



CANADA

CAISSE D'INDEMNISATION  
DES DOMMAGES DUS  
À LA POLLUTION PAR  
LES HYDROCARBURES  
CAUSÉE PAR LES NAVIRES



RAPPORT ANNUEL DE L'ADMINISTRATEUR

2000-2001

L'Administrateur tient à remercier M. K. Joseph Spears, de Spears and Company, pour son aide concernant la photo en page couverture – le *Texada* échoué dans le passage Dolomite à proximité de l'extrémité sud des îles de la Reine-Charlotte, en Colombie-Britannique (voir la description de l'incident à la section 3.57 du rapport annuel). Il tient aussi à souligner la contribution de M. Bill Mackie, de Morgan Marshall, qui a mis ses compétences à son service aux fins de la capture de l'image vidéo.

La photographie en page couverture est l'œuvre de Russ Heidl, photographe aérien, qui l'a prise à bord d'un hélicoptère au moyen d'une caméra vidéo Canon XL-1.

Publié par l'Administrateur  
Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution  
par les hydrocarbures causée par les navires  
90, rue Elgin, 8<sup>e</sup> étage  
Ottawa (Ontario) Canada  
K1A 0N5

Tél. : (613) 990-5807  
(613) 991-1726  
Télec. : (613) 990-5423

## Ship-source Oil Pollution Fund

90 Elgin Street - 8th Floor  
Ottawa, Canada  
K1A 0N5



CANADA

Caisse d'indemnisation des  
dommages dus à la pollution  
par les hydrocarbures  
causée par les navires

90, rue Elgin - 8ième étage  
Ottawa, Canada  
K1A 0N5

L'Honorable David Collenette, C.P.  
Député, Ministre des Transports  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0N5

Monsieur le Ministre,

C'est un honneur de vous soumettre mon rapport annuel, concernant la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires, couvrant l'exercice financier commençant le 1er avril 2000 et finissant le 31 mars 2001, conformément aux dispositions du paragraphe 722 (1) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

Je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, à l'assurance de ma haute considération.

Kenneth A. MacInnis, Q.C.  
Administrateur

# Table de matières

Message de l'Administrateur.....	i
Préambule.....	i
Demandes d'indemnisation canadiennes.....	i
Expérience nord américaine.....	ii
Expérience européenne.....	iii
Créations européennes.....	iii
Questions d'intérêt direct.....	iv
Caisse d'indemnisation.....	iv
Résumé.....	vi
L'Administrateur.....	x
<b>1. Responsabilités et attributions de l'Administrateur .....</b>	<b>1</b>
<b>2. Le Plan canadien d'indemnisation.....</b>	<b>2</b>
La Caisse d'indemnisation : un Fonds de dernier recours.....	3
La Caisse d'indemnisation : un Fonds de premier recours.....	3
<b>3. Événements ayant entraîné des rejets d'hydrocarbures.....</b>	<b>5</b>
3.1 Cargo/porte-conteneurs New Zealand Caribbean (1989).....	5
3.2 Remorqueur Princess No. 1 (1994).....	5
3.3 Yacht à moteur 42E 6903 (1996).....	6
3.4 Vraquier Haralambos (1996).....	7
3.5 House-boat Rhea (1997) .....	8
3.6 Vraquier Rani Padmini (1997) .....	9
3.7 Navire de pêche Koyo Maru #16 (1997) .....	9
3.8 Vraquier Flare (1998).....	10
3.9 Navire-citerne Enerchem Refiner (1998).....	11
3.10 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Vancouver Harbour (Colombie-Britannique) (1998) .....	11
3.11 Navire-citerne Filomena Lembo (1998).....	12
3.12 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Fighting Island (Ontario) (1998).....	13
3.13 Navire de pêche Miss Babs (1998).....	13
3.14 Porte-conteneurs Canmar Valour (1998) .....	14
3.15 Traversier Walpole Islander (1999).....	15
3.16 Vraquier Solon of Athens (1999).....	15
3.17 Navire des Grands Lacs Gordon C. Leitch (1999).....	16
3.18 Vraquier Algontario (1999).....	16
3.19 Vraquier Paterson (1999).....	17
3.20 Chalutier congélateur Sam Won Ho (1999).....	17
3.21 Chimiquier Sunny Blossom (1999).....	18
3.22 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Paspébiac, Québec (1999).....	18
3.23 OBO Ariel (1999).....	19
3.24 Bateau de pêche Rivers Inlet (1999).....	19
3.25 Chimiquier Sunny Blossom (1999).....	19
3.26 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Patrick's Cove (Terre-Neuve)(1999) .....	19
3.27 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Cumberland (Ontario) (1999) .....	20
3.28 Marina de Holland (1999).....	20



3.29	Marina de Reed Point (1999).....	20
3.30	Navire de pêche Kopu (1999).....	20
3.31	Remorqueur Radium Yellowknife (1999) .....	21
3.32	Vraquier Alcor (1999).....	21
3.33	Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Ville de Québec et Sorel (Amarantos) (1999).....	21
3.34	Navire Kaye E. Barker (1999) .....	22
3.35	Transbordeur Tachek (2000).....	22
3.36	Remorqueur à la pêche Miles Sea (2000).....	22
3.37	Vraquier Bovec (2000).....	22
3.38	Cargo polyvalent Le Sheng (2000).....	23
3.39	Bâtiment hydrographe océanique - Ronald H. Brown (2000).....	23
3.40	Chalutier congélateur Sam Won Ho (2000).....	23
3.41	Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Port Cartier (Québec) (2000).....	24
3.42	Navire auto-déchargeur Algowood (2000).....	24
3.43	Navire de pêche Tahkuna (2000).....	24
3.44	Navire de pêche Taurus (2000).....	24
3.45	Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Port de Vancouver (Colombie-Britannique) (2000).....	25
3.46	Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Dingwall (Nouvelle-Écosse) (2000).....	25
3.47	Remorqueur Radium 604 (2000).....	26
3.48	Skaubryn (2000).....	26
3.49	Administration portuaire du port de Vancouver (2000).....	26
3.50	Hors-bord de 17 pieds (2000).....	26
3.51	Yacht Leedon (2000).....	26
3.52	Barge Burrard Clean # 17 (2000).....	27
3.53	Bateau de pêche Island Provider (2000).....	27
3.54	Embarcation de servitude Silver Bullit (2000).....	27
3.55	Yacht Georgie Girl (2000).....	28
3.56	Navire de pêche Prosperity (2000).....	28
3.57	Navire de pêche Texada (2000).....	29
3.58	Navire-citerne Algoeast (2000).....	29
3.59	Bateau de plaisance Old Timer (2000).....	29
3.60	Bateau de pêche Avataq (2000).....	29
3.61	Navire de ravitaillement au large, Atlantic Hawk (2000).....	30
3.62	Remorqueur Keta V (2000).....	30
3.63	Vraquier Sandviken (2000).....	30
3.64	Navire-citerne Endurance (2000).....	31
3.65	Navire-citerne Eastern Power (2000).....	31
3.66	Navires-citernes Irving Primrose et Severn (2000).....	31
3.67	Navire de pêche Tri-Con Commander(2001).....	32
3.68	Transbordeur roulier Cicero (2001).....	32
3.69	Bateau de pêche Sandy S (2001).....	32
3.70	Vraquier Cartierdoc (2001).....	32

<b>4.</b>	<b>Problèmes et remises en question.....</b>	<b>33</b>
4.1	Stratégies d'intervention en Arctique.....	33
4.2	Navires aux normes de sécurité et protection de l'environnement.....	33
4.3	Ports de relâche pour navires en avaries – menace de pollution.....	36

4.4	<i>Liquidation du FIPOL de 1971</i> .....	38
4.5	<i>Mesures européennes envisagées après le sinistre de l'Erika – Changements à apporter au régime du FIPOL- Incidences sur la Caisse d'indemnisation</i> .....	39
4.6	<i>Le niveau élevé des demandes d'indemnisation du FIPOL</i> .....	44
4.7	<i>Évaluation et restauration des dommages aux ressources naturelles</i> .....	45
4.8	<i>Fonds consacré aux dommages à l'environnement – Environnement Canada</i> .....	46
4.9	<i>De la LMMC à la LRM</i> .....	47
4.10	<i>Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada (Projet de loi C-14)</i> .....	47
4.11	<i>Risques de déversements d'hydrocarbures – navires-citernes par opposition aux navires qui ne sont pas des navires-citernes</i> .....	47
4.12	<i>Combustible de Soutes – Couverture d'Assurance Canadienne</i> .....	47
4.13	<i>Le pollueur paye</i> .....	48
<b>5.</b>	<b>Initiatives visant les relations personnelles avec l'ensemble des corporations</b> .....	<b>49</b>
5.1	<i>Généralités</i> .....	49
5.2	<i>Arctique et Séminaire technique consacré aux déversements d'hydrocarbures en mer</i> .....	49
5.3	<i>Conseil consultatif maritime canadien (national)</i> .....	49
5.4	<i>Conseil consultatif maritime canadien (arctique)</i> .....	49
5.5	<i>Organismes d'intervention et installations pour l'équipement de la GCC</i> .....	50
5.6	<i>Cours destiné aux personnes devant assumer le commandement sur le lieu des opérations en mer ou à terre</i> .....	51
5.7	<i>Conférence internationale consacrée aux déversements d'hydrocarbures</i> .....	51
5.8	<i>Bureau du traitement des demandes d'indemnisation nées du sinistre de l'Erika</i> .....	52
5.9	<i>Fédération internationale des armateurs pétroliers pour la lutte contre la pollution par les hydrocarbures</i> .....	53
5.10	<i>Association Canadienne de Droit Maritime (ACDM) (CMLA)</i> .....	53
<b>6.</b>	<b>Responsabilités de la Caisse d'indemnisation envers le Fonds international</b> .....	<b>54</b>
6.1	<i>CRC de 1969 et FIPOL de 1971</i> .....	54
6.2	<i>CRC de 1992 et FIPOL de 1992</i> .....	54
<b>7.</b>	<b>Résumé de l'état financier</b> .....	<b>56</b>
	<b>Appendice A : Le Régime d'indemnisation International</b> .....	<b>57</b>
	<b>Appendice B: FIPOL de 1971 – Conseil d'administration et sessions de l'Assemblée</b> .....	<b>59</b>
	<b>Appendice C: Le FIPOL de 1992 – sessions du Comité exécutif et d l'Assemblée</b> .....	<b>65</b>
	<b>Appendice D: Changements apportés par les Protocoles de 1992</b> .....	<b>73</b>
	<b>Appendice E: États contractants à la fois au Protocole de 1992, à la Convention sur la responsabilité civile et au Protocole de 1992 à la Convention du FIPOL au 24 janvier 2001</b> .....	<b>75</b>
	<b>Appendice F: États contractants à la fois à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 sur le FIPOL au 24 janvier 2001</b> .....	<b>77</b>
	<b>Appendice G: Proposition des communautés européennes pour un fonds COPE</b> .....	<b>79</b>

## Abréviations et noms propres utilisés dans ce rapport

ABS	American Bureau of Shipping
ALERT	Équipe d'intervention d'urgence de l'atlantique
AMOP	Programme sur les déversements d'hydrocarbures en mer, en arctique
APC	Administration Portuaire Canadienne (CPA)
APV	Administration portuaire de Vancouver (VPA)
BST	Bureau de la sécurité des transports (TSB)
CE	Commission Européenne (EC)
CEDRE	Centre de documentation de recherche et d'expérimentation sur les pollutions accidentielles des eaux
CCMC	Conseil consultatif maritime canadien (CMAC)
Club P&I	Mutuelle de protection et d'indemnisation (assurances maritimes) (P&I Club)
Code ISM	Code international de gestion de la sécurité (ISM Code)
COPE	Fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dans les eaux européennes
CPV	Corporation du port de Vancouver (VPC)
CRC	Convention sur la responsabilité civile (CLC)
CWS	Service canadien de la faune et de la flore
DNV	Det Norske Veritas
DTS	Droits de tirage spéciaux (SDR)*
EC	Environnement Canada (EC)
ECAREG	Bureau des comptes-rendus des navires de l'est du Canada
EU	États-unis (US(A))
FIPOL	Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (IOPC Fund)
GCC	Garde côtière canadienne (CCG)
ICONS	Commission internationale sur les transports maritimes
LMMC	<i>Loi sur la marine marchande du Canada (CSA)</i>
LOU	Lettre d'engagement
LMC	Loi maritime du Canada (CMA)
LRM	Loi sur la responsabilité maritime (MLA)
MEPC	Comité de protection de l'environnement marin
MOU	Protocole d'accord
MPCF	Caisse des réclamations de la pollution maritime
MPO	Ministère des pêches et océans (DFO)
MT	Navire-citerne à moteur
NM	Navire à moteur (MV)
NOAA	Administration nationale des océans et de l'atmosphère des États-unis
NRDA	Évaluation des dommages aux ressources naturelles
NTCL	Compagnie de transport des régions du nord limitée
OBO	Minéralier-vraquier-pétrolier ou navire (OBO)
OCIMF	Oil Companies International Marine Forum
OI	Organisme d'intervention (RO)
OMI	Organisation maritime internationale (IMO)
OPA	Loi sur la pollution par les hydrocarbures
OPA 90(US)	Loi de 1990 sur la pollution par les hydrocarbures (États-unis)
OPE	Organisme de protection de l'environnement (EPA)
OSRL	Intervention contre des déversements d'hydrocarbures limitée



REET	Équipe régionale d'urgence environnementale
RINA	Société de classification italienne
RU	Royaume-uni (UK)
SAR	Recherche et sauvetage
SCTM	Service de communication du trafic maritime (MCTS)
SIMEC	Société d'intervention maritime de l'est du Canada (ECRC)
SIMOC	Société d'intervention maritime de l'ouest du Canada (WCMRC)
SITREP	Rapport de situation
SMPT	Société anonyme de services maritimes de Pointe Tupper (PTMS)
SMTC	Sécurité maritime de Transports Canada (TCMS)
SOLAS	Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer
UE	Union européenne (EU)
UFPD	Unités flottantes de production, de stockage et de déchargement (FPSO)
UFS	Unités flottantes de stockage (FSU)
USCG	Garde côtière des États-unis
ZEE	Zone économique exclusive (EEZ)

\*Au 1 avril 2001, la valeur du droit de tirage special (DTS) était d'environ 1,988\$. Cette valeur réelle est répercutée à l'illustration 1 de l'appendice D. Pour plus de commodité, partout ailleurs dans le rapport les calculs sont fondés sur les DTS ayant une valeur nominale de 2\$.



## **Message de l'Administrateur**

### **Préambule**

**E**n qualité d'Administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, j'ai l'honneur de soumettre mon Rapport annuel couvrant l'exercice financier 2000/2001. Ce rapport donne l'occasion de s'adonner à la réflexion – de façon à juger où nous en sommes aujourd'hui et à penser à nos obligations futures.

Voilà maintenant deux ans qu'il m'a été demandé d'accepter la charge d'Administrateur. C'est un honneur d'avoir été nommé par le gouvernement pour assumer la responsabilité du poste. L'Administrateur assume également le rôle de chef de la délégation canadienne aux réunions à Londres du Comité exécutif et de l'Assemblée du Fonds international d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL). Travailler avec des fonctionnaires consciencieux et autres intervenants et répondre aux défis des activités journalières dans l'exercice de mes deux fonctions, est des plus agréables. Ces obligations envers le service de mon pays sont des plus profondément satisfaisantes.

Ce rapport explique le plan canadien d'indemnisation. Remarquablement, le Canada a à sa disposition la Caisse d'indemnisation. Le Canada est également un État contractant aux Conventions internationales qui mutualisent le risque de pollution par les hydrocarbures provenant de navires-citernes de haute mer. Les Conventions du FIPOL constituent une partie du système d'indemnisation global du Canada. Au Canada, la Caisse d'indemnisation peut être employée à régler des demandes d'indemnisation nées de déversements d'hydrocarbures persistants et non-persistants provenant de toutes les catégories de navires. Les dispositions des FIPOL se limitent aux navires-citernes de haute-mer et aux hydrocarbures lourds persistants.

En plus d'examiner, d'évaluer et de régler les demandes d'indemnisation canadiennes, l'Administrateur a l'obligation d'ordonner le paiement, aux FIPOL, des contributions canadiennes, prélevées sur la Caisse d'indemnisation et calculées d'après les appels de contributions des FIPOL. L'Administrateur adresse également à l'administrateur des FIPOL, un rapport annuel sur les quantités « d'hydrocarbures donnant lieu à contribution » reçus au Canada. Ces quantités sont déclarées annuellement par plusieurs compagnies pétrolières et par les administrations des centrales électriques. En conséquence, l'Administrateur dispose d'une perspective unique sur les questions d'indemnisation nationales et internationales nées de la pollution par les hydrocarbures, qui touchent les canadiens.

### **Demandes d'indemnisation canadiennes**

**N**ous avons résolu un certain nombre de demandes d'indemnisation canadiennes très anciennes et beaucoup plus ardues. La Couronne a aussi mené à bien quelques actions entreprises de longue date devant les tribunaux. Au cours des deux dernières années ce travail a eu pour résultat, une réduction importante des cas reportés à plus tard.

Une expérience récente montre que l'examen et l'évaluation des demandes d'indemnisation sont accélérés lorsque les demandeurs fournissent des preuves convaincantes et des explications écrites. Il est essentiel que les mesures prises et les frais encourus soient manifestement raisonnables. La demande d'indemnisation devrait être présentée dans les délais impartis et accompagnée de toutes les pièces justificatives écrites. Ceci comprend différentes justifications fournies par la personne assumant le commandement sur le lieu des opérations en mer ou à terre (OSC) et la preuve des paiements, selon le cas. Les registres et notes détaillés des opérations tenus par les personnes assumant le commandement sur place et d'autres personnes sont inappréciables pour faciliter le paiement des demandes d'indemnisation.

De par mes attributions, en tant qu'Administrateur, j'ai l'obligation de faire une offre d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures lorsque tout ou une partie de la demande est

clairement établie grâce aux preuves. Je suis très satisfait lorsque je peux le faire de façon expéditive. En outre, l'Administrateur doit prendre des mesures raisonnables pour recouvrer auprès du propriétaire du navire ou de toute autre personne responsable, le montant qu'il a versé.

