



SINIESTROS QUE AFECTAN AL FONDO DE 1992

SHOSEI MARU

Nota del Director

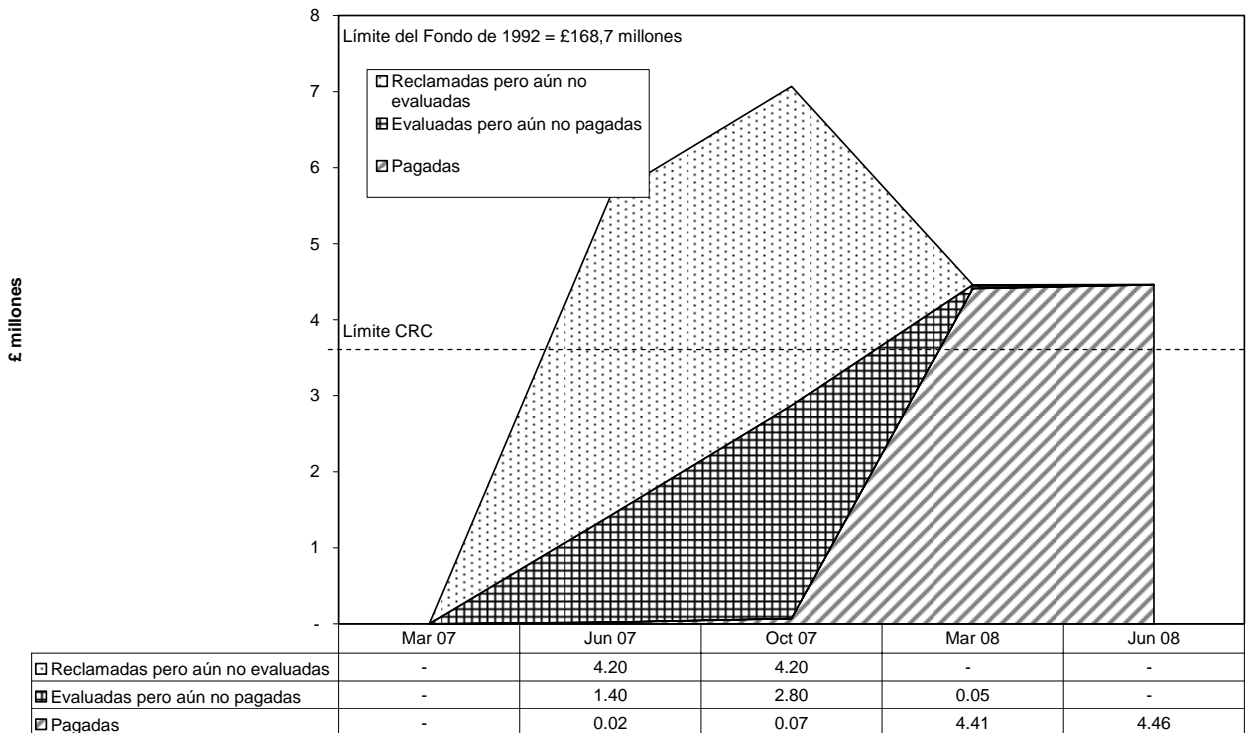
Objetivo del documento:	Informar al Comité Ejecutivo de las novedades respecto a este siniestro.
Resumen del siniestro hasta la fecha:	<p>El 28 de noviembre de 2006, el buque tanque japonés <i>Shosei Maru</i> (153 AB) abordó al carguero coreano <i>Trust Busan</i> (4 690 AB) a tres kilómetros de Teshima, en el Mar Interior de Seto en Japón. Se derramaron en el mar unas 60 toneladas de fueloil pesado y combustible diesel procedentes del <i>Shosei Maru</i>.</p> <p>La cuantía de limitación aplicable al <i>Shosei Maru</i> en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) es 4,51 millones de DEG (£3,7 millones)^{<1>}. El buque no estaba inscrito en el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños petroleros (STOPIA 2006).</p>
Novedades:	<ol style="list-style-type: none">1. Todas las reclamaciones presentadas respecto a este siniestro se han evaluado conjuntamente por el Fondo y el Japan P&I Club y han sido pagadas por el Japan P&I Club (sección 6).2. El propietario del <i>Shosei Maru</i> ha iniciado los procedimientos de limitación conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (sección 8.2). <ol style="list-style-type: none">1. El coste total de todas las reclamaciones pagadas por el Japan P&I Club (£4,5 millones) supera la cuantía de limitación aplicable al <i>Shosei Maru</i>. El Fondo de 1992 tendrá que pagar indemnización con respecto a este siniestro por la diferencia entre la cuantía de limitación y la cuantía total pagada en concepto de indemnización.
Medida que ha de adoptarse:	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 13 de mayo de 2008, esto es £1 = ¥202,219 y £1 = ¥1,2027.

