



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

ASSEMBLÉE
4ème session extraordinaire
Point 8 de l'ordre du jour

71FUND/A/ES.4/7
14 avril 1998

Original: ANGLAIS

SINISTRE DU HAVEN

RECHERCHE D'UN RÈGLEMENT GLOBAL

Note de l'Administrateur

Résumé:	Renseignements donnés sur l'évolution de la situation quant à la recherche d'un règlement global de tous les problèmes en suspens.
Mesures à prendre:	Donner des instructions à l'Administrateur concernant un règlement global et la prise en charge financière du propriétaire du navire.

1 Débats consacrés à la question avant la 20ème session de l'Assemblée

1.1 En 1995, une offre de règlement global de tous les problèmes en suspens dans le sinistre du *Haven* a été faite par le propriétaire du navire, la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Ltd, appelée le UK Club, et le Fonds de 1971. Le Gouvernement italien n'a pas été en mesure d'accepter cette offre. A la 18ème session de l'Assemblée, tenue en octobre 1995, M. H. Tanikawa de la délégation japonaise a déclaré que toute initiative future visant un règlement global devait être prise par les demandeurs, y compris par le Gouvernement italien, et que les conditions et modalités de l'offre préalable de règlement global étaient bien connues. L'Assemblée a appuyé cette déclaration (document 71FUND/A.18/26, paragraphes 11.8 and 11.9).

1.2 A sa 19ème session, en octobre 1996, l'Assemblée a chargé l'Administrateur d'étudier, avec le Gouvernement italien et le UK Club, la possibilité de parvenir à un règlement global dans l'affaire du *Haven* qui, pour ce qui est du Fonds de 1971, s'inscrive dans le cadre du montant maximal d'indemnisation disponible en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds, c'est-à-dire la différence entre 60 millions de DTS et 14 millions de DTS, moins les montants que le Fonds de 1971 a versés ou pourrait devoir verser à d'autres demandeurs. L'Assemblée a souligné que ces discussions se feraient sans préjudice de la position du Fonds de 1971 sur la question de la prescription.

L'Assemblée a autorisé le Comité exécutif à approuver tout règlement global dans des limites données (documents 71FUND/A.19/30, paragraphe 17.11 et 71FUND/EXC.52/2, paragraphe 2.3).

1.3 À sa 3ème session extraordinaire, tenue en avril 1997, l'Assemblée a noté que le Gouvernement italien n'avait pas répondu à l'offre de règlement global qui avait été faite par le propriétaire du navire, le UK Club et le Fonds de 1971. Compte tenu de cette situation, il a été décidé qu'il appartenait à l'Assemblée de prendre la décision d'accepter ou non un règlement global. L'Assemblée a chargé l'Administrateur de poursuivre les discussions avec le Gouvernement italien et le propriétaire du navire/UK Club sur la possibilité de parvenir à un règlement global dans l'affaire du *Haven* qui remplisse les critères fixés par l'Assemblée et le Comité exécutif (document 71FUND/A/ES.3/7, paragraphes 3.1.10 et 3.1.11).

2 Débats de l'Assemblée à sa 20ème session

2.1 A sa 20ème session, tenue en octobre 1997, l'Assemblée a noté les faits nouveaux qui étaient intervenus dans le sinistre du *Haven*, tels qu'ils étaient décrits dans le document 71FUND/A.20/28.

2.2 Le représentant du UK Club a fait la déclaration suivante:

Nous sommes en mesure de faire savoir à l'Assemblée que le propriétaire du navire et le UK Club ont proposé au Gouvernement italien une offre de contribution à un règlement global sur une base qui permettrait au Gouvernement italien d'envisager positivement une solution globale selon les modalités que le Fonds de 1971 avait précédemment fixées à titre de conditions pour un règlement global. Nous croyons savoir que les modalités de cette offre, si elles sont assorties d'une contribution du Fonds de 1971 selon les modalités de la précédente offre du Fonds de 1971, peuvent constituer la base d'un règlement global qui serait acceptable pour le Gouvernement italien, sous réserve de ratification par le Parlement italien.