Ceci conduit à une situation critique. L'objectif de la Partie XVI de la *LMC*, est que : **le pollueur doit payer**. Par conséquent, il est essentiel que les ministères du gouvernement obligent leurs fonctionnaires à agir dans les délais impartis pour identifier la source de dommages dus à la pollution par des hydrocarbures. Cette preuve n'est généralement disponible qu'au moment de l'évènement. Une telle preuve peut être capitale pour l'Administrateur, désireux de recouvrer auprès des parties responsables, conformément au régime réglementaire, les versements effectués par prélèvement sur la Caisse d'indemnisation. Sans quoi – par défaut – l'évènement devient un rejet non-identifié d'hydrocarbures – et l'Administrateur ne peut pas recouvrer auprès des pollueurs, les versements effectués par prélèvement sur la Caisse d'indemnisation. Dans de nombreux cas, l'Administrateur a eu des échantillons d'hydrocarbures analysés.

Des demandeurs, y compris la Couronne, ont une responsabilité bien précise de présenter des demandes d'indemnisation accompagnées de toutes les pièces justificatives. Il est également important que des demandes d'indemnisation officielles soient présentées au propriétaire du navire, dans les délais impartis, particulièrement lorsque les propriétaires de navire ont à traiter avec leur Club P&I ou leurs assureurs.

J'aimerais pouvoir continuer à discuter des mesures pratiques qui peuvent être prises par la Garde côtière canadienne et l'Administrateur, en vue d'améliorer la présentation et le traitement des demandes d'indemnisation, d'une manière compatible avec les bons usages en affaires et conformément aux lois régissant l'administration de la Caisse d'indemnisation.

## **Expérience nord américaine**

**A** lors que les sinistres de pétroliers au Canada et aux États-Unis semblent avoir diminué de façon spectaculaire, en Europe ils ont augmenté récemment dans des proportions inquiétantes.

Les archives de 1999 de la Garde côtière des États-Unis (USCG) montrent que 94 pour cent des évènements de déversements d'hydrocarbures et 70 pour cent de leur volume proviennent de bâtiments autres que des navires-citernes et des barges citernes.

Au Canada, une étude préalable concernant une enquête sur des évènements de déversements d'hydrocarbures au Canada, rapportés par l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation de 1993 à 2000, montre que 12 pour cent étaient dus à des navires-citernes, 62 pour cent à d'autres bâtiments et 26 pour cent à des rejets non-identifiés d'hydrocarbures. Il convient de noter qu'il ressort que ces évènements auraient été couverts par la Caisse d'indemnisation, alors que 88 pour cent de ces évènements canadiens de déversements d'hydrocarbures n'étaient pas couverts par le FIPOL. Le FIPOL couvre seulement les déversements d'hydrocarbures lourds persistants provenant de navires-citernes. La Caisse d'indemnisation couvre les déversements d'hydrocarbures persistants et non-persistants provenant de toutes les catégories de navires, ainsi que les rejets non-identifiés d'hydrocarbures.

Il est très instructif pour des canadiens de noter que la diminution considérable des évènements de déversements d'hydrocarbures, avait été portée au crédit des règles de l'US Oil Pollution Act 90 (*Loi de 1990 sur la pollution par les hydrocarbures des États-Unis*) (*US OPA*) et d'une application très stricte des règlements sur la sécurité des navires, par la Garde côtière des États-Unis (USCG). Il nous a été dit que l'USCG était en train de promouvoir « une culture en matière de sécurité, » par les transports maritimes.

Des études, présentées au cours de ma présence à la Conférence internationale 2001, consacrées aux déversements d'hydrocarbures, à Tampa, ont montré que la « culture en matière de sécurité » protège l'environnement et est « une bonne affaire » - par opposition à « l'évasion de la culture » et à « la servilité de la culture. » Des transports maritimes viables signifient que la gestion de la sécurité de haute qualité, s'efface devant l'économie des coûts annuels pour l'industrie, représentant entre 500 millions \$ EU et 1 milliard \$ EU, soit une moyenne de 200 000 \$ EU, pour des compagnies particulières.



En outre, si un navire est pris en flagrant délit de pollution aux États-Unis, il peut en pâtir financièrement. La motivation est là pour une exploitation en toute sécurité. « L'application des règlements » a été dépeinte comme étant la clef de la protection, de la prévention, de la réparation et du continuum d'intervention pour la protection de l'environnement.

Il est à noter, pour cette année, l'enquête et les poursuites couronnées de succès, menées par la Sécurité maritime de Transport Canada (SMTC), pour infractions aux règlements canadiens sur la pollution par les hydrocarbures.

## Expérience européenne

Depuis le sinistre de l'*Erika*, au large de la Bretagne, en décembre 1999, un certain nombre de sinistres de navires-citernes, ayant fait la une de l'actualité, se sont produits dans les eaux européennes : *Levoli Sun* (France 2000), *Kristal* (Espagne 2001), *Castor* (Méditerranée 2001), *Balu* (Golfe de Gascogne 2001) et le *Baltic Carrier* (Danemark 2001).

Il n'est guère étonnant que les européens veuillent que quelque chose soit fait. Au début il semblait qu'il existait une guéguerre de juridiction entre l'OMI et la Commission européenne (CE). Logiquement, de l'avis de beaucoup de personnes, c'est essentiellement une question « de sécurité des navires, plutôt que d'indemnisation », l'argument étant que le FIPOL a déjà augmenté les niveaux d'indemnisation à des niveaux appropriés. Néanmoins, les niveaux d'indemnisation sont perçus comme devant être un enjeu pour le FIPOL de 1992.

Ce fut la pollution par les hydrocarbures causée par le sinistre de l'*Erika*, au large de la Bretagne, en décembre 1999 qui a conduit – particulièrement en France et dans la CE – à réclamer des changements en matière de prévention et d'indemnisation de la pollution par les hydrocarbures provoquée par des navires.

En France, ceci a abouti à un sentiment d'urgence, déclenché en partie par de vigoureuses protestations de la part des citoyens français qui s'adressaient aussi bien au gouvernement français pour sa façon de prendre en main le sinistre de l'*Erika* qu'aux règlements sur les transports maritimes en général.

La Bretagne est limitrophe des principales voies de circulation maritime et il est établi que cinq déversements majeurs provoqués par des navires-citernes se sont produits au large des côtes depuis 1976.

Le gouvernement français a aussi été critiqué pour ne pas avoir agi assez rapidement pour effectuer des paiements à ceux qui avaient été touchés par le déversement.

En réaction, les autorités françaises ont préconisé, *inter alia* (entre autres) le relèvement du plafond de responsabilité du FIPOL de 1992, pour qu'il soit porté à 1 milliard d'Euros (1,4 milliards \$).

## Créations européennes

En janvier 2001, l'Administrateur a été avisé – une année après le sinistre de l'*Erika* – que la CE avait proposé la mise en place d'un Fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dans les eaux européennes (COPE).

Aux termes de la proposition de Fonds COPE, le plafond d'indemnisation serait d'un milliard d'Euros. Ceci comprendrait le montant prévu par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CRC) et par la Convention portant création du Fonds de 1992 (FIPOL) – c'est-à-dire 135 millions de DTS (270 millions \$ ou 188 millions d'Euros).

Le Fonds COPE n'interviendrait que lorsqu'un déversement se produirait dans les eaux de l'Union européenne, entraînant ou menaçant d'entraîner une demande d'indemnisation totale, dépassant le plafond prévu par le régime du FIPOL de 1992. Le Fonds COPE serait financé par les réceptionnaires d'hydrocarbures européens, suivant l'application des procédures similaires à celles des contributeurs au FIPOL de 1992. Voir l'Appendice G.

Des propositions urgentes visant à apporter des changements au régime international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et à celui de la sécurité des navires, ont continué à parvenir d'Europe. Par conséquent l'indemnité totale disponible aux conditions du régime du FIPOL de 1992, a été augmentée de 50 pour cent – passant de 270 millions \$ à 405 millions \$ - prenant effet en 2003. Voir l'illustration A, Appendice D. Maintenant, le troisième Groupe de travail du FIPOL de 1992 est en train de débattre des changements supplémentaires à apporter au régime du FIPOL de 1992, particulièrement, une troisième couverture d'indemnisation « facultative », en sus des 405 millions \$.

À la lumière de toute cette activité du FIPOL, réagissant aux créations européennes, nous notons une étude récente des Clubs P&I, montrant qu'à part l'*Erika* et le *Nakhodka*, tous les déversements d'hydrocarbures ayant eu lieu de 1990 à 1999, en dehors de ceux des États-Unis, rajustés à leurs valeurs de 1999 pour tenir compte du taux d'inflation, auraient été indemnisés aux conditions des limites accrues du FIPOL, devant entrer en vigueur en 2003 (405 millions \$). La même étude a indiqué que les coûts de tous les déversements de navires-citernes et de barges aux États-Unis (valeurs réelles et d'inflation) depuis la promulgation de l'*OPA 90 (Loi de 1990 sur la pollution – États-Unis)*, jusqu'à la fin de 1999, auraient été de la compétence de la CRC de 1992 *actuelle* et des limites du Fonds (270 millions \$).

## Questions d'intérêt direct

Étant donné que la Caisse d'indemnisation est pratiquement responsable d'avoir à verser des contributions canadiennes considérables au FIPOL, les questions d'intérêt direct pour l'Administrateur comprennent : (1) le niveau de la limite de responsabilité du propriétaire du navire dans la CRC de 1992; (2) l'action récursoire utile pouvant être mise à la disposition du FIPOL de 1992; (3) une troisième couverture d'indemnisation « facultative », en sus de la CRC de 1992 et du FIPOL de 1992 et; (4) Le niveau élevé des demandes d'indemnisation du FIPOL.

De mon point de vue, en prenant en considération quelques aspects des questions (1), (2) et (4) cela pourrait faire une grande différence dans la somme à verser par le Canada pour des sinistres internationaux et pourrait encourager la qualité du transport maritime. Une telle action devrait rechercher le juste milieu entre les intérêts des propriétaires de navires et ceux des cargaisons, dans ce qui est autrement un système international fonctionnant relativement bien, lorsqu'il s'agit d'indemniser les dommages dus à des déversements d'hydrocarbures provenant de navires-citernes. La question (3) est importante pour les européens en particulier. Il est affirmé qu'étant donné l'humeur en Europe, une troisième couverture d'indemnisation « facultative » est nécessaire pour empêcher la mise en place d'un fonds régional européen (COPE) et ainsi préserver le système des conventions internationales. La délégation canadienne au FIPOL de 1992 continue à appuyer la mise en place de cette option.

Qu'il soit nécessaire ou non pour le Canada de se joindre à une troisième couverture d'indemnisation « facultative » - si jamais elle venait à être proposée – ce serait au Cabinet du gouvernement d'en décider.

## Caisse d'indemnisation

Par bonheur, jusqu'à maintenant l'Administrateur a toujours été en mesure de payer au FIPOL les contributions du Canada, prélevées sur les revenus des intérêts perçus, par la Caisse d'indemnisation.

Maintenant, il existe un potentiel pour un accroissement important des contributions du Canada, au Fonds international.

Alors que le Canada était un État contractant au FIPOL de 1971, l'indemnisation maximale disponible pour un seul événement était d'environ 120 millions \$. Lorsque le Canada est devenu un État contractant aux Protocoles de 1992, le 29 mai 1999, le montant maximum payable par le FIPOL de 1992 (y compris le montant payé aux conditions de la CRC de 1992) pour un seul événement s'est accru pour atteindre environ 270 millions \$. En 2003, le régime du FIPOL de 1992 sera augmenté de 50 pour cent, pour atteindre 405 millions \$.



Maintenant que la CE a suggéré un niveau d'indemnisation de 1,4 milliards \$ pour sa proposition de Fonds COPE, il sera intéressant de voir la réaction de la part du régime du FIPOL, envers la proposition du FIPOL d'une troisième couverture d'indemnisation « facultative. »

Sur le plan des effets éventuels de cette augmentation du FIPOL, il semble que le volume des demandes d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ait tendance à augmenter au prorata de la limite d'indemnisation disponible. Il est aussi bon de remarquer que les réceptions d'hydrocarbures canadiens sont en hausse de façon considérable. Les répercussions de l'exploitation nationale d'hydrocarbures au large commencent à se faire sentir. Ce dernier développement à lui seul, pourrait indiquer une augmentation dans le niveau des paiements au FIPOL qui doivent être effectués par l'Administrateur par prélèvement sur la Caisse d'indemnisation.

Pour terminer, cette année a été débordante d'activité, remplie de succès et fort intéressante. Pour ma part, les suggestions sur la manière d'améliorer tous les aspects des services de la Caisse d'indemnisation seront les bienvenues.

## Résumé

Ce Rapport annuel de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse d'indemnisation) couvre l'exercice financier ayant pris fin le 31 mars 2001.

Un compte rendu de l'état financier de fin d'exercice de la Caisse d'indemnisation figure dans ce rapport, comprenant le coût des règlements des demandes d'indemnisation au Canada et le montant des paiements effectués par la Caisse d'indemnisation, au Fonds international.

Des demandes d'indemnisation canadiennes ont été réglées et payées, pour un montant global d'environ 132 000\$. Cette année un montant record d'environ 6,7 millions \$ a été versé au FIPOL de 1992, par l'Administrateur, par prélèvement sur la Caisse d'indemnisation, pour des sinistres ayant eu lieu hors du Canada. Au 31 mars 2001, le solde créditeur de la Caisse d'indemnisation était de 304 809 154,46\$.

Le rapport décrit le régime d'indemnisation canadien.

Les catégories de demandes d'indemnisation pour lesquelles la Caisse d'indemnisation peut être tenue d'avoir à payer, comprennent :

- Des demandes d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures;
- Des demandes d'indemnisation pour des frais de nettoyage de déversements d'hydrocarbures, y compris les mesures de sauvegarde et;
- Des demandes d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et des frais de nettoyage là où l'identité du navire qui a provoqué le déversement, n'a pu être établie (rejets non-identifiés d'hydrocarbures).

Une vaste catégorie déterminée de personnes impliquées dans l'industrie canadienne de la pêche peut présenter une demande d'indemnisation contre la Caisse d'indemnisation pour un manque à gagner résultant d'un déversement d'hydrocarbures provenant d'un navire.

Annuellement, un certain nombre d'événements de pollution par les hydrocarbures sont réglés à l'amiable directement entre les demandeurs (publics et privés) et les propriétaires de navires. Par exemple, au cours de l'année, la GCC avait dix demandes d'indemnisation représentant un montant global « de réclamations » supérieur à 1 million \$, qui avaient été négociées et réglées à l'amiable directement avec les propriétaires de navires respectifs. Dans plusieurs cas de règlements à l'amiable directs (publics et privés) l'intervention de l'Administrateur a contribué à réaliser une solution définitive entre les parties, par conséquent écartant toute demande envers la Caisse d'indemnisation.

Le rapport souligne la situation des événements de pollution par les hydrocarbures portés à la connaissance de l'Administrateur. L'Administrateur a répondu à toutes les demandes de renseignements visant des droits à indemnisation et a examiné toutes les demandes d'indemnisation nées de la pollution par les hydrocarbures. Le temps passé à traiter les demandes d'indemnisation respectives, regardant les navires identifiés et les rejets non-identifiés d'hydrocarbures, dépendait de l'état complet des documents justificatifs. Le récit des événements révèle les demandes d'indemnisation qui ont été réglées à l'amiable et également les demandes d'indemnisation particulières qui en sont à un stade plus ou moins avancé. Le rapport contient aussi, l'état actuel des actions récursoires intentées par l'Administrateur contre les propriétaires de navires.

La GCC est en train de faire appliquer une stratégie d'intervention en Arctique. Ceci est un pas important vers une possibilité d'intervention en mer dans l'Arctique canadien. Le dispositif d'organisme d'intervention (OI) n'est pas encore appliqué au nord du 60° parallèle de latitude nord.

De la plus haute importance est la question des ports de relâche pour des navires en avaries à la mer. La menace de pollution par les hydrocarbures au large de la côte du Canada, a suscité un très vif intérêt et a provoqué une couverture médiatique considérable, en décembre 2000, lorsque le pétrolier en avaries *Eastern Power*, en route pour Terre-Neuve, s'est vu refuser par la SMTC, l'entrée dans les eaux canadiennes. Il est dit qu'il existe une « tradition » de ports offrant un abri aux navires en avaries. Aujourd'hui un navire-citerne en avaries, chargé d'hydrocarbures, est souvent considéré comme étant un hôte indésirable par l'État côtier, en raison de dommages éventuels que pourrait causer la pollution par les hydrocarbures. Toutefois, dans certains cas, entrée dans un port de relâche pourrait réduire la menace de pollution.

Internationalement, il semble qu'il y ait un large consensus sur la nécessité d'aborder la question des ports de relâche pour des navires en danger. Au Canada, un facteur particulier devrait être pris en considération. Des Administrations portuaires canadiennes (CPA), conformément à la *Loi maritime du Canada*, sont exploitées sur une base commerciale, et pourraient être préoccupées d'avoir la responsabilité des frais découlant de dommages aux installations ou de la pollution par les hydrocarbures. Par exemple, les pouvoirs d'une CPA, de refuser l'entrée au port d'un tel navire, pourraient devenir un problème.

L'Administrateur s'intéresse particulièrement au défi permanent auquel doivent faire face les sociétés de classification, les propriétaires de navire, les régulateurs et autres personnes de l'industrie maritime, pour faire respecter les normes de construction, de dotation en personnel et d'exploitation des navires bien équipés, de façon à ce qu'ils puissent être exploités en toute sécurité en vue d'éviter des dommages à l'environnement.

Des sinistres récents en Europe ont fait naître des doutes sur l'efficacité des principes et des guides de conduite internationaux visant la gestion de la sécurité pour permettre l'exploitation en toute sécurité des navires et pour prévenir la pollution, mieux connus sous l'appellation de Code ISM (Code international de gestion de la sécurité). Pour certaines catégories de navires, y compris les pétroliers, le Code ISM est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1998. Tous les autres types de navires devront respecter ce code le 1<sup>er</sup> juillet 2002.

Le Secrétaire-général de l'OMI a annoncé l'instauration de plans d'évaluation de l'efficacité et des répercussions du Code ISM, jusqu'à maintenant.

La question de la Convention de l'OMI sur les soutes récemment adoptée, visant à mettre en place un régime de responsabilité et d'indemnisation en cas de déversements d'hydrocarbures transportés en tant que combustible de soute, est abordée dans ce rapport.

Généralement il est admis, qu'en raison du nombre élevé d'États obligés d'avoir à ratifier la Convention, il se pourrait qu'elle n'entre pas en vigueur dans un proche avenir. Heureusement au Canada – contrairement à la plupart des pays – la Caisse d'indemnisation, selon les instructions de l'Administrateur, peut être utilisée pour payer les demandes d'indemnisation nées de déversements d'hydrocarbures provenant de toutes les catégories de navire, y compris pour les hydrocarbures provenant des soutes des navires.