1 Resumen del siniestro

Buque	<i>Shosei Maru</i>		
Fecha del siniestro	28.11.06		
Lugar del siniestro	Mar Interior de Seto, Japón		
Causa del siniestro	Abordaje		
Cantidad de hidrocarburos derramados	Aproximadamente 60 toneladas de fueloil pesado		
Zona afectada	Shodoshima, Japón		
Estado de pabellón del buque	Japón		
Arqueo bruto (AB)	153 AB		
Aseguradora P&I	Japan Ship Owners' Mutual Protection and Indemnity Association		
Límite CRC	£3,7 millones		
STOPIA/TOPIA aplicable	No		
Indemnización (£ millones):	Reclamada pero aún no evaluada	Evaluada pero aún no pagada	Pagada
Daños a la propiedad	-	-	0,05
Limpieza/medidas preventivas	-	-	3,11
Pesquerías	-	-	1,30
Turismo	-	-	-
Diversos	-	-	-
TOTAL	-	-	4,6
Notas:	No se esperan otras reclamaciones.		

2 Evolución de las reclamaciones



3 El siniestro

- 3.1 El 28 de noviembre de 2006, el buque tanque japonés *Shosei Maru* (153 AB) abordó al carguero coreano *Trust Busan* (4 690 AB) a tres kilómetros 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.
- 3.2 El *Shosei Maru* está asegurado con la Japan Ship Owners' Mutual Protection and Indemnity Association (Japan P&I Club).
- 3.3 El Fondo de 1992 y el Japan P&I Club designaron un equipo de inspectores japoneses para supervisar las operaciones de limpieza e investigar el impacto potencial de la contaminación en las pesquerías y maricultura.

4 Operaciones de limpieza

- 4.1 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 locales. Se utilizaron varios buques para aplicar dispersantes químicos sobre los hidrocarburos en el agua.
- 4.2 Se llevaron a cabo operaciones de limpieza en las costas de cuatro localidades de Shodoshima, 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 retiraran los hidrocarburos a granel y para que quitaran luego las manchas por lavado con chorros de agua a alta presión. Se limpiaron varios embarcaderos, muelles y escolleras manchados de petróleo utilizando mangueras con chorros de agua caliente a alta presión, empleando solventes químicos. Las operaciones de limpieza se terminaron el 31 de enero de 2007.

5 Impacto del derrame

Se contaminaron en mayor o menor grado aproximadamente cinco kilómetros del litoral constituido de rocas, cantos rodados y guijarros, así como instalaciones portuarias. Los hidrocarburos a la deriva contaminaron los cascos de un cierto número de buques mercantiles 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 y redes, así como las algas marinas que se criaban en las redes, que tuvieron que ser reemplazadas o destruidas.

6 Reclamaciones de indemnización

- 6.1 Todas las reclamaciones presentadas respecto a este siniestro se han evaluado conjuntamente por el Fondo de 1992 y el Japan P&I Club en una cuantía total de ¥899 693 953 (£4 450 908). Estas reclamaciones han sido liquidadas por el Japan P&I Club.
- 6.1 No se esperan otras reclamaciones.

