



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

CONSEIL D'ADMINISTRATION  
7ème session  
ASSEMBLÉE  
9ème session extraordinaire

71FUND/AC.7/A/ES.9/14  
3 mai 2002  
Original: ANGLAIS

## COMPTE RENDU DES DÉCISIONS PRISES LORS DE LA SEPTIÈME SESSION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

AGISSANT AU NOM DE L'ASSEMBLÉE À L'OCCASION DE SA  
NEUVIÈME SESSION EXTRAORDINAIRE

(tenue les 29 et 30 avril et les 2 et 3 mai 2002)

Président: M. R Malik (Malaisie)

### *Ouverture de la session*

- 0.1 Il a été noté que l'Administrateur avait tenté d'ouvrir la neuvième session extraordinaire de l'Assemblée le lundi 29 avril 2002 à 14h30, mais que cette dernière n'avait pu constituer un quorum.
- 0.2 Il a été rappelé qu'à sa 4ème session extraordinaire, l'Assemblée avait adopté la Résolution N°13 du Fonds de 1971 en vertu de laquelle, dès la première session à laquelle l'Assemblée ne parviendrait pas à constituer un quorum, un certain nombre de ses fonctions devraient être déléguées au Comité exécutif, ce qui permettrait à ce dernier de prendre des décisions à la place de l'Assemblée. Il a été noté que cette résolution était reproduite à l'annexe du projet d'ordre du jour annoté de la 9ème session extraordinaire de l'Assemblée (document 71FUND/A/ES.9/1). Si toutefois le Comité exécutif non plus ne parvient pas à constituer un quorum, les fonctions exercées par le Comité exécutif sont alors reprises par l'Assemblée. Dans ce cas, c'est le Conseil d'administration mis en place par la Résolution N°13 qui assume les fonctions de l'Assemblée (et donc celles du Comité exécutif également). Il a été noté que seuls cinq des 15 États élus au Comité exécutif par l'Assemblée à la dernière session où un quorum a été atteint (soit sa 4ème session extraordinaire, tenue en avril/mai 1998) restaient membres du Fonds de 1971. Vu que le quorum requis est de 10 États, ce Comité exécutif ne pourrait plus jamais constituer de

quorum. Il a été relevé que, de ce fait, à moins que l'Assemblée ne parvienne à constituer un quorum et n'élise de nouveaux membres au Comité exécutif, il était impossible de convoquer de nouvelles sessions du Comité exécutif, et les fonctions assumées par l'Assemblée ne pouvaient pas être déléguées au Comité exécutif.

0.3 Par conséquent, si le quorum n'a pas été constitué dans les 30 minutes suivant l'heure indiquée ci-dessus pour l'ouverture de la session de l'Assemblée, les points de l'ordre du jour indiqués ci-dessous seront examinés par le Conseil d'administration créé en vertu de la Résolution N°13, lequel se réunira le 29 avril 2002.

0.4 Le lundi 29 avril 2002, à 14h30, l'Administrateur a tenté d'ouvrir la 9ème session extraordinaire de l'Assemblée étant donné que les États des délégations auxquelles appartenaient le Président et le Vice-Président précédents n'étaient plus membres du Fonds de 1971. Seuls étaient alors présents les cinq États Membres du Fonds de 1971 suivants:

Colombie	Émirats arabes unis	Nigéria
Côte d'Ivoire	Malaisie	

0.5 L'Administrateur a ensuite suspendu la réunion pendant 30 minutes et lorsque celle-ci a repris, six États Membres du Fonds de 1971 seulement étaient présents, le nouvel État étant le Cameroun.

0.6 Faute de quorum, l'Administrateur a clos la réunion de l'Assemblée.

0.7 Conformément à la Résolution N°13, les points qui étaient inscrits à l'ordre du jour de l'Assemblée ont donc été traités par le Conseil d'administration.

0.8 La session du Conseil d'administration agissant au nom de l'Assemblée a été ouverte par M. R Malik (Malaisie) en sa qualité de Président.

*Questions de procédure*

**1 Adoption de l'ordre du jour**

Le Conseil d'administration a adopté l'ordre du jour publié sous la cote 71FUND/A/ES.9/1.

**2 Élection du Président**

Étant donné que l'ordre du jour de l'Assemblée a été traité par le Conseil d'administration, ce point n'a pas été traité.

**3 Participation**

3.1 Les États Membres du Fonds de 1971 ci-après étaient présents:

Cameroun	Côte d'Ivoire	Malaisie
Colombie	Émirats arabes unis	Nigéria

3.2 Les anciens États Membres du Fonds de 1971 ci-après étaient présents:

Allemagne	Finlande	Maroc
Algérie	France	Norvège
Antigua-et-Barbuda	Grèce	Oman
Australie	Îles Marshall	Pays-Bas
Belgique	Irlande	Pologne
Canada	Italie	République de Corée
Chypre	Japon	Royaume-Uni
Danemark	Kenya	Suède
Espagne	Libéria	Vanuatu
Fédération de Russie	Malte	Venezuela

- 3.3 Les États non membres ci-après n'ayant pas été membres du Fonds de 1971 étaient représentés en qualité d'observateurs:

Argentine	Lettonie	Trinité-et-Tobago
Congo	Lituanie	Turquie
Équateur	Singapour	Uruguay
États-Unis		

- 3.4 Les organisations intergouvernementales et organisations internationales non gouvernementales ci-après étaient représentées en qualité d'observateurs:

*Organisations intergouvernementales:*

Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures  
Communauté européenne

*Organisations internationales non gouvernementales :*

Comité maritime international (CMI)  
Cristal Limited  
International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO)  
International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF)  
Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)  
Union internationale pour la conservation de la nature et de ses ressources (UICN)

#### **4 État des Conventions**

- 4.1 Le Conseil d'administration a rappelé que la Convention de 1971 portant création du Fonds cesserait d'être en vigueur le 24 mai 2002.
- 4.2 Le Conseil a noté que, parmi les 26 États membres du Fonds de 1971, deux (Djibouti et les Émirats arabes unis) étaient également membres du Fonds de 1992. Il a été noté en outre que six autres États (Brunéi Darrussalam, Cameroun, Colombie, Portugal, Qatar et Sierra Leone) avaient déposé un instrument d'adhésion à la Convention de 1992 portant création du Fonds.
- 4.3 Le Conseil a invité les 18 États Membres restants à prendre les mesures nécessaires pour adhérer dans les meilleurs délais à la Convention de 1992 portant création du Fonds, faute de quoi ils ne bénéficieraient pas de protection (à l'exception de celle du propriétaire du navire et de son assureur en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile) si un sinistre survenu après le 24 mai 2002 devait causer des dommages par pollution dans l'un quelconque de ces États.

#### **5 Procédures de contrôle de la gestion**

- 5.1 Il a été rappelé que, à sa 6ème session, tenue en octobre 2001, le Conseil d'Administration avait décidé de créer un Organe de contrôle de la gestion pour le Fonds de 1992 et le Fonds de 1971

(document 71FUND/AC.6/A.24/22, paragraphe 11.6). Il a en outre rappelé avoir remis l'examen de la composition et du mandat de cet organe à une session ultérieure.

- 5.2 Après avoir examiné l'information donnée dans le document 71FUND/A/ES.9/3, le Président a soumis un document dans lequel figurait une proposition révisée relative à la composition et au mandat de l'Organe de contrôle de gestion des FIPOL (document 71FUND/AC.7/A/ES.9/WP.1).
- 5.3 Le Conseil d'administration a accepté la proposition relative à la composition et au mandat de l'Organe de contrôle de la gestion, assortie de quelques modifications, telles que figurant en annexe.
- 5.4 La délégation grecque a dit ne pouvoir accepter que les membres de l'Organe de contrôle de la gestion exercent leurs fonctions pendant six ans, estimant que quatre devrait constituer le maximum.
- 5.5 Le Conseil a souligné que l'Organe de contrôle de la gestion ne devait ni faire double emploi avec les travaux du Vérificateur aux comptes, ni contrôler les travaux de celui-ci, qui poursuivrait ses activités en toute indépendance. Il a également fait valoir que l'Organe de contrôle de la gestion aurait une fonction consultative, que son travail ne devait pas faire double emploi avec ceux du Secrétariat et que ses membres ne devaient pas intervenir dans la gestion quotidienne des Organisations.
- 5.6 Le Conseil a décidé que l'Organe de contrôle de la gestion adopterait son propre Règlement intérieur et que son Président présenterait au Conseil, pour adoption, ce Règlement intérieur, en même temps que le premier rapport de l'Organe.
- 5.7 Le Conseil a également décidé qu'il devait être très clair, lors du premier scrutin, quels seraient les trois membres qui ne seraient élus que pour trois ans.
- 5.8 Le Conseil a décidé en outre que les frais de mission des membres de l'Organe de contrôle de la gestion seraient calculés sur la base des dispositions correspondantes du Règlement du personnel du Fonds de 1992.
- 5.9 Il a été décidé que le paragraphe 4 du texte ayant pour titre "Composition et Mandat de l'Organe de contrôle de la gestion des FIPOL" figurant en annexe indiquait on ne peut plus clairement que les États Membres ne devaient pas donner des consignes aux membres de l'Organe de contrôle de la gestion.
- 5.10 Le Conseil d'administration a noté que l'Assemblée du Fonds de 1992 avait pris des décisions correspondantes à sa sixième session extraordinaire (document 92FUND/A/ES.6/10, paragraphes 4.3 à 4.9)