Le calendrier de l'OMI visant la suppression progressive des pétroliers monocoques a bien été noté.

Les propriétaires de navires qui adoptent le concept d'une « culture en matière de sécurité », aident à protéger l'environnement; c'est une bonne affaire. L'argent dépensé en temps opportun permet d'épargner plus tard des millions de dollars.

Le rôle des sociétés de classification est essentiel pour faire respecter la sécurité des navires et la protection de l'environnement. Récemment, la Commission internationale sur les transports maritimes a rapporté qu'à moins que les sociétés de classification ne rétablissent leur professionnalisme en appliquant strictement et régulièrement les normes techniques à tous les navires, elles risquaient d'avoir à faire face à un nombre croissant de règlements et à une isolation commerciale.



Le rapport explique de quelle façon sont traitées les indemnisations pour des dommages à l'environnement, aux conditions de la *LMC*, du régime du FIPOL et de l'*US OPA*. Veuillez noter également le compte spécial du Canada – le Fonds pour les dommages à l'environnement.

Le régime canadien d'indemnisation/la Caisse d'indemnisation couvre toutes les catégories de navires, de même que des hydrocarbures persistants et non-persistants et également des rejets non-identifiés d'hydrocarbures. Le Canada est un État contractant à un régime international d'indemnisation qui mutualise le risque de pollution par les hydrocarbures persistants provenant de pétroliers de haute-mer. Pour la Caisse d'indemnisation se présentent donc de nouvelles possibilités de contestations budgétaires nées du régime international.

Après le 29 mai 1999, l'Administrateur a l'obligation de payer des contributions, par prélèvement sur la Caisse d'indemnisation, pour des sinistres internationaux, au niveau maximal le plus élevé par sinistre, d'environ 270 millions \$, aux conditions du régime du FIPOL de 1992. Ce niveau d'indemnisation sera augmenté de 50 pour cent en 2003, pour atteindre environ 405 millions \$ par sinistre. Les 50 pour cent d'augmentation, étaient une réponse directe aux demandes faites pour que l'UE intente une action unilatérale et éventuellement suive l'exemple des États-Unis, qui ont promulgué en 1990 leur propre loi, *La loi sur la pollution par les hydrocarbures (Oil Pollution Act) (OPA)*. Cependant cette action par le régime international, d'augmenter son niveau d'indemnisation de 50 pour cent, n'avait pu satisfaire la CE.

En conséquence, en janvier 2001, la CE a proposé un règlement pour instaurer un Fonds régional d'indemnisation pour la pollution par les hydrocarbures, dans les eaux européennes. Le montant d'indemnisation disponible relèverait le plafond de responsabilité jusqu'à 1 milliard d'Euros (1,4 milliards \$) qui comprendrait le montant payable sous le régime de la CRC de 1992 et de la Convention du FIPOL de 1992. Le Fonds COPE serait financé par les réceptionnaires européens d'hydrocarbures et n'interviendrait que lorsque le total des demandes d'indemnisation pour un déversement, serait ou risquerait d'être supérieur au plafond prévu par le régime du FIPOL de 1992.

En réaction à la proposition européenne, le FIPOL de 1992 a travaillé à un Protocole visant à instaurer une troisième couverture d'indemnisation « facultative », de façon à contrecarrer la nécessité de mettre en place le Fonds COPE proposé par la CE. Un certain nombre d'États européens choisira probablement de participer au Fonds. Toutefois, il paraît que la plupart des autres États contractants n'adopteront pas la troisième couverture d'indemnisation. Il est à prévoir que la plupart des États poursuivront leur participation au régime actuel, c'est-à-dire seulement la CRC de 1992 et la Convention sur le FIPOL de 1992 – qui augmenteront bientôt les plafonds d'indemnisation – d'environ 50 pour cent en 2003.

Un Comité interministériel canadien continue à examiner les questions qui pourraient affecter le Canada dans tout changement éventuel aux Conventions internationales.

Il paraît que la Convention sur le FIPOL de 1971 cessera d'être en vigueur le 24 mai 2002. Maintenant le Canada est un État contractant à la Convention sur le FIPOL de 1992. Néanmoins, la Caisse d'indemnisation a un passif exigible envers le FIPOL de 1992 mais seulement pour des sinistres ayant eu lieu avant le 29 mai 1999.

En tant que chef de la délégation canadienne auprès du FIPOL de 1992, ces discussions continuent à aider l'Administrateur, particulièrement sur les questions relatives à la recevabilité des demandes d'indemnisation et au calcul des niveaux initiaux des paiements d'indemnités dans ce sinistre grave.



- « La Conférence internationale 2001 consacrée aux déversements d'hydrocarbures », tenue à Tampa en Floride, avait pour thème central « les stratégies globales pour la prévention, la préparation, l'intervention et la restauration ». L'Administrateur y assistait.
- Il a participé avec des représentants des organismes gouvernementaux et de l'industrie maritime, au cours, donné au Collège de la GCC au Cap Breton, destiné aux personnes devant assumer le commandement sur le lieu des opérations en mer ou à terre.
- Des experts maritimes de la Caisse d'indemnisation ont également assisté aux Conférences nationales semestrielles du CCMC à Ottawa, au Séminaire technique AMOP (programme sur les déversements en Arctique et en mer) à Vancouver et ont visité les installations d'équipement des organismes d'intervention à Vancouver et à Saint Jean de Terre-Neuve.

Depuis 1989, les FIPOL de 1971 et de 1992 ont reçu environ 27.2 millions \$ prélevés sur la Caisse d'indemnisation. Le rapport note que la Caisse d'indemnisation doit compter sur des responsabilités futures éventuelles très importantes envers le FIPOL de 1992, pour des sinistres internationaux.

Les Appendices contiennent des extraits de la proposition de la CE, d'un règlement sur l'instauration d'un fonds devant fournir une indemnisation d'un plafond de 1 milliard d'Euros pour des déversements d'hydrocarbures se produisant dans des États membres de l'UE.

L'Administrateur poursuit ses initiatives visant des relations personnelles avec l'ensemble des corporations, comprenant :

- Des réunions du Conseil consultatif maritime du Nord canadien (CCMC) tenues à Iqaluit dans l'Île de Baffin. L'Administrateur a eu des discussions avec les représentants des Territoires du Nord-Ouest et avec ceux du nouveau territoire du Nunavut.
- Des rencontres, à Londres, avec des représentants de l'ITOPF. Il a également rendu visite à Lorient, Morbihan, France, au Bureau du traitement des demandes d'indemnisation nées du sinistre de l'*Erika*.

Au cours de l'année, l'Administrateur, en qualité de chef de la délégation canadienne, a assisté aux sessions du Comité exécutif et de l'Assemblée du Fonds international, tenues au siège de l'OMI à Londres et en a fait des comptes-rendus. Ces extraits de ses comptes-rendus de la délégation sur ces délibérations se trouvent dans les Appendices.

## L'Administrateur

En 1979 l'Administrateur, M. K.A. MacInnis, c.r. (alors conseiller juridique privé) avait été engagé en qualité de conseiller juridique par la Garde côtière canadienne (GCC), en l'occurrence, immédiatement après la catastrophe du pétrolier *Kurdistan*, immatriculé en Grande-Bretagne, qui s'était cassé en deux dans le détroit de Cabot. Lors de ce sinistre majeur, la GCC a fait la démonstration de sa préparation à intervenir contre des déversements d'hydrocarbures, en procédant, au sauvetage de la partie arrière du pétrolier et de sa cargaison, au remorquage de la partie avant et de sa cargaison jusqu' à l'accote du plateau continental où elle fut coulée à coups de canon par la Marine royale et, au nettoyage des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, à Terre-Neuve et en Nouvelle-Écosse. La prouesse remarquable de la GCC, y compris le sauvetage de l'équipage, a été à l'origine d'éditoriaux hautement élogieux, parmi les médias nationaux.

M. MacInnis a conseillé la GCC à tous égards, y compris en faisant accélérer le règlement à l'amiable des demandes d'indemnisation individuelles et a assisté à Londres à l'enquête interminable diligentée par la suite, sur la cause du bris du navire. Le sinistre du *Kurdistan* s'est achevé devant la Cour fédérale du Canada par le règlement et le paiement réussis de la demande en recouvrement de frais considérables présentée par la GCC, à l'encontre des propriétaires du navire et de la Caisse canadienne de réclamation de la pollution maritime (MPCF). La MPCF était la devancière de la Caisse d'indemnisation (SOPF).

Inscrit au barreau de Colombie-Britannique et de Nouvelle-Écosse, M. MacInnis a également suivi les cours du Collège universitaire de Londres (Angleterre) – obtenant une maîtrise en droit maritime commercial et en droit de la mer international.

Son expérience acquise à représenter les propriétaires de navires, les assureurs, les compagnies d'assistance et de sauvetage et les ministères du gouvernement dans des cas d'accidents et de sinistres maritimes, de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et de sauvetage en mer, de même que les intérêts des environmentalistes et des pêcheurs, s'est avérée inestimable pour assumer les fonctions et les responsabilités d'Administrateur de la Caisse d'indemnisation. L'administrateur peut toujours compter sur l'excellente collaboration et le concours de personnes tant des secteurs public que privé, ainsi que du directeur du Fonds international et des membres du Secrétariat.

Il a servi dans la Réserve de la Marine royale canadienne (RCNR).

## 1. Responsabilités et attributions de l'Administrateur

**L'**Administrateur nommé par le Gouverneur en Conseil:

- est nommé à titre inamovible et en qualité d'autorité indépendante, doit enquêter sur toutes les demandes d'indemnisation présentées contre la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires (La Caisse d'indemnisation) et les évaluer, à moins que le demandeur n'interjette appel devant la Cour fédérale du Canada.
- prépare un rapport annuel, compte-rendu des activités de la Caisse d'indemnisation qui est déposé par le ministre des Transports, sur le bureau du Parlement;
- a les pouvoirs d'un commissaire nommé en vertu de la partie I de la *Loi sur les enquêtes*;
- peut engager une action récursoire à l'encontre de tiers, en vue de recouvrer les montants prélevés sur la Caisse d'indemnisation, pour indemniser un demandeur et peut également entreprendre une action en vue d'obtenir une garantie, même avant d'avoir reçu une demande d'indemnisation;
- est, selon la Loi, partie à toute procédure engagée par un demandeur, à l'encontre du propriétaire d'un navire, de son assureur ou du FIPOL, selon le cas;
- aux termes de la *Loi sur la marine marchande du Canada (LMMC)*, a la responsabilité d'ordonner, par prélèvement sur la Caisse d'indemnisation, les paiements de toutes les contributions canadiennes dues au FIPOL (ces contributions sont fondées sur les quantités d'hydrocarbures reçus au Canada, déclarées par l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation, à l'Administrateur du FIPOL et;
- est le chef de la délégation canadienne se rendant aux réunions du Comité exécutif et de l'Assemblée du FIPOL.

## 2. Le Plan canadien d'indemnisation

Du fait des modifications apportées à la *LMMC*, les dispositions de la Caisse d'indemnisation sont entrées en vigueur le 24 avril 1989. La Caisse d'indemnisation a remplacé la Caisse des réclamations de la pollution maritime qui était en place depuis 1973. En 1989, les sommes accumulées dans la Caisse des réclamations de la pollution maritime s'élevaient à 149 618 850,24\$ et furent transférées à la Caisse d'indemnisation.

La Caisse d'indemnisation est un compte spécial ouvert parmi les comptes du Canada, qui fait que des intérêts sont actuellement portés à son crédit mensuellement par le Ministre des Finances.

Entre le 15 février 1972 et le 1er septembre 1976, une contribution de 15 cents était imposée. Durant cette période une somme totale de 34 866 459,88\$ fut perçue auprès de 65 contribuables et portée au crédit de la Caisse des réclamations de la pollution maritime. Les contribuables à la Caisse des réclamations de la pollution maritime comprenaient des compagnies pétrolières, des administrations de centrales électriques, des fabricants de pâte à papier et de papier, des usines de produits chimiques et d'autres industries lourdes.

Au cours de l'exercice financier commençant le 1er avril 2001, le Ministre des Transports est investi des pouvoirs légaux pour imposer une levée de contributions de 40,07 cents par tonne métrique d'une cargaison en vrac « d'hydrocarbures donnant lieu à contribution » importés au Canada ou expédiés d'un endroit au Canada, sur un navire. La levée de contributions est indexée annuellement sur l'indice des prix à la consommation.

Depuis 1976, aucune levée de contributions n'a été imposée.

La Caisse d'indemnisation a la responsabilité de payer les demandes d'indemnisation présentées pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par des déversements d'hydrocarbures provenant d'un navire ou pour des dommages anticipés, quelque soit le lieu au Canada, ou dans les eaux canadiennes, y compris la zone économique exclusive du Canada.

La Caisse d'indemnisation est destinée à payer les demandes d'indemnisation relatives aux rejets d'hydrocarbures provenant de toutes les catégorisations de navires.

La Caisse d'indemnisation, contrairement au FIPOL de 1992, ne limite pas ses considérations, aux seuls navires-citernes de haute-mer ou aux hydrocarbures persistants. La Caisse d'indemnisation est également prévue pour permettre d'octroyer des indemnités complémentaires (sorte de troisième couverture) au cas où les fonds disponibles, au titre de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CRC) et de la Convention de 1992 portant création du Fonds (FIPOL), concernant des rejets d'hydrocarbures au Canada provenant de pétroliers, seraient insuffisants pour faire face à toutes les demandes d'indemnisation établies (voir l'illustration 1, à l'Appendice « D »).

Pour l'exercice financier ayant débuté le 1er avril 2001, la responsabilité maximale de la Caisse d'indemnisation s'élève actuellement à 133 608 938,80\$ pour toutes les demandes d'indemnisation visant un seul rejet d'hydrocarbures. Ce montant est indexé annuellement sur l'indice des prix à la consommation.

Les catégories de demandes d'indemnisation pour lesquelles la Caisse d'indemnisation peut être responsable comprennent :

- des demandes d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures;
- des demandes d'indemnisation pour des frais encourus pour effectuer le nettoyage des rejets d'hydrocarbures, y compris les frais pour des mesures de sauvegarde et;
- des demandes d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et pour des frais de nettoyage, lorsque l'identité du navire qui a causé le déversement n'a pu être établie (rejets non identifiés d'hydrocarbures).

Une vaste catégorie déterminée de personnes impliquées dans l'industrie canadienne de la pêche peut présenter une demande d'indemnisation pour un manque à gagner résultant de rejets d'hydrocarbures provenant d'un navire.

Le régime actuel des demandes d'indemnisation réglementaires, tel que figurant à la partie XVI de la *LMMC*, selon lequel s'applique le principe que le **pollueur doit payer**, a en l'état ses pierres angulaires :



- tous les frais qui doivent être raisonnables;
- toutes les mesures prises pour effectuer le nettoyage qui doivent être des mesures raisonnables; et
- tous les frais qui doivent avoir été réellement encourus.

### **La Caisse d'indemnisation : un Fonds de dernier recours**

La *LMMC* impose au propriétaire du navire une responsabilité très stricte pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, provoquée par son navire et pour des frais encourus par le Ministre des Pêches et des océans et par toute autre personne au Canada, pour des mesures de nettoyage et de sauvegarde.

En premier lieu, conformément aux dispositions de la *LMMC*, un demandeur peut engager une action à l'encontre d'un propriétaire de navire. L'Administrateur de la Caisse d'indemnisation est, selon la Loi, partie à toute procédure judiciaire engagée devant des tribunaux canadiens, par un demandeur contre le propriétaire du navire, son garant ou le FIPOL de 1992. Dans ce cas, la portée de la responsabilité de la Caisse d'indemnisation, en tant que dernier recours, est précisée à l'Article 709 de la *LMMC*.

L'Administrateur a également le pouvoir et le mandat de participer à tout règlement d'une affaire faisant l'objet d'une telle procédure judiciaire et peut effectuer des paiements, par prélèvements sur la Caisse d'indemnisation comme cela pourrait être imposé, selon les termes du règlement de l'affaire.

Un organisme d'intervention tel que précisé dans la *LMMC*, n'est pas en droit de déposer directement une demande d'indemnisation contre la Caisse d'indemnisation mais peut, après avoir épuisé toutes les possibilités d'exercer ses droits en la matière, auprès du propriétaire du navire, faire valoir sa demande d'indemnisation, pour des frais restés impayés.

### **La Caisse d'indemnisation : un Fonds de premier recours**

La Caisse d'indemnisation peut aussi être un Fonds de premier recours pour des demandeurs, y compris la Couronne.

