



FONDS INTERNATIONAL  
D'INDEMNISATION POUR  
LES DOMMAGES DUS  
A LA POLLUTION PAR  
LES HYDROCARBURES

COMITE EXECUTIF  
30ème session  
Point 4 de l'ordre du jour

FUND/EXC.30/4  
9 décembre 1991

Original: ANGLAIS

## RENSEIGNEMENTS SUR D'AUTRES SINISTRES

### AGIP ABRUZZO

#### Note de l'Administrateur

#### **1 Le sinistre**

1.1 Alors qu'il était au mouillage à deux milles au large du port de Livourne le 10 avril 1991, le navire-citerne italien AGIP ABRUZZO (98 544 tjb) a été heurté de nuit par le transbordeur roulier italien MOBY PRINCE. Les deux navires ont pris feu. Tous les passagers du transbordeur et tous les membres de son équipage sauf un (soit en tout 143 personnes) ont trouvé la mort; le transbordeur a été lui-même complètement détruit. Il n'y a pas eu de mort à bord du navire-citerne, bien que certains membres de l'équipage aient subi des blessures. A la suite du sinistre, un état d'urgence local a été déclaré le 10 avril; il a été levé le 18 mai 1991.

1.2 L'AGIP ABRUZZO transportait environ 80 000 tonnes de pétrole brut léger iranien. L'incendie qui s'est déclaré à bord a duré sept jours pendant lesquels quelque 2 000 tonnes d'hydrocarbures de cargaison et une quantité inconnue de combustible de soute se sont déversées.

1.3 Par suite de cet abordage, l'AGIP ABRUZZO a été endommagé dans la citerne à cargaison arrière à tribord, ce qui a provoqué une première fuite d'hydrocarbures. Les locaux d'habitation et la chambre des machines ont été détruits par l'incendie qui a probablement consumé également une partie de la cargaison d'hydrocarbures. Des explosions dans la citerne de soute à tribord trois jours après le sinistre ont considérablement endommagé la structure du navire et entraîné de nouvelles fuites de combustible.

#### **2 Opérations de nettoyage et d'assistance**

2.1 On a tout d'abord envisagé de pomper l'eau de la chambre des machines et autres espaces qui avaient été envahis, de façon à réduire le tirant d'eau de l'AGIP ABRUZZO afin de pouvoir l'amener jusqu'au port de Livourne où sa cargaison serait déchargée. Toutefois, en raison des difficultés qui se sont présentées, il a été décidé de procéder à une opération d'allégement au mouillage. Le transfert de la cargaison sur un autre navire s'est terminé le 17 mai, après avoir dû être interrompu

plusieurs fois à cause du mauvais temps et de difficultés techniques. L'AGIP ABRUZZO a été vendu à une société non italienne pour être mis au rebut et a quitté Livourne à la remorque le 26 octobre.

2.2 Au cours de ces opérations et à cause du mauvais temps qui a régné une quinzaine de jours après la survenance du sinistre, de petites quantités d'hydrocarbures ont continué de s'échapper de la citerne de soute à tribord par une citerne à cargaison endommagée. A titre de conséquence directe, le Gouvernement italien a insisté pour que le nombre des navires disponibles pour circonscire les hydrocarbures en mer et récupérer ceux qui flottaient soit accru et que ces navires demeurent en place pendant les opérations de transbordement de la cargaison.

2.3 Les tentatives déployées pour récupérer les hydrocarbures en mer ont été en partie couronnées de succès mais elles se sont heurtées à des difficultés du fait de la viscosité élevée des résidus calcinés et de la vaste étendue sur laquelle s'était répandu le combustible déversé. Les hydrocarbures ont éventuellement touché quelque 130 kilomètres de côtes, surtout au nord de Livourne, bien que cette pollution soit intermittente et qu'elle consiste, dans la plupart des cas, en un léger éparpillement de boules de goudron.