## **6 Liquidation du Fonds de 1971**

- 6.1 Le Conseil d'administration a examiné l'information figurant dans le document 71FUND/A/ES.9/4 relative à l'administration du Fonds de 1971 après le 24 mai 2002, date à laquelle la Convention de 1971 portant création du Fonds cesserait d'être en vigueur.
- 6.2 Il a été rappelé que la Résolution N°13, adoptée par l'Assemblée du Fonds de 1971 à sa 4ème session extraordinaire, tenue en avril/mai 1998, confiait au Conseil d'administration le mandat suivant:
  - a) assumer les fonctions attribuées à l'Assemblée par la Convention de 1971 portant création du Fonds ou autrement nécessaires pour le bon fonctionnement du Fonds de 1971;
  - b) établir un organe subsidiaire chargé d'examiner le règlement des demandes d'indemnisation;

- c) donner ses instructions à l'Administrateur concernant l'administration du Fonds de 1971;
  - d) veiller à la bonne application des dispositions de la Convention et de ses propres décisions;
  - e) prendre toutes les mesures nécessaires en vue de la liquidation du Fonds de 1971, y compris la distribution équitable, dans les meilleurs délais possibles, des sommes et biens demeurant à l'actif du Fonds, entre les personnes ayant versé des contributions au Fonds de 1971.
- 6.3 Il a été rappelé en outre qu'en vertu de la Résolution N° 13, les décisions du Conseil d'administration sont prises à la majorité des votes des États encore Membres du Fonds de 1971 et des anciens États Membres du Fonds de 1971 présents et votants, étant entendu, en vertu du paragraphe 7a) de la Résolution, qu'un ancien État Membre du Fonds de 1971 n'aura le droit de voter que sur les questions se rapportant à des événements survenus alors que la Convention de 1971 portant création du Fonds était encore en vigueur pour lui.
- 6.4 Le Conseil d'administration a noté le point de vue de l'Administrateur, selon lequel, après le 24 mai 2002, plus aucun État ne serait Partie à la Convention de 1971 portant création du Fonds et, par conséquent, que plus aucun État ne serait Membre du Fonds de 1971 après cette date. Il semblerait donc qu'après cette date, en vertu de la résolution N° 13, aucun État n'aurait le droit de vote pour les questions de caractère général, par exemple les questions relatives à l'élection du Président, à la liquidation de l'Organisation ou à la distribution de l'actif éventuel lorsque toutes les demandes d'indemnisation et les dépenses liées à des événements en suspens auraient été réglées, étant donné qu'un ancien État Membre n'aurait le droit de voter que sur les questions se rapportant à des événements survenus alors que la Convention de 1971 portant création du Fonds était encore en vigueur pour lui. Le Conseil a également relevé que, de l'avis de l'Administrateur, tout changement apporté à l'administration du Fonds de 1971 devrait donc être décidé par l'Assemblée/le Conseil d'administration du Fonds de 1971 lors de la session d'avril/mai 2002.
- 6.5 Le Conseil d'administration a relevé l'avis de l'Administrateur, selon lequel deux grandes options s'offraient pour l'administration du Fonds de 1971:
- a) le Conseil d'administration du Fonds de 1971 pourrait continuer à administrer le Fonds de 1971, mais tous les anciens États Membres du Fonds de 1971 auraient le droit de vote pour toutes les questions examinées;
  - b) l'administration du Fonds de 1971 pourrait être confiée au Fonds de 1992.
- 6.6 Le Conseil d'administration a examiné ces deux options. D'une manière générale, il a été estimé qu'une distinction nette devait être opérée entre le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 et que les deux organisations devaient être perçues comme étant distinctes l'une de l'autre.
- 6.7 Le Conseil d'administration a décidé que c'était lui qui devrait continuer d'administrer le Fonds de 1971.
- 6.8 Certaines délégations ont estimé qu'il convenait de préserver la distinction entre les droits de vote sur les questions d'ordre général et ceux portant sur des sinistres spécifiques, alors que d'autres ont jugé que tous les anciens membres du Fonds de 1971 devaient pouvoir voter sur toutes les questions. Le Conseil d'administration a décidé de conserver cette distinction.
- 6.9 Une délégation a pensé qu'il n'y avait pas lieu de modifier la Résolution N°13, étant donné que les États qui étaient membres du Fonds de 1971 au 24 mai 2002 le seraient jusqu'à la dissolution du Fonds. L'Administrateur, en revanche, a été d'avis que, le 25 mai 2002, tous les États ayant été, à un moment où à un autre, membres du Fonds de 1971, deviendraient anciens États Membres.

- 6.10 Le Conseil d'administration a décidé qu'aux fins d'une plus grande clarté, il faudrait modifier le paragraphe 7a) de la Résolution N°13.
- 6.11 Le Conseil d'administration a adopté une résolution (la Résolution N°15 du Fonds de 1971), laquelle modifie comme suit le paragraphe 7a) de la Résolution N°13:
- “que les décisions du Conseil d'administration sont prises à la majorité des voix de tous les États présents et votants qui, à un moment quelconque, ont été Membres du Fonds de 1971, étant entendu que, pour les questions ayant trait aux sinistres, les États ont le droit de voter uniquement au sujet de sinistres qui se sont produits lorsque l'État en question était Membre du Fonds de 1971;”
- 6.12 La Résolution N°15 du Fonds de 1971 figure à l'annexe II du présent document.
- 6.13 Le Conseil d'administration a rappelé qu'il avait déjà examiné la question de l'éventuelle nomination d'une personnalité extérieure qui serait chargée de veiller à ce que la liquidation du Fonds de 1971 se fasse de manière impartiale et équitable (document 71FUND/EXC.63/10). Certaines délégations ont pensé qu'il serait peut-être opportun de revenir sur cette question ultérieurement, tandis que la plupart des délégations ont estimé que la liquidation du Fonds de 1971 pouvait aisément être menée par le Secrétariat du Fonds de 1971, sous la surveillance du Commissaire au comptes, et que cette nomination ne s'imposait nullement. Le Conseil d'administration a décidé qu'il n'était pas indispensable de nommer cette personnalité, tout au moins pas au stade actuel des choses.
- 6.14 L'Administrateur a été invité à essayer de persuader ceux des États Membres du Fonds de 1971 qui ne l'auraient pas encore fait d'adhérer à la Convention de 1992 portant création du Fonds et à leur faire bien comprendre qu'ils ne pourraient faire de demande en réparation auprès du Fonds de 1971 pour les sinistres survenus après le 24 mai 2002.
- 6.15 L'Administrateur a précisé que, à son avis, la Convention de 1971 portant création du Fonds cesserait d'être en vigueur à minuit, heure de Londres, le 24 mai 2002, et qu'elle serait donc en vigueur toute la journée du 24 mai.

## **7 Nomination de l'Administrateur adjoint**

Le Conseil d'administration a relevé que l'Administrateur avait nommé M. Joseph Nichols Administrateur adjoint/Conseiller technique, et a pris note de la description du poste établie par l'Administrateur, telle que figurant dans le document 71FUND/A/ES.9/5. Il a été noté également que l'Administrateur avait nommé M. José Maura Chef du Service des demandes d'indemnisation.

## **8 Sinistres dont le Fonds de 1971 a eu à connaître**

### **8.1 Braer**

- 8.1.1 Le Conseil d'administration a pris note des renseignements consignés dans le document 71FUND/A/ES.9/6 concernant le sinistre du *Braer*.
- 8.1.2 Le Conseil d'administration a noté avec satisfaction que la totalité des demandes contestées, à l'exception de l'une d'entre elles, celle de Shetland Sea Farms, avaient soit été rejetées par les tribunaux, soit été retirées de la procédure.

#### *Demande émanant de Shetland Sea Farms*

- 8.1.3 Concernant la demande de Shetland Sea Farms, d'un montant de £1 428 891, le Conseil a rappelé que le tribunal écossais de première instance avait soutenu que la demande était fondée sur des faux documents mais avait autorisé le demandeur à donner suite à sa demande. Le Conseil a rappelé ensuite que Shetland Sea Farms n'avait pas fait appel de la position adoptée par le tribunal

concernant l'utilisation de faux documents par la société et que l'Administrateur avait décidé de ne pas faire appel de la décision du tribunal de ne pas rejeter la demande sans autre procédure.

- 8.1.4 Le Conseil a noté que concernant la poursuite de la procédure, le tribunal avait décidé qu'il convenait de poursuivre l'affaire dans le cadre d'une audience limitée à la question de savoir si Shetland Sea Farms était ou non en mesure de prouver qu'un contrat avait été conclu avant le sinistre du *Braer* en vue de la fourniture de smolts à Shetland Sea Farms sans référence à de fausses lettres et factures, et que cette audience aurait lieu fin avril 2002.

*Autres demandes d'indemnisation*

- 8.1.5 Le Conseil a rappelé que le tribunal avait rejeté une demande d'un montant de £123 357, émanant du secteur de la pêche au début de l'année 2001, et que les demandeurs avaient fait appel de cette décision. Le Conseil a cependant noté que la Cour d'appel avait confirmé cette décision en décembre 2001.
- 8.1.6 Le Conseil a relevé également qu'une demande d'un montant de £85 000, au titre des dommages causés à des toits en bitume, à laquelle il avait été donné suite devant les tribunaux, a été approuvée en février 2002, pour un montant de £17 500.