L'offre du propriétaire du navire et du UK Club est faite sans admettre de responsabilité au-delà du montant de limitation du propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et consiste à offrir un montant gracieux au regard de l'abandon de toutes les procédures en cours entre les parties à un règlement global dans le contexte du sinistre du *Haven*. L'offre qui a été faite est entièrement conforme à la position adoptée par le Fonds de 1971 s'agissant des conditions antérieurement proposées par lui pour un règlement global.

Il reste une demande qui a été admise dans le "stato passivo", à savoir celle soumise par l'entreprise de nettoyage Oromare, qui n'a pas été approuvée aux fins de règlement et qui n'a fait l'objet d'aucun paiement. Afin de mettre un terme à toutes les poursuites entre l'État italien, le propriétaire du navire/Club et le Fonds de 1971, le UK Club, dans le cadre de sa contribution à un règlement global, s'engagera à résoudre la demande d'Oromare sans avoir recours au Fonds de 1971 et à prendre financièrement en charge le Fonds de 1971 au cas où le tribunal prononcerait un jugement contre le Fonds de 1971 à propos de cette demande d'indemnisation.

D'autres demandes ont récemment été soumises dans le cadre du "stato passivo" par des intérêts liés à la pêche dans la province d'Imperia, demandes auxquelles il sera vigoureusement fait objection. Le UK Club s'efforcera de continuer à se défendre à l'encontre de ces demandes et à les résoudre à ses propres frais en versant la compensation appropriée au Fonds de 1971.

Nous croyons comprendre qu'un règlement global sur cette base et dans les conditions précédemment fixées par le Fonds de 1971 peut être maintenant envisagé positivement

par l'Etat italien, ce qui mettrait un terme à toutes les poursuites relatives à l'affaire du *Haven*.

L'Assemblée se souviendra que, lorsqu'un règlement global avait été précédemment envisagé, le Club avait offert de renoncer à sa demande de prise en charge par le Fonds de 1971 en vertu de l'article 5.1 de la Convention. Etant donné que les modalités initiales de la proposition de règlement global n'ont pas été satisfaites, le Club n'est plus disposé à renoncer à sa demande à cet égard et il continuera à réclamer sa prise en charge financière en vertu de l'article 5.1.

Nous saisissons donc la première occasion pour soumettre à l'Administrateur les bases juridiques et factuelles sur lesquelles se fonde la demande de prise en charge financière.

2.3 La délégation italienne a fait la déclaration suivante:

La délégation italienne souhaite déclarer que la proposition présentée par le Club P & I répond, conjointement avec l'offre faite par le Fonds, aux conditions minimales requises par le Gouvernement italien pour envisager la possibilité d'accepter un règlement global pour le sinistre du *Haven*. Le Gouvernement italien est donc maintenant en mesure d'envisager la question positivement.

A cette fin, le Fonds devrait éventuellement reconfirmer son offre, en indiquant clairement les détails financiers sur la base des montants qu'il a déjà déboursés.

La décision du Gouvernement devra alors être soumise au Parlement italien.

2.4 L'Assemblée a autorisé le Comité exécutif à déterminer, à sa 57ème session, si les conditions du règlement global fixées par l'Assemblée avaient été remplies et, dans l'affirmative, de l'approuver. Il a été convenu que si cette question ne pouvait pas être tranchée à cette session, elle serait renvoyée à l'Assemblée à sa 4ème session extraordinaire qui se tiendrait en avril 1998 (document 71FUND/A.20/30, paragraphe 17.13).

2.5 L'Assemblée a décidé que le mandat du groupe de consultation constitué par le Comité exécutif à sa 42ème session serait prorogé jusqu'à la session suivante de l'Assemblée.

2.6 M. H. Tanikawa de la délégation japonaise a déclaré que, à son avis, la proposition dite de règlement global que le Fonds de 1971 avait faite tenait toujours. Le Président a confirmé que l'offre du Fonds de 1971 tenait toujours.

2.7 L'Assemblée a souligné que l'offre était sujette à certaines conditions, lesquelles avaient été fixées aux paragraphes 3.20 et 3.24 du document FUND/EXC.43/7, et, en particulier, qu'elle était faite sans préjudice de la position du Fonds de 1971 sur la question de la prescription.

2.8 Il a été noté que, en vertu du règlement global proposé, toutes les actions en justice devant les tribunaux italiens seraient retirées.

