



International Oil Pollution  
Compensation Funds

Fonds internationaux  
d'indemnisation pour les  
dommages dus à la pollution  
par les hydrocarbures

Fondos internacionales  
de indemnización de daños  
debidos a contaminación por  
hidrocarburos

## SESSION SPÉCIALE DE COMMÉMORATION DU FONDS DE 1971

17 AVRIL 2015

### ALLOCUTION PRÉLIMINAIRE DE M. JOSÉ MAURA

Bonjour et bienvenue à cette session spéciale de commémoration du Fonds international d'indemnisation de 1971 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

En premier lieu, je tiens à remercier le Secrétaire général d'avoir convoqué la réunion de ce matin, et les anciens États Membres du Fonds 1971 d'avoir pris leur dernière décision relative à l'Organisation en approuvant les comptes définitifs du Fonds. C'est une décision importante qui nous permet de clore définitivement le Fonds de 1971.

Auparavant, et étant donné qu'il s'agit de la dernière fois qu'une réunion de tous les anciens États contractants à la Convention de 1971 portant création du Fonds est convoquée, je pense que le moment est venu de revenir sur l'histoire du Fonds et sur les réalisations de cette Organisation au fil des ans; j'ai donc invité quelques proches amis et collègues de l'Organisation à partager leur expérience avec nous aujourd'hui.

À ma gauche, je souhaite la bienvenue à Mme Rosalie Balkin, ancienne Sous-secrétaire générale et Directrice de la Division des affaires juridiques et des relations extérieures de l'OMI. Mme Balkin a collaboré étroitement avec mes prédécesseurs et moi-même et nous a fourni une assistance juridique inestimable pendant de nombreuses années, jusqu'à son départ à la retraite en 2013. Elle est venue d'Australie spécialement pour être parmi nous aujourd'hui et nous parlera du régime international du point de vue de l'OMI.

A côté de Mme Balkin, je suis très heureux d'accueillir M. Reinhard Ganten, le premier Administrateur du Fonds de 1971 et l'homme responsable de la mise en place de l'Organisation et des pratiques internes du Fonds, dont beaucoup sont encore en vigueur aujourd'hui. M. Ganten nous dira comment il a établi l'Organisation et nous parlera des origines du régime lui-même.

À la gauche de M. Ganten se trouve quelqu'un que vous serez nombreux à reconnaître et que certains connaissent très bien et que j'ai le plaisir d'accueillir à nouveau sur ce podium. M. Måns Jacobsson, Administrateur des FIPOL pendant 22 ans, nous parlera d'un domaine dans lequel il a joué un rôle de premier plan, à savoir l'élaboration de la politique des FIPOL.

Mme Karen Purnell, qui est assise à côté de Mans, est la Directrice générale de l'ITOPF et une amie proche des FIPOL. Après avoir participé personnellement ou supervisé un grand nombre de sinistres dont les FIPOL ont eu à connaître au fil des ans, Mme Purnell nous parlera du travail avec les FIPOL dans les premiers temps, du point de vue des experts.

M. Alfred Popp, actuellement Directeur de la Caisse canadienne d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires et délégué auprès des FIPOL depuis de nombreuses années, nous fera connaître le point de vue du délégué sur les FIPOL.

Enfin M. David Bruce, le dernier Président du Conseil d'administration du Fonds de 1971, prononcera le discours de clôture de cette session.

Je tiens à remercier tous nos intervenants de prendre du temps sur leurs programmes chargés pour venir ici aujourd'hui et partager avec nous leurs expériences du Fonds de 1971. Le temps dont nous disposons est limité à une heure seulement, la session devant se terminer à 13 heures.

Vous avez devant vous une invitation à un déjeuner-réception qui se tiendra immédiatement après la session dans le salon des délégués et j'espère que vous serez tous en mesure de vous joindre à nous à cette occasion.

En outre, vous trouverez une petite brochure commémorative que le Secrétariat a publiée spécialement à l'occasion de cette session. Des exemplaires supplémentaires de cette brochure sont disponibles dans le hall d'accueil et pourront être téléchargés à partir du site Web cet après-midi.

Sans plus tarder, et conscient du temps limité dont nous disposons, j'ai le grand plaisir de donner la parole à Mme Balkin.

Bonjour,

C'est un plaisir immense (et quelque peu inattendu) pour moi d'être ici à cette session commémorative spéciale et je remercie l'Administrateur, José Maura, de son aimable invitation à m'adresser à cette auguste assemblée. Je suis particulièrement heureuse d'avoir été conviée à parler du régime international de responsabilité et d'indemnisation du point de vue de l'OMI, car cela me donne l'occasion de dire quelques mots sur deux grandes organisations internationales qui me tiennent particulièrement à cœur.

Bien des choses ont été dites, par le Secrétaire général et par la délégation japonaise, ce matin et à tant de séminaires et rencontres organisés au fil des ans ici et ailleurs, sur le rôle extraordinaire joué par les traités et leurs protocoles, qui constituent collectivement le régime international de responsabilité et d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, dans le règlement des demandes d'indemnisation au titre des dommages causés à l'environnement et dans la facilitation des opérations de nettoyage.

Du point de vue de l'OMI, c'est probablement une évidence de dire que la question de la responsabilité et de l'indemnisation est inséparable de celle de la sécurité des navires et de la protection de l'environnement. Ce sont les deux faces d'une même médaille, chacune étant une composante nécessaire d'un ensemble.

Cela vient du fait regrettable mais inévitable que, bien que l'OMI s'efforce depuis des années, au moyen d'innombrables conventions, codes, directives et autres, de mettre en place, généralement avec succès, un régime international visant à accroître la sécurité des navires et la protection de l'environnement des mers et océans de la planète, il reste que, pour toutes sortes de raisons, des accidents se produisent encore et qu'un régime établi et fonctionnel de responsabilité et d'indemnisation est alors nécessaire, non seulement pour indemniser les victimes de la pollution, mais aussi pour remettre en état le milieu marin, dans la mesure où cela peut se faire avec de l'argent.

L'OMI a pris conscience de la nécessité d'un régime international de responsabilité et d'indemnisation, du moins en ce qui concerne la pollution par les hydrocarbures, dix ans à peine après le début de ses activités, avec l'échouage spectaculaire en 1967, du *Torrey Canyon* au large du récif de Seven Stones et le déversement de sa cargaison de 117 000 tonnes de pétrole brut, qui menaçait de causer d'énormes dommages à l'environnement des côtes anglaises.

Compte tenu du lien entre sécurité des navires, environnement marin et indemnisation, ce n'est pas un hasard si les circonstances entourant l'échouage du *Torrey Canyon* ont conduit non seulement à l'adoption par l'OMI du régime régi par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds, mais aussi à l'élaboration au même moment de la Convention sur l'intervention, qui autorisait les États côtiers, alors que la Convention sur le droit de la mer n'existait pas encore, à intervenir pour immobiliser et enlever un navire en détresse menaçant de causer une grave pollution de leurs eaux et de leurs côtes.

Au premier rang des questions soulevées par la catastrophe du *Torrey Canyon* se trouvaient les difficultés quasi insurmontables rencontrées par les États, en l'absence d'un régime international viable, pour obtenir une indemnisation au titre des dommages causés par les déversements d'hydrocarbures se produisant hors de leur juridiction nationale.

À cette époque, la plupart des systèmes juridiques nationaux imposaient aux victimes de franchir une série d'obstacles juridiques devant les tribunaux nationaux afin d'obtenir une indemnisation au titre de dommages accidentels. Outre le fait qu'elle devait prouver que le sinistre en question était effectivement à l'origine du préjudice ou du dommage allégué, c'est-à-dire le lien de causalité, la victime devait également nommer la personne responsable de l'accident et prouver que le préjudice ou le dommage était dû à une faute ou à une négligence de cette personne.

Ces conditions sont déjà difficiles à remplir dans le cas des sinistres se produisant à terre à l'intérieur de frontières nationales. Ajoutez-y les obstacles inhérents à l'obtention de preuves dans le cas où le sinistre se produit en haute mer, où les personnes responsables des dommages ne sont pas nécessairement facilement identifiables, sans même parler des tentatives de les forcer à comparaître devant un tribunal national, et vous aurez une idée des difficultés que les demandeurs devaient affronter.

Faisant écho à un appel du Gouvernement britannique, le Conseil de ce qui était alors l'OMCI a créé un organe ad hoc qui est devenu par la suite le Comité juridique de l'OMI. S'appuyant sur une étude préparée par Lord Devlin, membre éminent du Conseil privé de la Reine, en sa qualité de Président d'un sous-comité du CMI chargé d'examiner les problèmes découlant du sinistre du *Torrey Canyon*, cet organe ad hoc a rédigé ce qui allait devenir la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, qui fut suivie de près par la Convention de 1971 portant création du Fonds.