*Suspension et reprise des paiements*

- 8.1.7 Le Conseil d'administration a rappelé qu'en octobre 1995, le Comité exécutif du Fonds de 1971 avait noté le montant total des demandes présentées jusqu'alors, et relevé qu'un certain nombre de demandeurs avaient l'intention d'introduire une action en justice contre le propriétaire du navire, son assureur P & I - Assuranceforeningen (le Skuld Club) - et le Fonds de 1971. Pour cette raison, le Comité avait décidé de suspendre tout nouveau paiement d'indemnités jusqu'à ce qu'il ait réexaminé la question de savoir si le montant total des demandes établies dépasserait le montant maximal disponible en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds.
- 8.1.8 Le Conseil a rappelé en outre que le propriétaire du navire et le Skuld Club avaient droit à une prise en charge financière en vertu de l'article 5.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, et que celle-ci était de £1 211 780. Le Skuld Club avait informé l'Administrateur que le propriétaire du navire et le Skuld Club étaient disposés à verser cette somme aux demandeurs, d'où un montant supplémentaire de £1 211 780. Le Skuld Club s'était engagé à prendre à sa charge tout déficit et à garantir le paiement de la somme qui pourrait éventuellement être accordée par un jugement définitif en ce qui concerne les demandes en suspens.
- 8.1.9 Le Conseil d'administration a relevé que, du fait de cette décision du Skuld Club, l'Administrateur avait décidé en octobre 2001 que toutes les demandes établies pouvaient être réglées intégralement et que le versement du solde de 60% aux demandeurs n'ayant à ce jour reçu que 40% du montant approuvé avait été effectué entre novembre 2001 et mars 2002, de même que les paiements au titre des demandes avérées pour lesquelles aucune somme n'avait été versée. Le Conseil a relevé en outre que ces paiements se chiffraient au total à £3 948 134. Concernant le versement d'un montant de £192 050, en suspens en ce qui concernait six demandes, le Conseil a noté que trois d'entre elles seraient honorées sous peu; qu'il n'avait pas été possible d'entrer en contact avec l'un des demandeurs; qu'un autre demandeur était en faillite; qu'enfin, la demande restante serait peut-être neutralisée du fait des frais juridiques que le demandeur devait verser au Fonds.
- 8.1.10 La délégation du Royaume-Uni a exprimé sa reconnaissance au Skuld Club pour son rôle dans le règlement des demandes d'indemnisation en suspens. Elle a déclaré que de nombreux enseignements leçons avaient été tirés de ce sinistre, le plus important étant qu'il faudrait à l'avenir prévenir les demandeurs suffisamment à l'avance des limites imposées du fait de la prescription.

8.1.11 La délégation coréenne a également exprimé sa reconnaissance envers le Skuld Club et le Gouvernement du Royaume-Uni, qui avaient tous deux renoncé à leur droit à réparation pour permettre d'indemniser intégralement tous les autres demandeurs légitimes.

## 8.2 Sea Empress

8.2.1 Le Conseil d'administration a pris note des renseignements figurant dans le document 71FUND/A/ES.9/7 relatif au sinistre du *Sea Empress*.

### *Demandes d'indemnisation: le point de la situation*

8.2.2 Le Conseil a noté que cinquante-neuf assignations avaient été émises contre le propriétaire du navire, le Skuld Club et le Fonds de 1971 concernant 194 demandeurs avant l'expiration du délai de prescription de trois ans, et que, au 5 avril 2002, les demandes de 155 de ces demandeurs avaient été soit approuvées, soit interrompues soit encore retirées. Le Conseil a noté en outre que 33 des 39 demandeurs donnant suite à leurs demandes dans le cadre de la procédure en limitation faisaient valoir seulement leurs demandes au titre des frais juridiques et des honoraires d'experts n'ayant pas encore été calculés ou pour lesquelles les demandeurs avaient décliné les montants offerts par le Skuld Club et le Fonds de 1971, et que la plupart de ces demandes seraient probablement renvoyées devant le tribunal, pour évaluation.

8.2.3 Le Conseil a relevé que six demandes faisaient encore l'objet d'une action en justice et que, initialement, celles-ci s'élevaient au total à £2,3 millions. Il a été noté que le Fonds de 1971 et le Skuld Club avaient rejeté deux d'entre elles et évalué les quatre autres à £735 000, et que, dans trois cas, le Fonds de 1971 avait effectué des paiements provisoires. Il a été noté en outre que le Fonds s'efforçait de parvenir à des accords pour les demandes jugées recevables dans leur principe mais au sujet desquelles le montant des pertes n'avait pas pu faire l'objet d'un accord définitif.

### *Action récursoire*

8.2.4 Le Conseil d'administration a rappelé qu'à sa 62ème session, tenue en octobre 1999, le Comité exécutif du Fonds de 1971 avait chargé l'Administrateur d'engager une action en recours au nom du Fonds de 1971 contre l'autorité portuaire de Milford Haven (MHPA).

8.2.5 Il a été relevé que, le 14 février 2002, le Fonds de 1971 et le Skuld Club avaient engagé des actions contre la MHPA devant le tribunal maritime de Londres. Ils ont entamé cette action en leur propre nom ainsi que de la part - et au nom - de 786 demandeurs à qui des indemnités avaient été versées (groupe A), et de la part - et au nom - de 32 demandeurs qui continuaient alors de faire valoir leurs demandes contre le Fonds de 1971 et le Skuld Club et avaient expressément autorisé ces derniers à engager ces actions (groupe B). Il a été relevé également qu'un petit nombre de demandeurs, dont les demandes d'indemnisation assorties des intérêts y afférents avaient fait l'objet d'un accord pour la somme demandée, mais qui avaient intenté des actions contre le Fonds de 1971 et le Skuld Club pour recouvrer leurs frais juridiques, avaient refusé d'accorder cette autorisation.

8.2.6 Le Conseil a relevé qu'au 14 février 2002, le montant total versé aux demandeurs du groupe A était de £34 117 664, alors que pour les demandeurs du groupe B, cette somme était de £3 933 843 (sauf les intérêts et les dépens), et que, depuis lors, il avait été soit versé, soit décidé de verser une somme supplémentaire de £1,4 million aux demandeurs du groupe B. Il a été relevé en outre que le Fonds de 1971 et le Skuld Club avaient également présenté des demandes au titre des frais administratifs et juridiques encourus du fait du sinistre (coûts du traitement des demandes, principalement) et que ces frais avoisinaient les £2,6 millions.

8.2.7 Il a été noté que le Fonds de 1971 soutenait que la MHPA n'avait pas pris les mesures raisonnables voulues pour éviter le risque d'échouement du navire-citerne chargé et le déversement d'hydrocarbures, et, plus particulièrement, que la MHPA n'avait pas étudié comme il



l'aurait fallu le risque d'échouement du navire-citerne chargé et de grave pollution par les hydrocarbures qui pouvait en résulter, et que, de plus, la MHPA n'avait pas mis en place de procédure visant à lutter contre le risque ou à le minimiser. Le Conseil a noté en outre que le Fonds de 1971 avait présenté contre la MHPA une demande détaillée comportant les allégations suivantes de négligence et/ou d'infraction à ses obligations:

- a) la MHPA n'avait pas mis en place de dispositif approprié permettant de s'assurer que l'entrée d'un navire particulier dans le port de Milford Haven à un moment déterminé ne présentait pas de danger et/ou de ne pas autoriser l'entrée dans le port à ce moment là d'un navire dont elle ne se serait pas assurée qu'il ne présentait pas de danger;
- b) la MHPA n'avait pas mis en place de services de trafic maritime efficaces et pleinement opérationnels;
- c) la MHPA n'avait pas correctement balisé le chenal ouest;
- d) le mécanisme de choix des pilotes utilisé par la MHPA n'était pas rigoureux; et
- e) le système de formation des pilotes de la MHPA laissait à désirer.

Il a été noté que le Fonds avait soutenu également que les mesures prises par la MHPA face à l'échouement du navire étaient ponctuelles, improvisées et négligentes, et avaient entraîné le déversement de quelque 69 300 tonnes de pétrole brut dans le port.

8.2.8 Le Conseil a relevé que la MHPA avait indiqué dans de récents communiqués de presse qu'elle était couverte par une assurance et que son assureur était résolu à défendre sa cause.

8.2.9 Il a été noté que le Skuld Club avait autorisé le Fonds de 1971 à faire valoir son action en recours au nom du Club et, après consultation, à prendre toutes les décisions relatives à la conduite de la procédure. Il a été noté également que le Fonds de 1971 et le Skuld Club avaient conclu un accord sur la manière dont ils se répartiraient tout montant recouvré du fait de l'action en recours. Il a été relevé qu'en vertu de cet accord, le Fonds de 1971 aurait le droit de conserver toutes sommes recouvrées jusqu'à un niveau auquel il avait été intégralement remboursé pour tous les montants versés par lui aux demandeurs des groupes A et B outre les dépenses encourues par le Fonds en ce qui concerne le traitement des demandes et la poursuite de l'action en recours, et que tout solde serait versé au Skuld Club. Il a été relevé en outre que le Fonds de 1971 indemniserait le Skuld Club pour certains frais juridiques spécifiés que celui-ci pourrait encourir dans le cadre de l'action en recours et après que celle-ci eut été engagée.

8.2.10 Le Conseil a noté que le Fonds de 1971 avait décidé de verser au Skuld Club le montant de 2 189 832 DTS ou £1 835 035 qui lui est dû pour la prise en charge du propriétaire en vertu de l'article 5.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds et que cette somme avait été versée en avril 2002.