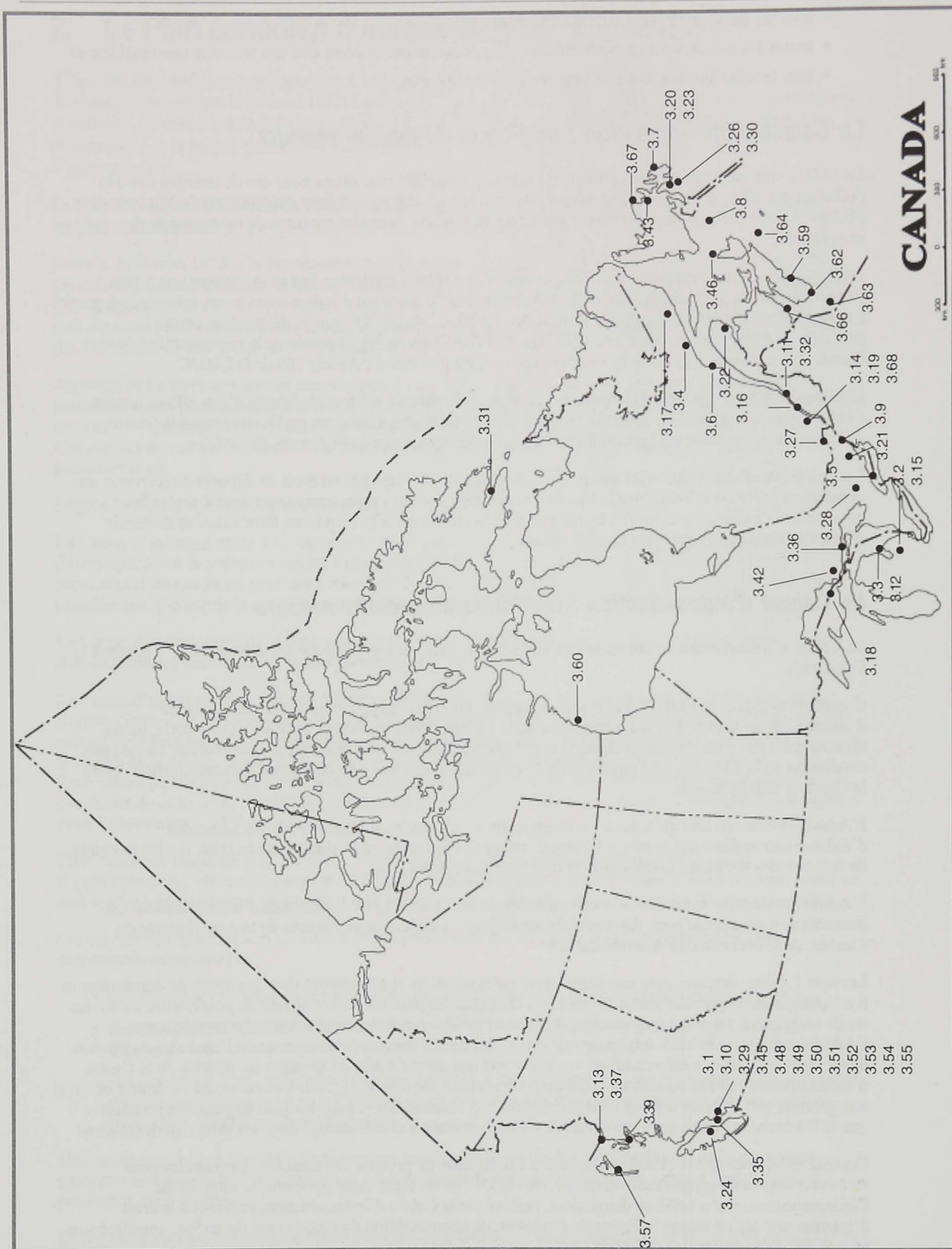
Comme prévu dans la *LMMC*, à part une exception, toute personne peut déposer une demande d'indemnisation auprès de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation, concernant une perte, ou un dommage ou des frais dus à la pollution par les hydrocarbures. Une organisme d'intervention, formée aux conditions de la *LMMC*, n'est pas en droit de déposer directement une demandes d'indemnisation contre la Caisse d'indemnisation.

L'Administrateur, en tant qu'autorité indépendante, a l'obligation d'enquêter sur les demandes d'indemnisation déposées contre la Caisse d'indemnisation et de les évaluer. Pour ce faire, il a les pouvoirs, de sommer des témoins à comparaître et d'obtenir des documents.

L'Administrateur peut soit faire une offre d'indemnisation, soit rejeter la demande d'indemnisation. Un demandeur non satisfait peut, dans un délai de 60 jours, interjeter appel auprès de la cour fédérale du Canada, de la décision de l'Administrateur.

Lorsque l'Administrateur paie une demande d'indemnisation, il est subrogé dans les droits du demandeur et il a l'obligation de prendre toutes les mesures raisonnables pour recouvrer auprès du propriétaire du navire ou de toute autre personne responsable, le montant qu'il a versé aux demandeurs. En conséquence, l'Administrateur est habilité à intenter une action *in rem*, à l'encontre du navire (ou à l'encontre du produit de sa vente si celui-ci a été vendu) en vue d'obtenir une garantie afin de protéger les intérêts de la Caisse d'indemnisation, au cas où aucune autre garantie n'aurait été fournie. L'Administrateur est en droit d'obtenir une garantie même avant d'avoir reçu une demande d'indemnisation mais l'action ne peut être poursuivie que si l'Administrateur a payé les demandes d'indemnisation et est subrogé dans les droits du demandeur.

Comme indiqué ci-dessus, l'Administrateur a l'obligation de prendre des mesures raisonnables pour recouvrer auprès du propriétaire du navire, du FIPOL, ou de toute autre personne, le montant de l'indemnisation qu'il a versé au demandeur, prélevé sur la Caisse d'indemnisation, ceci inclut le droit d'intenter une action contre le Fonds de limitation de responsabilité du propriétaire du navire, constitué aux termes des dispositions de la CRC de 1992.





### 3. Événements ayant entraîné des rejets d'hydrocarbures

Quelle que soit l'année, la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires (la Caisse d'indemnisation), reçoit de nombreux rapports d'événements de pollution par les hydrocarbures, envoyés par une variété de personnes, y compris des particuliers qui désireux d'être considérés comme des requérants éventuels, par suite de dommages, dus à la pollution par les hydrocarbures, qu'ils ont éprouvés. Ces rapports qui relevaient de sa compétence sont relatés ci-dessous. L'Administrateur n'ignore pas que beaucoup plus d'événements ayant entraîné des rejets d'hydrocarbures, sont rapportés nationalement. Beaucoup de ceux qui ont été rapportés sont d'un intérêt mineur (irisations). D'autres impliquaient de plus grandes quantités d'hydrocarbures mais ne furent pas portés à la connaissance de l'Administrateur car ils avaient été traités d'une manière acceptable au niveau local, incluant l'approbation de la responsabilité financière par le pollueur.

Les lieux d'événements sont indiqués la carte figurent à la page ci-contre.

#### 3.1 Cargo/porte-conteneurs *New Zealand Caribbean* (1989)

Ce fut seulement le 21 août 1990 que pour la première fois l'Administrateur fut mis au courant de cet événement de pollution par les hydrocarbures, lorsqu'il s'est vu remettre par la Société du port de Vancouver, un exemplaire de l'exposé détaillé des prétentions du demandeur, conformément aux dispositions de l'article 713 *LMMC*. Ce document constituait l'Administrateur partie à l'action en justice, selon la Loi. L'exposé détaillé des prétentions du demandeur, soutenait que le cargo à marchandises diverses/porte-conteneurs *New Zealand Caribbean* de 19 613 tonneaux de jauge brute, battant pavillon du Vanuatu, avait causé, le 30 janvier 1989, une pollution par les hydrocarbures en venant s'amarrer le long du quai du chantier de construction navale à Vancouver nord (Colombie-Britannique). Il était précisé qu'un bollard d'amarrage situé sur le quai, avait crevé une caisse journalière à combustible installée sur la face interne du bordé de muraille du navire. Entre le moment de l'événement et celui où la Société du port de Vancouver avait déposé sa demande d'indemnisation, le navire avait changé de nom, de pavillon, de propriétaires et de compagnie d'exploitation. Il a été convenu qu'à moins que les intérêts de la Caisse d'indemnisation ne soient en jeu, celle-ci n'avait pas à donner d'instruction à son conseiller juridique.

Par la suite, la Société du port de Vancouver prétendait en outre qu'elle avait encouru des frais de nettoyage indispensables s'élevant à 76 272,26\$. Il semblerait que le navire ait refusé de payer la demande d'indemnisation, en raison de prétendues déficiences dans la conception de l'appontement et d'autres choses.

Au cours de l'année 1997, un règlement extrajudiciaire avait été conclu entre les parties. Le navire avait effectué un versement de 51 000\$ et la Société du port de Vancouver était d'accord pour qu'une ordonnance d'acquit soit déposée, nommant le navire et ses propriétaires, concluant l'affaire entre ces parties. Le conseiller juridique pour le chantier de construction navale avait été d'accord pour un versement de

25 000,00\$, partie des paiements dus par le chantier qui était maintenant en faillite. Les poursuites judiciaires contre le chantier de construction navale continuent.

L'Administrateur n'avait pas été partie à ce règlement et le 20 avril 1998, il avait écrit à la Société du port de Vancouver pour l'informer qu'il réservait tous ses droits dans cette affaire. La dernière information reçue de la Société du port de Vancouver, serait qu'il ne s'est produit aucun changement important dans cette affaire.

#### 3.2 Remorqueur *Princess No. 1* (1994)

Le 9 février 1994, ce remorqueur canadien de 87 tonneaux de jauge brute, appareillait d'Eriario (Ontario), en route pour Thames River (Ontario) où il devait casser la glace sur le fleuve. Avant d'appareiller, le remorqueur avait été prié de consulter l'officier des glaces de la GCC, ce qui ne fut pas fait. Le 10 février 1994, le remorqueur s'est trouvé pris dans de la glace épaisse, dans le lac Erié, avec une gîte d'environ 55°. Un brise-glace de la Garde côtière des États-Unis répondit à la situation urgente et cassa la glace tout autour du remorqueur, relâchant ainsi la pression. Le *Princess No. 1* reçut l'ordre de la part du bureau de la Sécurité maritime de Transports Canada (SMTC), de rejoindre un port, car il avait été jugé que le remorqueur et son équipage ne possédaient pas les certificats et brevets requis pour entreprendre un tel voyage. Le Capitaine du remorqueur fut débarqué par un hélicoptère de la Garde côtière des États-Unis par mesure de précaution, en raison du danger qu'il y avait pour l'équipage et parce que le Capitaine était atteint d'une incapacité physique découlant de blessures reçues auparavant dans un accident à terre, passé sous silence. Par la suite, un brise-glace de la GCC escorta le remorqueur, dans les chenaux pris par les glaces, jusqu'à la base de la GCC d'Amherstburg (Ontario).

Tard dans l'après-midi du 11 février 1994, le remorqueur arriva à la base où un inspecteur de la SMTC l'attendait. Etant donné que le remorqueur était vraiment sans chauffage, deux des trois membres d'équipage demeurés à bord, partirent chez eux. Le troisième membre



d'équipage, le chef mécanicien, descendit aussi à terre pour prendre un repas chaud, lorsqu'il revint, il trouva le remorqueur en train de couler. Aidés de pompes, les sapeurs pompiers locaux prirent des mesures d'urgence, mais il était trop tard et le remorqueur coula à son poste à quai. À la suite du naufrage, une certaine quantité d'hydrocarbures se répandit. La GCC intervint et utilisa les navires et équipages de la GCC qui se trouvaient dans le secteur, afin d'endiguer et de nettoyer la pollution, une partie étant de la glace polluée. Par la suite, le propriétaire renfloua le remorqueur au moyen des ses ressources personnelles et le mit à terre. Il fut découvert que de nombreuses voies d'eau s'étaient produites dans la coque du remorqueur, sans doute au cours des opérations dans les glaces.

Le propriétaire du remorqueur prétendit qu'il n'était pas assuré et qu'il n'avait pas d'argent pour payer les frais de nettoyage. Le remorqueur, vieux de 91 ans, dans son état après renflouement, n'avait qu'une valeur très limitée. Dans ces conditions, le 30 décembre 1994, la Couronne présentait à l'Administrateur, une demande d'indemnisation s'élevant à 250 742,38\$, pour se faire rembourser les frais de la GCC.

L'Administrateur avait certains doutes concernant le montant de la demande d'indemnisation, en particulier pour le calcul des coûts des navires et des équipages de la GCC. À la suite d'un certain nombre de réunions, un accord fut conclu pour le règlement d'une somme de 105 000,00\$, y compris les intérêts et le 26 novembre 1996, des dispositions furent prises pour transférer cette somme à la Couronne.

Le 10 février 1997, l'Administrateur déposait un exposé détaillé des prétentions du demandeur, devant la Cour fédérale du Canada, contre le *Princess No 1* et son propriétaire, en vue de recouvrer la somme de 105 000,00\$ plus les intérêts. Le 7 octobre 1998, un jugement par défaut au bénéfice de la Caisse d'indemnisation, fut obtenu contre les propriétaires et les exploitants du remorqueur.

Il avait été très difficile de se mettre en rapport avec les propriétaires du remorqueur. L'Administrateur prit des dispositions pour que soit assurée une surveillance périodique du *Princess No. 1* et d'un remorqueur plus petit, également propriété de la même famille, les deux bâtiments étant désarmés à Windsor (Ontario). Le 22 février 2000, l'Administrateur écrivit aux propriétaires et cette fois, reçut une réponse par téléphone.

Trois membres de la famille sont impliqués dans le remorqueur. L'Administrateur avait eu plusieurs discussions téléphoniques avec deux membres de la famille, au cours des mois écoulés. Ces discussions ont conduit le conseiller de la Caisse d'indemnisation à élaborer un accord de règlement visant la demande d'indemnisation impayée. Le 21 juin 2000, le procès-verbal du règlement fut présenté au membre de la

famille enregistré actuellement comme étant le propriétaire du *Princess No. 1*. Ce procès-verbal prévoit des versements réguliers, garantis par deux membres de la famille pour le compte du troisième. Au moment du naufrage, le troisième membre était le propriétaire enregistré du remorqueur. Suite à des avis professionnels que le remorqueur n'avait que peu ou pas de valeur et qu'il serait fort douteux, selon des témoignages, que le propriétaire pourrait ou voudrait satisfaire aux exigences du jugement, un règlement d'un montant de 50 000,00\$ fut convenu le 21 mars 2001, devant être versé en totalité au plus tard le 1<sup>er</sup> décembre 2004, au moyen de chèques post-datés à des dates échelonnées. Le premier paiement de 10 000,00\$ a été porté au crédit de la Caisse d'indemnisation, pour cet exercice financier. L'Administrateur suivra de près les périodes de versements mais il considère l'incident comme clos.

### **3.3 Yacht à moteur 42E 6903 (1996)**

Ce yacht en bois, à moteur, de 11 mètres, titulaire d'un permis canadien, de propriété privée, était mouillé dans une crique au large de la rivière St. Clair à quelques kilomètres au nord de Sombra (Ontario). Le 21 septembre 1996, au cours de pluies torrentielles, ce bâtiment de plaisance coulait, déversant du combustible diesel et des hydrocarbures résiduels. La GCC dépêcha son propre personnel sur les lieux et utilisa son propre matériel pour endiguer et nettoyer la pollution. Le propriétaire put être joint, lequel par la suite renfloua l'embarcation de plaisance. La coque de l'embarcation se révéla pourrie et il a été relaté que par la suite cette dernière avait été démolie.

Le propriétaire précisa qu'il n'avait aucune couverture d'assurance pour l'embarcation de plaisance, aussi le 10 octobre 1997, la Couronne présenta à l'Administrateur une demande d'indemnisation, s'élevant à 2 560,18\$, en vue de recouvrer les frais de la GCC. L'Administrateur examina et évalua la demande d'indemnisation et le 26 janvier 1998, la demande était intégralement réglée, plus 209,92\$ d'intérêts courus payables en application de l'article 723 de la *LMMC*.

Pendant toute cette affaire, il fut très difficile d'entrer en rapport avec le propriétaire. Le 31 mars 1998, l'Administrateur désireux de se faire rembourser les sommes versées à la Couronne, par la Caisse d'indemnisation, adressa au propriétaire la demande d'indemnisation, à une adresse qui lui avait été communiquée. Aucun règlement n'a été reçu. Le 13 septembre 1999, un autre exemplaire de la demande d'indemnisation fut adressée au propriétaire, par l'Administrateur, en même temps que le calcul mis à jour des intérêts. Le propriétaire agréé attesta la réception de la demande d'indemnisation.

Depuis, aucune réponse de la part du propriétaire; le 20 septembre 1999, un exposé détaillé des prétentions du

demandeur, était déposé par l'Administrateur, devant la Cour fédérale du Canada, contre le propriétaire.

Le 19 novembre 1999, l'exposé détaillé des prétentions du demandeur était signifié au propriétaire agréé, à une adresse à Corunna (Ontario). Aucun exposé des moyens de fait et de droit du défendeur n'a été préparé. Le 16 mai 2000, un jugement était rendu par la Cour fédérale, allouant une somme de 3 770,10\$, y compris les dépens, au bénéfice de l'Administrateur.

Différentes tentatives ont été entreprises pour trouver le propriétaire, sans succès. Des membres de la famille ont affirmé qu'ils ne savaient pas où il se trouvait en ce moment. Dans les circonstances et compte tenu de la somme en jeu, l'Administrateur est d'avis que des efforts raisonnables de recouvrement de la somme avaient été effectués. Si par la suite, le propriétaire venait à être repéré, l'Administrateur à ce moment là, prendrait en considération ses options. En attendant, l'Administrateur a clos son dossier.

### **3.4 Vraquier *Haralambos* (1996)**

Le 27 février 1997, l'Administrateur recevait une demande d'indemnisation envoyée par la Couronne en vue de recouvrer les frais de la GCC, déclarés s'élever à 73 483,00\$, encourus pour effectuer le nettoyage des hydrocarbures découverts sur les plages du bas St. Laurent au sud-ouest de Port Cartier (Québec). La demande d'indemnisation était présentée pour un événement qualifié de « rejet non identifié ».

Les hydrocarbures dérivant vers la côte et venus s'échouer sur les plages avaient été découverts le 3 décembre 1996, par des résidents de la petite communauté de Rivière Pentecôte qui prévinrent les autorités. Des fonctionnaires vinrent sur les lieux et confirmèrent la pollution. Des entrepreneurs furent embauchés et se mirent au travail le 5 décembre 1996; le 9 décembre 1996, l'ouvrage était terminé à la satisfaction des autorités. Il a été indiqué que 103 barils d'hydrocarbures avaient été récupérés en vue de leur évacuation.

L'Administrateur mena une enquête sur les circonstances de cette pollution par les hydrocarbures et découvrit que la SMTC avait également procédé à une enquête minutieuse au sujet de deux déversements d'hydrocarbures qui s'étaient produits à l'intérieur du port de Port Cartier, les 19 et 25 novembre 1996, respectivement. Ces déversements avaient mis en cause le vraquier *Haralambos*, de 63 078 tonnes de jauge brute, battant pavillon chypriote. Le navire était entré au port le 18 novembre et le lendemain se produisit un déversement d'hydrocarbures. Ensuite le navire était ressorti pour se rendre à un mouillage au large de Port Cartier, en attente d'un chargement et était revenu au port le 25 novembre, au moment même où le second déversement d'hydrocarbures se produisit. Il

fut découvert que l'un des ballasts à eau latéraux supérieurs, avait été perforé par la corrosion et mis en communication avec une caisse à combustible qui était responsable de la fuite d'hydrocarbures. Le propriétaire du navire promit de payer les frais de nettoyage dans le port. Le 30 novembre 1996, l'*Haralambos* appareillait pour l'Iran.

Au cours de son enquête, l'inspecteur de la SMTC préleva des échantillons d'hydrocarbures et compara également les résultats des analyses avec ceux des analyses des hydrocarbures découverts par la suite sur les plages à Rivière Pentecôte. Il fut découvert que les hydrocarbures du port étaient analogues à ceux des plages. En conséquence, le 4 décembre 1997, l'Administrateur transmettait la demande d'indemnisation au représentant au Canada du Club P&I du navire afin qu'il règle directement la Couronne.