L'adoption de ces Conventions a radicalement modifié le paysage juridique, de sorte qu'aujourd'hui, en cas de déversement d'hydrocarbures provenant d'un navire-citerne, que ce soit dans un port, au large ou en haute mer, la plupart des personnes qui en pâtissent peuvent espérer obtenir dans un délai raisonnable une indemnisation intégrale et équitable au titre du préjudice qu'elles ont subi, sans les frais, les difficultés et les incertitudes liés à la présentation de leurs demandes d'indemnisation devant les tribunaux nationaux.

La Convention de 1992 sur la responsabilité civile compte actuellement 133 États parties qui représentent plus de 96 % du tonnage mondial, la Convention de 1992 portant création du Fonds la suivant de près avec 114 États Membres représentant plus de 94 % du tonnage mondial. Ces chiffres sont très satisfaisants, tant du point de vue de l'OMI que des FIPOL, même si l'objectif demeure de convaincre de l'intérêt d'une telle participation les États qui ne font pas encore partie du régime, en particulier les États dont le littoral ou les industries côtières ou de la pêche sont vulnérables.

L'adoption de la Convention sur la responsabilité civile puis de la Convention portant création du Fonds est directement à l'origine de la création du premier Fonds et au début de la relation symbiotique entre les FIPOL et l'OMI qui, je suis heureuse de le dire, perdure jusqu'à ce jour.

S'il est incontestable que le régime établi par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds, dans son format original de 1969/1971, ainsi qu'après sa métamorphose de 1992, demeure l'une des grandes réalisations du Comité juridique, son succès a inspiré les membres de l'OMI, par l'intermédiaire du Comité juridique, qui ont cherché à le reproduire dans d'autres domaines maritimes.

Les caractéristiques à l'origine de la réussite du régime de responsabilité et d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ont été reprises, dans une mesure plus ou moins grande, dans la Convention sur les substances nocives et potentiellement dangereuses, la Convention sur les hydrocarbures de soute, la Convention de Nairobi sur l'enlèvement des épaves ainsi que dans le Protocole de 2002 à la Convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages. Ces traités sont tous entrés en vigueur, à l'exception de la Convention SNPD.

Ce faisant, les principes de canalisation de la responsabilité, de limitation de la responsabilité, de responsabilité objective ou sans faute et d'assurance obligatoire sont devenus des mots d'ordre, non seulement pour l'OMI et les FIPOL, mais également pour tous les acteurs du monde maritime spécialisés dans le domaine de la responsabilité et de l'indemnisation.

Cela ne signifie pas que les autres régimes de responsabilité et d'indemnisation qui ont été mis en place par l'OMI ne sont que des copies conformes de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds. Chaque régime a été soigneusement adapté pour répondre aux préjudices spécifiquement visés. S'agissant de la Convention sur les hydrocarbures de soute, par exemple, qui établit un régime de responsabilité et d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution causée spécifiquement par le déversement d'hydrocarbures de soute provenant des navires autres que les navires-citernes, il a été décidé qu'un régime de responsabilité et d'indemnisation à un seul niveau suffisait, du moins pour le moment. Il a donc été calqué uniquement sur la Convention sur la responsabilité civile.

Parmi les innovations, on remarque que, même si la responsabilité est toujours canalisée vers le 'propriétaire du navire', la définition de cette expression est plus large que celle figurant dans la CLC, de sorte que la responsabilité peut être canalisée non seulement vers une partie responsable mais également vers un groupe particulier d'individus, notamment les affréteurs coque nue, les gestionnaires et les exploitants de navires.

Cet élargissement tient compte de la complexité des relations contractuelles dans le transport maritime moderne, le propriétaire de navire n'étant souvent pas directement impliqué dans l'exploitation du navire et donc pas forcément la personne la plus appropriée à être tenue pour responsable.

L'état actuel de la Convention sur les hydrocarbures de soute, qui est entrée en vigueur en 2008 et qui compte aujourd'hui 78 États parties représentant plus de 91 % du tonnage mondial, est remarquable et dément le manque d'intérêt initial manifesté par les États Membres de l'OMI pour mettre en place un régime de responsabilité et d'indemnisation de cette nature. En effet, c'est dans une large mesure grâce à la persistance de la délégation pilote (celle de l'Australie) que les négociations se sont poursuivies au sein du Comité juridique. Mais le temps passant et l'intérêt potentiel d'un tel traité se faisant plus perceptible, ce régime d'indemnisation constitue désormais un précieux maillon supplémentaire dans la chaîne des régimes de responsabilité et d'indemnisation élaborés sous l'égide de l'OMI.

L'élaboration et l'adoption de la Convention de Nairobi sur l'enlèvement des épaves qui, comme nous l'avons entendu ce matin, est entrée en vigueur il y a quelques jours, le 14 avril, attestent également de l'importance des avantages d'un régime de responsabilité et d'indemnisation efficace.

Lorsque la question de l'enlèvement des épaves a été initialement examinée par le Comité juridique, la priorité des États était de mettre en place un régime juridique international qui leur permettrait d'enlever les épaves situées au-delà de leurs eaux territoriales et présentant un danger pour la navigation internationale ou pour leur environnement marin et côtier. Mais la situation a rapidement évolué et la question de savoir qui paierait pour ces enlèvements et sur quel fondement a été placée au centre des débats.

De nouveau, on a repris les caractéristiques fondamentales du régime établi par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds pour résoudre ce problème. Les coûts de la localisation, du marquage et de l'enlèvement des épaves dangereuses ont été imputés à la responsabilité des propriétaires de navires, avec obligation concomitante pour eux de souscrire une assurance ou une autre garantie financière, et les États ont acquis le droit d'engager des actions directes contre les assureurs.

Dans la même veine, le régime de responsabilité et d'indemnisation de 1974 relatif au transport par mer des passagers et de leurs bagages a été sensiblement révisé par le Protocole d'Athènes, adopté par l'OMI en 2002. Parmi d'autres modifications, le principe de l'assurance obligatoire, en l'occurrence pour les transporteurs, a été introduit et, s'agissant des sinistres liés au transport maritime, le régime de responsabilité pour faute a été remplacé par un autre basé sur la responsabilité objective.

Reste la Convention SNPD, qui connaît des difficultés. De tous les régimes de responsabilité et d'indemnisation élaborés ultérieurement par l'OMI, elle se rapproche le plus du régime établi par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds mais, avec le recul, elle était peut-être trop ambitieuse dans son objectif de combiner les deux niveaux d'indemnisation au sein d'un même traité.

Si rares sont les personnes qui doutent des avantages d'un système universel assurant une indemnisation en cas de préjudice ou de dommage causé par les innombrables substances nocives et potentiellement dangereuses régulièrement transportées par mer, et en dépit de toutes les modifications introduites par le Protocole SNPD de 2010, la Convention SNPD est encore perçue comme un instrument complexe et n'est toujours pas entrée en vigueur.

Il est significatif que l'OMI et les FIPOL unissent leurs efforts sans relâche dans le seul but de faciliter la mise en œuvre de la Convention. Et ce n'est pas un hasard s'il est prévu que le Fonds SNPD, une fois la Convention entrée en vigueur, sera administré par le Secrétariat des FIPOL.

Cela me ramène à ce que je disais précédemment au sujet de la relation symbiotique entre les FIPOL et l'OMI. L'étroite collaboration qui existe entre les deux Organisations, au niveau des secrétariats, des organes directeurs et des comités, présente indubitablement des avantages pour les États Membres de chacune d'entre elles.

Comme l'a évoqué la délégation japonaise ce matin, chaque fois que des problèmes surgissent et que des scénarios nouveaux prêtant parfois à controverse voient le jour dans le cadre de la mise en œuvre du régime établi par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds, ils sont traités rapidement et de façon responsable par l'une ou l'autre de nos Organisations, ou par une action concertée de celles-ci.

L'adoption du Protocole de 2003 portant création du Fonds complémentaire, lors d'une conférence diplomatique convoquée par l'OMI en 2003 à la demande du Secrétariat des FIPOL, en est un exemple.

Le Protocole en question a été élaboré en premier lieu par un groupe de travail créé par l'Assemblée du Fonds de 1992 à la suite du sinistre de l'*Erika* et d'une proposition européenne de mettre en place un fonds régional destiné à fournir une indemnisation allant au-delà de celle découlant de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds. Il a ensuite été examiné par l'Assemblée du Fonds puis par le Comité juridique.

Non seulement le Protocole augmentait substantiellement le montant de l'indemnisation disponible mais, de façon tout aussi importante pour l'OMI et les FIPOL, son adoption rendait inutile la création d'un fonds régional et dissipait les inquiétudes relatives au déplacement inévitable des navires-citernes les moins fiables et ne répondant pas aux normes vers des eaux non-européennes, augmentant ainsi le risque de sinistres dans ces eaux.

Pour conclure, les avantages du régime international de responsabilité et d'indemnisation du point de vue de l'OMI ne sauraient être surestimés. Si l'objectif principal de l'OMI reste de préserver et d'améliorer la sécurité des navires et les normes de protection de l'environnement, l'indemnisation des individus et des États victimes d'un préjudice est une composante essentielle d'un environnement marin meilleur et de relations internationales plus harmonieuses.