8.2.11 En réponse à la question de savoir si la MHPA avait des motifs pour limiter sa responsabilité, l'Administrateur a informé le Conseil que dans certaines circonstances une autorité portuaire serait en droit de le faire mais que, d'après les conseillers juridiques du Fonds, la MHPA ne pourrait pas invoquer ces motifs dans le cadre de son action récursoire.

8.2.12 Le Conseil a approuvé les actions de l'Administrateur concernant l'action récursoire et l'a chargé de le tenir informé de tout fait nouveau.

### 8.3 Sea Prince

8.3.1 Le Conseil d'administration a pris note des renseignements fournis dans le document 71FUND/A/ES.9/8 relatif au sinistre du *Sea Prince*.

*Procédure en limitation*

- 8.3.2 Le Conseil a relevé que du fait qu'ils avaient accepté le montant de limitation applicable au *Sea Prince* et réglé toutes les demandes d'indemnisation en suspens qui étaient contestées dans la procédure en limitation, le propriétaire du navire/UK Club et le Fonds de 1971 avaient demandé au tribunal d'annuler la procédure en limitation *ab initio*, ce qui était possible en vertu de la loi coréenne, sous réserve que toutes les parties fussent d'accord. Le Conseil a noté en outre qu'il avait été mis fin à la procédure en limitation le 3 janvier 2002 après le versement de Won 95,5 millions (£53 000) par le Fonds de 1971 au titre des 12 demandes en instance devant les tribunaux.

*Procédure judiciaire*

- 8.3.3 Le Conseil a noté qu'en décembre 2001, le tribunal de district de Sunchon avait prononcé des jugements concernant les 207 demandes d'indemnisation présentées par 194 demandeurs à l'encontre du Fonds de 1971, et qu'il avait accordé à 31 demandeurs un montant total de Won 1 438 200 211 (£752 000), plus des intérêts de 5% par an du 23 juillet 1995 au 28 décembre 2001, et de 25% par an à compter du 29 décembre 2001 jusqu'au paiement intégral. Il a été relevé que le tribunal avait rejeté les demandes émanant des 163 demandeurs restants.
- 8.3.4 Il a été noté que dans le cas des demandes au titre de l'élevage de poisson en cage et de l'aquaculture, le tribunal avait soutenu que la mortalité des poissons et des mollusques et crustacés était due aux hydrocarbures et/ou aux dispersants utilisés pour traiter les hydrocarbures, alors que le Fonds de 1971 avait affirmé que les seuls préjudices subis étaient des dommages matériels causés aux cages et des frais d'exploitation supplémentaires dus à l'arrêt des activités d'élevage de poisson en cage et d'aquaculture. Le Conseil a fait sienne la décision de l'Administrateur selon laquelle le Fonds de 1971 devait faire appel de cette décision.
- 8.3.5 Concernant la décision du tribunal de district d'accorder des indemnités à cinq pêcheurs opérant sans permis, au titre de dommages par pollution résultant du sinistre du *Sea Empress*, le Conseil d'administration a fait sienne la décision de l'Administrateur, à savoir que, vu la décision de la Cour d'appel de rejeter des demandes similaires présentées au titre du sinistre du *Keumdong N°5* (voir document 71FUND/A/ES.8/4, paragraphe 3.14), le Fonds de 1971 devrait faire appel de cette décision.
- 8.3.6 Pour ce qui est des demandes relatives aux navires de pêche côtière, il a été noté que le tribunal de district avait rendu un jugement contradictoire au sujet de la méthode à appliquer pour évaluer les préjudices économiques subis par les propriétaires de ces navires. Le Conseil a approuvé la décision de l'Administrateur de faire appel du jugement du tribunal de district également en ce qui concerne une demande qui avait été admise par le tribunal mais rejetée par le Fonds au motif que le demandeur n'avait pas de permis valide.
- 8.3.7 Il a été relevé que le tribunal avait ordonné au Fonds de 1971 de déposer un montant total de Won 2 060 millions (£1,1 million), représentant le montant accordé par les jugements, plus les intérêts, que le dépôt avait été effectué en février 2002, et que le tribunal avait ensuite rendu sa décision de suspendre l'exécution des jugements.
- 8.3.8 Au sujet des nouvelles actions introduites par les demandeurs, le Conseil a relevé qu'une association de pêcheurs avait fait appel du jugement relatif à sa demande au titre de la perte de commission sur les ventes, mais non pas à ses autres demandes, et que les autres demandeurs n'avaient pas fait appel.

8.4 *Nakhodka*

- 8.4.1 Le Conseil d'administration a pris acte des faits nouveaux intervenus dans l'affaire du *Nakhodka* tels que figurant dans le document 92FUND/EXC.16/2.

*Demandes d'indemnisation*

- 8.4.2 Le Conseil d'administration a relevé qu'au 22 avril 2002, des demandes d'un montant total de ¥29 030 millions (£149 millions) avaient été approuvées pour ¥20 509 millions (£105 millions), que les paiements effectués par les Fonds se chiffraient à ¥16 919 millions (£87 millions) et que les sommes versées par le propriétaire du navire et son assureur P & I, la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Ltd (UK Club), étaient d'un montant total de US\$5 millions (£4 millions).
- 8.4.3 Le Conseil a noté que les FIPOL et le UK Club avaient réglé les demandes de deux compagnies d'électricité pour ¥341 millions (£1,7 million) et ¥1 269 millions (£6,5 millions) respectivement, et que ces demandes seraient payées dans les quelques jours qui suivraient, à 80% des montants approuvés, moins les paiements provisoires déjà effectués.
- 8.4.4 Le Conseil a relevé qu'il ne restait plus que quelques demandes d'indemnisation, essentiellement les demandes soumises par les administrations publiques japonaises et le Centre japonais de prévention des catastrophes maritimes (JMDPC).

*Niveau des paiements*

- 8.4.5 Le Conseil a rappelé que conformément à une décision de l'Assemblée du Fonds de 1992, le montant total disponible en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, soit 135 millions de DTS, équivalait à ¥23 164 515 000 (£119 millions).
- 8.4.6 Il a été rappelé qu'en raison de l'évolution de la situation et comme l'y avaient autorisé les organes directeurs, l'Administrateur avait décidé en janvier 2001 de porter le niveau des paiements de 60% à 80% du montant des pertes ou dommages effectivement subis par chaque demandeur.
- 8.4.7 Le Conseil a noté que, compte tenu des demandes non encore réglées, on pouvait estimer le total des risques encourus par les FIPOL à ¥27 299 320 000 (£140 millions) et que par conséquent, de l'avis de l'Administrateur, le niveau des paiements devait être maintenu à 80%.
- 8.4.8 Le Conseil a noté que le niveau des paiements, soit 80% des dommages subis par chaque demandeur, représenterait une somme totale ¥21 839 456 000 (£112 millions), ce qui donnait aux FIPOL une certaine marge contre le surpaiement, mais que si l'on portait le niveau des paiements à 90%, la somme en jeu serait alors de ¥24 569 388 000 (£126 millions), somme supérieure au montant total disponible à titre d'indemnisation.
- 8.4.9 La délégation japonaise a proposé que, pour que les demandeurs puissent être sous peu indemnisés autant que possible, il convenait d'autoriser l'Administrateur à porter le niveau des paiements à 90%, si et pour autant que les paiements ne risquaient pas de dépasser le montant total disponible. De l'avis de la délégation japonaise, comme un accord avait été conclu en grande partie pour les demandes présentées par le JMDPC au titre de la construction et du démantèlement de la voie d'accès, le relèvement du niveau des paiements se justifiait.
- 8.4.10 Un certain nombre de délégations ont souscrit à la proposition de la délégation japonaise visant à permettre à l'Administrateur de relever le niveau des paiements.
- 8.4.11 L'Administrateur a admis qu'il restait relativement peu de points de désaccord concernant les demandes relatives à la voie d'accès (voir paragraphes 8.4.13 à 8.4.26 ci-dessous). Cependant, il a déclaré que tant que ces demandes ne feraient pas l'objet d'un règlement officiel, il fallait à son avis prendre en compte le montant réclamé pour évaluer le total des risques encourus par les FIPOL.

8.4.12 Le Conseil d'administration a décidé d'autoriser l'Administrateur à relever le niveau des paiements si et pour autant qu'il soit pleinement assuré que les Fonds ne risquaient pas de se trouver dans une situation de surpaiement.

*Demandes au titre de la construction puis du démantèlement d'une voie d'accès*

8.4.13 Le Conseil d'administration a pris note des renseignements figurant dans le document 71FUND/A/ES.9/9/Add.1.

8.4.14 Le Conseil a rappelé que la section avant du *Nakhodka*, qui contenait peut-être jusqu'à 2 800 tonnes d'hydrocarbures avant de se retourner, s'était échouée sur des rochers à environ 200 mètres du rivage. Une entreprise japonaise d'assistance maritime a été engagée par le propriétaire du navire pour enlever les hydrocarbures qui restaient dans la section avant, mais les opérations ont été entravées par une houle très forte et des conditions météorologiques défavorables. Il a été noté que les autorités japonaises s'étaient chargées des opérations, en recourant aux services de deux entreprises d'assistance et que quelque 2 450 m<sup>3</sup> de mélange d'eau et d'hydrocarbures avaient ainsi été extraits au cours de ces opérations.