2.4 Le nettoyage de la côte dans la région de Livourne a été effectué par des entrepreneurs locaux qui ont utilisé des camions aspirateurs pour récupérer les hydrocarbures en vrac, puis ont procédé à l'enlèvement manuel des débris, du sable et des galets mazoutés. Ils se sont servi d'eau chaude et de dispersants pour procéder au nettoyage final des zones d'agrément. La plupart de ces opérations étaient terminées au début du mois de juin, avant le début de la haute saison touristique mais, dans deux zones situées à Livourne et à Marina di Pisa, il a fallu poursuivre les travaux de nettoyage pendant tout l'été. En outre, il y a eu de nouveaux cas de pollution localisée, apparemment à la suite de journées de gros temps en juin puis en août.

2.5 Les opérations de nettoyage à terre et en mer ont été suivies, au nom du FIPOL, du propriétaire de l'AGIP ABRUZZO et de l'assureur P & I du propriétaire (le Skuld Club), par des experts de l'International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF), assistés par des inspecteurs locaux. Le FIPOL a chargé Murray Fenton & Associates de suivre les opérations d'assistance au nom du FIPOL. Ces experts ont eu de nombreux entretiens avec des représentants des autorités italiennes et des représentants du propriétaire du navire.

### **3 Procédure en limitation**

Le propriétaire de l'AGIP ABRUZZO (la SNAM, société du groupe ENI qui appartient à l'Etat) n'a pas encore entamé la procédure en limitation. On pense que le montant de limitation applicable à l'AGIP ABRUZZO en vertu de la Convention sur la responsabilité civile est d'environ Lit16,6 milliards (£7,7 millions).

### **4 Demandes d'indemnisation**

4.1 Trois entrepreneurs, Labromare, Fratelli Neri et Castalia, ont soumis des demandes d'indemnisation. Les 20, 21 et 22 novembre 1991, des négociations ont eu lieu à Milan entre les entrepreneurs d'une part et, d'autre part, le propriétaire de l'AGIP ABRUZZO, le Skuld Club et le FIPOL à propos de ces demandes. Celles-ci ont donné lieu à des questions importantes, en particulier le point de savoir si certaines opérations étaient raisonnables, le rapport existant entre les mesures de sauvegarde, l'assistance et d'autres opérations non liées à la prévention de la pollution ainsi que les tarifs appliqués pour l'emploi du matériel et du personnel nécessaires.

4.2 Ces négociations ont abouti à des accords sur les demandes présentées par Labromare et Neri, mais devront se poursuivre en ce qui concerne la demande émanant de Castalia. Les règlements en faveur de Labromare et Neri sont soumis au Comité exécutif aux fins d'examen et d'approbation.

4.3 Aux termes de la règle 8.4.1 du règlement intérieur, l'Administrateur peut, sans l'approbation préalable du Comité exécutif, procéder au règlement définitif de toute demande d'indemnisation s'il estime que le coût total pour le FIPOL du règlement de toutes les demandes d'indemnisation nées de l'événement en cause ne risque pas de dépasser 37,5 millions de francs (or) (2,5 millions de DTS correspondant à £1,9 million). Conformément aux dispositions de la règle 8.4.2 du règlement intérieur, le Comité exécutif peut autoriser l'Administrateur à procéder au règlement des demandes d'indemnisation nées d'un événement particulier au-delà de la limite susvisée. De l'avis de l'Administrateur, il est probable que le coût total pour le FIPOL du règlement des demandes d'indemnisation nées du sinistre de l'AGIP ABRUZZO dépassera 37,5 millions de francs (or).