Le temps nous manque et je vais simplement conclure en disant 'En avant toute pour le régime dans toutes ses applications!'

Monsieur le Secrétaire général, éminents participants à cette cérémonie spéciale,

En cette occasion exceptionnelle, je suis tenté d'évoquer les bons souvenirs plutôt que de parler de questions de fond. Mais mes souvenirs personnels ne présentant, je suppose, pas un grand intérêt pour vous, je vais vous parler de la mise en place du régime établi par la Convention de 1971 portant création du Fonds.

Permettez-moi de commencer par une citation:

*'Amis, collègues, compatriotes de la communauté mondiale,  
prêtez-moi l'oreille.  
Je viens pour ensevelir le Fonds de 1971, non pour le louer.'*

Nous connaissons tous ces mots du célèbre discours de Marc Antoine dans la pièce de Shakespeare 'Jules César', que j'ai légèrement adapté. Et nous savons que, contrairement à ce qu'il annonçait, le discours de Marc Antoine était en fait une glorification de César.

Je suis fier de commencer mon discours sur les origines du Fonds de 1971 par cette citation car ce que nous avons initié en 1978, ou plutôt en 1969 et 1971 lorsque les Conventions ont été adoptées, s'est transformé en formidable réussite.

La mise en place de l'Organisation a commencé le lundi 4 décembre 1978, après mon élection au poste d'Administrateur du Fonds en novembre 1978. En pénétrant dans la salle que l'OMI avait provisoirement mise à notre disposition dans ses locaux de Piccadilly, je vis à ma grande joie qu'une secrétaire m'attendait, prête à se mettre au travail. Vivien Morrison avait été détachée par l'OMI et sa nomination a été ce qui pouvait arriver de meilleur au Fonds. Nous avons commencé par des tâches très simples, comme l'achat de fournitures de bureau, la mise en place d'un système de classement, en particulier l'établissement d'une liste des personnes à contacter, la définition des travaux prioritaires et l'envoi de factures aux contribuables afin de nous doter des ressources nécessaires pour lancer les opérations.

Vivien, je vous adresse mes sincères remerciements pour votre aide, votre créativité et votre indulgence envers mon manque d'expérience du monde du travail en Angleterre.

À ce stade, je tiens également à exprimer mes sincères remerciements à l'OMI et à l'ensemble de son personnel d'alors. Ils ont tout mis en œuvre pour que le Fonds devienne une réalité, à commencer par le Secrétaire général, M. Srivastava, les chefs de toutes les divisions et les autres membres du personnel. Sans cette aide et, dans de nombreux cas, l'amitié personnelle qui l'accompagnait, il n'aurait pas été possible de mettre en place l'administration du Fonds si rapidement et si efficacement. Du début à la fin de mon mandat d'Administrateur, une personne a été au cœur de cette aide; il s'agit de M. Tom Mensah, ancien Sous-Secrétaire général et Chef de la Division des affaires juridiques et des relations extérieures de l'OMI, qui ne peut malheureusement pas être ici aujourd'hui.

Monsieur le Secrétaire général, je remercie sincèrement l'OMI, qui était alors l'OMCI, pour l'aide qu'elle a fournie au Fonds.

Les FIPOL n'appartiennent pas à la famille de l'ONU et ne sont par conséquent pas liés par les règlements de l'ONU. Dès sa création, le Fonds a dû élaborer son propre règlement intérieur, règlement du personnel et



règlement financier, ainsi que d'autres procédures. En outre, un accord de siège a dû être négocié avec le gouvernement du pays hôte. Par bonheur, Tom Busha m'a présenté à David Sagar, un avocat australien qui avait travaillé pour le Secrétariat du Commonwealth à Londres et qui était rompu non seulement aux règles et règlements de cette nature mais également à la rédaction de ce genre de textes. À mon grand soulagement, j'ai pu m'appuyer sur son expertise dans ce domaine, qui nous a été d'une grande aide. Je vous remercie, David, pour le soutien et l'assistance professionnelle que vous nous avez apportés en tant que conseiller de confiance dans les difficiles premiers mois de mon mandat.

Pendant ces premiers mois, nos travaux se sont toutefois essentiellement concentrés sur la mise en place de règlements et de procédures relatifs à l'unique objet du Fonds, le règlement des demandes d'indemnisation. Comment l'administration du Fonds devait-elle s'organiser? Contrairement à la préoccupation exprimée par un délégué des Pays-Bas au cours des discussions sur le projet de Convention de 1971, relative à un bâtiment administratif de 12 étages pour le Fonds, nous avons opté pour une très petite structure. Outre l'Administrateur, nous n'avions que deux fonctionnaires de la catégorie des administrateurs, un avocat et le regretté Samson Nte, notre agent chargé des finances et du personnel, ainsi que le personnel d'assistance administrative nécessaire. Pour obtenir des avis professionnels, nous nous appuyions sur des experts locaux, notamment des avocats, que nous employions occasionnellement sur le lieu du sinistre. Nous avons coopéré dans une large mesure avec les experts de l'International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF). Le siège de l'ITOPF étant à Londres, nous étions en mesure de maintenir des contacts très étroits avec elle sur les spécificités de la Convention portant création du Fonds et sur les besoins et les techniques d'une lutte plus efficace et économique contre la pollution par les hydrocarbures. Cette coopération nous a permis de réduire au minimum les effectifs du Fonds.

Le Fonds, de même que le propriétaire de navire, en vertu de la Convention sur la responsabilité civile, doit verser une indemnité pour 'les dommages par pollution'. Selon la CLC, 'dommage par pollution' signifie 'le préjudice ou le dommage causé [...] par une contamination'. En d'autres termes, il n'existait pratiquement aucune définition juridique pour faciliter les procédures de règlement des demandes d'indemnisation. L'un de mes principaux défis en tant qu'Administrateur du Fonds était de parvenir à des définitions acceptables pour toutes les parties prenantes, à savoir, d'une part, les demandeurs et, d'autre part, l'industrie pétrolière, qui devait régler la facture. Mais les gouvernements des États Membres étaient également très intéressés par cette question ('L'Administrateur valide-t-il des demandes d'indemnisation que notre système juridique ne validerait pas?'), de même que les États envisageant d'adhérer à la Convention ('Quels sont les types de demandes d'indemnisation couverts par la Convention portant création du Fonds?'). Bien entendu, certains cas sont faciles à trancher: le nettoyage des plages, les dommages causés dans les zones de pêche, le manque à gagner des propriétaires d'hôtels dépendant du tourisme balnéaire. Mais où fixer les limites? Qu'en est-il des pertes de recettes fiscales des communes voisines des plages où la pollution est à l'origine d'une baisse considérable du tourisme et, en conséquence, des recettes fiscales? Qu'en est-il des dommages causés aux véhicules entrés en collision au cours des opérations de nettoyage? Il s'agit de cas réels que nous avons eu à traiter.

Je suis heureux de pouvoir affirmer que, durant mon mandat d'Administrateur, aucune procédure judiciaire n'a été engagée contre le Fonds en raison d'un désaccord sur la question de savoir si une demande d'indemnisation répondait ou non à la définition du 'dommage par pollution'. Il nous est bien sûr arrivé de faire preuve d'un peu de pragmatisme. A l'époque, le dommage par pollution n'était couvert qu'en cas de déversement d'hydrocarbures. Dans l'affaire du *Tarpenbek* en 1979, la garde côtière du Royaume-Uni avait fait preuve d'une grande efficacité pour prévenir les fuites d'hydrocarbures provenant du navire-citerne qui avait

chaviré au large des côtes britanniques. Dans le rapport qu'elle avait rendu public, elle affirmait fièrement que 'pas une seule goutte d'hydrocarbures' ne s'était échappée du navire-citerne. Ma première réponse à la garde côtière a été qu'aucune demande d'indemnisation ne pouvait donc être présentée aux FIPOL. Nous avons dû revenir sur cette déclaration, qui avait quelque peu déplu à la garde côtière britannique, lorsque nous avons découvert, après avoir examiné de près les rapports de nettoyage, qu'une petite quantité d'hydrocarbures s'était échappée.