8.4.15 Le Conseil a noté que, craignant que les conditions météorologiques ne fassent échouer les opérations en mer, les autorités japonaises avaient ordonné la construction d'une voie d'accès temporaire menant à la section avant qui s'était retournée. Cette voie d'accès devait permettre aux camions-citernes de s'approcher suffisamment près de l'épave, facilitant ainsi l'enlèvement des hydrocarbures. Il a été noté également que la voie d'accès était longue de 175 mètres et qu'une grande grue avait été montée à son extrémité située du côté du large, dotée d'un bras suffisamment long pour atteindre la section avant. Quelque 380 m<sup>3</sup> du mélange d'eau et d'hydrocarbures avaient été extraits de la section avant au moyen de la voie d'accès alors que 2 450 m<sup>3</sup> avaient été enlevés lors des opérations en mer.

8.4.16 Il a été rappelé que le JMDPC avait soumis des demandes d'un montant total de ¥3 336 millions (£17 millions) au titre des coûts afférents à la voie d'accès et que la majeure partie de ces coûts portait sur la construction et le démantèlement de la voie d'accès elle-même.

8.4.17 Il a été rappelé qu'aux sessions des organes directeurs des FIPOL tenues en juin 2001, plusieurs délégations avaient déclaré que l'assureur du propriétaire du navire et les FIPOL devraient s'efforcer de régler ces demandes et avaient souligné qu'il importait que les FIPOL aient une attitude ouverte quant à ce type de demande. Il a été rappelé aussi que des délégations avaient fait valoir que le montant élevé de ces demandes ne devrait pas influencer sur la manière dont elles étaient traitées par les FIPOL, bien que, s'agissant de demandes de cette ampleur, ceux-ci aient à faire preuve d'une grande prudence dans leur évaluation. Il a été rappelé enfin que plusieurs délégations avaient pensé que les FIPOL ne devraient pas juger a posteriori que la construction de la voie d'accès n'était pas raisonnable car cela découragerait à l'avenir les autorités nationales de prendre des mesures de sauvegarde novatrices.

8.4.18 Le Conseil a noté que les demandes du JMDPC avaient été évaluées d'après les critères de recevabilité arrêtés par les Assemblées, s'agissant de savoir si et jusqu'à quel point la construction de la voie d'accès était raisonnable d'un point de vue technique objectif.

8.4.19 Le Conseil a noté que la décision du JMDPC de poursuivre la construction de la voie d'accès était intervenue après l'étude des dossiers relatifs à l'état de la mer entre 1985 et 1993 au large de la préfecture de Fukui. Il avait été conseillé au JMDPC de ne procéder aux opérations d'assistance que si la hauteur des vagues ne dépassait pas un mètre, et précisé qu'en janvier et février ces conditions ne duraient pas plus de trois jours par mois. De plus, il avait également été indiqué au JMDPC que les opérations d'enlèvement des hydrocarbures par la voie d'accès n'étaient possibles que si les vagues ne dépassaient pas deux mètres et que ces conditions n'étaient susceptibles de se produire qu'environ vingt jours par mois en janvier et février. Les entreprises de construction avaient estimé que les travaux de construction de la voie d'accès seraient achevés au bout de

15 jours et que le coût serait de ¥1 000 millions (£5 millions). Or, les travaux avaient duré 27 jours et avaient coûté deux fois plus que prévu.

- 8.4.20 Il a été relevé que lors de l'examen des demandes, il avait été noté que les opérations en mer ainsi que les opérations de construction de la voie d'accès nécessitaient parfois l'intervention de plongeurs et que ceux-ci ne pouvaient travailler que si les vagues ne dépassaient pas un mètre. Ces deux opérations étaient donc soumises aux mêmes restrictions en ce qui concernait les conditions de la mer, et les journées supplémentaires éventuellement requises pour les opérations relatives à la voie d'accès ont été moins nombreuses que le JMDPC ne l'avait indiqué. Le Conseil a noté, cependant, que les Fonds avaient reconnu que le retard dû aux mauvaises conditions météorologiques était plus important s'agissant des opérations en mer du fait que les navires d'assistance avaient dû retourner au port de Fukai lors de ces opérations, ce qui signifiait chaque fois plusieurs heures de démobilitation/remobilisation, alors qu'on pouvait interrompre et reprendre rapidement les opérations menées par la voie d'accès.
- 8.4.21 Il a également été noté qu'il ressortait de la suite des événements que la construction de la voie d'accès avait été plus complexe que prévu et que d'importantes parties avaient été emportées par la mer les 22, 26 et 29 janvier 1997. Le Conseil a noté que l'Administrateur avait estimé que le JMDPC devait réévaluer sa décision de construire la voie d'accès compte tenu de ces inconvénients puisque les entreprises de construction avaient, semble-t-il, sous-estimé à la fois le temps nécessaire pour construire la voie d'accès et les dépenses encourues.
- 8.4.22 Il a été relevé en outre qu'au moment des dommages subis par la voie d'accès le 26 janvier, seulement 709 m<sup>3</sup> d'hydrocarbures sur un total de 2 450 m<sup>3</sup> avaient été enlevés de la section avant lors des opérations en mer. De plus, il a été noté que le JMDPC avait décidé de modifier la conception de la voie d'accès après les dommages occasionnés le 26 janvier. Il a toutefois été noté que, de l'avis de l'Administrateur, à la suite des dommages survenus le 29 janvier 1997, il aurait fallu mettre un terme aux travaux de construction de la voie d'accès, et que par conséquent la demande d'indemnisation avait été examinée en fonction des coûts de construction encourus jusqu'à cette date et des coûts ultérieurs du démantèlement de la voie d'accès.
- 8.4.23 Le Conseil a noté que pour évaluer les demandes d'indemnisation, les FIPOL avaient engagé des experts japonais en génie civil, chargés d'évaluer les coûts de construction jusqu'au 29 janvier 1997 inclus ainsi que les coûts afférents à l'enlèvement après cette date. Les experts avaient estimé les coûts sur la base des renseignements consignés dans les rapports quotidiens sur les quantités de pierres de fondation, de blocs destinés à amortir les vagues et autres matériaux utilisés pour la construction de la voie d'accès jusqu'au 29 janvier 1997. Il a été noté aussi que la demande relative à la construction et au démantèlement de la voie d'accès avait été évaluée à ¥1 587 millions (£8,1 millions), soit 68% du coût total de construction et de démantèlement. Dans son évaluation d'autres éléments de la demande, à savoir les opérations d'enlèvement des hydrocarbures par la voie d'accès, le nettoyage ultérieur de l'emplacement et les dépenses du JMDPC, l'Administrateur avait estimé ces montants à ¥393 millions (£2 millions). Il a été noté enfin que l'Administrateur avait estimé que les demandes devraient être acceptées à hauteur de ¥2 043 millions (£10,4 millions), y compris les intérêts, le montant réclamé étant de ¥3 336 millions (£17 millions).
- 8.4.24 Plusieurs délégations ont noté avec satisfaction l'explication technique détaillée donnée dans le document 71FUND/A/ES.9/9/Add.1 qui précisait bien le fondement de l'évaluation des coûts relatifs à la voie d'accès. Elles ont fait valoir que les gouvernements et pouvoirs publics se devaient quelquefois de prendre des mesures novatrices – et coûteuses – pour lutter contre une pollution grave, et qu'il importait que les FIPOL et leurs experts examinent rapidement les demandes au titre de ces mesures, notamment lorsque leur recevabilité était en cause.
- 8.4.25 Le Conseil a adhéré à l'idée de l'Administrateur selon laquelle le grave risque de pollution que posait la section avant justifiait la décision des autorités japonaises de commencer la construction

de la voie d'accès, mais selon laquelle il aurait fallu réévaluer la décision en fonction des difficultés apparues du fait des intempéries.

- 8.4.26 Le Conseil a décidé d'approuver les demandes au titre de la voie d'accès pour un montant total de ¥2 043 millions (£10,4 millions).

*Actions en justice*

- 8.4.27 Il a été rappelé que conformément aux décisions prises par les organes directeurs en novembre 1999, les FIPOL avaient introduit des actions en justice devant le tribunal de district de Fukui contre le propriétaire du *Nakhodka* (Prisco Traffic Limited), la société mère de Prisco (Primorsk Shipping Corporation), le UK Club et le Registre maritime russe de la navigation, en vue de recouvrer tous montants versés par les FIPOL à titre d'indemnisation.
- 8.4.28 Le Conseil d'administration a noté l'évolution des procédures judiciaires, telle qu'indiquée aux paragraphes 4.1.1 à 4.3.22 du document 71FUND/A/ES.9/9 ainsi que la position des parties aux procédures, telle que précisée aux paragraphes 5.1.1 à 5.4.5 du document.