3 Débats du Comité exécutif à sa 57ème session

A sa 57ème session, le Comité exécutif a noté une déclaration de la délégation italienne selon laquelle le Cabinet italien avait approuvé un projet de loi pour soumission au Parlement autorisant le Premier ministre à signer un accord transactionnel avec le UK Club et le Fonds de 1971. Le Comité a noté avec satisfaction les progrès considérables que la décision du Gouvernement italien représentait sur la voie d'un règlement global.

4 Faits nouveaux survenus depuis la 57ème session du Comité exécutif

4.1 En février 1998, le Gouvernement italien a soumis un projet de loi au Parlement italien demandant l'autorisation de régler à l'amiable les différends liés au sinistre du *Haven*. Le projet de loi, traduit en anglais, figure ci-joint.

4.2 Le projet de loi est actuellement examiné par une commission du Sénat, laquelle est habilitée à prendre une décision sur ce projet de loi au nom du Sénat.

4.3 S'il est approuvé par la commission au nom du Sénat, le projet de loi (y compris tout amendement que le Sénat pourrait adopter) sera soumis à la Chambre des députés qui doit l'examiner en plénière.

4.4 Il ne s'est rien passé de nouveau concernant les demandes liées à la pêche récemment soumises dans la province d'Imperia. Comme cela est mentionné ci-dessus (paragraphe 2.2), le UK Club s'est engagé à résoudre ces demandes à ses propres frais et à verser une compensation appropriée au Fonds de 1971, si les conditions d'un règlement global se trouvent remplies.

4.5 Les parties intéressées examinent actuellement quels seront les documents nécessaires à la finalisation d'un règlement global, si ce dernier est approuvé par le Parlement italien.

5 Participation du Fonds de 1971 à un règlement global avec le Gouvernement italien

Si un règlement global de toutes les questions en suspens devait être conclu selon les grandes lignes fixées par l'Assemblée et le Comité exécutif (voir le document FUND/EXC.43/7, paragraphe 3.14), la participation du Fonds de 1971 se ventilerait comme suit:

	Lit
Montant total disponible en vertu des Conventions de 1969 et de 1971, soit 60 millions de DTS, convertis sur la base du taux de change applicable à la date de la constitution du fonds de limitation du propriétaire du navire	102 643 800 000
<u>moins</u> montant de limitation du propriétaire du navire (14 millions de DTS)	<u>- 23 950 220 000</u>
	78 693 580 000
<u>moins</u> paiements versés par le Fonds de 1971 à deux entreprises italiennes	<u>- 1 582 341 690</u>
	77 111 238 310
<u>moins</u> paiements versés par le Fonds de 1971 à des organismes publics français autres que l'État français (FF10 659 469), convertis au taux de change applicable à la date d'achat des francs français (28.3.96): FF1 = Lit 311.60	<u>- 3 321 490 540</u>
	73 789 747 770
<u>moins</u> paiements versés par le Fonds de 1971	
- à l'État français	FF12 580 724
- à la Principauté de Monaco	<u>270 035</u>
	^{<1>} FF12 850 759
	<u>- 4 356 407 301</u>
Solde dû par le Fonds de 1971 à l'État italien dans le contexte d'un éventuel règlement global	69 433 340 469

6 Prise en charge financière du propriétaire du navire

6.1 Il reste le problème du droit du propriétaire du navire à être pris en charge financièrement en vertu de l'article 5.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Comme il en fait mention au paragraphe 2.2 ci-dessus, le UK Club avait offert de renoncer à sa demande de prise en charge, dans le cadre du règlement global précédemment envisagé. Étant donné que les modalités initiales de la proposition de règlement global n'ont pas été satisfaites, le Club a déclaré qu'il n'était plus disposé à

<1> Ce chiffre représente une estimation du coût en liras italiennes de l'achat de FF12 850 759, sur la base du taux croisé du 14 avril 1998, soit 339 liras = FF1. En conséquence, le chiffre définitif peut différer du chiffre estimatif.

renoncer à sa demande à cet égard et qu'il continuerait à réclamer sa prise en charge financière en vertu de l'article 5.1.

6.2 Le UK Club a soumis au Fonds de 1971 une communication concernant les bases factuelles et juridiques sur lesquelles repose sa demande de prise en charge financière au titre de l'article 5.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds. L'Administrateur et le UK Club discutent actuellement de cette question (voir le document 71FUND/EXC.57/15, paragraphe 3.1.5).