Le premier sinistre dont le Fonds a eu à connaître était celui de l'*Antonio Gramsci*, qui s'est produit une quinzaine de jours seulement après que le Fonds est devenu tenu de verser des indemnités. Mais, les hydrocarbures déversés par ce navire-citerne étant recouverts par les glaces de la mer Baltique, la pollution n'est apparue que beaucoup plus tard. Nous avons établi notre procédure de règlement des demandes d'indemnisation sur la base de l'affaire du *Miya Maru No. 8*, un sinistre de relativement faible ampleur qui s'était produit dans la mer intérieure du Japon en mars 1979. Au cours de discussions avec le Club P&I couvrant la responsabilité du navire, nous avons défini le système qui a été suivi pendant de nombreuses années, et en partie jusqu'à présent. En 1980, nous avons conclu un Mémoire d'accord avec les Clubs P&I, qui définissait des principes de coopération dont nous avons convenu. En bref, ce Mémoire stipule que les Clubs portent la responsabilité première en matière de gestion des mesures de nettoyage et de traitement des demandes d'indemnisation à l'encontre du propriétaire. Cependant, si en raison du montant des demandes d'indemnisation, le Fonds est susceptible d'intervenir dans la procédure, les Clubs P&I sont tenus de coordonner leurs efforts avec ce dernier. L'une des raisons pour lesquelles ce système a si bien fonctionné est qu'il existait une relation très étroite, voire dans de nombreux cas une amitié, avec de nombreux représentants des Clubs, de l'ITOPF, de l'OCIMF ou de CRISTAL. Personnellement, cette relation agréable me confirmait que le travail était accompli et représentait un enrichissement personnel.

L'efficacité de notre procédure de règlement des demandes d'indemnisation a permis au Fonds de régler les demandes dans des délais très courts. Le versement des indemnités au titre du sinistre du *Tanio*, qui s'est produit en mars 1980, sinistre le plus important que j'ai eu à traiter, s'est fait moins de quatre ans après la survenue du sinistre. Le rapport sur ce règlement que j'ai présenté dans l'une des revues spécialisées avait pour titre: 'Le FIPOL commencent par un record du monde!' Et c'en était un. L'une des raisons du règlement rapide et, dans la quasi-totalité des cas, à l'amiable des demandes d'indemnisation a été notre décision de passer plusieurs jours en France pour avoir des entretiens individuels avec les demandeurs, de vérifier sur place les documents qu'ils avaient présentés et de statuer immédiatement sur la recevabilité d'une demande. Merci, Hilary, pour votre aide et votre soutien dans ce domaine. Une autre raison du règlement rapide est que, pour la première fois, nous avons fait appel au traitement électronique des données de façon à classer les demandes selon un ordre systématique et à détecter toute duplication erronée de demandes.

Le Fonds est financé par les compagnies pétrolières qui reçoivent des hydrocarbures dans les États contractants. Heureusement, nous avons rencontré très peu de problèmes pour collecter les fonds nécessaires; certains petits contribuables avaient tendance à présenter leurs rapports et à effectuer leurs paiements en retard, ou à ne pas payer du tout, mais cela n'a pas affecté la stabilité financière du Fonds. Toutefois, en raison de la complexité du système de contribution, il était nécessaire de maintenir une communication permanente avec les contribuables et de leur fournir de nombreuses explications par écrit, par téléphone, voire personnellement – car le courrier électronique n'existait pas encore. Nous avons toujours tenu les contribuables informés des principaux sinistres et des grosses mises en recouvrement prévisibles de contributions, de sorte qu'ils soient en mesure de prendre les dispositions nécessaires dans leurs budgets

internes. Je suis convaincu que cette politique d'information nous a aidés à faire en sorte que le Fonds soit toujours en mesure de faire face à ses obligations financières.

Enfin, je tiens à évoquer un aspect très important de mes fonctions dans les premières années. Lorsque la Convention portant création du Fonds est entrée en vigueur, le 16 octobre 1978, elle ne comptait que 14 États Membres. Il est essentiel qu'une organisation de ce type, reposant sur le principe de la mutualité, compte de nombreux membres. Je compris donc qu'il était de mon devoir de faire le plus possible connaître cette 'entité' dans le monde entier. J'ai écrit de nombreux articles, donné de multiples conférences et visité de nombreux États; j'ai rencontré des délégués d'États Membres pour leur expliquer le régime et des représentant d'États non membres pour les convaincre d'adhérer à la Convention. À la fin de mon mandat de six ans, le nombre de membres avait plus que doublé, passant de 14 à 34 États Membres. Aujourd'hui, le Fonds compte 114 États Membres.

Ainsi, partant de la réflexion que j'ai faite plus tôt sur la citation de Shakespeare, nous pouvons à juste titre nous féliciter de ce qui a été réalisé grâce à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, à la Convention de 1971 portant création du Fonds et aux Conventions adoptées ultérieurement. J'ai tenté d'expliquer comment, en 1978, nous avons posé la première pierre de l'administration du Fonds pour les premières années. Mais cette réussite n'aurait pas été possible sans les trois Administrateurs du Fonds qui m'ont succédé, en particulier mon ami Måns Jacobsson, qui est resté en poste durant 22 ans, et tous nos fonctionnaires, conseillers, consultants et collègues disséminés dans le monde entier. Il convient également de rendre un hommage particulier à nos États Membres. Ils ont toujours agi de façon très constructive, conscients de leur responsabilité dans la réussite de l'Organisation. Le Président de l'Assemblée pendant mon mandat d'Administrateur, le regretté Joergen Bredholt, et les différents présidents du Comité exécutif ont tous joué un rôle important dans cette réussite; je leur en suis très reconnaissant.

Le nouveau Fonds est un enfant du Fonds de 1971 et peut être fier de son père aujourd'hui décédé.

J'ai été invité à traiter de l'élaboration des politiques des FIPOL. Afin d'aborder cette question, je crois qu'il est nécessaire de prendre comme point de départ l'objet des Fonds, à savoir l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution causée par des déversements d'hydrocarbures provenant de navires-citernes. La définition que donnent la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds du dommage par pollution est donc d'une importance primordiale. Cette définition n'est cependant pas très utile en matière de prise de décision car elle stipule simplement que le dommage par pollution est un dommage par contamination. En outre, les autres définitions figurant dans les Conventions manquent également de précision et il n'existe presque aucune disposition sur la gestion des demandes d'indemnisation.

Il a été suggéré que cette absence de dispositions détaillées constituait une faiblesse du régime international d'indemnisation. Cependant, à mon avis, il s'est avéré heureux que les rédacteurs des Conventions n'aient pas donné de définitions précises ou prévu de procédures détaillées, car cela a permis aux FIPOL, par l'intermédiaire de leurs organes directeurs composés des représentants des gouvernements des États parties, d'élaborer le régime à partir de l'expérience acquise.

Jusqu'en 1984, les organes du Fonds de 1971 ont pris des décisions importantes relatives à l'interprétation de la définition du dommage par pollution et aux procédures de gestion des demandes d'indemnisation, en particulier dans le cadre du sinistre de l'*Antonio Gramsci*, qui a touché mon propre pays, la Suède, ainsi que du sinistre du *Tanio* en France et de plusieurs autres sinistres qui se sont produits au Japon. Quand j'ai repris le poste d'Administrateur, le 1er janvier 1985, j'étais pleinement informé des décisions qui avaient déjà été prises sur des questions de principe car j'avais assisté à pratiquement toutes les réunions des organes directeurs et présidé plusieurs groupes de travail intersessions, et je comptais appuyer mon travail sur ces décisions. Mais je me suis vite rendu compte que les choses n'étaient pas aussi simples.

Déjà en mars 1985, soit moins de trois mois après ma prise de fonction, le Fonds de 1971 devait faire face au sinistre du *Patmos* en Italie, qui a été à l'origine d'un certain nombre de questions délicates, par exemple la conversion de francs-or en lires italiennes, la recevabilité des demandes d'indemnisation au titre de dommages causés à l'environnement et le lien entre mesures de sauvetage et mesures de sauvegarde. Quelques années plus tard, une série de sinistres majeurs a donné lieu au dépôt d'un grand nombre de demandes d'indemnisation qui ont soulevé d'importantes questions de principe, le *Rio Orinoco* au Canada, l'*Agip Abruzzo* et le *Haven* en Italie, l'*Aegean Sea* en Espagne et le *Braer* au large des îles Shetland, au Royaume-Uni.

Jusqu'à cette époque, le Comité exécutif traitait des questions importantes de principe au fur et à mesure qu'elles se posaient. Je pense qu'au début, il s'agissait de la bonne approche. Dans le contexte de ces sinistres, l'Assemblée du Fonds de 1971 a décidé cependant qu'il était temps d'adopter une approche plus systématique des politiques du Fonds en ce qui concernait la recevabilité des demandes. En 1993, après les sinistres de l'*Aegean Sea* et du *Braer*, l'Assemblée a donc créé un Groupe de travail intersessions chargé de définir les critères généraux de recevabilité des demandes dans le cadre des Conventions de 1969 et de 1971 et des Protocoles de 1992 récemment adoptés, en particulier en ce qui concerne les préjudices économiques purs et les dommages à l'environnement.