#### **Demande soumise par Labromare**

4.4 Labromare s'est essentiellement chargé d'entreprendre le nettoyage de la côte ainsi que le stockage et le traitement des déchets recueillis. Ces travaux ont été réalisés conformément aux recommandations formulées par les experts du FIPOL. Labromare a également fourni des petits engins qui ont été utilisés initialement pour la récupération des hydrocarbures et ultérieurement pour le transport du matériel et du personnel nécessaires à destination et en provenance du navire. En outre, Labromare a effectué des travaux à bord de l'AGIP ABRUZZO ayant pour objet de prévenir des fuites d'hydrocarbures depuis la zone endommagée du navire.

4.5 La demande d'indemnisation présentée pour ces opérations s'élevait à Lit8 089 604 427 (£3,7 millions). Certaines des opérations à terre couvertes par la demande de Labromare avaient été en fait entreprises par Castalia en tant que sous-traitant. Il a été décidé que ce poste de la demande (Lit1 263 743 062) devrait être examiné dans le contexte de la demande soumise par Castalia (voir paragraphe 4.17 ci-dessous). La demande émanant de Labromare a donc été ramenée à Lit6 825 861 365 (£3,2 millions).

4.6 Au cours des négociations, l'Administrateur a maintenu que certains tarifs appliqués par le demandeur pour le matériel et le personnel employés n'étaient pas raisonnables. En outre, il a estimé que certaines opérations n'avaient pas pour objet principal la prévention de la pollution et ne devraient donc pas faire l'objet d'une indemnisation en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds. Par exemple, des engins de servitude avaient été utilisés pour le transport et la manutention de la mousse destinée à la lutte contre l'incendie. Labromare a également fourni un personnel chargé d'assurer une surveillance contre l'incendie à bord du navire. Labromare a aussi contribué aux opérations de transfert de la cargaison, y compris la manutention et le nettoyage ultérieur des tuyautages et le transport de défenses Yokohama. Cette société a également mis un navire à la disposition de la SNAM à partir de la date du sinistre jusqu'à la fin du mois de septembre.

4.7 A l'issue de longs entretiens, il a été convenu que les opérations liées au nettoyage et aux mesures de sauvegarde devraient faire l'objet d'un règlement s'élevant à un total de Lit4,799 milliards (£2,2 millions), intérêts compris, et que le propriétaire du navire devrait verser une indemnisation pour les opérations ne tombant pas dans le champ d'application de la Convention sur la responsabilité civile qui s'élèverait à Lit351 millions (£160 000), intérêts compris.

4.8 L'Administrateur a clairement fait savoir qu'il acceptait ce règlement, sous réserve de l'approbation du Comité exécutif.

#### **Demande soumise par Neri**

4.9 Neri a fourni des remorqueurs et d'autres engins qui ont assuré divers services à l'AGIP ABRUZZO, notamment la lutte contre l'incendie, la prévention de la pollution, le pompage de l'eau de la chambre des machines et l'évacuation des déchets solides et liquides.

4.10 La demande émanant de Neri s'élevait au total à Lit13 446 833 500 (£6,2 millions). Ce montant était réparti comme suit: Lit5 160 171 500 (£2,4 millions) pour les opérations de prévention de la pollution; Lit3 286 662 000 (£1,5 million) pour les services rendus à la SNAM et Lit5 milliards

(£2,3 millions) pour les opérations d'assistance et la rémunération pour assistance. Les services rendus à la SNAM comprenaient la fourniture de remorqueurs de réserve, du matériel utilisé pour pomper l'eau de la chambre des machines et de barges pour le transport du personnel et du matériel à destination du navire. Certains de ces services comportaient des éléments qui étaient liés aux activités de prévention de la pollution.

4.11 Cette demande a soulevé la question du rapport existant entre les "mesures de sauvegarde" et les opérations d'assistance, y compris d'autres activités qui ne sont pas liées à la prévention de la pollution. Ce rapport avait été examiné au sein du FIPOL eu égard à plusieurs événements antérieurs. Le Comité exécutif a adopté la position selon laquelle seules les opérations qui avaient pour objet principal de prévenir ou de minimiser la pollution relèveraient des définitions du "dommage par pollution" et des "mesures de sauvegarde" énoncées dans la Convention sur la responsabilité civile; si les opérations visaient essentiellement un autre but, par exemple celui de sauver le navire et la cargaison, elles ne relèveraient pas de ces définitions mêmes si elles avaient pour résultat la prévention de la pollution. Lors de ses entretiens avec les demandeurs, l'Administrateur a fondé son approche sur la position susmentionnée du Comité exécutif.