6.3 Le montant de la prise en charge financière du propriétaire du navire s'élève à 5 666 667 DTS, ce qui correspond à Lit 9 694 137 236 , montant équivalant à £3 227 076 converti au taux de change du 14 avril 1998 (£1=Lit 3 004).

7 Mesures que l'Assemblée est invitée à prendre

L'Assemblée est invitée à:

- a) prendre note des renseignements donnés dans le présent document; et
- b) donner à l'Administrateur les instructions qu'elle pourrait juger appropriées au sujet du sinistre du *Haven*, en ce qui concerne notamment:
 - i) un règlement global, s'il est conclu; et
 - ii) la prise en charge financière du propriétaire du navire.

* * *

SENATE OF THE REPUBLIC
LEGISLATURE XIII

N. 3048

BILL

Presented by the President of the Council of Ministers

(PRODI)

jointly with the Minister of the Environment

(RONCHI)

with the Minister of the Treasury, Budget and Economic Planning

(CIAMPI)

and with the Minister of Transport and Navigation

(BURLANDO)

COMMUNICATED TO THE PRESIDENCY ON THE 5TH FEBRUARY 1998

Authorisation to settle out of court, by one or more settlement deeds, the disputes relating to compensation for damages suffered by the Italian State following the explosion and sinking of the motor tanker *Haven*

Legislature XIII - Bills and Reports - Documents

Honourable Senators. On the 11th April 1991, a few miles off Arenzano (Western Riviera of Liguria), the *M/T HAVEN* of Cypriot flag and owned by *Venha Maritime Ltd* of Monrovia (Liberia) exploded, setting itself on fire and sinking in three separate sections. The vessel was carrying a cargo of crude oil estimated as being in excess of 140,000 tonnes. Part of the cargo was destroyed by the flames, while the remaining part spilled into the sea. In consideration of the gravity of the disaster, a national emergency was declared in accordance with Article 11 of Law no. 979 of the 31st December 1982, so that the operations to contain and to clean up the pollution were co-ordinated and directed by the Department of Civil Protection, through the Ministry of the Environment's central inspectorate for the protection of the sea. In spite of the abundance of men and equipment, it was not possible to prevent the black tide from causing serious damage, fouling the seashore between Genoa and Savona and to some extent all the western Ligurian coasts and even those of France and Monaco.

Compensation for damages arising out of the spillage of oil in the sea is governed by two international conventions: the *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage* (known as the *Civil Liability Convention* or *CLC* - Brussels 1969) and by the *International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage* (known as the *Fund Convention* or *FC* - Brussels 1971). In Italy the two Conventions were ratified and made enforceable under Law no. 185 of the 6th April 1977 and came into effect in 1978.

The compensation system set out therein provides for the limitation of liability of the owner of the vessel to a given sum above which the *International Oil Pollution Compensation Fund (IOPC Fund)* accepts liability up to a certain maximum, above which there is no compensation for damages.

The victims of the *Haven* incident (some 1,350 including private individuals, public bodies of the territory and the State - for costs incurred to contain and clean up the pollution) applied for compensation to *Venha Maritime Limited* - owner of the motor tanker - and to the *IOPC Fund*.

There followed a particularly weighty and complex dispute. Very briefly the questions arising may be summarised as follows:

The victims claimed compensation amounting to several hundred milliards; the Italian Government asked for reimbursement of around 145 milliards of Lire for costs incurred, plus compensation for damage to the environment (impossible to quantify, but which by way of guideline was indicated at around 900/1,000 milliards of Lire);

Legislature XIII - Bills and Reports - Documents

The *IOPC Fund, Venha Maritime Limited* and its insurer (*United Kingdom P & I Club*), on the one hand disputed radically the quantification of the damages suffered by private individuals, and on the other hand maintained that the costs to be reimbursed to the Italian Government could not exceed 15 milliards of Lire; they also disputed whether damage to the environment was recoverable under the terms of the *CLC* and *FC*;

The Italian victims maintained that the maximum exposure of the Fund was more than 750 milliards of Lire; the Fund, on the other hand, maintained that it should be calculated at 102.6 milliards of Lire;