Le 22 mai 1998, le conseiller juridique du Club P&I répondait à l'Administrateur, niant toute responsabilité du *N.M. Haralambos*, relative à la demande d'indemnisation, déclarant que sans preuves plus concrètes, il ne pouvait recommander que le navire accepte la responsabilité de cette pollution.

Le 17 novembre 1998, l'Administrateur autorisait un versement provisoire en faveur de la Couronne, s'élevant à 75% de la demande d'indemnisation, d'un montant de 55 112,25\$, plus les intérêts s'élevant à 6 874,94\$. L'Administrateur a poursuivi son enquête afin d'obtenir d'autres preuves relatives à la demande d'indemnisation.

Une autre analyse des échantillons d'hydrocarbures a été effectuée, cette fois une comparaison directe d'un échantillon prélevé sur la plage à Rivière Pentecôte, a été faite avec des échantillons provenant du ballast latéral pollué de l'*Haralambos*. L'analyse en date du 23 février 1999, concluait que ces échantillons étaient « absolument identiques ». Afin d'évaluer plus amplement la probabilité que l'*Haralambos* ait pu être à l'origine des déversements d'hydrocarbures, alors qu'il se trouvait au large de port Cartier, une étude de conjecture rétrospective de trajectoire fut effectuée par l'Institut Maurice-Lamontagne de Mont-Joli (Québec), à l'initiative de la Caisse d'indemnisation. En résumé, le rapport de conjecture rétrospective, daté du 23 août 1999, révèle:

- que si un navire se trouvant au large de Port Cartier avait déversé des hydrocarbures le 19 novembre 1996, les hydrocarbures se seraient répandus dans le Golfe.
- par contre, si un navire se trouvant au large de Port Cartier avait déversé des hydrocarbures le 25 novembre 1996, les conditions étaient telles que les hydrocarbures auraient pu dériver vers la zone d'ensemble des plages polluées lors de cet événement.



Un accord avait été conclu avec la Couronne, sur le montant exigé, qui réduisait de 1975,89\$ sa demande d'indemnisation. Le 28 mars 2000, l'Administrateur prenait des dispositions pour payer le solde en souffrance de la demande d'indemnisation de la Couronne, moins les taxes, un montant additionnel de 7 396,09\$, plus des intérêts d'un montant de 1 611,41\$. En ce qui concerne les taxes, elles avaient été mal calculées lors de la demande d'indemnisation originale de la Couronne et l'Administrateur était d'accord pour prendre en considération ce montant définitif en souffrance, du moment qu'il serait présenté avec le bon calcul. La Couronne ayant recalculé les taxes, le montant révisé s'établissant à 3 374,70 \$, le 9 mai 2000, l'Administrateur a ordonné le versement de ce montant, majoré d'intérêts de l'ordre de 773,05 \$, à la Couronne.

Les représentants du propriétaire du navire ont soulevé des questions concernant la plus récente analyse d'hydrocarbures et les résultats de l'étude de trajectoire. Toutefois, ils furent d'accord pour l'obtention d'un délai supplémentaire, permettant d'engager une action en justice. Les discussions se poursuivent entre l'Administrateur, les conseillers juridiques des parties et les principaux représentants du propriétaire du navire, dans l'espoir de conclure cette demande de réparation de dommage par pollution par des hydrocarbures.

En mai 2000 l'*Haralambos* était de retour au Canada. L'Administrateur obtenait une lettre d'engagement d'un montant de 125 000,00\$.

Par la suite l'Administrateur engageait une action en justice contre le navire, devant la Cour fédérale, auprès de laquelle une défense avait été déposée.

Entre-temps, le 3 novembre 2000, il a été relaté que l'*Haralambos* avait été acheté par des mandants chinois pour l'envoyer à la démolition.

Des offres et des contre-offres ont été faites entre les conseillers des deux parties. Cette action en recouvrement se poursuit.

### 3.5 House-boat *Rhea* (1997)

Le *Rhea* était un ancien dragueur de mines de l'US Navy, de 41 mètres de long qui avait été acheté il y a environ dix ans pour être utilisé comme house-boat à Oshawa (Ontario). Le 4 octobre 1997, alors que personne n'était à bord, il a coulé et s'est posé sur le fond par 7 mètres d'eau, seules ses superstructures émergeaient. Il a été indiqué que le bâtiment avait à bord environ 1 600 litres de mazout de chauffage, 4 500 litres de diesel et 450 litres d'huile de graissage qui au moment du naufrage commencèrent immédiatement à s'écouler lentement. L'association locale de sauvetage maritime intervint et disposa un barrage flottant tout autour du bâtiment coulé. Le propriétaire de l'house-boat précisa qu'il ne possédait pas d'assurance et qu'il était incapable de payer pour l'endiguement et le nettoyage de la pollution par les hydrocarbures.

Par la suite, le *Rhea* fut renfloué et retiré du port d'Oshawa. Le 26 août 1998 la Commission du port d'Oshawa a présenté à la Caisse d'indemnisation, une demande d'indemnisation s'élevant à 99 054,21\$ pour la part de son intervention relative au nettoyage du déversement d'hydrocarbures. La demande d'indemnisation comprenait des rubriques donnant lieu à contestation pour lesquelles la Commission du port n'avait pas payé, totalisant 10 040,71\$.

Au cours de l'examen et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'Administrateur s'est rendu compte qu'un certain nombre de frais individuels figurant dans la demande n'étaient pas raisonnables au sens des dispositions de la LMMC. Les entrepreneurs du nettoyage, avaient employé des solidifiants (polymères).

Le 29 mars 1999, lors de conversations téléphoniques avec le directeur général (DG) (CEO) de la Commission du port, l'Administrateur exposa sa proposition de règlement. Au cours de ces conversations l'Administrateur proposa qu'un certain nombre de sommes particulières comprises dans la demande d'indemnisation devaient, d'après lui, être réduites ou refusées, étant donné qu'elles ne semblaient pas raisonnables. Le 21 avril 1999, un règlement tout compris, d'un montant de 60 211,24\$, y compris des intérêts, fut conclu entre l'Administrateur et la Commission du port d'Oshawa. En vue de régler la demande d'indemnisation, l'Administrateur a exigé qu'une partie de l'accord précise que la Commission du port devait prendre les dispositions qui suivent :

- a) continuer assidûment le recouvrement auprès du propriétaire de l'house-boat des sommes dues;
- b) poursuivre les assureurs de la Commission du port (qui avaient décliné toute responsabilité); et
- c) que toute somme d'argent recouvrée par la Commission du port soit reversée à la Caisse d'indemnisation.

Sur ces bases, l'Administrateur a reçu l'accord d'abandon des droits et de subrogation, signé le 12 mai 1999, au nom de la Commission du port. Le 7 juin 1999, le montant du règlement convenu, à savoir 60 211,24\$, fut envoyé à la Commission du port, par la Caisse d'indemnisation.

Nous croyons savoir que le propriétaire du bateau de plaisance ne possède qu'un faible avoir. Le 25 mars 1999, la Commission du port avait engagé une action judiciaire à l'encontre du propriétaire du bateau et avait cherché à savoir de quoi il retournait au juste, au sujet de ses biens; d'après les ouï-dire, il pourrait se faire qu'il réside maintenant en Colombie-Britannique.

Le 18 avril 2000, un jugement par défaut a été rendu par la Cour supérieure de l'Ontario, en faveur de la Commission du port, contre le propriétaire, accordant une somme de 146 630,55\$, y compris des intérêts et les dépens. La Commission du port réclamait, le 3 mai 2000, une ordonnance de saisie et de vente auprès du bureau du shérif de la Municipalité régionale de Durham (Ontario). Le 23 août 2000, un fonctionnaire de la Commission du port a indiqué que n'ayant pu repérer le propriétaire, elle considérait l'affaire close.

Au cours de l'année 2000, l'Administrateur s'est efforcé lui-même de retrouver le propriétaire, mais sans succès. Après avoir obtenu les conseils d'un juriste, l'Administrateur ordonna au conseiller d'obtenir une cession partielle des droits et obligations découlant du jugement de la Commission du port. Ceci a été fait. Si par la suite, le propriétaire était repéré, l'Administrateur prendrait alors en considération ses options. En attendant, en se fondant sur l'accord passé avec la Commission du port et sur la cession partielle du jugement, l'Administrateur a clos son dossier.

### **3.6 *Vraquier Rani Padmini (1997)***

Le 9 octobre 1997, une fissure se produisit dans une tôle d'un ballast à combustible de ce vraquier de 42 151 tonneaux de jauge brute, battant pavillon indien, laissant s'écouler à la mer des hydrocarbures, alors qu'il manoeuvrait pour venir s'amarrer à l'appontement public de Baie Comeau (Québec). Le navire avait passé un accord avec un organisme d'intervention mais refusa de faire appel à lui. Cette situation obligea la GCC à désigner des entrepreneurs pour endiguer et nettoyer les hydrocarbures. Environ 12,5 tonnes de fuel oil No. 6, 12 tonnes d'un mélange d'eau et d'hydrocarbures, 15 m<sup>3</sup> de produits absorbants souillés et 15 m<sup>3</sup> de végétaux souillés furent récupérés.

Avant que le navire ne soit autorisé à appareiller, le Club P&I a fourni une lettre d'engagement d'un montant de 375 000\$.

Il paraît que la GCC a, le 27 janvier 1998, soumis au conseiller juridique des propriétaires du navire et du Club P&I, sa demande d'indemnisation s'élevant à environ 335 000\$ afin d'obtenir le remboursement de ses frais encourus et qu'une correspondance ultérieure s'en est suivie.

Le paiement par le propriétaire du navire n'ayant pas été effectué, la Couronne, le 21 mai 1998, a présenté à l'Administrateur, une demande d'indemnisation directe d'un montant de 337 189,41\$, conformément à l'article 710 de la *LMMC*. L'Administrateur mena une enquête et apprit ainsi que le propriétaire du navire prétendait que les avaries à la coque avaient été causées par une saillie de l'appontement public fédéral à Baie Comeau.

Le 5 janvier 2000, le propriétaire du navire engageait une action judiciaire devant la Cour fédérale du Canada contre la Couronne, afin de recouvrer des frais encourus découlant des avaries au navire, d'un montant de 800 000,00\$ E.U. Le 14 janvier 2000, il retirait sa demande d'indemnisation contre la Caisse d'indemnisation, présentée conformément aux dispositions de l'Article 710 de la *LMMC*.

Le 11 août 2000, la Couronne déposait un exposé des moyens de fait et de droit du défendeur et une demande reconventionnelle. À ce jour, aucun document n'a été signifié à l'Administrateur, l'appelant à se constituer partie à la procédure, conformément à l'Article 713 de la *LMMC*. Le 30 mars 2001, l'Administrateur s'est mis en rapport avec le conseiller de la Couronne et lui a demandé de lui faire part de leurs intentions. L'Administrateur est dans l'attente de faits nouveaux.

### **3.7 *Navire de pêche Koyo Maru #16 (1997)***

Cet événement a mis en cause un navire de pêche de 409 tonneaux de jauge brute, battant pavillon japonais. Au cours de la soirée du 21 décembre 1997, le bâtiment avait fait des soutes embarquant 215 000 litres de diesel, étant amarré à un quai de mazoutage, situé à St. Jean de Terre-Neuve. Le mazoutage s'était terminé à 22.30 heures, heure locale, ce soir là. À 08.30 heures le lendemain matin, 22 décembre 1997, la police du port signalait un déversement d'hydrocarbures qui s'étendait le long de la partie sud du port, située du même côté que l'installation de mazoutage. La GCC intervenait rapidement en employant son propre personnel et matériel et nettoyait les hydrocarbures, achevant l'ouvrage le 24 décembre 1997.

Le matin de la découverte du déversement, la SMTC mena une enquête et découvrit, sur le pont du *Koyo Maru #16*, des preuves du déversement de combustible. Aucune preuve ne put être fournie indiquant que les dalots avaient été obturés à l'aide de tampons. Un échantillon prélevé à bord du chalutier et un autre prélevé dans une partie du port, se révélèrent être analogues. La SMTC déposa une plainte pour pollution par les hydrocarbures. Le 25 juin 1998, le *Koyo Maru #16*, plaida coupable et fut condamné à payer une amende de 5 000,00\$.

D'autres échantillons d'hydrocarbures, prélevés dans le port en même temps que les échantillons originaux ne se révélèrent pas être analogues à ceux prélevés sur le navire de pêche. Invoquant ce fait, le navire refusa d'accepter la responsabilité des frais encourus par la GCC.

Le 18 octobre 1999, l'Administrateur reçut une demande d'indemnisation de la part de la Couronne visant à se faire rembourser les frais encourus par la



GCC lors de cet événement et déclarés s'élever à 7 631,82\$. L'Administrateur examina et évalua la demande d'indemnisation ce qui l'amena à soulever un certain nombre de questions concernant le déversement lui-même et le montant de la demande d'indemnisation. La GCC y répondit.

Le 25 janvier 2000, l'Administrateur écrivit à l'agent du navire, lui demandant que le *Koyo Maru #16*, paie directement à la Couronne la somme réclamée. Le conseiller juridique du navire répondit, refusant de payer la demande d'indemnisation et en donnant les raisons. Avant tout, le conseiller juridique faisait valoir qu'alors que le navire était amarré au poste 24 lorsqu'eut lieu le déversement, le nettoyage fut effectué entre les postes 19 à 21 et que les échantillons prélevés dans ce secteur n'étaient pas analogues à ceux prélevés à bord du navire.

Le 2 mars 2000, suite à des discussions avec l'Administrateur, la Couronne révisait à la baisse sa demande totale d'indemnisation pour l'évaluer à 6 817,71\$. À la suite de cette évaluation, l'Administrateur, le 3 mars 2000, ordonnait le transfert à la Couronne, du montant qu'il estimait fondé, à savoir 4 425,31\$, plus des intérêts s'élevant à 693,10\$. Des questions posant problème étaient le taux de location facturé pour le sea truck et celui réclamé pour les barrages flottants absorbants. Il invitait la Couronne à fournir des preuves supplémentaires pour appuyer les montants réclamés, au reçu desquels il prendrait plus avant en considération cette question.

Le 26 septembre 2000, la GCC faisait savoir qu'elle avait accepté le versement mentionné ci-dessus comme règlement définitif.

Le conseiller du propriétaire du navire avait avec justesse fait remarquer que la facture présentée par la GCC faisait seulement mention du nettoyage dans les secteurs où les échantillons prélevés pour analyse ne s'étaient révélés identiques (postes à quai 19-21). En fait, l'intervention et le nettoyage en question, avaient eu lieu dans le port, couvrant les postes à quai 19-24.

La question du secteur nettoyé, incorrectement détaillé dans la facture, a été éclaircie par l'Administrateur dans sa lettre du 2 novembre 2000, adressée au conseiller du navire. Sa lettre réclamait également le remboursement du paiement de la demande d'indemnisation de la Couronne d'un montant de 5 118,41\$, paiement qui incluait les intérêts applicables. Une correspondance et des discussions ultérieures s'en suivirent avec le conseiller du *Koyo Maru #16*. Il semblait que les agents du navire étaient incapables d'obtenir des instructions de la part du propriétaire japonais.

Le 20 décembre 2000, l'Administrateur intentait une action judiciaire devant la Cour fédérale nommant le *Koyo Maru #16* et d'autres en qualité de défendeurs, en vue de recouvrer les sommes d'argent versées à la

Couronne. Le 5 février 2001, il a été précisé que l'agence locale du navire, Blue Peter Steamships Ltd, émettrice d'une lettre d'engagement en faveur de la GCC, n'était plus en affaires. Il existe maintenant une nouvelle compagnie appelée Blue Peter Marine Agencies Ltd. Sous couvert d'une lettre d'engagement, le garant constitue des garanties déterminées de façon à empêcher que le navire ne vienne à être immobilisé. La perspective de voir ces lettres d'engagement ne pas être honorées se fait jour. Ceci présenterait un problème exceptionnel à l'Administrateur. Les lettres d'engagement sont habituellement obtenues auprès d'un Club P&I du navire et non pas de l'agent du navire. Il est arrivé à la Caisse d'indemnisation que ceux qui délivrent des lettres d'engagement soient disposés à agir immédiatement conformément à la lettre d'engagement émise en leur nom. Le 8 mars 2001, la Cour fédérale a prolongé de 180 jours, le délai pour signifier l'exposé détaillé des prétentions du demandeur. Dans l'intervalle l'Administrateur continue les discussions avec le conseiller initial du navire et avec l'émetteur de la lettre d'engagement. Le navire avait appareillé après que la lettre d'engagement ait été fournie à la GCC et avant que l'Administrateur n'ait été impliqué.

Dans ce contexte il faut noter en particulier que l'Administrateur peut, d'après le paragraphe 677(11) de la *LMMC*, obtenir une garantie (lettre d'engagement, garantie de banque, etc...) même avant d'avoir reçu une demande d'indemnisation :

*« En cas d'événement dont la responsabilité est imputable au propriétaire d'un navire aux termes du paragraphe (1), l'Administrateur peut, même avant d'avoir reçu la demande visée à l'article 710, intenter une action en rem à l'encontre du navire qui fait l'objet de la demande ou à l'encontre du produit de la vente de celui-ci déposé à la cour et, à cette occasion, sous réserve du paragraphe (13), peut demander une garantie d'un montant au moins égal à la responsabilité maximale cumulée du propriétaire du navire comme prévu à l'Article 679 ou 679.1. »*

### **3.8 Vraquier Flare (1998)**

Le 16 janvier 1998, les centres de coordination du sauvetage de la CCG de la côte Est ont reçu un message de détresse, indiquant que ce vraquier de 16 389 tonneaux de jauge brute, immatriculé à Chypre, était en train de couler. Par la suite, il s'est révélé que le *Flare*, à ce moment là, faisait route sur lest vers Montréal lorsque se trouvant dans le sud-ouest de St. Pierre et Miquelon, il s'est cassé en deux. Seulement quatre des vingt-cinq hommes d'équipage purent être sauvés. La partie arrière du navire coula rapidement mais l'avant continua à flotter et partit à la dérive dans l'Atlantique. Les conditions atmosphériques continuèrent à être défavorables pour permettre d'effectuer des recherches aériennes efficaces mais le 23 janvier 1998, on en est arrivé à la conclusion que l'avant avait également coulé.