*Solution globale*

- 8.4.29 Le Conseil d'administration a tenu une séance privée, en application de l'article 12 du Règlement intérieur, pour déterminer s'il serait possible de parvenir à une solution globale de toutes les questions en souffrance dans le cadre des procédures judiciaires. Seuls les représentants des États Membres du Fonds de 1992 et du Fonds de 1971 étaient présents à la séance à huis clos, dont il est rendu compte aux paragraphes 8.4.29 à 8.4.40.
- 8.4.30 Le Conseil a rappelé qu'aux sessions d'octobre 2001 des organes directeurs, plusieurs délégations s'étaient déclarées favorables à l'idée d'une solution globale et avaient souligné qu'il fallait faire preuve de souplesse et de pragmatisme et agir en toute transparence. Il a également été rappelé qu'à ces sessions, l'Administrateur avait été chargé de continuer de rechercher les moyens de parvenir au règlement de toutes les questions en suspens, y compris celles ayant trait aux diverses actions en cours et que des entretiens avaient eu lieu entre le UK Club et les FIPOL sur les moyens de parvenir à ce genre de solution globale et que l'Administrateur venait de recevoir des instructions dans ce sens aux sessions en cours. Il a été noté que des entretiens avaient lieu entre les FIPOL et le UK Club depuis les sessions d'octobre 2001 et que ces entretiens s'étaient poursuivis pendant la semaine des sessions en cours.
- 8.4.31 L'Administrateur a soumis pour examen au Conseil d'administration la proposition suivante de règlement global formulée par le UK Club:
- 1 Les versements d'indemnités seraient partagés entre le UK Club et les FIPOL dans la proportion de 42 à 58 pour toutes les demandes établies.
  - 2 Les FIPOL continueraient d'effectuer des versements à hauteur de 80% pour toutes les demandes établies.
  - 3 Le UK Club verserait le solde de 20% dû à tous les demandeurs.
  - 4 Le UK Club rembourserait aux FIPOL environ ¥5 202 millions (£26,7 millions), représentant le montant dû aux FIPOL par le UK Club après paiement, par le Club, du reliquat de 20% dû aux demandeurs
  - 5 Les frais encourus conjointement par le UK Club et les FIPOL seraient également répartis entre eux dans la proportion de 42 à 58.

- 6 Il serait mis fin à toutes les actions en justice découlant de ce sinistre.
- 7 Les FIPOL, Prisco Traffic Limited, Primorsk Shipping Corporation et le UK Club prendraient chacun à sa charge les dépens lui incombant.
- 8.4.32 L'Administrateur a fait valoir que le règlement global proposé constituait un compromis équitable qui tenait compte de l'incertitude inhérente à tout procès mettant en jeu des questions complexes. Selon lui, ce règlement présenterait le grand avantage de faire acquitter intégralement et promptement toutes les demandes établies et permettrait aux FIPOL de se faire rembourser une bonne partie des indemnités versées. L'Administrateur a donc recommandé au Conseil d'administration d'approuver le règlement global proposé et de l'autoriser à conclure un accord reprenant les éléments indiqués au paragraphe 8.4.31 et à s'entendre avec les autres parties sur les détails d'un tel accord.
- 8.4.33 Le Conseil a noté que le règlement global proposé permettrait aux FIPOL de récupérer environ ¥5 203 millions (£26,7 millions) et d'économiser quelque ¥2 500 millions (£13,1 millions) du fait qu'ils n'auraient pas à procéder à des paiements supérieurs à 80% des montants approuvés et que les FIPOL se verraient également verser une contribution aux frais communs de quelque £3,9 millions.
- 8.4.34 Tous les membres du Conseil d'administration présents et bon nombre de délégations d'observateurs ont, à l'unanimité, souscrit à la proposition formulée par l'Administrateur en vue d'un règlement global. On a estimé que le règlement global proposé constituait un compromis équilibré présentant pour principaux avantages le fait que tous les demandeurs seraient intégralement remboursés, que les FIPOL n'auraient pas à s'engager dans de longues procédures judiciaires et qu'ils récupèreraient une bonne partie des indemnités versées, ce qui profiterait à leurs contributeurs. On a également souligné que le règlement proposé faciliterait la dissolution du Fonds de 1971.
- 8.4.35 Plusieurs délégations se sont déclarées satisfaites de ce que la délégation japonaise - qui représente l'État touché par le sinistre - ait approuvé la proposition de l'Administrateur.
- 8.4.36 Le Conseil d'administration a approuvé le règlement global proposé et a autorisé l'Administrateur à conclure un accord de règlement pour autant que celui-ci contienne les éléments énoncés au paragraphe 8.4.31. Il a également autorisé l'Administrateur à s'entendre avec les autres parties sur les modalités d'un tel accord.
- 8.4.37 Le Conseil d'administration a insisté sur le fait que l'acceptation du règlement par les FIPOL ne saurait être interprétée comme signifiant que ceux-ci avaient des doutes quant à la force de leur position en justice.
- 8.4.38 Le Conseil d'administration a d'autre part décidé que les FIPOL devraient retirer l'action en justice qu'ils avaient engagée contre le Registre russe de la navigation.
- 8.4.39 Le Conseil d'administration a également indiqué que l'acceptation du règlement proposé et le retrait de l'action en justice contre le Registre russe ne devaient en aucune manière être interprétés comme un changement de politique de la part des FIPOL en matière d'action récursoire, laquelle politique veut que les FIPOL intentent des recours chaque fois que cela leur permet de recouvrer des sommes versées auprès des propriétaires de navires ou d'autres parties conformément au droit national en vigueur.
- 8.4.40 Le Conseil d'administration a exprimé sa gratitude à l'Administrateur et au Secrétariat ainsi qu'au UK Club et aux avocats et experts qui avaient contribué à une conclusion satisfaisante des négociations.

*Terminologie d'un nom de lieu*

- 8.4.41 La délégation de la République de Corée a abordé la question du nom de la 'mer du Japon' donnée à l'espace maritime visé au paragraphe 5.1.3 du document 71FUND/A/ES.9/9. Cette délégation a déclaré que le nom géographique de l'espace maritime situé entre la péninsule coréenne et l'archipel japonais (le sinistre du *Nakhodka* s'étant produit dans cette zone) faisait l'objet d'un différend et qu'un accord n'avait pas été trouvé sur ce point entre les deux États concernés. Cette délégation a également déclaré que le Gouvernement coréen souhaitait vivement que les noms 'mer de l'Est' et 'mer du Japon' soient utilisés simultanément pour désigner l'espace maritime en question jusqu'à ce qu'une solution définitive ait été trouvée entre les États concernés, comme recommandé dans la Résolution No. III/20(1977) par la Conférence des Nations Unies sur la normalisation des noms géographiques. Cette délégation a demandé de façon pressante à l'Administrateur de ne plus créer de problèmes semblables à l'avenir.
- 8.4.42 La délégation japonaise a fait objection à l'intervention de la délégation coréenne, faisant valoir que le nom de 'mer du Japon' était bien établi.
- 8.4.43 L'Administrateur a déclaré que cette question avait été discutée aux 59<sup>ème</sup> et 62<sup>ème</sup> sessions du Comité exécutif du Fonds de 1971 (documents 71FUND/EXC.59/17, paragraphes 3.8.11 à 3.8.13 et 71FUND/EXC.62/14, paragraphes 3.7.20 à 3.7.22). Il a également indiqué qu'il avait fait des recherches sur la position adoptée sur cette question au sein du système des Nations Unies. Il a signalé que la section cartographique de l'Organisation des Nations Unies avait pour politique de continuer d'utiliser le nom 'mer du Japon', comme étant la dénomination la plus courante et la plus répandue pour désigner l'espace maritime en question, jusqu'à ce que les parties concernées s'entendent sur une solution négociée. Il a expliqué que c'était pour cette raison que cette dénomination était utilisée dans les documents établis par le Secrétariat des FIPOL, sauf instruction contraire de la part des organes directeurs.

8.5 *Al Jaziah 1*

- 8.5.1 Le Conseil d'administration a pris note des renseignements fournis dans le document 71FUND/A/ES.9/11 concernant le sinistre de l'*Al Jaziah 1*.

*Procédure pénale*

- 8.5.2 Le Conseil a noté que le Ministère public d'Abou Dhabi avait engagé une action au pénal contre le capitaine de l'*Al Jaziah 1* et que, lors du procès, le capitaine avait déclaré que le navire avait été conçu comme un navire-citerne à eau et qu'il était en mauvais état, donc dangereux. Il a été noté en outre que le tribunal avait soutenu notamment que le navire ne répondait pas aux normes de sécurité de base, qu'il n'était pas en état de naviguer, que le fond était percé en plusieurs endroits et que le Ministère des transports des Émirats arabes unis ne l'avait pas autorisé à transporter des hydrocarbures. Il a enfin été noté que le tribunal avait abouti à la conclusion que, si le navire avait coulé, c'était à cause de ces insuffisances, et que le capitaine avait été condamné à une amende de Dh 5 000 (£950) pour avoir causé des dommages à l'environnement.

*Action récursoire éventuelle de la part des FIPOL*

- 8.5.3 Le Conseil d'administration a rappelé que l'*Al Jaziah 1* était muni d'un certificat d'immatriculation provisoire, délivré par le registre du Honduras, lequel n'a pas ratifié la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et est seulement partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Il a été rappelé que, pour cette raison, les Émirats arabes unis seraient tenus en vertu d'une obligation contractuelle d'appliquer la Convention de 1969 sur la responsabilité civile en ce qui concerne le droit du propriétaire de limiter sa responsabilité (voir document 92FUND/EXC.8/8, paragraphe 4.2.8).