The Italian victims maintained that interest accrued and to accrue on the amounts deposited in favour of the victims by the shipowner under the terms of the *CLC* should go to increase such deposit; the Fund and *Venha Maritime Limited* (and the *United Kingdom P & I Club*) maintained that it should, on the contrary, be accounted for by way of partial reduction of the maximum amounts owed by them (subject to it being ascertained whether it was the Fund or the shipowner which could avail itself of the said interest);

The Italian Government and the Fund (the latter with the intention of exempting itself from any obligation for compensation) maintained that the shipowner should be liable without limit for the damage because it had forfeited its right to the limitation of liability contemplated in the *CLC*, having caused the disaster through gross negligence.

In addition, in the course of the various interlinked actions, various objections of a procedural and substantial nature were raised reciprocally, aimed either at excluding any compensation whatsoever or at extending without limit the obligation to compensate, as for example the time bar on the claims put forward by almost all the victims (including the Italian Government) and the forfeiture by *Venha Maritime Limited* of the right to limit its liability, because it had not integrated the deposit of the sum corresponding to its limit of liability in accordance with the final judgment of the Genoa Court of Appeal.

In the judgments handed down so far by the competent courts it has been decided (although not finally) that:

the time bar objection is unfounded; there is an appeal before the Supreme Court pending on this;

Legislature XIII - Bills and Reports - Documents

the assets of the *Haven* fund ("stato attivo") are about 750 milliards of Lire; there is an appeal before the Supreme Court pending on the matter; a panel of experts, appointed for the purpose by the Ministry of Foreign Affairs, has expressed an opinion according to which it may be calculated at between 200 and 300 milliards of Lire;

the liabilities of the *Haven* fund ("stato passivo") amount to little more than 184 milliards of Lire, including the environmental damage estimated at 40 milliards of Lire (interim decision); first instance proceedings are pending to ascertain and quantify the damage (after almost seven years the proceedings - which are extremely complex and long drawn out - are at an early stage).

During the intervals of the various actions the insurers (*United Kingdom P & I Club*), acting also in the interests of *Venha Maritime Limited*, with the intention of facilitating a settlement of the pending disputes, contacted all the victims of the incident, including the territorial bodies involved, and, having reached an agreement on the amount of compensation, proceeded to payment of the sums agreed (in 1996 and the first months of 1997). The IOPC Fund, on its part, proceeded to payment of the French and Monegasque victims and two Italian companies.

To date, consequently, of the compensation claims connected with the *Haven* incident only the position of the Italian Government remains unresolved (although it is said that others have applied or have in mind to apply for various compensation payments). Given the extreme complexity of the pending actions, on the one hand because of the delicate and intricate questions of law involved, on the other because of the particular difficulty - from the judicial investigation point of view - of ascertaining the damage, it may reasonably be foreseen that the proceedings will not be judicially resolved for at least another ten years.

In consideration of this, and of the debatability of the defence arguments put forward *hinc et inde* in the proceedings, the Government, on the advice of its Law Officers, some time ago started negotiations to seek an amicable settlement of the position of the Italian State, the last to remain undecided.

Recently an outline agreement was reached which seems to be particularly expedient, on the following terms:

The *IOPC Fund* will pay to the State an amount corresponding to the maximum of 102.6 milliards of Lire, after deduction of the payments already made, and therefore equivalent to about 70.6 milliards of Lire.

Insurers will make this amount up to the global sum of 117.6 milliards of Lire.

Legislature XIII - Bills and Reports - Documents

Insurers also undertake to pay the cost of the official survey carried out in the criminal proceedings pending before the Tribunal of Genoa (which is in the region of 2.5 milliards of Lire);

Insurers, finally, will take over the risk of remaining claims for compensation pending or to be put forward by third parties in connection with the *Haven* incident.

To evaluate the expediency of the offer, it should be noted that, as already said, the Tribunal of Genoa has made an interim estimate of 184 milliards of Lire (not including monetary revaluation and interest) for the total damage caused by the *Haven* incident; the damage suffered by the State has been quantified approximately at 145 milliards of Lire (including 40 milliards for environmental damage).

