



SINISTRES DONT LE FONDS DE 1992 A EU À CONNAÎTRE

SHOSEI MARU

Note de l'Administrateur

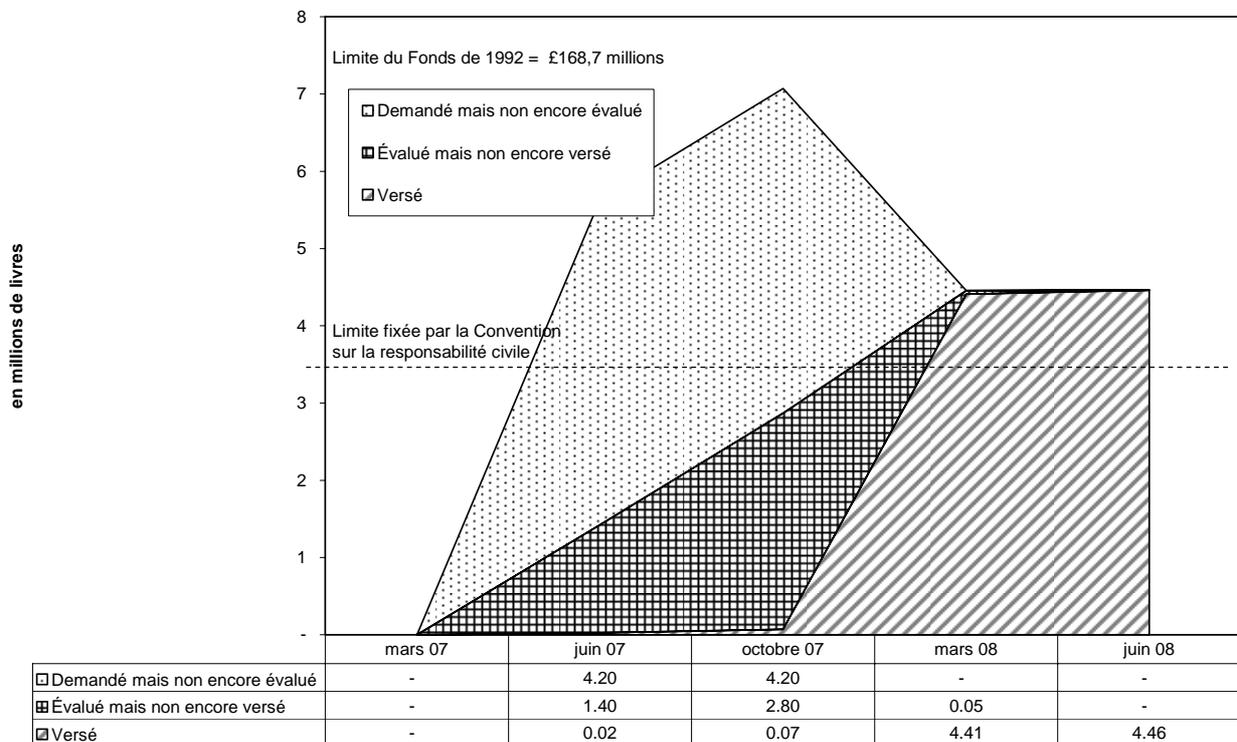
Objet du document:	Informar le Comité exécutif des faits les plus récents concernant ce sinistre.
Résumé du sinistre à ce jour:	<p>Le 28 novembre 2006, le navire-citerne japonais <i>Shosei Maru</i> (153 tjb) est entré en collision avec le navire de charge coréen <i>Trust Busan</i> (4 690 tjb) à trois 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 provenant du <i>Shosei Maru</i> se sont déversées dans la mer.</p> <p>Le montant de limitation applicable au <i>Shosei Maru</i> en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est de 4,51 millions de DTS (£3,7 millions) ^{<1>}. Le navire ne relève pas de l'Accord 2006 de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes de petites dimensions (STOPIA 2006).</p>
Faits récents:	<ol style="list-style-type: none">1. Toutes les demandes d'indemnisation présentées au titre de ce sinistre ont été évaluées conjointement par le Fonds et le Japan P&I Club et ont été réglées par ce dernier (section 6).2. Le propriétaire du <i>Shosei Maru</i> a engagé une procédure en limitation conformément à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (paragraphe 8.2).3. Le montant total de toutes les demandes réglées par le Japan P&I Club (£4,5 millions) dépasse le montant de limitation applicable au <i>Shosei Maru</i>. Le Fonds de 1992 sera appelé à payer au titre de ce sinistre la différence entre le montant de limitation et le montant total des indemnités versées.
Mesures à prendre:	Noter les renseignements fournis dans le présent document.

<1>

La conversion des monnaies dans le présent document a été calculée sur la base des taux de change en vigueur le 13 mai 2008, soit (£1 = ¥ 202,219) et (£1 = 1,2027 DTS).