Après avoir procédé à une analyse très approfondie des enjeux, le Groupe de travail a soumis son rapport à l'examen de l'Assemblée à sa session d'octobre 1994. Le Groupe de travail estimait que l'adoption de critères de recevabilité des demandes d'indemnisation renforcerait la cohérence des décisions du Fonds et permettrait aux demandeurs de prévoir avec un certain degré de certitude si une demande particulière était recevable. Il

soulignait en même temps qu'il était essentiel que les critères de recevabilité laissent une certaine marge de manœuvre au Fonds pour qu'il puisse tenir compte des situations inédites et des nouveaux types de demandes. L'Assemblée a approuvé par consensus les conclusions du Groupe de travail, qui ont été reflétées dans une nouvelle édition augmentée du Manuel des demandes d'indemnisation du Fonds de 1971, publiée en juin 1995.

Il convient de mentionner qu'à la première session que l'Assemblée du Fonds de 1992 a tenue après l'entrée en vigueur de la Convention de 1992 portant création du Fonds, elle a décidé que le rapport du Groupe de travail intersessions constituerait la base des politiques du Fonds de 1992 afin d'assurer la cohérence des décisions des deux Organisations.

L'un des aboutissements les plus importants de l'étude du Groupe de travail a été l'élaboration de critères de recevabilité des demandes d'indemnisation au titre des préjudices économiques purs, à savoir les pertes autres que les dommages aux biens ou les préjudices à un droit juridique reconnu. Cette question n'était pas nouvelle dans la mesure où le Fonds de 1971 avait déjà eu à traiter des demandes d'indemnisation au titre de préjudices économiques purs dans l'affaire du *Tanio* au début des années 1980. Il s'agit d'une question difficile car le traitement de ces demandes varie selon les juridictions. Dans les pays où le système juridique repose sur la common law, les demandes d'indemnisation au titre des préjudices économiques purs ne sont en principe pas recevables, alors que dans de nombreux pays appliquant le système juridique continental, les préjudices économiques purs ne sont pas considérés comme un type distinct de dommage et sont donc traités selon les mêmes principes que tous les autres dommages. Le Groupe de travail devait donc trouver une solution acceptable par tous les États Membres du Fonds. Il a conclu que, pour qu'une telle demande d'indemnisation soit recevable, il devrait exister un lien de causalité suffisamment étroit entre la contamination et la perte ou le dommage, et a défini un certain nombre de facteurs à prendre en compte pour déterminer si cette condition était remplie.

L'une des notions essentielles des Conventions concerne les mesures de sauvegarde, à savoir les mesures raisonnables visant à prévenir ou limiter les dommages par pollution. Depuis la création du Fonds de 1971, il était généralement admis que les opérations de nettoyage en mer et à terre relevaient de cette notion, à condition qu'elles revêtent objectivement un caractère raisonnable. Il est clair que, dans l'esprit des rédacteurs des Conventions de 1969 et de 1971, il s'agissait de mesures de sauvegarde ou de limitation des dommages matériels et qu'ils n'envisageaient pas d'inclure des mesures visant à prévenir les préjudices économiques purs. Néanmoins, il a été décidé que, dans la mesure où la définition des mesures de sauvegarde ne faisait aucune distinction entre les différents intérêts à protéger, les mesures visant à prévenir ou limiter les préjudices économiques purs faisaient aussi, en principe, partie de la notion de mesures de sauvegarde.

Une question importante avait été soulevée dans le contexte des sinistres du *Patmos* et du *Rio Orinoco*, celle du lien entre les mesures de sauvetage et les mesures de sauvegarde. Le principe qui a finalement été retenu est que si des opérations qui sont techniquement des opérations de sauvetage ont pour but principal de prévenir ou de limiter la pollution, elles relèvent de la définition des mesures de sauvegarde, alors que si elles ont un autre but, par exemple sauver le navire et sa cargaison, elles n'en relèvent pas; il s'agit de la doctrine dite de l'objectif principal. Si les opérations sont effectuées à la fois pour prévenir la pollution et pour sauver le navire et sa cargaison, mais qu'il est impossible de déterminer avec certitude l'objectif principal, le coût des opérations est réparti entre le volet prévention de la pollution et le volet sauvetage; il s'agit de la doctrine dite du double objectif. Autre décision de politique importante: l'indemnisation au titre de mesures de sauvegarde associées à un sauvetage ne devrait pas être évaluée sur la base des critères appliqués pour déterminer le

montant attribué au titre d'une opération de sauvetage, mais elle devrait être limitée aux dépenses, avec une part raisonnable de profit.

Le Groupe de travail a également traité la question des demandes d'indemnisation au titre des dommages à l'environnement. À l'exception d'une délégation en désaccord, le consensus s'est fait pour maintenir la politique adoptée en 1980 déjà par le Fonds de 1971, politique qui avait été intégrée dans les Protocoles de 1992, à savoir que l'indemnisation devait être limitée aux préjudices économiques effectifs et aux coûts réels de remise en état de l'environnement marin, et que les dommages causés à l'écosystème en tant que tels n'ouvraient droit à aucune indemnisation.

Une autre difficulté portait sur les modalités d'application du critère relatif au caractère raisonnable des mesures de sauvegarde à des opérations effectuées ou commandées par un gouvernement ou une autre autorité publique. Le consensus s'est fait au sein du Groupe de travail sur le fait que le caractère raisonnable des opérations devait être déterminé sur la base de critères techniques objectifs. Cette position a été adoptée à plusieurs reprises par la suite par les organes directeurs, par exemple dans le contexte de la demande déposée par le Gouvernement espagnol au titre des coûts d'enlèvement des hydrocarbures à bord de l'épave du *Prestige*.

Le Fonds de 1971, après 1994, et le Fonds de 1992, à partir de 1996, ont traité des dizaines de milliers de demandes relatives notamment à des préjudices économiques purs. En conséquence, les FIPOL ont développé et perfectionné les critères adoptés par le Groupe de travail intersessions sur la recevabilité des demandes d'indemnisation, par exemple en ce qui concerne les demandes au deuxième degré dans le secteur du tourisme, le coût de remise en état de l'environnement marin et le coût des études environnementales. Il est toutefois intéressant de noter que les critères adoptés en 1994, soit il y a plus de 20 ans, et les principes fondamentaux de ces critères, constituent encore les fondations de la politique des FIPOL.

Une importante décision de politique prise par l'Assemblée du Fonds de 1971 était que le Fonds devait engager une procédure judiciaire contre les tiers qui avaient causé des dommages par pollution ou qui y avaient contribué, dans le but de recouvrer les montants versés par le Fonds à titre d'indemnisation. Le Fonds de 1971 a engagé des actions récursoires dans un certain nombre de cas, qui ont abouti à des règlements à l'amiable et ont permis de recouvrer des montants importants. À cet égard, l'affaire la plus importante qu'ait connue le Fonds de 1971 est le sinistre du *Sea Empress*, qui s'est produit en 1996 à l'entrée de Milford Haven, au Pays de Galles. Le Fonds a recouvré £20 millions auprès des autorités portuaires de Milford Haven.

Afin d'assurer un prompt versement des indemnités, le Fonds de 1971 et les Clubs P&I ont mis en place, en dépit de l'appui très limité fourni par le texte des Conventions, une procédure de versements intérimaires qui, à mon avis, a très bien fonctionné dans la plupart des cas. Ces dernières années, les Clubs P&I ont toutefois exprimé des craintes que la procédure, telle qu'elle était appliquée, les expose à un risque de surpaiement. À ce jour, aucune solution n'a été trouvée pour répondre à cette préoccupation. Je crois savoir que cette question doit être examinée par l'Assemblée du Fonds de 1992 la semaine prochaine.

Dans ce contexte, je tiens à souligner l'importance de l'excellente coopération à long terme entre les Clubs P&I et les FIPOL. Certains événements liés à l'affaire du *Nissos Amorgos* et à la liquidation du Fonds de 1971 ont cependant provoqué des tensions dans cette relation de longue date. Je suis convaincu que les FIPOL et les Clubs sauront renouer cette relation essentielle, afin d'assurer le bon fonctionnement du régime international d'indemnisation.

Lorsque la Convention de 1971 portant création du Fonds est entrée en vigueur, elle comptait 14 États parties. Aujourd'hui, comme nous le savons, le Fonds de 1992 compte 114 États Membres et le Fonds complémentaire 31. À mon avis, l'augmentation continue du nombre des États Membres des FIPOL témoigne du fait que les États considèrent généralement que ce régime, qui est certainement loin d'être parfait, fonctionne raisonnablement bien dans la plupart des cas.

Il est remarquable qu'un si grand nombre d'États de traditions juridiques différentes et de niveaux de développement économique disparates aient pu se mettre d'accord sur les critères de recevabilité des demandes d'indemnisation. Je crois que l'une des raisons de cette entente est que les FIPOL se sont toujours efforcés, et à quelques exceptions près, ont toujours réussi à prendre leurs décisions par consensus. Il est également remarquable que, sur la base de ces critères, les FIPOL aient été en mesure de parvenir à un règlement à l'amiable de l'écrasante majorité des demandes d'indemnisation. Bien que parfois, les tribunaux nationaux n'acceptent pas l'interprétation des Conventions ou l'application des critères faites par les FIPOL, disons-le, ils acceptent généralement la position adoptée par les FIPOL en ce qui concerne la recevabilité des demandes d'indemnisation.