4.12 L'objectif de certaines opérations était double et il n'a pas été possible de déterminer avec certitude quel était leur but principal. Les experts du FIPOL ont été priés de répartir, en se fondant sur leur expérience, certains postes entre la prévention de la pollution et d'autres activités. En ce faisant, ils ont pris en considération les facteurs ci-après. Le navire mouillait au large avec ses machines à l'arrêt. Il ne pouvait pas entrer dans le port de Livourne à cause de l'envahissement de la chambre des machines résultant en un tirant d'eau excessif. La structure du navire était gravement affaiblie et plusieurs fissures s'étaient produites dans le bordé. Il a fallu lester le coqueron avant de manière à relever la zone endommagée, afin de réduire l'écoulement du combustible de soute qui s'échappait du navire. En raison de ces facteurs, l'Administrateur est d'avis que les opérations entreprises par Neri présentaient un élément important de prévention de la pollution et qu'une certaine portion du coût de ces opérations devrait être considérée comme relevant de la définition des "mesures de sauvegarde".

4.13 Sur la base du conseil donné par les experts du FIPOL, l'Administrateur a procédé à une évaluation de ce qui devrait représenter des coûts raisonnables des opérations relevant des définitions du "dommage par pollution" et des "mesures de sauvegarde", selon l'interprétation du Comité exécutif. En particulier, il a maintenu que les tarifs appliqués aux pontons et aux remorqueurs n'étaient pas raisonnables.

4.14 A l'issue de longs entretiens, il a été convenu de fixer à un montant de Lit2,5 milliards (£1,2 million), intérêts compris, le règlement de la demande concernant les activités qui étaient considérées comme relevant des définitions du "dommage par pollution" et des "mesures de sauvegarde". L'Administrateur a clairement fait savoir qu'il acceptait ce montant, sous réserve de l'approbation du Comité exécutif.

4.15 Des entretiens ont également eu lieu entre Neri, la SNAM et l'assureur sur corps et sur facultés à propos des coûts des opérations d'assistance et d'autres activités qui n'étaient pas liées à la prévention de la pollution ainsi que du calcul de la rémunération pour assistance. Ces trois parties sont convenues que les coûts des services non liés à la lutte contre la pollution (qui relèveraient de l'avarie commune) devraient être fixés à Lit2,5 milliards (£1,2 million), intérêts compris, et que la rémunération pour assistance devrait être fixée à Lit3,1 milliards (£1,4 million).

#### Demande soumise par Castalia

4.16 Castalia a entrepris principalement des opérations de lutte contre la pollution en mer. Castalia a fourni des navires ravitailleurs, des barrages et des écumeurs comme l'avait requis le capitaine du port de Livourne.

4.17 La demande soumise par Castalia s'élève au total à Lit11 352 883 984 (£5,3 millions), y compris le poste afférent aux opérations mentionnées au paragraphe 4.5 ci-dessus.

4.18 Les documents qui avaient été soumis à l'appui de cette demande avant la réunion tenue à Milan en novembre 1991 n'étaient pas suffisants pour permettre aux experts du FIPOL d'achever leur examen. D'autres documents ont été présentés au cours de la réunion. Etant donné qu'il fallait du temps aux experts du FIPOL pour examiner les nouveaux documents, il n'a pas été possible de mener à bien les entretiens lors de cette réunion. Une nouvelle réunion aura lieu en janvier 1992.