As against this decision (which it must be emphasised is entirely provisional in that, as a result of the pending proceedings, the quantification of the State's damages may increase, but may also be drastically reduced), it is highly significant that the settlement offer referred to above places at the disposal of all the victims (private individuals, public bodies and Italian State) an amount approximately equivalent to the quantification of the damages made by the Tribunal of Genoa (only interest and monetary devaluation remain unsatisfied). To the 117.6 milliards of Lire offered to the Italian State there must be added the sums already paid to the other victims, i.e. 55 milliards of Lire by the *United Kingdom P & I Club* and around 9 milliards of Lire by the IOPC Fund, making a total therefore of around 182 milliards of Lire (plus, lastly, the amount paid by the insurers to Oromare).

As regards the specific position of the Italian State, the Tribunal had awarded 105 milliards of Lire for expenses and 40 milliards of Lire for environmental damage. Deducting from the 117.6 milliards of Lire - aggregate compensation which will be received - the 105 milliards of Lire for expenses, 12.6 milliards of Lire remain for environmental damage. The fact that the Italian State will also receive reimbursement in any event for the enormous cost of the official survey carried out in the criminal proceedings should not be under-estimated. Furthermore, for a fuller evaluation of the matter, it should be noted that the insurers have paid *ex gratia* directly to the local territorial bodies the sum of 25 milliards of Lire for indirect economic damage connected with the degradation of the environmental image suffered at the time. In strict terms, therefore, the compensation for environmental damage to be accepted will (if the original claim put forward by the Italian Government under this head is borne in mind) be nominal or at least very reduced, given that the relevant amount would be less than one third of the amount awarded by the Tribunal of Genoa.

Legislature XIII - Bills and Reports - Documents

This outcome, however, appears to be the best available given the special rules which regulate compensation in this matter, rules which make the hope of obtaining a higher level of compensation practically non-existent and given the requirements of international policy, which prompt a settlement of the complex *Haven* matter before or concurrently with the ratification, which cannot be longer delayed, of the 1992 London Protocols and therefore, finally, of adherence to the new Fund.

* * *

In consideration of the great political importance, both foreign and domestic, of the matter, of the difficulty in agreeing, drawing up and concluding a global settlement agreement because of the numerous State administrations involved, of the problems of an accounting and tax nature to be resolved, in allocating the funds recovered, as has been established in the course of repeated ministerial meetings, it is thought advisable to authorise and govern the desired settlement by means of legislation.

This will among other things allow Parliament to take cognizance of the matter in its extreme complexity and to make up its mind on the finalisation of it as proposed.

* * *

In paragraph 1 of Article 1 the drawing up of the settlement is authorised; in paragraph 2, notwithstanding the rules in force relating to state accounting, the Presidency of the Council is appointed as the administration charged with the drawing up of the same, in lieu of the various State administrations involved.

In Article 2, paragraphs 1 and 2, the sums which the State is to receive under the settlement and the relevant heads are indicated; in paragraph 3 the possibility is considered of fixing a time for the payments, taking into account the actual time needed by the Fund and the *United Kingdom P & I Club* to muster the enormous sums required; paragraph 4 provides that the shipowner and insurer shall take on the risk of the outcome of pending actions for compensation and of those which may be commenced in future, guaranteeing the Italian State against any loss which might derive therefrom. Article 3, paragraph 1, in accordance with the logic and nature of the settlement, provides for the parties' reciprocal renunciation of pending and future actions and proceedings; paragraph 2 provides that the parties bear their own costs. Article 4 provides that the settlement will be subject to a fixed lump sum registration fee. Article 5 governs the allocation of the funds which will be paid to the State, in accordance with agreements reached at meetings between the Ministries involved and taking into account the issue by the Ministry of the Treasury, in accordance with Article 14 of decree law no. 669 of the 31st December 1996, converted, with amendments, by law no. 30 of 28th February 1997, of a suspense account payment

Legislature XIII - Bills and Reports - Documents

order in the amount of Lire 22,579,029,020 relating to the settlement of the dispute between the Ministry of the Environment and *Associazione temporanea dell'impresa (ATI) Consorzio IRI-ENI*, regarding the assistance rendered by the Consorzio following the *M/T Haven* incident. Articles 6 and 7 provide for the use by the Ministry of the Environment of the resources allocated by financial law (as determined annually paragraph 2 of Article 7 of law no. 979 of 1982) to carry out anti-pollution measures and the use on the basis of specific agreements, of Harbour Offices for the supervision of protected marine areas.