Des tentatives furent entreprises pour atténuer la pollution par les hydrocarbures provenant de la partie arrière mais un rapport du 6 février 1998, indiquait que cette partie de l'épave continuait de temps à autres à déverser des hydrocarbures. Les recherches se poursuivirent pour retrouver la partie avant et il était dans les intentions de la GCC d'établir un programme pour surveiller les lieux où les deux parties du navire avaient coulé.

Le 31 mars 2000, le résumé des demandes d'indemnisation de la GCC indique que la Couronne avait adressé le 21 juin 1999, une demande d'indemnisation au propriétaire du navire, d'un montant de 1 037 363,69\$ et que des discussions étaient en cours avec le conseiller juridique du propriétaire du navire.

Le 9 mars 2001, la Couronne acceptait l'offre de règlement du propriétaire du navire. L'Administrateur a clos son dossier.

### **3.9 Navire-citerne Enerchem Refiner (1998)**

Un rapport de situation (sitrep) de la GCC signalait à l'Administrateur que le 2 avril 1998, ce navire-citerne canadien de 4 982 tonnes de jauge brute, chargé d'environ 7 800 tonnes de mazout de soute « C », s'était échoué dans la partie de la voie maritime, située en aval de Cornwall (Ontario). L'échouement ne produisit aucune pollution mais le navire avait passé un contrat avec un organisme d'intervention, qui devait rester en attente et être prêt à agir à pleine capacité, durant les opérations de déchargement et de renflouement. Au cours de ces opérations la GCC restait en attente et surveillait attentivement le déroulement des travaux.

Le 5 avril 1998, assisté de remorqueurs le navire fut renfloué et fit route vers le plus proche mouillage pour une inspection complète de la coque. Aucune fuite d'hydrocarbures n'a été signalée. Le 31 mars 1999, l'Administrateur a reçu la demande d'indemnisation de la Couronne, d'un montant de 10 826,05\$, en vue de recouvrer les frais déclarés de la GCC, regardant cet événement.

Le 12 avril 1999, l'Administrateur écrivit au propriétaire du navire-citerne, Enerchem Transport Inc., de Montréal, faisant suivre la demande d'indemnisation et le priant de régler directement cette affaire avec la Couronne. La Caisse d'indemnisation fut informée qu'Enerchem Transport avait été vendu à une autre compagnie Canadienne de transport maritime, Algoma Tankers Inc. Le 29 avril 1999, l'Enerchem Refiner était vendu à des propriétaires étrangers et le 9 mai 1999 sous le pavillon d'un nouveau pays d'immatriculation, appareillait de Sorel (Québec) en route pour Panama. Le 15 juillet 1999, le bureau de la compagnie Enerchem à Montréal cessait toute activité. Le mandataire d'Enerchem fit savoir que la compagnie considérait que

la demande d'indemnisation de la Couronne avait été présentée trop tard. Quelques mois auparavant, les assureurs d'Enerchem avaient réglé toutes les autres demandes d'indemnisation relatives à cet événement et ils avaient, ainsi qu'Enerchem clos leurs dossiers, compliqués par le fait qu'Enerchem avait cessé d'exister.

L'Administrateur poursuivit l'affaire par des coups de téléphone et en envoyant un certain nombre de lettres mais aucun règlement ne put être conclu. Le 1<sup>er</sup> novembre 1999, l'Administrateur écrivit au président de l'Algoma Tankers.

Le 10 janvier 2000, l'Algoma écrivit pour dire qu'elle était d'accord pour payer la demande d'indemnisation. Le 3 mars 2000, la Couronne a reçu, émanant d'Algoma, le versement du montant principal.

Aux termes de l'Article 723 de la *LMMC*, un intérêt est payable. Le 28 mars 2000, le conseiller de la Couronne écrivit aux propriétaires du navire, leur réclamant le paiement du montant précisé, s'élevant à 1 349,05\$.

Le 23 novembre 2000, la GCC faisait savoir qu'elle avait reconsidéré les circonstances et qu'elle avait décidé de ne pas poursuivre sa demande d'indemnisation regardant les intérêts. L'Administrateur a clos son dossier.

### **3.10 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Vancouver Harbour (Colombie-Britannique) (1998)**

Un rapport de situation (sitrep) de la GCC signalait que le 5 avril 1998, des hydrocarbures avaient été découverts sur le littoral dans la partie nord de Stanley Park, Port de Vancouver (Colombie Britannique). D'après une estimation, environ 180 litres d'hydrocarbures étaient en cause. La GCC passa un contrat pour faire effectuer le nettoyage du déversement. Environnement Canada et la SMTC participèrent à l'enquête pour tenter de trouver l'origine du déversement mais sans succès.

Le 31 mars 1999, l'Administrateur recevait de la Couronne une demande d'indemnisation pour le compte de la GCC, relative aux frais qu'elle avait encourus lors de cet événement. La demande d'indemnisation s'élevait à 23 662,82\$.

Le 29 juin 1999, l'Administrateur écrivit à la Couronne, soulignant les différents points établis et non établis des demandes d'indemnisation. Le 5 août 1999, la Couronne faisait savoir qu'à l'heure actuelle, elle ne voulait pas fournir d'autres renseignements. Le 16 septembre 1999, l'Administrateur ordonnait que la somme de 20 318,62\$, plus des intérêts s'élevant à 2 116,33\$, soient versés à la Couronne. Le 15 décembre



2000, étant donné qu'aucune autre justification n'avait été reçue de la part de la Couronne, l'Administrateur écrivit au conseiller juridique de celle-ci, précisant que du fait qu'aucun autre renseignement n'avait été fourni, il confirmait, dans la mesure où la Caisse d'indemnisation était concernée, que le montant versé, l'était pour « solde de tout compte. » Néanmoins, le 19 décembre 2000, dans l'intérêt de la GCC, l'Administrateur envoyait à celle-ci une lettre donnant de plus amples détails regardant ses craintes exprimées auparavant, concernant certains articles facturés par les entrepreneurs. L'Administrateur a clos son dossier.

### **3.11 Navire-citerne *Filomena Lembo* (1998)**

Cet événement met en cause un certain nombre d'étranges circonstances. Le navire-citerne *Filomena Lembo*, de 29 498 tonnes de jauge brute, battant pavillon italien, était un ancien cargo converti et de ce fait, était d'une disposition inhabituelle pour transporter des cargaisons d'hydrocarbures. Le 26 mai 1998, le navire-citerne était arrivé à quai au port de Québec, pour y décharger une partie de sa cargaison de mazout de soute No. 6, destinée à un moulin local de pâte à papier, propriété de Daishowa Inc. Daishowa décida d'employer ses entrepreneurs spécialisés dans les déversements d'hydrocarbures, pour effectuer un exercice de déversement simulé d'hydrocarbures. Ces entrepreneurs commencèrent par mettre en place un barrage flottant tout autour du navire-citerne, à son arrivée. Peu après, le barrage flottant étant en grande partie en place, des hydrocarbures furent aperçus à l'intérieur du barrage flottant. Le déversement d'hydrocarbures continuait d'augmenter à l'intérieur du barrage flottant pour atteindre finalement une quantité estimée entre 200 et 400 litres. La Daishowa utilisa la compagnie d'entrepreneurs déjà sur place pour nettoyer la pollution. Le navire déchargea sa cargaison et pendant le même temps fit ses soutes.

La SMTC mena une enquête et le déversement se révéla avoir la consistance d'une vieille huile de graissage ou huile hydraulique. La SMTC fut incapable de trouver une analogie entre ces huiles et d'autres échantillons d'hydrocarbures prélevés à bord du navire-citerne. Toutefois, la même SMTC découvrit un certain nombre de défauts dans le dispositif de transfert du mazout à bord du navire qui ne répondait pas aux normes internationales. Aucune source à l'origine des hydrocarbures ne put être détectée dans les dispositifs de drainage installés à terre. Le poste à quai utilisé par le *Filomena Lembo* est accessible au public et est souvent utilisé pour charger des déchets de ferraille. Cet événement s'est produit à la marée descendante et pendant la période de basse mer. À la basse mer, la hauteur d'eau sous la quille du navire était très faible.

Le 28 mai 1998, le navire-citerne appareillait et ce même jour la Caisse d'indemnisation engageait des

poursuites devant la Cour fédérale du Canada, contre le *Filomena Lembo*, les propriétaires du navire et toutes les autres parties ayant des intérêts dans le navire. À son arrivée au port suivant, Sept-Îles, la Caisse d'indemnisation prit des dispositions pour que le navire-citerne soit immobilisé, en attendant la délivrance d'une lettre d'engagement. Le 29 mai 1998, le Club P&I délivrait une lettre d'engagement pour le montant convenu de 85 000,00\$ et le navire-citerne obtenait la mainlevée de son immobilisation.

Le 29 octobre 1998, le conseiller juridique de la Caisse d'indemnisation recevait une demande d'indemnisation de la part de Daishowa Inc, d'un montant de 35 179,11\$, pour ses frais déclarés, avoir été encourus en intervenant contre le déversement. L'Administrateur mena une enquête approfondie sur les circonstances du déversement, notamment par l'emploi de plongeurs afin de fouiller le lit du fleuve aux abords du poste à quai en question. Le 22 octobre 1998, les plongeurs, par très mauvaise visibilité, trouvèrent du matériel divers dans le lit du fleuve aux abords du poste à quai. Ce matériel était surtout composé de morceaux de béton et de structures de construction mais comprenait également un objet cylindrique, probablement un réservoir enfoui dans la vase. Cet objet fut balisé par une bouée.

Le 23 novembre 1998, une plongée fut effectuée pour assurer le suivi de l'enquête, après avoir remarqué que la bouée de balisage avait disparu. En essayant de relocaliser l'objet cylindrique, un autre objet fut découvert qui de l'avis des plongeurs, était la carcasse d'une auto ou d'un petit avion. Les plongeurs ramenèrent à la surface un petit morceau de cet objet et conclurent que cet objet trouvé dans la vase, ne pouvait pas avoir causé la pollution.

Aucune preuve ne put être trouvée permettant de révéler l'origine des hydrocarbures. L'événement fut considéré comme étant un rejet non identifié, pour lequel la Caisse d'indemnisation est responsable.

La demande d'indemnisation de Daishowa Inc. fut évaluée pour en fixer le montant. L'Administrateur se posait un certain nombre de questions, particulièrement sur le taux horaire facturé pour les employés, de la compagnie, sur les surestaries à payer pour le retard du *Filomena Lembo* et pour les dépens de Daishowa. Après des négociations entre conseillers juridiques, l'Administrateur est parvenu à un règlement avec Daishowa Inc. Le 25 janvier 2000, il a fait parvenir au conseiller juridique, la somme de 17 966,31\$, plus des intérêts s'élevant à 2 003,42\$, à verser à la compagnie. En même temps, il a fait parvenir un autre paiement de 2 172,39\$, à Daishowa Inc., pour le partage des renseignements regardant les résultats des analyses des échantillons d'hydrocarbures.

La question se posait de savoir comment disposer de la lettre d'engagement émise pour le compte du navire.

Bien que la Caisse d'indemnisation n'ait plus exigé cette lettre, il se pouvait que Daishowa et/ou le port de Québec aient souhaité prendre des dispositions. Le 1<sup>er</sup> février 2000, à la suite du règlement convenu, un abandon des droits au bénéfice de la Caisse d'indemnisation, fut signé au nom de Daishowa Inc. Le 13 juillet 2000, le conseiller de la Caisse d'indemnisation faisait savoir que Daishowa et le port de Québec avaient tous les deux renoncé à leurs intérêts dans la lettre d'engagement. Le conseiller de la Caisse d'indemnisation reçut pour instruction de renvoyer la lettre d'engagement au conseiller du navire. L'action en justice de l'Administrateur contre le navire fut abandonnée par consentement mutuel, chaque partie prenant en charge ses propres frais. L'Administrateur a clos son dossier.

### **3.12 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Fighting Island (Ontario) (1998)**

Le 31 mai 1998, une substance flottante, nauséabonde, puante était découverte, se dirigeant vers le rivage et dérivant juste au large du rivage, à l'extrémité nord-ouest de Fighting Island, une île canadienne située dans la rivière Détroit, en aval de Détroit. Une analyse d'un morceau de la substance, révéla qu'elle était formée d'environ 35% de mazout lourd et que le reste était une sorte de dépôt d'effluents. La GCC passa un contrat pour effectuer le nettoyage. Des échantillons des hydrocarbures et d'autres matières avaient été prélevés par la Garde côtière des États-Unis et la GCC et comparés aux autres échantillons prélevés à bord de navires au mouillage dans les parages et de sources éventuelles à terre mais sans succès dans le processus d'identification de l'origine du déversement.

Dans l'intervalle, la Caisse d'indemnisation a vérifié qu'il avait bien été signalé qu'au cours de la journée du 31 mai 1998, une pluie torrentielle s'était abattue sur la région. Le 1<sup>er</sup> juin 1999, la Couronne présenta, une demande d'indemnisation, à la Caisse d'indemnisation, au nom de la GCC, visant cet événement, d'un montant de 1 12 504,65\$. L'Administrateur diligenta une enquête. Dans ce procès, un certain nombre d'éléments furent révélés, y compris :

- Que le ministère ontarien de l'Environnement était également impliqué sur la rive canadienne mais son rapport ne fut pas en mesure d'établir l'origine du déversement.
- Que le ministère de la qualité de l'environnement du Michigan était également impliqué. Un fonctionnaire a déclaré qu'il n'avait jamais cru que ce déversement ait une relation avec un navire.
- Que la Garde côtière des États Unis a fourni un exemplaire complet de son analyse de laboratoire des échantillons de la pollution, ainsi que le rapport explicatif du laboratoire. Cette analyse ne put établir de façon irrefutable, l'origine du déversement.

- Qu'au lieu que le contenu des échantillons d'hydrocarbures prélevés sur les lieux soit « une sorte d'huile lourde » comme il avait été spécifié à l'origine, dans une analyse d'un laboratoire canadien, effectuée pour la GCC, les échantillons se révélèrent, dans une analyse postérieure plus détaillée, contenir « un fuel oil léger fortement exposé aux intempéries et à l'évaporation, mélangé . . . à de l'huile de graissage ».
- Que les échantillons prélevés par la GCC et envoyés à un laboratoire privé pour analyse, ont été détruits par le laboratoire, conformément à ses coutumes judiciaires. D'autres échantillons, conservés par la GCC, n'étaient pas réfrigérés. Des échantillons prélevés sur place à Fighting Island (seulement) et remis à la Caisse d'indemnisation, avaient été conservés par réfrigération et étaient disponibles.

Au regard des résultats peu concluants des analyses antérieures, l'Administrateur, en janvier 2000, passait un contrat pour que soit effectuée une analyse plus détaillée de quelques uns des échantillons conservés précédemment par le laboratoire de la Garde côtière des États-Unis et ceux conservés par la Caisse d'indemnisation.

Ces dernières analyses plus détaillées, n'identifièrent toujours pas l'origine des hydrocarbures. Toutefois, en quelque sorte, elles servirent à étayer les comparaisons antérieures faites au sujet des échantillons. Durant la matinée du 31 mai 1998, le vent avait soufflé de l'ouest, quelquefois très fort. L'Administrateur continue d'enquêter sur l'origine probable du déversement.

Des renseignements supplémentaires furent réclamés, en particulier de la part des Villes de Détroit, d'Ecorse et de River Rouge et du Ministère de la qualité environnementale du Michigan. La plus grande partie de ces renseignements a été reçue par la Caisse d'indemnisation à la mi-février 2001. Ces renseignements ont grandement aidé l'Administrateur dans son enquête mais ils ont aussi contribué à soulever quelques autres questions, entraînant l'exigence de plus amples renseignements. Lorsque ces plus amples renseignements seront obtenus, l'Administrateur a bon espoir d'arriver à résoudre la question.

### **3.13 Navire de pêche Miss Babs (1998)**

Le *Miss Babs* est un navire de pêche canadien de 36 tonneaux de jauge brute qui a coulé dans Miller Bay, un bras de mer situé à environ 15 kilomètres au sud de Prince Rupert (Colombie Britannique). Il n'est pas très clair à quel moment le navire a coulé mais, le 16 septembre 1998, il avait été déjà vu étant coulé et à ce moment là une pollution par des hydrocarbures avait été signalée. Le 18 septembre 1998 la GCC intervenait et le propriétaire du navire arrivait sur les lieux. La Caisse d'indemnisation nommait un



conseiller juridique local et employait un expert maritime pour déterminer l'étendue de la pollution par les hydrocarbures.

Par la suite la GCC écrivit au propriétaire du navire lui demandant quelles étaient ses intentions regardant :

- a) les aspects de la pollution et;
- b) les dangers à la navigation que le navire coulé pouvait présenter pour les autres navires.

Aucune réponse ne fut reçue. Des entrepreneurs embauchés par la GCC, renflouèrent le *Miss Babs* et le remorquèrent jusqu'à un poste sûr.

Le 6 octobre 1999, l'Administrateur reçut une facture numérotée envoyée par le MPO, s'élevant à 31 542,17\$ pour les frais de nettoyage encourus par la GCC, une division du MPO, lors de l'évènement du *Miss Babs*. L'Administrateur refusa la facture. Le MPO prit des dispositions pour l'annulation de cette facture.

L'Administrateur remarqua qu'une facture impliquait une créance impayée. Toutefois, l'article 710 de la *LMMC*, précise que si une demande en recouvrement de créance est présentée à l'Administrateur, celui-ci doit enquêter sur la créance et l'évaluer, faire une offre de règlement au demandeur, pour la partie de la demande qu'il juge recevable.

Le 8 octobre 1999, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation, présentée par le MPO de façon normale, pour un montant équivalent.

L'Administrateur enquêta sur la demande d'indemnisation et l'évalua. Cette demande d'indemnisation couvrirait également le renflouement de l'épave, étant donné que la GCC avait déclaré que c'était indispensable, et comme faisant partie de la prévention de la pollution par les hydrocarbures.

Il a été fait remarquer que le 13 octobre 1998, la Couronne avait vendu le *Miss Babs*, « en l'état, là où il se trouve » pour 6 000,00\$, tout compris.

Le 22 novembre 1999, l'Administrateur prenait des dispositions pour que soient versés à la GCC la somme de 23 836,70\$ plus 2 079,86\$ d'intérêts.

Au cours de l'évaluation de la demande d'indemnisation par l'Administrateur, celui-ci rejeta les frais encourus par la GCC après que le *Miss Babs* n'eut plus représenté de danger de pollution par les hydrocarbures.