Il est également encourageant de constater que le régime administré par les FIPOL a servi de modèle à d'autres systèmes d'indemnisation similaires. Je pense en particulier à la Convention SNPD et à la Convention sur les hydrocarbures de soute. Lorsque la Convention de Paris de 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire a été révisée en 2004, quelques-uns des principes élaborés par les Fonds en matière de recevabilité des demandes ont permis de trouver des solutions similaires dans le cadre de cette convention.

Pour conclure, je dois admettre que c'est avec une certaine nostalgie que j'assiste à la disparition du Fonds de 1971, qui constituait une innovation, non seulement dans le domaine du droit maritime mais également dans celui de la coopération internationale en général. Cette nostalgie n'est peut-être pas surprenante, car j'ai assisté à la naissance, ou plutôt à la conception de l'Organisation lors de la conférence diplomatique de 1971, et j'ai activement participé à ses travaux, en premier lieu en tant que délégué de la Suède puis en tant qu'Administrateur pendant près de 22 ans. C'est la fin d'une époque. À mon avis, nous ne sommes pas ici aujourd'hui pour marquer la liquidation du Fonds de 1971, mais plutôt pour nous féliciter du succès du Fonds de 1971 et de son successeur, le Fonds de 1992, et par conséquent du régime international établi par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds.

Je suis convaincu que la descendance du Fonds de 1971 continuera à faire évoluer les politiques des FIPOL en fonction des nécessités, et ce non seulement lorsque les vents sont favorables mais également lorsque les eaux deviennent houleuses, dans l'intérêt de la société tout entière et en particulier des innocentes victimes de la pollution par les hydrocarbures provenant de navires-citernes.

Monsieur le Président, membres du Secrétariat, délégués, observateurs, mesdames et messieurs, je vous remercie de me donner l'occasion de parler du travail avec les experts, qui sont des rouages essentiels au bon fonctionnement du mécanisme d'indemnisation, à cette session spéciale de commémoration du Fonds de 1971.

Le sinistre du *Torrey Canyon* a permis d'attirer l'attention sur les pertes financières considérables qui peuvent être subies et sur l'importance d'une indemnisation rapide et équitable des victimes de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

L'industrie et les gouvernements ont vu l'intérêt d'un régime international à responsabilité objective pour l'indemnisation des victimes de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, régime qui tiendrait compte du caractère planétaire du transport maritime et assurerait un partage équitable des responsabilités entre ceux qui veulent se procurer des hydrocarbures et ceux qui les transportent.

Toutefois, la mise en place d'un tel régime a pris plusieurs années et, en fait, bien que la Convention de 1971 portant création du Fonds ait été adoptée en décembre 1971, elle n'est entrée en vigueur qu'en octobre 1978, soit plus de 10 ans après le sinistre du *Torrey Canyon*.

Étant donné qu'il était important de se doter le plus rapidement possible d'un régime mondial permettant de faire face aux conséquences de la pollution par les hydrocarbures, un système volontaire unique d'indemnisation à deux niveaux a été mis en place en attendant. Ce système était constitué de deux accords, TOVALOP et CRISTAL, accords qui sont à la base de la CLC et de la Convention portant création du Fonds, en vigueur dans la plupart des pays du monde aujourd'hui.

L'ITOPF a été créée en décembre 1968, initialement pour administrer TOVALOP, l'accord volontaire des armateurs pétroliers concernant la responsabilité pour la pollution par les hydrocarbures, le précurseur de la CLC. Par conséquent, l'ITOPF tire également son origine du sinistre du *Torrey Canyon*.

Dans le cadre des premières discussions sur la mise en place des deux accords volontaires, l'industrie a demandé à l'ITOPF de développer une fonction technique venant compléter la fonction administrative, en recrutant des scientifiques ayant une formation en biologie marine, pêche et chimie.

Cette expertise serait fournie en toute impartialité et sur une base non lucrative, afin de rendre plus efficace la lutte contre les déversements d'hydrocarbures en mer dans le monde, faisant ainsi de l'ITOPF la seule organisation créée spécifiquement dans le but de fournir des conseils et d'évaluer l'impact des déversements accidentels d'hydrocarbures provenant de navires dans le milieu marin.

L'expertise scientifique que l'ITOPF a engrangée pendant les premiers temps s'est révélée être une aide précieuse lors des discussions sur la mise en place de la CLC et de la Convention portant création du Fonds. C'est l'expertise scientifique de l'ITOPF et ses connaissances pratiques sur le sort et les effets des hydrocarbures dans le milieu marin qui ont permis d'interpréter l'expression 'techniquement raisonnable' et d'élaborer les critères sur la quantification objective du dommage par pollution, qui figurent aujourd'hui dans le Manuel des demandes d'indemnisation.



Cette fonction technique a évolué au fil des ans pour devenir la fonction principale de l'organisation que vous connaissez aujourd'hui et la principale raison pour laquelle les Clubs P&I et les FIPOL s'en remettent encore à l'ITOPF pour leur prodiguer les mêmes conseils objectifs qu'aux premiers jours.

Lorsque la Convention de 1971 portant création du Fonds est entrée en vigueur, en octobre 1978, l'ITOPF existait depuis près de 10 ans et avait déjà participé au traitement de 44 sinistres mettant en jeu des navires-citernes de membres de TOVALOP dans 25 pays différents, notamment ceux du *Metula* dans le détroit de Magellan, du *Jacob Maersk* au large du Portugal, de l'abordage entre le *Venoil* et le *Venpet* au large de l'Afrique du Sud, du *Bételgeuse* en Irlande et de l'*Amoco Cadiz* en France.

Sur cette photo, vous voyez le Directeur technique de l'ITOPF, Mike Garnet, et un tout jeune et nouveau conseiller technique de l'ITOPF et ancien employé des FIPOL, Joe Nichols, procédant à une étude des techniques d'intervention sur le littoral après le sinistre de l'*Amoco Cadiz*.

En fait, Joe a également participé au traitement du tout premier sinistre relevant de la Convention de 1971 portant création du Fonds, qui venait d'être ratifiée. Il s'agissait de l'*Antonio Gramsci*, qui s'est échoué en Lettonie le 27 février 1979 et a perdu quelque 5 000 tonnes de sa cargaison de pétrole brut.

Nous sommes descendus au sous-sol de notre bâtiment et, après avoir dépoussiéré nos dossiers, nous sommes tombés sur quelques faits intéressants.

Le Club P&I a mobilisé l'ITOPF sur le site du sinistre car le navire-citerne était couvert par l'accord TOVALOP. En outre, le Fonds a demandé à l'ITOPF de l'aide relative aux demandes d'indemnisation déposées par la Suède (à l'époque, la Suède était membre du Fonds de 1971). Rétrospectivement, notre rôle était alors sensiblement le même qu'aujourd'hui, à savoir:

Observer l'ampleur de la pollution par les hydrocarbures et faire des recommandations sur les stratégies d'intervention les plus appropriées, prélever des échantillons d'hydrocarbures afin d'établir le lien avec le sinistre, fournir des conseils sur le bien-fondé technique des demandes d'indemnisation et les coûts en découlant, et fournir des conseils sur les effets des hydrocarbures sur les oiseaux et autres animaux sauvages.

Il est également intéressant de noter que plusieurs des questions qui se posent aujourd'hui dans le cadre de nombreux sinistres se posaient déjà alors: plusieurs pays étaient touchés (Lettonie, Suède et Finlande), avec les complexités supplémentaires qui peuvent en découler; l'ampleur de la contamination, en l'occurrence 4 000 îles situées au large de la Suède; et la présentation de demandes d'indemnisation au titre de dommages à l'environnement établies à partir de modèles ou de formules abstraits.

Il est également intéressant de noter une réunion qui s'est tenue à Stockholm en août 1979 avec un certain Måns Jacobsson, membre de ce qui était alors la Chancellerie de Justice. Le monde est petit!

Bien entendu, l'ITOPF n'est pas le seul cabinet d'experts à travailler avec les FIPOL et les Clubs P&I. Les FIPOL et les Clubs P&I peuvent recruter d'autres experts et enquêteurs en fonction des besoins spécifiques des sinistres.

J'ai pris la liberté de me servir de la traduction du Manuel des demandes d'indemnisation qu'un État Membre a effectuée pour illustrer ce que faisaient valoir les partisans des régimes d'indemnisation dans les premiers temps, à savoir que les paiements ne devraient être effectués que pour des actions techniquement raisonnables; c'est la raison pour laquelle le rôle de l'expert est si important.

Bien entendu, ce sont les États Membres qui décident de la recevabilité des demandes et du niveau de preuve requis pour étayer les demandes au titre du dommage par pollution, mais ce sont généralement les experts qui recueillent les informations qui permettront aux Clubs P&I et aux FIPOL de statuer sur les demandes et de procéder aux versements.