7 Aplicabilidad de los Convenios de 1992 y del STOPIA 2006

- 7.1 La cuantía de limitación aplicable al *Shosei Maru* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) es de 4,51 millones de DEG o ¥738 629 760 (£3,7 millones).

- 7.2 El buque no está cubierto por el STOPIA 2006. Por consiguiente, el Fondo tendrá que pagar la diferencia entre la cuantía total pagada en concepto de indemnización y la cuantía de limitación, esto es ¥161 064 193 (£800 000).

8 Procedimientos judiciales

8.1 Investigación sobre la causa del siniestro

En noviembre de 2007, la Agencia de Investigación de Accidentes Marítimos de Kobe emitió un dictamen en el que sostenía que el abordaje se había producido principalmente debido a que el *Trust Busan* no había podido mantener un vigía adecuado y había retornado al puerto, contrariamente a la reglamentación que disponía que debía modificar su rumbo a estribor. Sin embargo, el *Shosei Maru* tampoco había conseguido tomar una acción oportuna para modificar su rumbo a estribor. No se ha tomado aún ninguna decisión respecto al reparto de responsabilidades entre el *Shosei Maru* y el *Trust Busan*.

8.2 Procedimientos de limitación respecto del *Shosei Maru*

- 8.2.1 El 31 de marzo 2008, el propietario del *Shosei Maru* estableció un fondo de limitación en el Tribunal distrital de Takamatsu conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.
- 8.2.2 El Tribunal inició los procedimientos de limitación respecto del *Shosei Maru* el 1 de abril de 2008. Los demandantes potenciales contra el *Shosei Maru* debían presentar sus reclamaciones al Tribunal antes del 10 de junio de 2008.
- 8.2.3 El Director ha impartido instrucciones a los abogados japoneses del Fondo de 1992 para que tomen las medidas necesarias a fin de que el Fondo intervenga en los procedimientos de limitación respecto del *Shosei Maru*. La solicitud de intervención se presentó al Tribunal el 7 de abril de 2008.

8.3 Procedimientos de limitación respecto del *Trust Busan*

- 8.3.1 En noviembre de 2007, el fletador del buque a casco desnudo del *Trust Busan* presentó una solicitud al Tribunal distrital de Okayama para iniciar los procedimientos de limitación a fin de limitar su responsabilidad a la cuantía límite aplicable en virtud de la legislación japonesa, es decir 2 076 000 DEG (£1,67 millones).
- 8.3.2 El Tribunal inició los procedimientos de limitación respecto del *Trust Busan* el 27 de diciembre de 2007. Conforme al derecho japonés, toda persona susceptible de obtener reclamaciones por subrogación en el futuro podrá participar en los procedimientos de limitación. Los demandantes potenciales contra el *Trust Busan* debían presentar sus reclamaciones al Tribunal antes del 26 de marzo de 2008.
- 8.3.3 El Director ha impartido instrucciones a los abogados del Fondo de 1992 para que tomen las medidas necesarias a fin de que el Fondo intervenga como demandante en los procedimientos de limitación respecto del *Trust Busan* a fin de recuperar, en la medida posible, las sumas que el Fondo tendrá que pagar como indemnización por este siniestro.
- 8.3.4 Al final del periodo designado, se habían presentado tres reclamaciones contra el fondo de limitación del *Trust Busan* por el propietario del *Shosei Maru*, el Fondo de 1992 y la Sampo Japan Insurance Inc., aseguradores de la carga a bordo del *Shosei Maru* en el momento del siniestro, por un total de ¥1 349 120 495 (£6,7 millones).
- 8.3.5 La primera reunión de acreedores tuvo lugar el 22 de abril de 2008 en el Tribunal distrital de Okayama. La próxima reunión tendrá lugar el 24 de octubre de 2008.

9 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; y
 - b) dar las instrucciones que estime oportunas respecto a este siniestro.
-