Le 18 décembre 2000, la Couronne confirmait qu'elle acceptait le versement effectué par l'Administrateur le 22 novembre 1999, comme étant le solde de tout compte.

Des efforts avaient été déployés pour retrouver le propriétaire du navire, mais sans succès. Des enquêtes ne réussirent pas à révéler une quelconque propriété enregistrée au nom du propriétaire du navire.

Après réception des conseils d'un juriste, l'Administrateur concluait qu'une plus ample action en recouvrement, entreprise conformément à l'alinéa 711(3)(c) de la *LMMC*, ne serait pas raisonnable. En conséquence, le dossier de l'affaire du *Miss Babs* fut clos.

Cet évènement et bien d'autres soulèvent les questions de sauvetage, d'enlèvement des épaves et des mesures de prévention de pollution par les hydrocarbures, dans le contexte de la responsabilité éventuelle de la Caisse d'indemnisation (voir également l'évènement du *Sam Won Ho*, relaté au paragraphe 3.20 de ce rapport).

L'Administrateur doit traiter chacun de ces cas en toute objectivité. Toutefois, dans sa lettre de réponse à la Couronne, du 19 décembre 2000, il indiquait sa bonne volonté de vouloir discuter ces questions avec la GCC.

### **3.14 Porte-conteneurs *Canmar Valour* (1998)**

Dans les années précédentes, cet évènement avait été rapporté, comme étant un rejet non identifié d'hydrocarbures, avec le navire *Canmar Valour* considéré comme étant le navire suspect mis en cause. Maintenant l'Administrateur possède la preuve que dans cette affaire, les hydrocarbures provenaient du *Canmar Valour*.

Au moment de cet évènement, les Produits Shell Canada Limitée avaient des barrages flottants, installés en permanence au large de leur installation au poste 103 dans le port de Montréal. Il a été indiqué que le 14 novembre 1998, ces barrages flottants étaient ouverts pour permettre à deux navires de venir s'amarrer au quai des installations et que des hydrocarbures flottaient sur le plan d'eau, au gré du courant. La Shell employa des entrepreneurs pour effectuer le nettoyage des hydrocarbures, y compris celui des coques souillées des deux navires qui avaient reçu l'ordre de venir s'amarrer à quai. Les hydrocarbures étaient de type lourd et leur quantité estimée à environ 100 litres. La SMTC mena une autre enquête concernant cette pollution par les hydrocarbures, plus récente et obtint une analogie entre les échantillons d'hydrocarbures prélevés au poste 103 et les déversements antérieurs mettant en cause le *Canmar Valour* amarré au poste 79.

Le 6 avril 1999, l'Administrateur recevait une demande d'indemnisation de la part de Shell, s'élevant à 15 456,00\$ visant à recouvrer ces frais directs déclarés avoir été engagés en intervenant lors de cet évènement. L'Administrateur exigea de meilleures preuves regardant quelques unes des factures et ces

renseignements lui furent fournis par la Shell. Par la suite, la Shell fit savoir qu'elle pourrait soumettre une demande d'indemnisation additionnelle pour des surestaries qu'elle avait dû supporter lors du retard du navire, du fait de la coque souillée par les hydrocarbures. Avant de pouvoir obtenir son congé de douane pour appareiller, la coque du navire avait dû être nettoyée.

L'Administrateur put obtenir des preuves de l'implication du *Canmar Valour* lors de ce déversement. La LMMC considère que le pollueur doit payer. En conséquence, le 4 août 1999, l'Administrateur invita le conseiller juridique du navire, à négocier un règlement direct avec la Shell.

Le 17 septembre 1999, la Shell présentait une demande d'indemnisation additionnelle de 14 375,83\$EU pour les surestaries qui le 18 septembre 1999 fut modifiée pour s'élever seulement à 9 739,17\$CAN. A son tour, cette autre augmentation à la demande d'indemnisation fut transmise aux mandataires du *Canmar Valour*. Maintenant la demande d'indemnisation de la Shell totalisait 25 245,17\$.

Le 20 mars 2000, le conseiller juridique du navire offrit à la Shell une solution de compromis et un règlement sans préjudice.

Dans l'intervalle, l'Administrateur s'était entremis entre la Shell et le conseiller juridique du *Canmar Valour*, en vue de réaliser un règlement direct, de la demande d'indemnisation de la Shell, par le propriétaire du navire.

Après de plus amples négociations, la Shell acceptait l'offre du propriétaire du navire, pour solde de tout compte, de la portion de la demande d'indemnisation regardant le nettoyage. Le 17 janvier 2001, un document d'abandon des droits et de libération des obligations, pour cette portion de la demande d'indemnisation, fut dûment signé au nom de la Shell, au bénéfice du propriétaire du navire et de l'Administrateur.

Le 9 novembre 2000, l'Administrateur écrivit à Produits Shell Canada Limitée, les avisant, *inter alia* (entres autres) que la demande d'indemnisation visant des surestaries, ne pourrait être recevable, du fait que cela constituerait une demande d'indemnisation pour pure perte économique d'une chose qui n'est pas reconnue comme faisant partie d'une des exceptions des règles d'exclusion générales, prévalant dans le droit maritime canadien, ni même pourrait faire partie des catégories reconnues à l'Article 712 de la LMMC. Cette question de pure perte économique a été réglée par la Cour suprême du Canada, par son arrêt dans l'affaire « Bow Valley Husky contre Saint John Shipbuilding » [1997] 3 LRC (SCR) 1210 à 1239 f.f.

L'Administrateur a clos son dossier.

### **3.15 Traversier Walpole Islander (1999)**

Tout d'abord cet événement avait été signalé comme étant un rejet non identifié. Le 20 janvier 1999, une nappe luisante de diesel rouge avait été signalée à la darse Walpole Island Custom Ferry, dans la rivière St. Clair (Ontario). Les deux traversiers de Walpole Island étaient amarrés à quai là mais il se révéla impossible de prouver que les hydrocarbures provenaient de l'un des deux navires. La GCC passa un contrat pour faire endiguer et nettoyer les hydrocarbures. Le déversement des hydrocarbures continuait et au 25 janvier 1999, environ 270 litres de diesel avaient été récupérés. Finalement, on découvrit que la glace avait provoqué une petite fissure dans une tôle de coque d'un ballast à combustible du transbordeur canadien de 72 tonneaux de jauge brute *Walpole Islander*. Les propriétaires du navire assumèrent leur responsabilité. L'une des craintes concernant l'écologie était la proximité de vastes marécages.

La GCC fit savoir que sa demande d'indemnisation en vue de recouvrer ses frais encourus au cours de cet événement, s'élevait à 80 780,53\$. L'Administrateur fit savoir à la GCC qu'il croyait comprendre que le contrat d'assurance du propriétaire du traversier devait contenir une clause affirmant que toute demande d'indemnisation contre la police d'assurance, devait être faite dans les 12 mois suivant le jour de l'événement. La GCC avisa l'Administrateur qu'elle avait soumis sa demande d'indemnisation, le 10 janvier 2000, directement au propriétaire du traversier.

L'Administrateur précise qu'au 31 mars 2001, le rapport de situation des demandes d'indemnisation de la GCC, démontrait que la demande d'indemnisation demeurait impayée à ce moment là.

### **3.16 Vraquier Solon of Athens (1999)**

Le 9 mars 1999, ce vraquier de 46 132 tonneaux de jauge brute, battant pavillon du Vanuatu était amarré à quai à Sorel dans la rivière Richelieu, lorsqu'un tuyau de ballast à eau, passant à travers un ballast à combustible, s'est cassé. Cette cassure avait laissé s'écouler dans l'eau de la rivière, d'après les estimations, 180 litres d'un mélange d'hydrocarbures légers et de diesel. Le navire passa immédiatement un contrat pour que soit effectué l'endiguement et le nettoyage indispensables des hydrocarbures mais ce n'est que beaucoup plus tard que la GCC et la SMTC furent informées. La GCC fournit le personnel pour surveiller les opérations qui furent achevées à sa satisfaction. Pour couvrir ses frais, la GCC réussit à obtenir une lettre d'engagement remise au nom du navire, d'un montant de 7 000,00\$.

Le 17 juin 1999, l'Administrateur a reçu la demande d'indemnisation de la Couronne, désireuse de recouvrer ses frais encourus durant cet événement,



déclarés s'élever à 4717,24\$. L'Administrateur examina la demande d'indemnisation et le 28 juin 1999, envoyait aux mandataires locaux à Montréal du *Solon of Athens*, un exemplaire de la demande d'indemnisation, les priant qu'un règlement direct soit conclu avec la Couronne. Etant donné qu'aucune réponse n'avait été reçue, le conseiller juridique de la Couronne adressa, le 14 janvier 2000, une lettre de rappel aux mandataires locaux du navire. Le 19 janvier 2000, ils répondirent qu'ils n'avaient pas reçu la demande d'indemnisation envoyée par la Caisse d'indemnisation mais faisaient savoir que le Club P&I était en train de traiter cet événement de pollution, par l'intermédiaire du conseiller juridique local.

La Caisse d'indemnisation fut informée plus tard que le *Solon of Athens* avait été envoyé à la démolition le 28 juin 1999.

Pendant le reste de l'année 1999, quelques progrès furent réalisés pour obtenir le paiement par les propriétaires du navire de cette demande d'indemnisation. L'Administrateur évalua la demande d'indemnisation de la Couronne et le 16 mars 2000, prenait des dispositions pour que soit payée en totalité la demande d'indemnisation, à savoir, 4 717,24\$, plus les intérêts appropriés soit 350,99\$.

Afin de réaliser le règlement de la demande en recouvrement de créance, l'Administrateur poursuit tous ses efforts et le Club P&I prorogea l'échéance de la lettre d'engagement.

Le conseiller du propriétaire du navire contesta un certain nombre de frais particuliers figurant dans la demande d'indemnisation de la GCC.

En réponse aux points soulevés, des renseignements furent fournis au conseiller du navire mais le règlement du montant total ne put être réalisé. Le 5 septembre 2000, le conseiller du navire fit une offre qui fut rejetée par l'Administrateur. Le 15 septembre 2000, ceci fut suivi d'un accord entre les parties, permettant de régler la demande d'indemnisation pour un montant de 4 028,24\$, tout compris. Un chèque pour ce montant, provenant du conseiller du propriétaire du navire fut reçu et remis à l'Administrateur le 22 janvier 2001, pour qu'il soit crédité au compte de la Caisse d'indemnisation. En conséquence, le dossier de cette affaire a été clos.

### 3.17 Navire des Grands Lacs Gordon C. Leitch (1999)

Cet événement a été le plus sérieux de tous les événements signalés récemment, du fait que les mesures prises et les frais encourus étaient considérables. Le 23 mars 1999, le *Gordon C. Leitch*, un vraquier canadien des Grands Lacs, de 19 160 tonneaux de jauge brute, était amarré à une installation de chargement de minerai de fer, à Havre-Saint-Pierre (Québec) sur la rive nord du bas St. Laurent. Il avait été

nécessaire de déhaler le navire le long du quai pour les opérations de chargement mais au cours de cette manoeuvre, par des vents très forts, l'étrave avait percuté le quai, ce qui eut pour effet de renvoyer l'étrave vers le large et de drosser l'arrière vers un duc d'albe et de le frapper. Ce heurt fissura une tôle de coque à hauteur d'un ballast à combustible qui laissa écouler d'après les estimations, 42 tonnes de mazout lourd.

La baie de Havre-Saint-Pierre est une zone très sensible écologiquement qui comprend un parc national, un terrain de chasse traditionnel du gibier d'eau et un lieu d'élevage des coquillages. Le littoral était encore couvert de glace et dans une certaine mesure, ceci aida à réduire la propagation des hydrocarbures.

Les propriétaires du navire, invoquèrent leur entente avec la Société d'intervention Maritime (SIMEC) et dirigèrent le nettoyage d'après les conseils de la GCC. Il a été précisé que les frais pour ces travaux pourraient approcher les 5 millions de \$. Pour ces opérations, la GCC a fait une demande d'indemnisation pour des frais s'élevant au total à 233 065,00\$. Le 25 octobre 1999, les propriétaires du navire ont payé cette somme.

Les délais réglementaires pour déposer une demande d'indemnisation contre la Caisse d'indemnisation conformément aux dispositions de l'Article 710 de la *LMCC*, arrivaient à terme vers le 24 mars 2001. Aucune demande d'indemnisation n'avait été déposée auprès de l'Administrateur. Le dossier de cette affaire a été clos.

### 3.18 Vraquier Algontario (1999)

Le 5 avril 1999 ce vraquier de 18 883 tonneaux de jauge brute s'est échoué dans le chenal Neebish au large de Ste. Marie. Le bâtiment s'est fait des avaries à ses fonds mais aucune pollution n'est à déplorer provenant des soutes. Les propriétaires du navire donnèrent le feu vert à leur entente avec la Société d'intervention de l'est du Canada, qui mit en place un barrage flottant tout autour du bâtiment pour endiguer un possible déversement d'hydrocarbures. Des dispositions furent également prises avec un entrepreneur pour transférer du navire sur une allège les hydrocarbures, de façon à pouvoir préparer les opérations de renflouement. La GCC et la SMTC étaient présentes.

Le 7 avril 1999, le navire fut remis à flot, sans pollution.

Le 4 avril 2000, l'Administrateur a reçu de la Couronne une demande d'indemnisation visant à recouvrer les frais de la GCC déclaré s'élever à 20 154,12\$, pour avoir assisté au renflouement de ce bâtiment. Le 2 mai 2000, l'Administrateur expédiait la demande d'indemnisation aux propriétaires du navire, Algoma Central Corporation, en leur suggérant de la régler directement avec la Couronne. En même temps l'Administrateur faisait observer aux propriétaires du navire que des intérêts courraient.



Le 26 mai 2000, Algoma répondait au conseiller de la Couronne, notant essentiellement ces facteurs :

- Les services de la GCC n'avaient pas été requis;
- Algoma avait employé les entrepreneurs et le matériel indispensables se trouvant sur place;
- Il n'y eut aucun déversement d'hydrocarbures.

et en fournissant des commentaires sur les barèmes individuels présentés visant les prix de revient.

Algoma rejetait la demande d'indemnisation de la GCC et faisait remarquer que treize mois s'étaient écoulés entre le moment de l'évènement et la présentation de la demande d'indemnisation.

Il faut noter que l'Alinéa 677 (10)(b) de la *LMMC* prévoit que « les actions fondées sur la responsabilité...[contre le propriétaire d'un navire] se prescrivent...s'il n'y a pas eu dommages par pollution, par six ans à compter de l'évènement. »

Dans une lettre adressée à l'Administrateur, en date du 29 juin 2000, la Couronne répond aux différents points soulevés par Algoma. Les principaux points traités par la Couronne étaient:

- Les interventions de la GCC ont été réalisées en prévision d'un déversement d'hydrocarbures, comme l'Article 677 de la *LMMC* le prévoit;
- La GCC n'exige pas que les propriétaires de navire en fassent la demande, pour intervenir en prévision d'un déversement d'hydrocarbures.

L'Administrateur entreprit d'examiner et d'évaluer la demande d'indemnisation.

### **3.19 Vraquier Paterson (1999)**

Le 5 avril 1999, ce vraquier de 20 370 tonneaux de jauge brute, transportait une cargaison de grain, lorsqu'il s'est échoué dans le Lac Saint-François, situé entre Montréal et Cornwall (Ontario). Suite à cet échouement aucune pollution n'était à déplorer mais le propriétaire du navire notifia son O.I. (organisme d'intervention) de se tenir prêt. En vue de renflouer le bâtiment, des dispositions furent également prises pour l'alléger de sa cargaison. La SMTC (TCMS) et la GCC étaient présents sur les lieux.

Le 4 avril 2000, la Couronne présentait à l'Administrateur une demande d'indemnisation, d'un montant de 10 350,57\$, en vue de recouvrer les frais déclarés pour cet évènement. Le 2 mai 2000, l'Administrateur écrivait aux propriétaires concernés du navire, N.M. Paterson and Sons Ltd, leur suggérant de régler la demande d'indemnisation, directement avec la Couronne. L'Administrateur a reçu une réponse de la Paterson, datée du 4 mai 2000, précisant essentiellement :

- Que le propriétaire du navire n'avait pas demandé l'assistance de la GCC ;
- Le navire s'était échoué en son milieu où ne se trouve aucun ballast contenant des hydrocarbures ;
- Qu'aucune surface de la coque du navire n'a eu à déplorer de cassure et,
- Que selon la SMTC (TCMS) « les avaries étaient de peu d'importance. »

En se fondant sur ces considérations, la Paterson rejetait d'endosser la responsabilité de cette demande d'indemnisation.

Dans une lettre adressée à l'Administrateur, datée du 6 juin 2000, la Couronne répondait aux différents points soulevés par la Paterson. La Couronne faisait valoir les points principaux suivants :

- Les interventions de la GCC ont été réalisées en prévision d'un déversement d'hydrocarbures, comme l'Article 677 de la *LMMC* le prévoit et,
- La GCC n'exige pas que le propriétaire du navire en fasse la demande, pour intervenir en prévision d'un déversement d'hydrocarbures.

L'Administrateur examina et évalua la demande d'indemnisation, pour l'établir à un montant de 3 625,50\$. Ce montant plus des intérêts de 421,02\$ furent proposés pour solde de tout compte et versés à la Couronne vers le 3 novembre 2000.

L'Administrateur s'efforce de recouvrer l'argent versé à la Couronne.

### **3.20 Chalutier congélateur Sam Won Ho (1999)**

A l'origine ce bâtiment était un chalutier congélateur Sud Coréen qui avait été vendu à de nouveaux propriétaires et amarré à quai à Long Harbour (Terre-Neuve), où il devait être transformé en barge.

Le 12 avril 1999, le bâtiment a coulé à son poste à quai, déclenchant une pollution par les hydrocarbures. La GCC intervint pour lutter contre ce déversement et encourut des frais déclarés s'élever à 99 878,55\$. Le 29 décembre 1999, cette somme fit l'objet d'une demande de remboursement auprès de la Caisse d'indemnisation. Le 2 mars 2000, la GCC faisait savoir que cette demande d'indemnisation avait été révisée à la baisse pour s'élever à 96 856,92\$.

L'Administrateur enquêta sur la demande d'indemnisation de façon à vérifier les points recevables et ceux qui ne l'étaient pas. Une offre tout compris de règlement fut proposée d'un montant de 80 000,00\$ qui fut acceptée par la GCC. Le 3 mars 2000, cette somme fut versée à la GCC.