Il est essentiel que tous les experts aient connaissance des critères qui serviront à évaluer ce qui est susceptible ou non d'être considéré comme techniquement raisonnable et qu'ils fassent preuve d'une réelle objectivité dans les conseils qu'ils fournissent.

Cette règle s'applique à la fourniture de conseils sur les mesures de sauvegarde: les experts doivent avoir une connaissance pratique détaillée des techniques qui permettront de réduire les dommages et de celles qui pourraient amplifier les dommages ainsi que du moment où il faut mettre fin aux opérations de nettoyage, et ils doivent pouvoir déterminer si les ressources et les coûts associés sont susceptibles d'être raisonnables.

Le réseau de correspondants et d'experts locaux qui a été mis en place au fil du temps par les Clubs P&I et les FIPOL fournit un appui précieux aux experts internationaux comme l'ITOPF. Les correspondants et experts locaux fournissent aux experts internationaux leurs connaissances des pratiques locales, un soutien quotidien et, bien entendu, leurs compétences linguistiques.

Ce soutien local est particulièrement important dans les cas où les experts cherchent à comprendre la nature et l'ampleur des pertes économiques afin de fournir des conseils sur les moyens d'atténuer les difficultés économiques en agissant, par exemple, sur la perception des dommages causés aux ressources.

Il est essentiel de pouvoir travailler en collaboration avec des experts nationaux pour évaluer l'ampleur et la durée des interdictions de pêche; il s'agit d'un exemple concret de stratégie de coopération entre l'État Membre concerné, les FIPOL et les Clubs P&I pour faire face aux conséquences d'un sinistre et permettre un retour à la normale des activités le plus rapidement possible.

L'interprétation et l'évaluation des dommages causés à l'environnement ont été l'objet de la plupart des discussions qui se sont tenues et des évolutions qui se sont produites depuis la rédaction du texte original de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

Ces demandes d'indemnisation pouvant être d'un montant très important et n'étant pas toujours bien documentées, nous pensons qu'il est plus facile de les résoudre si les experts engagés par les Clubs P&I et les FIPOL peuvent collaborer avec des experts locaux et mener des enquêtes conjointes. C'est le conseil que nous avons donné dans les premiers temps et il reste d'actualité.

En conclusion, l'ITOPF offre des services d'experts techniques sur les déversements d'hydrocarbures provenant de navires-citernes depuis près de 40 ans aux FIPOL et depuis près de 50 ans aux Clubs P&I. Je me retourne avec fierté sur ces années et me souviens de notre collaboration avec d'autres experts pour aider les FIPOL, les Clubs P&I et les États Membres, de notre contribution aux discussions techniques et du fait que nous nous sommes efforcés d'appliquer les critères d'indemnisation de façon cohérente et objective à chacun des plus de 700 sinistres auxquels nous avons travaillé dans chacun des plus de 100 pays où nous nous sommes rendus.

Oui, il est vrai que nos conseils et les conseils des autres experts ne plaisent pas toujours à tout le monde, mais tant que tous les experts seront objectifs et appliqueront de façon cohérente les critères de la CLC et de la Convention portant création du Fonds, nous jouerons notre rôle, qui consiste à veiller à ce que les Conventions résistent à l'épreuve du temps.

Lorsque José Maura m'a demandé de prendre la parole à ce séminaire pour donner le point de vue d'un délégué, j'étais quelque peu perplexe et inquiet de ce que je pourrais utilement dire à ce sujet. En fin de compte et eu égard à mes nombreuses années de participation aux réunions des FIPOL, j'ai décidé que je vous dirai pourquoi, à mon avis, le Fonds de 1971 et les Organisations qui lui ont succédé sont un succès retentissant. Mis à part quelques difficultés d'ordre mineur vers la fin, je pense que nous pouvons être fiers de ces Organisations.

J'évoquerai plusieurs facteurs qui expliquent ce succès et je tiens à souligner, en passant, que dans les premiers temps, un grand scepticisme régnait au sujet du fonctionnement effectif d'un tel système. Ce scepticisme était particulièrement prononcé à l'égard de la Convention portant création du Fonds, ce qui explique peut-être pourquoi sa mise en vigueur a nécessité tant de temps.

S'agissant de la Convention de 1971 portant création du Fonds, il a fallu que le sinistre de l'*Amoco Cadiz* se produise pour que le nombre de ratifications et d'adhésions requis pour son entrée en vigueur soit atteint.

Je pense pouvoir affirmer sans crainte d'être contredit que l'Organisation et les politiques et pratiques qui ont été mises en place sous les auspices de la Convention de 1971 portant création du Fonds en vue du règlement et du paiement des demandes établies sont très solides et constituent la base de la réussite du Fonds de 1971, mais aussi des Fonds successeurs, à savoir, le Fonds de 1992 et le Fonds complémentaire.

Cinq ou six facteurs peuvent expliquer la réussite de ces Conventions.

Je dirais que la CLC et la Convention portant création du Fonds étaient, en un sens, ce que je qualifierais de conventions 'squelettes'. J'entends par là qu'elles se limitaient à traiter de sinistres spécifiques et à tenter de résoudre uniquement les problèmes nés de ces sinistres. En dépit de la tentation de mettre en place un régime plus complet, et ma propre délégation était l'une de celles qui souhaitaient le faire, les rédacteurs de ces premières Conventions, et je me réfère ici à la Convention sur la responsabilité civile, s'en sont tenus à certains éléments clés.

Tout d'abord, la question de la juridiction compétente devait être résolue. Le sinistre à l'origine de cette question est le naufrage du *Torrey Canyon*, qui posait toutes sortes de problèmes de droit international: techniquement, le sinistre s'était produit en haute mer et avait causé des dommages dans au moins deux États côtiers. La Convention a permis de résoudre ce problème.

Le problème suivant était d'identifier la partie responsable: compte tenu de la complexité des arrangements dans le cadre desquels les navires étaient et sont toujours détenus, gérés et exploités (propriété nominale, propriété effective, accords d'affrètement, sociétés de gestion et sociétés d'exploitation), qui poursuit-on pour obtenir une indemnisation? La Convention a résolu ce problème en introduisant le simple expédient du propriétaire déclaré.

Puis s'est posée la question de la base de la responsabilité. Devait-elle reposer sur la négligence, avec tous les pièges que cela comporte pour prouver le bien-fondé des allégations contre plusieurs parties? Cette question a été résolue en créant un régime de responsabilité objective, le propriétaire du navire, avec des moyens de défense très limités, étant tenu d'indemniser les victimes.

Ensuite, la très importante question de l'assurance a été résolue. Comme nous le savons, une assurance maritime est fondamentalement un contrat d'indemnisation. Le principe en est que le demandeur, la victime de la partie responsable, paie les demandes d'indemnisation puis se tourne vers l'assureur pour obtenir un dédommagement. Ce principe n'a pas été jugé satisfaisant à l'époque et le concept de l'assurance obligatoire a été introduit, avec un recours direct contre l'assureur. Ce concept est désormais la norme mais il était révolutionnaire à l'époque. Je me souviens d'un représentant des Clubs P&I déclarant que nous oublions que l'assurance maritime était un contrat d'indemnisation et que nous renversons des principes fondamentaux.

Dernier point mais pas le moindre, la question des dommages, un sujet que les orateurs précédents ont déjà abordé. Il était vraisemblablement justifié d'adopter une définition très générale car les cas à couvrir étaient nombreux et variés. Au fil des ans, en particulier lorsque la Convention portant création du Fonds est entrée en vigueur, le Fonds a su innover en matière de dommages, tant et si bien qu'au Canada, nous avons nos doutes dans la mesure où la Convention était très en avance par rapport à ce qui était permis dans notre droit national.

L'approche qui a été adoptée était si judicieuse que, par la suite, la CLC, en particulier, a été copiée dans de nombreux autres instruments internationaux, dont certains ont déjà été mentionnés.

Le cas de la Convention de 1971 portant création du Fonds est beaucoup plus complexe, mais je dirais quand même qu'il s'agit d'une convention 'squelette' dans la mesure où elle traite essentiellement des circonstances dans lesquelles elle fournit une indemnisation complémentaire. Elle prévoit un mécanisme de mobilisation des fonds et est essentiellement un fonds à contributions exigibles sur demande. Le principe n'est pas de disposer de grosses sommes à investir mais de mobiliser des fonds chaque fois que cela est nécessaire. En outre, un secrétariat a été mis en place pour gérer le Fonds.

Aucune de ces Conventions ne contient beaucoup de précisions et les personnes chargées de leur mise en place initiale ont dû innover.

C'est la raison pour laquelle, à mon avis, les Conventions sont un succès. Elles ont permis d'examiner, d'évaluer et de payer les demandes d'indemnisation sur une base relativement simple. Un aspect essentiel de ces premiers travaux a bien évidemment été la coopération établie dès le départ avec les Clubs P&I en matière de règlement des demandes, ainsi que les conseils techniques qui ont été fournis par des organisations comme l'ITOPF.

