de las reclamaciones derivadas del siniestro en la medida en que no den pie a cuestiones de principio que no hayan sido previamente consideradas por el Comité.

1 El siniestro

- 1.1 El 28 de noviembre de 2006, el buque tanque japonés *Shosei Maru* (153 AB) abordó al carguero coreano *Trust Busan* (4 690 AB) a dos kilómetros de la costa de Teshima, en el Mar Interior de Seto en Japón. Se derramaron en el mar unas 60 toneladas de fueloil pesado y combustible diesel procedentes de un tanque de carga averiado y del tanque de combustible del *Shosei Maru*. El resto de los hidrocarburos a bordo se transfirió a otro buque. El *Shosei Maru* fue posteriormente remolcado al puerto de Tonosho en Shodoshima.
- 1.2 El *Shosei Maru* está asegurado por la Japan Ship Owners' Mutual Protection and Indemnity Association (Japan P&I Club).

<1>

La conversión de monedas en este documento se ha hecho sobre la base de los tipos de cambio al 14 de febrero de 2007.

- 1.3 El Fondo de 1992 y el Japan P&I Club designaron un equipo de inspectores japoneses para vigilar las operaciones de limpieza e investigar el impacto potencial de la contaminación en las pesquerías y maricultura.

2 Operaciones de limpieza

- 2.1 El propietario del *Shosei Maru* solicitó al Centro para la Prevención de Desastres Marítimos del Japón que organizase las operaciones de limpieza empleando a varios contratistas privados. También participaron en las operaciones la administración de la Prefectura de Kagawa así como varias autoridades municipales. Se desplegó un buque para aplicar dispersantes químicos en los hidrocarburos en el agua.
- 2.2 Se llevaron a cabo operaciones de limpieza en las costas de cuatro localidades de la Prefectura de Kagawa. El propietario del buque designó a contratistas privados para que acometieran las operaciones de limpieza de las costas con métodos fundamentalmente manuales para que quitaran los hidrocarburos a granel, y quitaran luego las manchas con lavado por chorros de agua a alta presión. Se limpiaron varios embarcaderos manchados de petróleo, muelles y escolleras mediante mangueras con chorros de agua caliente a alta presión, empleando solventes químicos. Las operaciones de limpieza terminaron el 31 de enero de 2007.

3 Repercusiones del derrame

Se contaminaron en mayor o menor grado aproximadamente cinco kilómetros del litoral compuesto de rocas, cantos rodados y guijarros, así como instalaciones portuarias. Los hidrocarburos a la deriva contaminaron los cascos de un cierto número de buques comerciales y de pesca, incluidos los dedicados a las operaciones de limpieza. Los hidrocarburos afectaron también a cierto número de explotaciones de cultivo de algas marinas al pasar por las estructuras de sustentación, contaminando boyas, cables, redes y las algas marinas que se criaban en las redes, que tuvieron que ser reemplazadas y destruidas.

4 Aplicabilidad de los Convenios de 1992 y del STOPIA 2006

- 4.1 El monto límite aplicable al *Shosei Maru* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC) es de 4,51 millones de DEG o ¥820 millones (£3,4 millones).
- 4.2 El Japan P&I Club informó al Fondo de 1992 que, como el buque solamente se dedicaba al tráfico costero, no estaba asegurado mediante los acuerdos de puesta en común del International Group of P&I Clubs. El Japan Club informó además al Fondo de que el propietario del *Shosei Maru* no había dado su consentimiento por escrito para que el buque fuese inscrito en el STOPIA 2006, y el buque no fue inscrito en el Acuerdo STOPIA. A consecuencia de ello, si la cuantía total de los daños excediese el límite de responsabilidad en virtud del CRC de 1992, el Fondo debería pagar la diferencia entre la cuantía total evaluada y el límite del CRC.

5 Reclamaciones de indemnización

- 5.1 Las operaciones de limpieza y las medidas preventivas darán como resultado reclamaciones del Gobierno japonés, autoridades regionales y locales. Se esperan además reclamaciones por los costes de limpieza de los cascos de los buques comerciales y de pesca amarrados en los puertos de Tonosho y Kose. Se presentarán reclamaciones por la reposición de las redes en que se criaban las algas marinas afectadas por el petróleo y la pérdida de ingresos debido a los daños a las algas marinas contaminadas.
- 5.2 Las reclamaciones con respecto a las operaciones de limpieza y medidas preventivas se estiman provisionalmente por los inspectores del Fondo y del Club en un total aproximado de ¥640 millones (£2,7 millones). Las reclamaciones totales con respecto a los costes de limpieza de los cascos de los buques comerciales y de pesca se estiman provisionalmente por los inspectores del Fondo y del Club en unos ¥30 millones (£130 000). Las reclamaciones por la reposición de

las redes de algas marinas y la pérdida de ingresos se espera que alcancen un total aproximado de ¥400 millones (£1,7 millones).

- 5.3 La cuantía total de las reclamaciones admisibles puede exceder de la cuantía de limitación aplicable al *Shosei Maru* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. Es posible por tanto que el Fondo de 1992 tenga que pagar indemnización respecto de este siniestro. Por consiguiente, el Comité Ejecutivo tal vez desee autorizar al Director a acordar transacciones de las reclamaciones derivadas del siniestro en la medida en que no planteen cuestiones de principio que el Comité no haya examinado previamente.

6 Medidas que ha de adoptar el Comité Ejecutivo

Se invita al Comité Ejecutivo a:

- a) tomar nota de la información que se recoge en el presente documento;
 - b) autorizar al Director a acordar transacciones de las reclamaciones derivadas del siniestro en la medida en que no planteen cuestiones de principio que el Comité no haya examinado previamente; y
 - c) dar al Director las instrucciones que estime oportunas respecto de este siniestro.
-