XIII Legislature - Bills and Reports - Documents

BILL

Art. 1

1. The President of the Council of Ministers or one of his deputies is authorised to settle out of court, by one or more settlement deeds, the disputes relating to compensation for damages suffered by the Italian State following the explosion and sinking of the motor tanker *Haven*, which occurred in the waters of the Western Ligurian Riviera on the 11th April 1991. The out of court settlement authorised relates to pending disputes and any future disputes with the *International Oil Pollution Compensation Fund*, the headquarters of which are in London and which was set up by the Brussels Convention of 18th December 1971, ratified and made enforceable in Italy in accordance with law no. 185 of 6th April 1977, and with the owner and insurer of the vessel.

2. Notwithstanding the provisions in force relating to State accounting, the settlement will be drawn up and signed by the President of the Council of Ministers or by one of his deputies.

Art. 2

1. The settlement shall ensure that the State receives aggregate compensation for all damages suffered of not less than 117.6 milliards of Lire, and shall waive any further claim.

2. The settlement must also provide that there shall be paid to the State by the shipowner and its insurer a sum equivalent to the amount of the total cost of the official surveys carried out in the criminal proceedings relating to the *Haven* incident. The provision shall take effect in the event of acquittal of the accused.

3. The settlement may provide for a time for payment of the agreed sums not later than sixty days from the date on which the coming into effect of the settlement is communicated to the *International Oil Pollution Compensation Fund* and to the shipowner and its insurer.

4. The settlement shall provide that the shipowner and its insurer take over the risk of actions for compensation which are pending, even if put forward by way of substitution under article 511 of the Code of Civil Procedure, and of those which may be instituted by third parties in connection with the *Haven* incident, guaranteeing the Italian State against any loss which might arise therefrom.

XIII Legislature - Bills and Reports - Documents

Art. 3

1. The settlement shall provide that the parties to the civil proceedings pending between the State and, severally or otherwise, the *International Oil Pollution Compensation Fund* and the shipowner and its insurer, having as their object compensation for damages suffered by the State because of the *Haven* incident, including the limitation of liability proceedings insofar as they relate to the finalisation of the assets and liabilities of the Haven fund ["stato attivo" and "stato passivo"], shall abandon these actions and any claim put forward in them.

2. The parties shall bear their own legal costs and Article 68 of law no. 1578 of 27th November 1933 shall not apply.

Art. 4

1. The settlement deed or deeds provided for in Article 1 shall be subject to a fixed lump sum registration fee.

Art. 5

1. The fund derived from the out of court settlement of the disputes referred to in Articles 1, 2, 3 and 4 shall be paid as revenue to the State and shall be reassigned, net of the amount of Lire 22,579 million, by decree of the Minister of the Treasury, Budget and Economic Planning, to the special base units of the budget of the Ministry of the Environment to meet, as a priority, the remaining expenses relating to the operations carried out on the occasion of the sinking of the *M/T Haven*, which occurred on the 11th April 1991, as well as associated costs in respect of interest and monetary revaluation, and operations to clean up the sea, and to the base units of the budgets of the Presidency of the Council of Ministers and of the Ministry of the Interior, on the basis of the shares determined in the decree issued by the Minister of the Environment.

Art. 6

1. For the performance of anti-pollution services, established by letter a) of paragraph 1 of Article 2 of law no. 979 of 31st December 1982, the Ministry of the Environment shall use the resources allocated for this purposes in table C of the financial law, as decided annually in accordance with Article 7 of law no. 979 of 31st December 1982.

XIII Legislature - Bills and Reports - Documents

Art. 7

1. For the supervision of protected marine areas referred to in paragraph 7 of Article 19 of law no. 394 of the 6th December 1991, and for the activities referred to in Articles 11 and 12 of law no. 979 of 31st December 1982, the local harbour offices operate on the basis of binding general and specific directives of the Ministry of the Environment. For other intervention and activities relating to the protection and defence of the sea the Ministry of the Environment may also make use of harbour offices on the basis of specific agreements.

Art. 8

1. This law shall come into force on the day following the date of its publication in the *Official Gazette* of the Italian Republic.