Il est intéressant de s'interroger sur la façon dont les Conventions ont vu le jour sous l'angle des mécanismes en jeu. Je dirais que la CLC résulte essentiellement de la coopération entre le CMI et le Comité juridique. Le CMI, avec sa vaste expérience du secteur privé et du règlement des demandes d'indemnisation, a été chargé de produire un projet de texte qui a ensuite été approuvé par le Comité juridique nouvellement créé. A l'époque, la Convention a dû être adoptée à Bruxelles, mais la situation a changé très rapidement après.

La Convention portant création du Fonds a vu le jour deux ans plus tard. Je me demande maintenant si celle-ci a constitué un bon modèle pour la Convention SNPD, qui combine les deux éléments en un seul instrument. Cette dernière a été initialement adoptée en 1996, puis amendée par un Protocole ayant pour objectif de la simplifier mais, en 2015, elle n'est toujours pas entrée en vigueur.

Récemment, le Secrétariat m'a remis la liste des participants à la première Assemblée du Fonds, qui s'est tenue en novembre 1978. J'avais demandé cette liste car je voulais m'assurer que, comme je l'affirmais, j'étais bien présent à cette Assemblée; j'y étais. Quatorze parties assistaient à cette première réunion.

Parcourir cette liste a ramené à ma mémoire des noms et des souvenirs, des noms de personnes que la plupart d'entre nous ont oubliées depuis longtemps, mais qui ont pourtant joué un rôle important dans l'établissement de la ligne de conduite du nouveau Fonds.

Je n'en évoquerai que quelques-unes, en commençant par M. Bredholt, le chef de la délégation danoise, qui a été le premier Président de l'Assemblée et est resté en poste pendant de nombreuses années. J'admirais la capacité qu'il avait de déambuler dans la salle et de résoudre toutes les difficultés avec un sourire, et de conduire les réunions avec bonne humeur; ces premières réunions étaient très cordiales.

La délégation allemande comprenait M. Ganten, que je connaissais depuis les débats du Comité juridique sur les amendements à la Convention de 1957 sur la limitation de la responsabilité, qui est ensuite devenue la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes. Par la suite, M. Ganten a été nommé en tant que premier Administrateur du Fonds.

M. Jacobsson était membre de la délégation suédoise; il est ensuite devenu le deuxième Administrateur du Fonds, restant en poste pendant 22 ans.

Il y avait également M. Douay, de la délégation française, un grand personnage qui a joué un rôle important à la fois au sein du Comité juridique et pendant les premiers temps de l'Assemblée du Fonds.

Enfin, le professeur Tanikawa, qui occupait le poste plutôt modeste de conseiller auprès de la délégation japonaise mais qui exerçait en fait une influence considérable et constructive sur celle-ci.

Je pense qu'il est approprié, à ce stade, de rendre un hommage particulier aux deux Administrateurs qui ont dirigé le Fonds pendant les premiers temps.

Je les ai déjà mentionnés tous les deux, à savoir, M. Reinhard Ganten, le premier Administrateur, et M. Måns Jacobsson, qui lui a succédé.

Ils ont dû partir de zéro, sans disposer d'indications particulières sur la façon dont un tel fonds devrait fonctionner et sans point de repère spécifique.

Les solides pratiques et procédures qu'ils ont établies à cette époque sont pour la plupart encore en place aujourd'hui dans les Fonds successeurs.

Il convient de mentionner particulièrement M. Bredholt, qui a assuré la conduite des organes directeurs pendant ces moments cruciaux.

Les réunions des organes directeurs, qui se tenaient dans les salles de réunion de l'OMI à Piccadilly, étaient détendues et plutôt informelles, mais le Fonds était efficace.

En résumé, le Fonds s'occupait du paiement des demandes d'indemnisation. Dans la plupart des cas, les actions en justice étaient évitées, mais pas toujours, dans la mesure où les nouveaux instruments faisaient l'objet de problèmes d'interprétation.

C'était le signe d'une grande réussite pour les Administrateurs, leur secrétariat et, bien entendu, les délégués.

Des efforts ont été déployés pour modifier ces Conventions, d'abord en 1984 puis en 1992 (à ce jour, je ne pense pas avoir compris les dispositions transitoires figurant dans les instruments d'amendement résultant de ces conférences).

De solides principes ont été mis en place dans ces premiers temps, et même si nous assistons aujourd'hui à la disparition du Fonds de 1971, je suis convaincu et j'espère que ces principes continueront de vivre dans le Fonds de 1992 et le Fonds complémentaire.

Je remercie tous les orateurs. Nous avons entendu diverses perspectives sur les travaux et les réalisations du Fonds de 1971 au fil des ans et il m'incombe maintenant, en tant que dernier Président du Conseil d'administration du Fonds de 1971, de clore cette session commémorative spéciale.

Je vois dans la salle beaucoup d'amis et de collègues aux côtés de qui j'ai assisté à de nombreuses réunions de l'OMI en ma qualité de représentant des Îles Marshall auprès de l'OMI. La plupart de ces réunions étaient consacrées à améliorer la sécurité maritime et les bonnes pratiques ainsi que la réglementation des transports maritimes internationaux. Cependant, compte tenu du passage du temps et de l'évolution des pratiques du transport maritime, nous avons fait l'introspection de l'OMI pour nous assurer que les règlements pertinents évoluaient au même rythme. Mais, d'aussi près que nous surveillerons l'évolution de la situation et réviserons les bonnes pratiques, le risque de sinistre restera malheureusement toujours présent.

Il y aura toujours place pour l'amélioration et de nouveaux problèmes se poseront sans aucun doute. D'une manière générale, le régime établi par les FIPOL fonctionne bien depuis près de 40 ans et donne à chacun des membres de la famille de l'OMI l'assurance de savoir que nous continuons à être à la pointe de l'amélioration de la sécurité en mer et que lorsque, inévitablement, des sinistres se produisent, les victimes potentielles sont protégées par le régime des FIPOL.

Ce fut un honneur pour moi d'assurer la présidence du Conseil d'administration du Fonds de 1971 et c'est un honneur aujourd'hui de prendre la parole aux côtés de grands acteurs de la vie du Fonds de 1971. Je me souviens que, lorsqu'on m'a demandé si j'envisagerais de briguer le poste de Président, j'ai pensé que la Convention avait cessé d'être en vigueur, que les sinistres restants étaient en bonne voie de règlement, et que ce poste serait une sinécure. Dans quelle ignorance étais-je alors!

En effet, il n'y aurait pas de nouveaux sinistres à traiter, mais les affaires en cours étaient loin d'être simples et le processus de liquidation s'est avéré être l'un des plus grands défis de l'histoire des FIPOL. En fin de compte, il nous a fallu avoir recours à un vote qui, finalement, a penché en faveur de la dissolution. Il reste donc du travail à faire et j'espère sincèrement qu'il sera possible de rebâtir un climat de confiance et de coopération entre les Clubs P&I et les FIPOL, climat qui est essentiel au bon fonctionnement du régime.

Laisant ces difficultés de côté pour l'instant, nous marquons la fin d'une époque avec la dissolution du Fonds. Rétrospectivement, la création du Fonds de 1971 a permis de verser £331 millions d'indemnités aux victimes. Ce montant peut sembler dérisoire par rapport aux niveaux d'aujourd'hui mais il est significatif. En ce qui concerne l'avenir, le régime international de responsabilité et d'indemnisation original établi par la CLC de 1969 et la Convention de 1971 portant création du Fonds a ouvert la voie au nouveau régime plus large en place aujourd'hui en vertu des Conventions de 1992 et a également servi de modèle au cadre fondamental de la Convention SNPD. C'est un bon point de départ et nous pouvons certainement espérer que le régime de 1992 s'inscrira dans la lignée du succès de son prédécesseur et que la Convention SNPD suivra un cours similaire.

Dans cette optique, je tiens encore une fois à remercier nos orateurs, Mme Balkin, M. Ganten, M. Jacobsson, Mme Purnell et M. Popp, d'avoir su prendre le temps de venir ici aujourd'hui pour nous faire part de leur expérience, mais également de leur contribution aux travaux du Fonds de 1971. Je tiens également à remercier le Secrétaire général et le personnel de l'OMI d'avoir accueilli la réunion de ce matin, ainsi que du soutien indéfectible qu'ils ont apporté au Fonds de 1971. Enfin, je remercie tous les anciens États Membres, les

organisations ayant le statut d'observateur, les quatre Administrateurs de l'Organisation et le Secrétariat de leur dévouement, leur engagement et leur travail acharné pendant toutes les années où j'ai présidé le Conseil d'administration et précédemment. Nous devons également remercier les interprètes, grâce à qui nous pouvons communiquer.

Nous allons maintenant passer à la phase ultime de cette cérémonie de commémoration de cette organisation novatrice et, au nom de l'Administrateur, je vous invite à vous joindre à nous pour un déjeuner-réception qui se tiendra dans le salon des délégués au premier étage.

Je vous remercie.

---