



FONDS INTERNATIONAL
D'INDEMNISATION DE
1971 POUR LES DOMMAGES
DUS À LA POLLUTION PAR
LES HYDROCARBURES

COMITÉ EXÉCUTIF
59ème session
Point 3 de l'ordre du jour

71FUND/EXC.59/11
14 octobre 1998

Original: ANGLAIS

SINISTRES METTANT EN CAUSE LE FONDS DE 1971

DIAMOND GRACE

Note de l'Administrateur

Résumé: Des demandes d'indemnisation d'un montant de ¥2 130 millions (£10,6 millions) ont été présentées. Les demandes non encore réglées s'élèvent à ¥1 220 millions (£6,1 millions). Il est peu probable que le montant total des demandes d'indemnisation dépasse le montant de limitation du propriétaire du *Diamond Grace*.

Mesures à prendre: Noter les renseignements.

1 Le sinistre

1.1 Le 2 juillet 1997, le navire-citerne panaméen *Diamond Grace* (147 012 tjb), qui transportait environ 257 000 tonnes de pétrole brut, s'est échoué dans la baie de Tokyo (Japon). Le bordé extérieur de trois citernes de tribord a été fracturé et du pétrole brut s'est déversé dans la mer. Les premières estimations du volume d'hydrocarbures déversés étaient de l'ordre de 15 000 tonnes, mais ces estimations ont été révisées à la baisse lorsqu'une bonne partie de la cargaison que l'on croyait disparue d'une des citernes de tribord a été trouvée dans une citerne de ballast; le chiffre est désormais de 1 500 tonnes. Le navire a été mis à quai et l'on a déchargé le reste de la cargaison.

1.2 Le *Diamond Grace* était inscrit auprès de la United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Limited (UK Club).

1.3 Le *Diamond Grace* était immatriculé à Panama, qui est Partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Le droit de limitation du propriétaire du navire est donc régi par la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, à laquelle le Japon et le Panama sont tous deux Parties.

1.4 Le montant en limitation applicable au *Diamond Grace* en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile est de 14 millions de DTS, soit environ ¥2 330 millions (£11.7 millions).

2 Opérations de nettoyage

2.1 Etant donné la clémence du temps, la nappe d'hydrocarbures a rapidement gagné le milieu de la baie de Tokyo; des vents légers mais réguliers venant du Sud ont entraîné dans le port de Kawasaki les résidus en train de se disperser. Le propriétaire du navire et les autorités japonais ont mobilisé une flotte d'environ 150 navires pour déployer des barrages flottants dans le port de Kawasaki et autour de celui-ci et pour récupérer les hydrocarbures à l'aide de produits absorbants. Quelques navires ont pulvérisé des produits dispersants sur les nappes d'hydrocarbures plus importantes qui se trouvaient autour du brise-lame de Kawasaki et dans le port.

2.2 L'opération de nettoyage a été coordonnée par le Bureau de l'Agence de la sécurité maritime du Japon (MSA) de Yokohama. Le Fonds de 1971 a suivi les opérations par l'intermédiaire de son avocat japonais.

2.3 Le plus gros des opérations de nettoyage a été achevé le 5 juillet 1997; seules restaient de petites quantités de résidus qui faisaient tâche sur les digues ou qui étaient coincées parmi les tétrapodes du port. Le nettoyage des digues et des tétrapodes a été achevé le 22 juillet 1997.

3 Bilan des demandes d'indemnisation

3.1 Immédiatement après le sinistre, certains ont craint que celui-ci donnerait lieu à des demandes d'indemnisation représentant des sommes extrêmement importantes. Le Fonds de 1971 et le UK P & I Club ont donc ouvert à Tokyo un Bureau conjoint des demandes d'indemnisation. Le traitement des demandes est suivi par l'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF) et par l'avocat japonais du Fonds de 1971.

3.2 Au 10 octobre 1998, le Bureau des demandes d'indemnisation avait reçu 81 demandes se montant au total à ¥2 130 millions (£10,6 millions). Sur ce montant, ¥1 353 millions (£6,7 millions) concernent les opérations de nettoyage et ¥592 millions (£2,9 millions) le préjudice subi par le secteur des pêches.

3.3 33 demandes d'indemnisation ont été réglées, pour un montant total de ¥624 millions (£3,1 millions).

3.4 Les demandes non encore réglées s'élèvent à ¥1 220 millions (£6,1 millions).

3.5 Il est peu probable que d'autres demandes d'indemnisation soient présentées pour des montants importants. Le montant total des demandes d'indemnisation ne dépassera donc vraisemblablement pas le montant en limitation du propriétaire du *Diamond Grace*.

4 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre

Le Comité exécutif est invité à:

- a) prendre note des renseignements figurant dans le présent document; et
 - b) donner à l'Administrateur toute autre instruction qu'il jugera appropriée concernant le sinistre dont il est question dans le présent document.
-