1 **Résumé du sinistre**

Navire	<i>Shosei Maru</i>		
Date du sinistre	28.11.06		
Lieu du sinistre	Mer intérieure de Seto, au Japon		
Cause du sinistre	Collision		
Quantité d'hydrocarbures déversés	Environ 60 tonnes de fuel-oil lourd		
Zone touchée	Shodoshima, Japon		
État du pavillon du navire	Japon		
Tonnage brut (GT)	153 tjb		
Assureur P&I	Japan Ship Owners' Mutual Protection and Indemnity Association		
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile	£3,7 millions		
Accord STOPIA/TOPIA applicable?	Non		
Indemnisation (en millions de livres):	Demandé mais non encore évalué	Évalué mais non encore versé	Versé
Dommages aux biens	-	-	0,05
Nettoyage/Mesures de sauvegarde	-	-	3,11
Pêche	-	-	1,30
Tourisme	-	-	-
Divers	-	-	-
TOTAL	-	-	4,46
Notes:	Aucune autre demande n'est attendue.		

2 **Évolution de la situation concernant les demandes**

3 Le sinistre

- 3.1 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 trois kilomètres au large de Teshima, dans la mer intérieure de Seto (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 sur l'île de Shodoshima.
- 3.2 Le *Shosei Maru* est assuré par la Japan Ship Owners' Mutual Protection and Indemnity Association (Japan P&I Club).
- 3.3 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.

4 Opérations de nettoyage

- 4.1 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. Plusieurs navires ont été déployés pour verser des produits chimiques dispersants sur les hydrocarbures se trouvant dans l'eau.
- 4.2 Les opérations de nettoyage à terre ont été effectuées en quatre endroits de l'île de Shodoshima, dans 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.

5 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/ou détruits.

6 Demandes d'indemnisation

- 6.1 Toutes les demandes d'indemnisation présentées au titre de ce sinistre ont été évaluées conjointement par le Fonds de 1992 et le Japan P&I Club à un montant total de ¥889 693 953 (£4 450 908). Elles ont été réglées par le Japan P&I Club.
- 6.2 Aucune autre demande n'est attendue.

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

- 7.1 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 ¥738 629 760 (£3,7 millions).

7.2 Le navire n'est pas couvert par l'accord STOPIA 2006. De ce fait, le Fonds sera tenu de verser la différence entre le montant total des indemnités versées et le montant de limitation, soit ¥161 064 193 (£800 000).

8 Actions en justice

8.1 Enquête sur les causes du sinistre

En novembre 2007, l'Agence chargée des enquêtes sur les accidents maritimes, basée à Kobe, a rendu son jugement dans lequel elle considère que si la collision a eu lieu, c'est essentiellement parce que le *Trust Busan* n'a pas maintenu un service de vigie approprié et est revenu au port en dépit de la réglementation qui l'obligeait à changer de cap et à mettre la barre à tribord. Mais le *Shosei Maru* a lui aussi omis de prendre suffisamment à temps les mesures qui s'imposaient pour mettre la barre à tribord. Aucune décision n'a encore été prise quant à la répartition des responsabilités entre le *Shosei Maru* et le *Trust Busan*.

8.2 Procédure en limitation engagée par le *Shosei Maru*

8.2.1 Le 31 mars 2008, le propriétaire du *Shosei Maru* a constitué un fonds de limitation auprès du tribunal de district de Takamatsu conformément à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

8.2.2 Le tribunal a engagé la procédure en limitation concernant le *Shosei Maru* le 1er avril 2008. Les demandeurs potentiels contre le *Shosei Maru* ont été invités à soumettre leurs demandes au tribunal avant le 10 juin 2008.

8.2.3 L'Administrateur a donné instruction aux avocats japonais du Fonds de 1992 de prendre les mesures nécessaires pour que le Fonds intervienne dans la procédure de limitation engagée par le *Shosei Maru*. La demande d'intervention a été déposée devant le tribunal le 7 avril 2008.

8.3 Procédure en limitation engagée par le *Trust Busan*

8.3.1 En novembre 2007, l'affréteur coque nue du *Trust Busan* a demandé au tribunal de district d'Okayama l'engagement d'une procédure en limitation en vue de limiter sa responsabilité au plafond applicable aux termes de la législation japonaise, à savoir 2 076 000 de DTS (£1,67 million).

8.3.2 Le tribunal a engagé la procédure de limitation de la responsabilité du *Trust Busan* le 27 décembre 2007. Selon la législation japonaise, toute personne censée acquérir à l'avenir des droits d'indemnisation par subrogation peut participer à la procédure en limitation. Les demandeurs potentiels contre le *Trust Busan* ont été invités à déposer leurs demandes auprès du tribunal le 26 mars 2008 au plus tard.

8.3.3 L'Administrateur a donné instruction aux avocats du Fonds de 1992 de prendre les mesures nécessaires pour que le Fonds intervienne en qualité de demandeur dans la procédure en limitation relative au *Trust Busan* afin de recouvrer, dans la mesure du possible, les sommes qu'il aura à payer à titre d'indemnisation pour ce sinistre.

8.3.4 À l'expiration de la période fixée, trois demandes d'indemnisation avaient été faites contre le fonds de limitation du *Trust Busan* par le propriétaire du *Shosei Maru*, le Fonds de 1992 et la Sompo Japan Insurance Inc., les assureurs de la cargaison à bord du *Shosei Maru* au moment du sinistre, pour un montant total de ¥1 349 120 495 (£6,7 millions).

8.3.5 La première réunion des créanciers a eu lieu le 22 avril 2008 au tribunal de district d'Okayama. La prochaine réunion aura lieu le 24 octobre 2008.

9 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; et
 - b) donner les instructions qu'il jugera appropriées en ce qui concerne ce sinistre.
-