4.19 S'agissant de la demande soumise par Castalia, on a examiné le point de savoir si certaines opérations et si les taux appliqués pour certains engins et pour le matériel et le personnel étaient raisonnables, lors de la réunion ayant eu lieu à Milan. En particulier, l'Administrateur s'est demandé si le nombre des navires déployés pendant la dernière partie des opérations était justifié, étant donné que le risque de pollution grave avait diminué.

4.20 A la réunion tenue en novembre 1991, Castalia a déclaré qu'un retard dans le règlement de la demande entraînerait des difficultés graves d'ordre financier pour la société et a demandé le versement anticipé d'un important montant. C'est pour cette raison que le propriétaire de l'AGIP ABRUZZO a accepté, après consultation avec l'Administrateur, d'effectuer un paiement anticipé de Lit2,5 milliards (£1.2 million) à Castalia.

4.21 Des progrès considérables ayant été réalisés dans les négociations lors de la réunion tenue en novembre 1991, l'Administrateur espère qu'un règlement de cette demande sera arrêté lors de celle qui aura lieu en janvier 1992. En raison des difficultés financières qu'un retard dans le règlement causerait pour Castalia, le Comité exécutif est prié d'indiquer s'il serait disposé à autoriser l'Administrateur à procéder au règlement définitif de cette demande conformément aux dispositions de la règle 8.4.2 du règlement intérieur (voir paragraphe 4.3 ci-dessus).

#### Autres demandes

4.22 La SNAM a présenté une demande d'indemnisation pour les services rendus lors de ce sinistre, laquelle s'élève à Lit3 757 727 086 (£1,7 million). Ces services ont été assurés en partie par la SNAM et en partie par un certain nombre de sous-traitants. Le FIPOL n'a pas encore reçu suffisamment de documents à l'appui de cette demande.

4.23 Le Gouvernement italien a informé l'Administrateur qu'il soumettrait une demande pour les opérations entreprises par les divers organismes gouvernementaux ayant intervenu lors du sinistre. On pense que le montant de cette demande sera de l'ordre de Lit2 milliards (£930 000). L'Administrateur n'a pas encore pu établir si le Gouvernement italien soumettrait une demande pour les dommages causés au milieu marin à la suite du sinistre de l'AGIP ABRUZZO.

4.24 Labromare présentera une demande supplémentaire correspondant au coût de l'élimination des déchets d'hydrocarbures recueillis. Ce coût est estimé à environ Lit257 500 000 (£120 000).

4.25 La municipalité de Livourne a récemment soumis une demande d'indemnisation pour les opérations de nettoyage qui s'élève à Lit230 359 720 (£107 000). Bien que le Secrétariat du FIPOL n'ait pas encore pu achever l'examen de cette demande, l'Administrateur estime que le montant demandé est dans l'ensemble raisonnable. En conséquence, le Comité exécutif voudra peut-être envisager d'autoriser l'Administrateur à procéder au règlement de cette demande, conformément aux dispositions de la règle 8.4.2 du règlement intérieur (voir paragraphe 4.3 ci-dessus).

4.26 Des demandes seront probablement soumises par des particuliers et de petites entreprises.

#### 5 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre

Le Comité exécutif est invité à:

- a) prendre note des renseignements donnés dans le présent document;

- b) examiner la proposition de l'Administrateur visant à approuver:
- i) la demande soumise par Labromare qui s'élève à Lit4,799 milliards (paragraphe 4.7 ci-dessus);
  - ii) la demande soumise par Neri qui s'élève à Lit2,500 milliards (paragraphe 4.14 ci-dessus);
- c) examiner le point de savoir s'il autorise l'Administrateur à procéder au règlement définitif:
- i) de la demande soumise par Castalia (paragraphe 4.17 et 4.21 ci-dessus);
  - ii) de la demande soumise par la municipalité de Livourne (paragraphe 4.25 ci-dessus); et
- d) donner à l'Administrateur les instructions qu'il jugera appropriées à propos des autres demandes.
-