- 8.5.4 Le Conseil a relevé que, de l'avis des conseillers juridiques des Fonds dans les Émirats arabes unis, les conclusions du tribunal pénal quant à la non-navigabilité en mer du navire seraient convaincantes dans le cadre de toute action juridique civile intentée contre le propriétaire du navire dans les Émirats arabes unis et que l'Administrateur souscrivait à ce point de vue. Il a relevé également que l'Administrateur estimait que le propriétaire du navire était, ou aurait dû être conscient de l'état du navire et du fait que le naufrage de celui-ci était dû à une négligence ou une faute personnelle du propriétaire du navire, et que, pour cette raison, en vertu de l'article V.2 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, le propriétaire n'était pas en droit de limiter sa responsabilité, et que les Fonds devaient s'opposer à toute tentative de la part de celui-ci de limiter sa responsabilité.
- 8.5.5 Le Conseil a noté que le propriétaire déclaré de l'*Al Jaziah 1* au moment du sinistre était 'Al Jazya Marine Services', entité autorisée par les autorités d'Abou Dhabi (Émirats arabes unis) à faire du commerce, et que l'unique propriétaire de cette entité était alors un ressortissant des Émirats arabes unis habitant à Abou Dhabi. Il a été relevé que selon le droit en vigueur dans les Émirats arabes unis, ce type d'entité, connue sous le nom d'entreprise à propriétaire unique, n'avait ni avoirs ni responsabilité autres que ceux de son propriétaire.
- 8.5.6 Il a été noté que le navire n'était couvert par aucune assurance responsabilité et que l'on ignorait si l'entité immatriculée en tant que propriétaire de l'*Al Jaziah 1* ou la personne en question disposaient d'avoirs suffisants qui permettraient l'exécution d'un jugement.
- 8.5.7 Le Conseil a décidé que si les recherches menées par les conseillers juridiques du Fonds de 1971 indiquaient que l'entité immatriculée en tant que propriétaire de l'*Al Jaziah 1* ou la personne en question disposaient d'avoirs suffisants qui permettraient l'exécution d'un jugement, le Fonds de 1971 devrait engager une action en recours contre eux. L'Administrateur a été chargé de tenir le Conseil informé de tout fait nouveau de façon à ce que celui-ci puisse éventuellement revenir sur cette position du Fonds de 1971.

## 8.6 Singapura Timur

- 8.6.1 Le Conseil d'administration a pris note des renseignements fournis dans le document 71FUND/A/ES.9/13 concernant le sinistre du *Singapura Timur*.

### *Risques que la cargaison et les hydrocarbures encore à bord du navire posent pour l'environnement*

- 8.6.2 Le Conseil d'administration a noté que le Ministère malaisien de l'environnement avait décidé de faire une étude pour vérifier si la cargaison d'asphalte restant à bord du *Singapura Timur*, qui reposait par 47 mètres de fond dans le détroit de Malacca, constituait un risque pour l'environnement, soit les ressources côtières sensibles, notamment des récifs coralliens, des mangroves et des exploitations maricoles se trouvant à huit milles nautiques de l'épave et, si tel était le cas, pour déterminer s'il fallait enlever la cargaison. Le Conseil a noté que le Fonds de 1971 et ses experts avaient aidé le Ministère de l'environnement à rédiger le mandat pour cette étude.
- 8.6.3 Le Conseil a relevé que le Ministère de l'environnement considérait que les hydrocarbures restant à bord représentaient un risque important pour l'environnement, et qu'il avait engagé un assistant maritime qui serait chargé de l'enlèvement du combustible de soute dans les meilleurs délais. Il a été relevé également que le Fonds estimait que ces mesures étaient nécessaires et avait proposé au Ministère de l'environnement d'envisager, compte tenu du fait que, selon l'étude visée au paragraphe 8.6.2 ci-dessus, il serait nécessaire de procéder à une inspection détaillée de l'épave par des plongeurs, de combiner cette enquête avec l'opération d'enlèvement du combustible de soute, ce qui permettrait à la fois d'éviter que les efforts ne fassent double emploi et de réduire les coûts.

- 8.6.4 En réponse à l'intervention d'une délégation concernant la menace constituée par la cargaison d'asphalte, il a été dit que les risques de pollution liés à la cargaison d'asphalte étaient considérés comme étant minimes. Cependant, la proposition d'inspection par des plongeurs permettrait de déterminer le degré de stabilité et d'intégrité de la structure du navire et en même temps d'obtenir un échantillon de la cargaison pour en analyser les propriétés et vérifier ce qu'elle devenait et les effets qu'elle était susceptible d'avoir si elle s'échappait de l'épave.

*Limitation de la responsabilité*

- 8.6.5 Le Conseil d'administration a rappelé que la Malaisie était partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds, et que le montant de limitation applicable au *Singapura Timur* en vertu de la Convention de 1969 était, d'après l'assureur P & I du propriétaire du navire, la Japan Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Japan P & I Club), de 95 760 DTS (£77 050).
- 8.6.6 Le Conseil a relevé qu'il n'y avait aucune raison de considérer que le propriétaire du navire n'aurait pas le droit de limiter sa responsabilité en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, et que le Japan P & I Club avait demandé que le Fonds de 1971 déroge à l'obligation de constituer un fonds de limitation en vertu de l'article V.3 de la Convention de 1969.
- 8.6.7 Le Conseil d'administration a rappelé que, selon une décision antérieure du Comité exécutif du Fonds de 1971, celui-ci exigeait habituellement la création d'un fonds de limitation avant de pouvoir verser des indemnités, et qu'il n'était dérogé à cette obligation que dans des cas exceptionnels. Il a été rappelé en outre que, dans plusieurs affaires au Japon, le Comité avait effectivement consenti à une dérogation, vu que les frais encourus pour la création du fonds de limitation étaient beaucoup trop élevés par rapport aux faibles montants de limitation en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. De plus, lorsqu'il avait pris cette décision, le Comité avait tenu compte du fait qu'en vertu de l'accord signé le 25 novembre 1985 par le Japan P & I Club et le Fonds de 1971, le Club s'engageait à rembourser intégralement tout montant versé par le Fonds de 1971 à titre d'indemnisation si le tribunal compétent soutenait que le propriétaire du navire n'était pas en droit de limiter sa responsabilité en vertu de la Convention de 1969, et que, dans ces cas, le Fonds de 1971 pourrait, à titre exceptionnel, verser des indemnités sans qu'un fonds de limitation n'ait été créé (voir les documents FUND/EXC.49/10 et FUND/EXC.49/12, paragraphe 3.9.2).
- 8.6.8 Le Conseil a noté le point de vue de l'Administrateur selon lequel, bien que l'accord susmentionné ne l'établisse pas expressément, l'engagement du Japan P & I Club devrait être considéré comme étant limité aux sinistres survenus au Japon, étant donné que ledit engagement se référait à la loi japonaise sur l'indemnisation pour les dommages dus aux hydrocarbures. Le Conseil a décidé que le Fonds de 1971 devait cependant faire droit à la demande du Japan P & I Club car le montant de limitation applicable au *Singapura Timur* était relativement peu élevé, et il a noté qu'en tout état de cause, le Fonds de 1971 ne devait pas verser d'indemnité avant que le propriétaire du navire et le Club ne se soient acquittés du montant de limitation.

*Action en recours*

- 8.6.9 Le Conseil d'administration a rappelé que, pour tout ce qui avait trait au droit de limitation, toute action contre les intérêts du *Rowan* serait régie par les conventions traitant de cette question en général, à savoir la Convention de 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires ou la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes. Il a été rappelé en outre que la Malaisie était partie à la Convention de 1957 et le Japon à celle de 1976, et que le montant de limitation applicable en vertu de la Convention de 1976 était beaucoup plus élevé que celui prévu par la Convention de 1957. La limite applicable dans l'affaire du *Rowan* en vertu de la Convention de 1976 était évaluée à £3,7 millions, tandis que la limite applicable en vertu de la Convention de 1957 était estimée à £768 000. Le critère

permettant de déchoir le propriétaire du navire de son droit de limitation était beaucoup plus strict dans la Convention de 1976 qu'il ne l'était dans la Convention de 1957.

- 8.6.10 Le Conseil a noté qu'en décembre 2001, les intérêts du *Singapura Timur* (assureur P & I et assureur sur corps) avaient introduit une action au Japon contre les intérêts du *Rowan* dans le but de recouvrer les dépenses encourues et celles qu'ils devraient encourir ainsi que les coûts susceptibles d'incomber au Fonds de 1971 du fait du sinistre, mais que l'Administrateur avait informé le Japan P & I Club que le Fonds de 1971 réservait sa position quant à l'action en recours, l'étendue de la responsabilité du Fonds n'ayant pas encore été établie.
- 8.6.11 Le Conseil a relevé que les intérêts du *Rowan* avaient engagé une action réelle en Malaisie contre le *Singapura Timur* et son propriétaire et une action contre le propriétaire à titre personnel et au titre de la limitation de la responsabilité. Le Japan P & I Club avait contesté l'action réelle au motif que celle-ci ne pouvait être introduite que contre un navire et non pas contre une épave. Il avait également contesté l'action contre le propriétaire à titre personnel et au titre de la limitation de la responsabilité au motif que les tribunaux malaisiens n'étaient pas compétents en l'espèce.
- 8.6.12 Le Conseil a noté que le total des pertes subies par les intérêts du *Singapura Timur* (le Japan P & I Club et l'assureur sur corps) était de l'ordre de US\$4,8 millions (£3,4 millions), ce qui était inférieur au montant de limitation applicable au *Rowan* en vertu de la Convention de 1976.
- 8.6.13 Le Conseil a noté en outre que le Japan P & I Club et les assureurs sur corps du *Singapura Timur* avaient sollicité l'accord du Fonds de 1971 concernant leur action contre les intérêts du *Rowan* au Japon ou dans tout autre État partie à la Convention de 1976, et que l'Administrateur estimait que la proposition du Japan P & I Club visant à introduire une action en justice contre les intérêts du *Rowan* au Japon se justifiait car elle garantirait que le Fonds de 1971 recouvrerait au moins une partie de tous paiements versés à titre d'indemnités sans devoir encourir d'importants frais de justice. Il a été noté que, de l'avis de l'Administrateur, une condition de l'accord conclu avec le Club à cet égard devrait viser à ce que tout montant versé du fait d'un jugement ou d'un accord de règlement soit placé sur un compte de garantie bloqué jusqu'à ce que la responsabilité du Japan P & I Club, celle des assureurs sur corps et celle du Fonds de 1971 aient été établies. De plus, après établissement des responsabilités de toutes les parties, les sommes se trouvant sur le compte de garantie bloqué seraient réparties au pro rata. Une autre condition de cet accord serait que le Fonds de 1971 renonce à son droit de faire valoir toute nouvelle demande contre le propriétaire du *Rowan* pour recouvrer les montants que le Fonds a versés à titre d'indemnisation.
- 8.6.14 En réponse à une demande concernant les raisons de faire valoir les intérêts du *Rowan* en vertu de la Convention de 1976 au Japon, l'Administrateur a fait savoir que le Japon était partie à cette Convention et que par conséquent les parties intéressées avaient pris des mesures pour se prévaloir des limites plus élevées en vertu de cette convention.
- 8.6.15 Le Conseil d'administration a fait sienne la position de l'Administrateur sur la procédure à l'encontre du *Rowan*, et l'a chargé de poursuivre le dialogue avec les intérêts du *Singapura Timur*.

