



SINISTRES DONT LE FONDS DE 1992 A EU À CONNAÎTRE

SHOSEI MARU

Note de l'Administrateur

Résumé:

Le navire-citerne japonais *Shosei Maru* (153 tjb) est entré en collision avec le navire de charge coréen *Trust Busan* (4 690 tjb) à deux kilomètres au large de Teshima, dans la mer intérieure de Seto au Japon. Quelque 60 tonnes de fuel-oil lourd et de combustible diesel de soute se sont déversées dans la mer à partir du *Shosei Maru*.

On escompte que des demandes d'indemnisation seront présentées pour les opérations de nettoyage en mer et à terre, pour le nettoyage des coques de navires et pour les dommages causés aux élevages d'algues marines. On escompte que le montant demandé pour les dommages causés par ce sinistre dépassera le montant de limitation applicable au *Shosei Maru* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, à savoir 4,51 millions de DTS (£3,5 millions)^{<1>}.

Le navire ne relève pas de l'accord STOPIA 2006.

Le Fonds a invoqué le mémorandum d'accord conclu avec l'assureur du *Shosei Maru*, la Japan Ship Owners' Mutual Protection and Indemnity Association (Japan P&I Club).

Mesures à prendre:

Autoriser l'Administrateur à procéder au règlement des demandes d'indemnisation nées du sinistre dans la mesure où elles ne soulèveront pas de questions de principe que le Comité n'aura pas examinées auparavant.

1 Le sinistre

- 1.1 Le 28 novembre 2006, le navire-citerne japonais *Shosei Maru* (153 tjb) est entré en collision avec le navire de charge coréen *Trust Busan* (4 690 tjb) à deux kilomètres au large de Teshima, dans la mer intérieure de Seto au Japon. Quelque 60 tonnes de fuel-oil lourd et de combustible diesel de soute se sont échappées d'une citerne de charge endommagée et de la citerne à combustible du *Shosei Maru* et se sont déversées dans la mer. Les hydrocarbures restant à bord ont été transférés sur un autre navire. Le *Shosei Maru* a ensuite été remorqué jusqu'au port de Tonosho dans l'île de Shodoshima.

<1>

La conversion des monnaies effectuée dans ce document repose sur les taux de change en vigueur le 14 février 2007.

- 1.2 Le *Shosei Maru* est assuré par la Japan Ship Owners' Mutual Protection and Indemnity Association (Japan P&I Club).
- 1.3 Le Fonds de 1992 et le Japan P&I Club ont nommé une équipe d'inspecteurs japonais pour superviser les opérations de nettoyage et enquêter sur l'impact potentiel de la pollution sur la pêche et la mariculture.

2 Opérations de nettoyage

- 2.1 Le propriétaire du *Shosei Maru* a demandé au centre de prévention des catastrophes maritimes japonais d'organiser les opérations de nettoyage en faisant appel à un certain nombre d'entrepreneurs privés. La préfecture de Kagawa et plusieurs autorités locales ont également participé aux opérations. Un navire a été déployé pour verser des produits chimiques dispersants sur les hydrocarbures se trouvant dans l'eau.
- 2.2 Les opérations de nettoyage à terre ont été effectuées en quatre endroits de la préfecture de Kagawa. Des entrepreneurs privés ont été nommés par le propriétaire du navire pour mener les opérations de nettoyage du littoral au moyen de méthodes essentiellement manuelles consistant à enlever le pétrole en vrac puis à nettoyer les tâches de mazout avec de l'eau sous haute pression. Plusieurs jetées, quais et digues souillés par les hydrocarbures ont été nettoyés au moyen de canons à eau chaude à haute pression utilisant des produits chimiques solvants. Le 31 janvier 2007 les opérations de nettoyage étaient achevées.

3 Impact du déversement

Environ 5 kilomètres de littoral composé de rochers, de galets et de boulets ainsi que des installations portuaires ont été pollués à divers degrés. Les hydrocarbures dérivant sur la mer ont souillé les coques d'un certain nombre de navires de commerce et de bateaux de pêche y compris de ceux se livrant aux opérations de nettoyage. Les hydrocarbures ont également pollué un certain nombre d'exploitations d'élevage d'algues marines en traversant les structures d'appui, souillant les bouées, les cordes et les filets ainsi que les algues qui poussent sur ces filets, lesquels ont dû être remplacés et détruits.

4 Applicabilité des Conventions de 1992 et de l'accord STOPIA 2006

- 4.1 Le montant de limitation applicable au *Shosei Maru* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est de 4,51 millions de DTS, soit ¥820 millions (£3,4 millions).
- 4.2 Le Japan P&I Club a informé le Fonds de 1992 que le navire ne se livrant qu'au cabotage, il n'était pas assuré au titre du dispositif de pool de l'International Group of P&I Clubs. Le Japan P&I Club a également informé le Fonds que le propriétaire du *Shosei Maru* n'ayant pas donné son accord par écrit pour que le navire relève de l'accord STOPIA 2006, le navire n'était pas couvert par cet accord. De ce fait, si le montant total des dommages devait dépasser le montant prévu par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, le Fonds serait donc tenu de verser la différence entre le montant total évalué et la limite fixée par la Convention.

5 Demandes d'indemnisation

- 5.1 Les opérations de nettoyage et les mesures de sauvegarde donneront naissance à des demandes de la part du Gouvernement japonais et des pouvoirs publics régionaux et locaux. On escompte également recevoir des demandes au titre des frais de nettoyage des coques des navires de commerce et des bateaux de pêche amarrés dans les ports de Tonosho et de Kose. Des demandes seront soumises pour le remplacement des filets d'élevage d'algues marines pollués par les hydrocarbures et au titre du manque à gagner dû aux dommages subis par les algues.
- 5.2 Les demandes d'indemnisation au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde sont provisoirement évaluées par les inspecteurs du Fonds et du Club à un montant total de

quelque ¥640 millions (£2,7 millions). Le montant total des demandes au titre des frais de nettoyage des coques des navires de commerce et des bateaux de pêche est provisoirement évalué par les enquêteurs du Fonds et du Club à quelque ¥30 millions (£130 000). On escompte que les demandes au titre du remplacement des filets d'élevage des algues marines et au titre du manque à gagner s'élèveront au total à quelque ¥400 millions (£1,7 million).

- 5.3 Le montant total des demandes recevables peut dépasser le montant de limitation applicable au *Shosei Maru* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Il se peut donc que ce sinistre oblige le Fonds de 1992 à verser des indemnités. Le Comité exécutif voudra peut-être donc autoriser l'Administrateur à procéder au règlement des demandes d'indemnisation nées de ce sinistre dans la mesure où elles ne soulèveront pas de questions de principe qui n'auront pas été examinées auparavant par le Comité.

6 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre

Le Comité exécutif est invité à:

- a) prendre note des renseignements contenus dans le présent document;
 - b) autoriser l'Administrateur à procéder au règlement des demandes d'indemnisation nées du sinistre dans la mesure où elles ne soulèveront pas de questions de principe qui n'auront pas été examinées auparavant par le Comité;
 - c) donner, en ce qui concerne ce sinistre, les instructions qu'il jugera appropriées.
-