## **9 Divers**

### **9.1 Convocation de sessions à venir**

Le Président a rappelé aux délégués que le Conseil d'administration avait décidé, à sa 6ème session, tenue en octobre 2001, que, comme la Convention de 1971 portant création du Fonds cesserait d'être en vigueur le 24 mai 2002 et le Fonds de 1971 ne compterait plus un seul membre, il n'y aurait pas lieu de convoquer de session pour l'Assemblée du Fonds de 1971 après cette date et que toutes les affaires seraient directement traitées par le Conseil d'Administration (document 71FUND/AC.6/A.24/22, paragraphe 26).

9.2 Session suivante

Il a été noté que le Conseil d'administration aurait peut-être à tenir une session au cours de la semaine du 1er juillet 2002.

10 Adoption du compte rendu des décisions

Le projet de compte rendu des décisions du Conseil d'administration, tel qu'il figure dans le document 71FUND/AC.7/A/ES.9/WP.3, a été adopté, sous réserve de certaines modifications.

\* \* \*

## ANNEXE I

### COMPOSITION ET MANDAT DE L'ORGANE DE CONTRÔLE DE LA GESTION DES FIPOL

- 1 L'Organe de contrôle de la gestion se compose de sept membres élus par l'Assemblée du Fonds de 1992: un, à titre personnel, en tant que Président, proposé par les États Membres; cinq, à titre personnel, proposés par les États Membres; un sans relation avec l'Organisation (une "personnalité extérieure") ayant les connaissances spécialisées et l'expérience requises en matière de contrôle de gestion, proposé par le Président de l'Assemblée du Fonds de 1992. Les propositions, accompagnées du curriculum vitae du candidat, sont communiquées à l'Administrateur six semaines au moins avant la session au cours de laquelle a lieu le scrutin.
- 2 Sur les six membres qui sont proposés par les États Membres, trois sont élus dans les onze États Membres sur le territoire desquels les plus grosses quantités d'hydrocarbures ont été reçues pendant l'année civile antérieure, et trois dans les autres États membres. Lorsqu'elle élit les membres de l'Organe de contrôle de la gestion, l'Assemblée tient compte du fait qu'il est souhaitable de respecter au sein de cet organe une répartition géographique équitable des sièges.
- 3 Les membres de l'Organe ont un mandat de trois ans, renouvelable une fois. Trois des sièges du premier organe de contrôle de la gestion élu ne sont pas renouvelables.
- 4 Les membres de l'Organe s'acquittent de leurs fonctions en toute indépendance et dans l'intérêt de l'ensemble de l'Organisation. Les membres qui sont proposés par les États membres ne peuvent recevoir aucune instruction de leur gouvernement.
- 5 Les frais de mission des six membres de l'Organe qui sont proposés par les États Membres sont pris en charge par l'Organisation. Les frais de mission du membre sans relation avec l'Organisation (la "personnalité extérieure") sont également pris en charge, ainsi que des honoraires d'un montant raisonnable.
- 6 L'Organe de contrôle de la gestion a pour mission:
  - a) d'analyser l'efficacité dont l'Organisation fait preuve en ce qui concerne les questions importantes: questions financières, contrôle interne, procédures opérationnelles et gestion des risques;
  - b) de faire mieux comprendre au sein de l'Organisation le rôle du contrôle de gestion, d'améliorer l'efficacité et de constituer le lieu de discussion où sont examinées les questions de contrôle interne, de procédures opérationnelles, y compris les questions soulevées dans le rapport du Commissaire aux comptes;
  - c) de discuter avec le Commissaire aux comptes de la nature et de l'étendue de chaque vérification à venir;
  - d) d'examiner les états et les rapports financiers de l'Organisation;
  - e) d'examiner tous les rapports pertinents du Commissaire aux comptes, y compris les rapports sur les états financiers de l'Organisation; et
  - f) de formuler les recommandations appropriées à l'intention de l'Assemblée.
- 7 L'Organe de contrôle de la gestion se réunit normalement au moins deux fois par an. Le Président de l'Organe et le Commissaire aux comptes peuvent demander la tenue d'autres réunions. Les réunions sont convoquées par l'Administrateur en consultation avec le Président de l'Organe.

- 8** Le Commissaire aux comptes, l'Administrateur et le Chef du Service des finances et de l'administration assistent normalement aux réunions.
- 9** Le Président de l'Organe fait rapport sur les travaux de ce dernier à chaque session ordinaire des Assemblées.
- 10** Tous les trois ans, l'Assemblée réexamine le fonctionnement de l'Organe de contrôle de la gestion et son mandat en s'appuyant sur un rapport d'évaluation établi par le Président de l'Organe.

\* \* \*

## ANNEXE II

### Résolution N°15 du Fonds de 1971 - Fonctionnement du Fonds de 1971 après le 24 mai 2002

**LE CONSEIL D'ADMINISTRATION DU FONDS INTERNATIONAL D'INDEMNISATION DE 1971 POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES (FONDS DE 1971), AGISSANT AU NOM DE L'ASSEMBLÉE,**

**RAPPELANT** la résolution N° 13 de l'Assemblée du Fonds de 1971 portant création du Conseil d'administration,

**NOTANT** que le paragraphe 7 a) de la Résolution N° 13 prévoit que “les décisions du Conseil d'administration sont prises à la majorité des votes des États Membres du Fonds de 1971 et des anciens États Membres du Fonds de 1971 présents et votants, étant entendu qu'un ancien État Membre du Fonds de 1971 n'aura le droit de voter que sur les questions se rapportant à des événements survenus alors que la Convention de 1971 portant création du Fonds était encore en vigueur pour lui”,

**CONSCIENT** du fait que, le 24 mai 2002, la Convention de 1971 portant création du Fonds cessera d'être en vigueur,

**NOTANT ÉGALEMENT** que, dans ces circonstances, aucun État n'aura le droit de voter au sein du Conseil d'administration sur les questions liées à la liquidation du Fonds de 1971, conformément au paragraphe 7 a) de la résolution N° 13,

**RECONNAISSANT** que cette situation mettra le Conseil d'administration dans l'impossibilité de prendre des décisions au sujet de ces questions,

**RECONNAISSANT** que le mandat du Conseil d'administration consiste notamment à "prendre toutes les mesures nécessaires en vue de la liquidation du Fonds de 1971, y compris la distribution équitable, dans les meilleurs délais possibles, des sommes et biens demeurant à l'actif du Fonds, entre les personnes ayant versé des contributions au Fonds de 1971",

**TENANT** compte de la nécessité de trouver un arrangement qui permettra de mener à bien la liquidation du Fonds de 1971, y compris la distribution équitable des sommes et biens demeurant à l'actif du Fonds, entre les personnes ayant versé des contributions au Fonds,

**AYANT PRÉSENT À L'ESPRIT** qu'il convient que des mesures soient prises afin de garantir que les décisions nécessaires sur ces questions puissent être prises par le Conseil d'administration,

**CONSCIENT** de la nécessité de veiller à la protection des intérêts des personnes qui ont versé des contributions au Fonds de 1971,

**CONSIDÉRANT** que, pour ces raisons, il est indispensable de modifier les dispositions sur les droits de vote au sein du Conseil d'administration, telles qu'elles figurent au paragraphe 7 a) de la Résolution N° 13,

**DÉCIDE** de modifier le paragraphe 7 a) de la Résolution N° 13 comme suit:

“que les décisions du Conseil d'administration sont prises à la majorité des voix des anciens États Membres du Fonds de 1971 présents et votants, étant entendu que, pour les questions ayant trait aux sinistres, les États ont le droit de voter uniquement au sujet de sinistres qui ont eu lieu lorsque l'État en question était membre du Fonds de 1971;”

**DÉCIDE EN OUTRE** que cet amendement prendra effet le 25 mai 2002.