L'Administrateur étudie quelles options raisonnables s'offrent à lui, en vue de recouvrer les frais remboursés.

Il est à remarquer que ce bâtiment avait été mis en cause lors d'un incident de pollution antérieur, à Long Harbour, en juillet 1997, ce qui avait entraîné une demande d'indemnisation auprès de la Caisse d'indemnisation, relaté dans le Rapport Annuel 1997-98, sous le nom de *Sin Wan Ho*.

Il semble que deux personnes étaient associées au droit de propriété de cet engin, conjointement avec une société anonyme. Les trois parties ont nié toute responsabilité. Le 5 janvier 2001, EC avait déposé plainte contre les trois parties, impliquant le déversement de pollution par des hydrocarbures, lié à cet événement, conformément au paragraphe 36 (3) de la Loi fédérale des pêches.

Le 24 avril 2000, une pollution plus ample provenant de cette épave se produisait comme il est relaté au paragraphe 3.40, plus loin.

L'Administrateur suit de près les poursuites judiciaires.

### **3.21 Chimiquier *Sunny Blossom* (1999)**

Ce bâtiment est un chimiquier à double-coque, de 11 598 tonneaux de jauge brute, battant pavillon des Bahamas qui avait été mis en cause dans au moins quatre événements dont l'Administrateur avait pris connaissance. Le bâtiment effectuait des transports de soude caustique, dans les Grands Lacs et au dehors.

Le 24 avril 1999, il s'échouait au large de Kingston (Ontario), dans les eaux des États-Unis. La Garde côtière des États-Unis (USCG) intervint après l'échouement. La GCC se rendit sur les lieux. Le *Sunny Blossom* fut renfloué, sans aucun déversement de polluant.

Le second événement, un échouement, est relaté au paragraphe 3.25 de ce rapport. Le troisième événement s'est produit le 26 juillet 1999, lorsque le bâtiment heurta un câble butoir de protection des portes de l'Écluse Iroquois (Ontario). Le quatrième événement s'est produit le 18 mai 2000, lorsque le bâtiment s'échoua dans la voie maritime du Saint-Laurent alors qu'il faisait route dans le Lac Saint-François.

Le 20 avril 2000, la Couronne présentait à l'Administrateur, une demande d'indemnisation d'un montant de 9 526,57\$, visant à recouvrer les frais déclarés de la GCC, encourus lors de l'événement du 24 avril 1999. Cette demande d'indemnisation mettait en cause un navire échoué dans les eaux des États-Unis. L'Administrateur et le conseiller de la Caisse d'indemnisation examinèrent les circonstances justifiant la demande d'indemnisation. Le 27 septembre 2000, le conseiller de la Caisse d'indemnisation écrit au conseiller de la Couronne ayant participé à soulever ces questions :

- a) *Le Ministère considère-t-il que cet événement est astreint aux dispositions de l'Accord sur la qualité de l'eau des Grands Lacs et du Plan conjoint [Canada - États-Unis] d'urgence de lutte contre la pollution marine ?*
- b) *Si oui, le Ministère a-t-il songé à recouvrer auprès des autorités responsables des États-Unis, les frais mentionnés dans sa demande d'indemnisation ? Si oui, le Ministère a-t-il l'intention de s'efforcer de recouvrer sa demande d'indemnisation, auprès de ces autorités ?*
- c) *Si non, avez-vous l'intention de fournir une explication quant à savoir pourquoi le Ministère ne considère pas que cet événement est astreint aux dispositions de l'Accord et du Plan ?*

L'Administrateur attend de connaître la position de la Couronne sur la question.

Dans l'intervalle, la GCC a fait savoir qu'elle avait présenté une demande d'indemnisation à la Garde Côtière des États-Unis (USCG).

### **3.22 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – *Paspébiac, Québec* (1999)**

Le 11 mai 1999, la GCC fut prévenue par le ministère provincial de l'environnement qu'il y avait des hydrocarbures qui flottaient sur les eaux du port. Le Commandant de port et la SMTC enquêtèrent sur le déversement. Il fut impossible de découvrir l'origine de ce déversement qui fut classé « rejet non identifié ». Ceci fut également confirmé par des fonctionnaires provinciaux.

Des rapports furent adressés à la GCC, relatant cette affaire et des dispositions furent prises pour qu'un entrepreneur local effectue le nettoyage du déversement. Ces travaux furent achevés dans la matinée du 14 mai 1999.

Le 14 février 2000, la Caisse d'indemnisation a reçu une demande d'indemnisation présentée par la GCC, d'un montant de 2 398,86\$. La demande d'indemnisation fut examinée et évaluée.

Le 17 mars 2000, l'Administrateur écrit à la GCC, lui demandant des justifications regardant certaines facturations. Ces renseignements ont été fournis. D'autres questions ont été soulevées par la Caisse d'indemnisation, y compris le coût élevé du traitement du matériel pollué. Le 2 novembre 2000, l'Administrateur prit des dispositions pour payer en totalité la demande d'indemnisation révisée, à savoir 2 366,73\$, plus des intérêts pertinents d'un montant de 265,40\$, de ce fait lui permettant de clore son dossier regardant cet événement.



### **3.23 OBO Ariel (1999)**

Le 14 juin 1999, fut aperçu du combustible diesel, s'écoulant de l'OBO *Ariel*, de 44 985 tonnes de jauge brute, battant pavillon norvégien, alors qu'il était amarré le long de la jetée de la raffinerie de Come By Chance, dans Placentia Bay (Terre-Neuve). Lors de l'inspection, le bordé de muraille du navire se révéla fissuré. Des barrages flottants furent immédiatement mis en place par la raffinerie et l'*Ariel* fit jouer son entente avec la Société d'intervention de l'est du Canada pour faire effectuer le nettoyage indispensable. L'équipage du navire abaissa en dessous du niveau de la mer le niveau des hydrocarbures dans la citerne concernée, arrêtant de la sorte, l'écoulement des hydrocarbures. D'après les estimations, 2 barils de gas-oil s'étaient écoulés à la mer.

La GCC et la SMTC envoyèrent leurs enquêteurs sur place, chacun couvrant ses domaines respectifs.

L'Administrateur note que cet événement n'a pas encore, à l'heure actuelle, été signalé par la GCC. Par conséquent, il conclut qu'il n'y a aucune chance qu'une demande d'indemnisation soit déposée contre la Caisse d'indemnisation et a clos son dossier.

### **3.24 Bateau de pêche Rivers Inlet (1999)**

Le 16 juin 1999, ce bateau de pêche en bois, de 24 tonnes de jauge brute, immatriculé au Canada, construit en 1926, a coulé à son poste à quai à Deep Bay (Colombie Britannique). Il a été précisé qu'il ne pratiquait plus la pêche mais qu'il effectuait des transports de blocs de bois devant être débités pour confectionner des bardeaux. Le propriétaire du bâtiment était au courant qu'il y avait une entrée d'eau et avait pris des dispositions pour pomper cette eau. Lorsqu'il a coulé le *Rivers Inlet* a déversé une certaine quantité des 330 litres d'hydrocarbures estimés se trouver à bord.

Le commandant de port local signala le naufrage. La GCC intervint. Le naufrage s'est produit dans un port pour petites embarcations. Il a été rapporté que le bâtiment gênait les opérations dans le port. À Deep Bay, il existe des zones de récolte de palourdes et d'huîtres. Le 25 juin 1999, le propriétaire signa un accord autorisant la Couronne à enlever le bâtiment et à s'en défaire, et promettant de régler tous les frais et d'assumer les responsabilités encourus par la Couronne. Le 28 juin 1999, un entrepreneur de la GCC relevait le bâtiment. Par la suite il fut démolé et éliminé.

Le 1<sup>er</sup> mars 2000, le propriétaire précisa qu'il n'avait pas d'argent pour faire face à ses obligations concernant le naufrage. Le 15 juin 2000, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation envoyée par la Couronne, d'un montant de 15 777,43\$ en vue de recouvrer les frais déclarés de la GCC, encourus lors de cet

événement. La demande d'indemnisation fut examinée et évaluée. Le 12 décembre 2000, l'Administrateur écrivit à la Couronne, lui proposant de régler la demande d'indemnisation pour un montant de 10 819,91\$, plus des intérêts pertinents s'élevant à 1 248,38\$, représentant, à son avis, la portion de la demande d'indemnisation regardant l'intervention pour lutter contre la pollution par les hydrocarbures. Le même jour, il prenait des dispositions pour que cette dernière somme soit virée au compte de la Couronne.

Ce cas soulève de nouveau les questions d'intervention, de sauvetage et d'enlèvement d'épave, dans le contexte du recouvrement des frais par la GCC. L'Administrateur fit part à la Couronne de sa volonté de discuter de ces questions.

L'Administrateur est en train d'examiner ses options visant à recouvrer les sommes versées.

### **3.25 Chimiquier Sunny Blossom (1999)**

Faisant suite à l'échouement précédemment relaté, ce navire-citerne transporteur de produits chimiques, de 11 598 tonnes de jauge brute, battant pavillon des Bahamas, s'est de nouveau échoué le 16 juillet 1999, sur la route des Grands Lacs, dans les eaux canadiennes de la voie maritime du St. Laurent, au large de l'île de Cornwall (Ontario). La GCC intervint et resta près du navire jusqu'à ce qu'il soit remis à flot.

Le 6 juin 2000, la GCC faisait savoir que sa demande d'indemnisation visant à recouvrer ses frais encourus lors de cet événement, adressée directement aux propriétaires du navire, avait été réglée.

L'Administrateur a clos son dossier regardant cet événement.

### **3.26 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Patrick's Cove (Terre-Neuve)(1999)**

Patrick's Cove est une petite communauté vivant sur la côte est de Placentia Bay. Le 10 août 1999, des gens se baignant dans l'anse se retrouvèrent maculés d'hydrocarbures. L'incident fut signalé. Nous avons appris également que des hydrocarbures avaient été aperçus, deux jours auparavant, se dirigeant vers le littoral. La GCC intervint et trouva des hydrocarbures à des emplacements dispersés tout le long des plages s'étendant de St. Brides à Gooseberry Cove, sur une distance d'environ 10 milles nautiques. Le 11 août 1999, un survol de la zone, ne révéla aucune trace visuelle de pollution. Le personnel de la GCC intervint pour effectuer le nettoyage indispensable et les médias rapportèrent qu'environ 100 kilogrammes de débris pollués par les hydrocarbures avaient été récupérés sur les plages. Des oiseaux et des oisillons couverts de mazout avaient été observés dans le secteur.



La GCC continua à surveiller attentivement le littoral et demanda que d'autres survols soient effectués.

### **3.27 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Cumberland (Ontario) (1999)**

De bonne heure le matin du 2 septembre 1999, un habitant de Cumberland, village situé le long de la rivière des Outaouais à environ 20 kilomètres à l'est d'Ottawa, signalait qu'il apercevait un déversement d'hydrocarbures dans une crique. Deux fonctionnaires de la GCC basés à Prescott (Ontario) intervinrent le lendemain et récupérèrent, d'après les estimations, un demi-litre d'un vieux mélange huileux. La SMTC arriva sur les lieux, le même jour, 3 septembre 1999, pour mener une enquête. Il s'avéra impossible de prouver d'où provenaient les hydrocarbures et l'événement fut qualifié de « rejet non identifié ».

### **3.28 Marina de Holland (1999)**

Cette marina se situe à Newmarket (Ontario) dans le secteur du lac des chalets au nord de Toronto. Le 6 octobre 1999, un incendie était signalé dans la marina, causant le naufrage de 12 à 15 petites embarcations de plaisance et une certaine pollution. Pour cet événement la GCC a fourni l'équipe d'intervention initiale. La police locale déclara la marina lieu d'un crime.

Le 8 octobre 1999, en vue de sécuriser le lieu, le propriétaire de la marina prépara un plan d'intervention s'étalant sur 3 jours qui avec de menues modifications, fut approuvé par la GCC et par Environnement Canada. D'après les estimations, environ 3 300 litres d'essence s'étaient déversés dans la marina. Le 9 octobre 1999, commencèrent les opérations de nettoyage, effectuées par un entrepreneur.

La Garde côtière surveilla de près les opérations et précisa que la compagnie d'assurance de la marina acceptait de prendre en charge ses frais encourus lors de cet événement.

La Garde côtière fait savoir que le 5 octobre 2000, une demande d'indemnisation avait été remise directement au représentant de la compagnie d'assurance de la marina, d'un montant de 45 653,27\$ et cette demande avait été réglée en totalité, le 17 janvier 2001.

L'Administrateur a clos son dossier.

### **3.29 Marina de Reed Point (1999)**

Cette marina est située près de Port Moody (Colombie Britannique) à l'extrémité est du port de Vancouver. Elle est équipée de nombreux appontements d'amarrage flottants, dont quelques uns sont couverts. Le 16 octobre 1999, de bonne heure le matin, le feu se déclara dans une des structures couvertes (abri à bateaux) de l'installation et se propagea jusqu'à quelques bateaux

de plaisance. Les sapeurs pompiers locaux et une embarcation portuaire du port de Vancouver intervinrent et l'incendie fut finalement éteint. Trois embarcations de mer ont été signalées coulées et quatre autres endommagées; quatre abris à bateaux s'étaient affaissés.

Des compagnies d'assurances couvrant deux des bateaux, acceptèrent la responsabilité, sans préjudice, du nettoyage et du relevage des bateaux coulés. Le 17 octobre 1999, les travaux commencèrent. À la suite des conseils d'un juriste, les assureurs arrêtaient les travaux, le 19 octobre 1999. Ensuite, la GCC passa un contrat avec l'organisme d'intervention local afin de continuer les travaux. Le 25 octobre 1999 l'organisme d'intervention achevait « l'opération de nettoyage » de la zone circonscrite par un barrage flottant. Environnement Canada a coordonné le traitement d'environ 80 sacs de contaminants récupérés.

La Couronne présenta à l'Administrateur une demande d'indemnisation datée du 11 septembre 2000, d'un montant de 39 366,81\$, visant à recouvrer les frais déclarés de la GCC, encourus en intervenant lors de cet événement.

L'Administrateur fit appel à un conseiller pour agir au nom de la Caisse d'indemnisation. Le 12 octobre 2000, ce conseiller, envoya des lettres à trois des propriétaires impliqués du bâtiment, les informant de l'intention de l'Administrateur de recouvrer tous les versements effectués en règlement des demandes d'indemnisation présentées contre la Caisse d'indemnisation et en les avisant de conserver leur couverture d'assurance. Au cours de l'examen et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'Administrateur réclama des renseignements à la Couronne.

Le 30 mars 2001, l'Administrateur trouva justifiée la somme de 36 247,58\$ de la demande d'indemnisation de la Couronne, et prit des dispositions pour faire virer cette somme plus des intérêts s'élevant à 4 188,57\$.

Conformément aux dispositions de l'Alinéa 711 (3)C de la *LMC*, l'Administrateur est en train de considérer les options qui s'offrent à lui pour recouvrer les montants versés.

### **3.30 Navire de pêche Kopu (1999)**

Ce navire de pêche de 1 531 tonnes de jauge brute, immatriculé en Estonie, est la propriété d'une compagnie islandaise. La SMTC signale que le 5 juin 2000, le *Kopu* avait été condamné à une amende de 6 500,00\$ pour avoir déversé des hydrocarbures à Argentinia, Baie Placentia (Terre-Neuve), le 19 octobre 1999. Des rapports antérieurs indiquent que l'événement s'était produit au cours d'un ravitaillement en combustible effectué par un camion-citerne.

### **3.31 Remorqueur Radium Yellowknife (1999)**

En septembre 1999, ce remorqueur canadien de 235 tonnes de jauge brute appareillait de Hay River (Territoires du nord-ouest) avec à la remorque neuf barges, c'est-à-dire trois unités de trois barges gerbées. Sa destination était Thunder Bay (Ontario). Le convoi fit escale à Iqaluit (Nunavut) afin d'y effectuer des réparations. Fin octobre, le gel à Iqaluit était menaçant. Le 28 octobre 1999, un fonctionnaire de la SMTC chargé de la prévention de la pollution (PPO) ordonna au convoi d'hiverner à Iqaluit. Le remorqueur et les barges furent échoués sur la plage. Au cours de la première semaine de novembre, le combustible et l'eau de cale polluée furent pompés hors du remorqueur et des barges, vers des installations d'entreposage à terre, afin de réduire les risques de pollution. La GCC prêta son concours pour effectuer les opérations.

### **3.32 Vraquier Alcor (1999)**

A la suite d'ennuis signalés avec son appareil à gouverner, ce vraquier de 16 136 tonnes de jauge brute, battant pavillon de Malte, remontant le fleuve St. Laurent, est sorti du chenal, le 9 novembre 1999 et s'est échoué très gravement. La position de l'échouement se situait au large de la pointe nord de l'île d'Orléans, à environ 48 kilomètres au nord-est de la ville de Québec. Le navire était chargé de clinker, un constituant du ciment. Les citernes de double-fond contenaient, d'après les estimations, 130 tonnes de combustible résiduaire de soute. D'autres huiles étaient entreposées dans des caisses à combustible, dans la salle des machines. La SMTC et la GCC se rendirent sur les lieux, ainsi que l'organisme d'intervention, ce dernier organisme, engagé par contrat par le navire. Il a été précisé qu'environ 3 000 oies du Canada se trouvaient dans les parages.

Le même jour et le jour suivant, le 10 novembre 1999, des tentatives furent faites pour renflouer le navire. Les deux tentatives furent vaines. Le 10 novembre, des fissures furent remarquées dans la coque du navire et le 11 novembre 1999, une grande fissure se produisit tout autour de la coque, dans la région de la section milieu du navire; une certaine quantité de la cargaison s'écoula dans le fleuve. L'organisme d'intervention avait déployé un barrage flottant tout autour du navire mais aucune pollution ne se produisit.

Conformément à la *LMMC* et à la *Loi sur la protection des eaux navigables*, la Couronne adressa aux propriétaires du navire une Lettre d'intention. Le 13 novembre 1999, le propriétaire du navire répondit en préparant des soumissions pour des offres de sauvetage de l'*Alcor*. Le 22 novembre 1999, le contrat pour renflouer le navire fut adjugé à une compagnie locale de sauvetage. Cette compagnie effectua des réparations provisoires sur le navire et déchargea une

partie de la cargaison sur un autre navire de façon à faciliter le renflouement. Le 5 décembre 1999, l'*Alcor* était renfloué et remorqué à une poste à quai sûr, de la ville de Québec.

Le 20 décembre 1999, l'Administrateur intentait une action *in rem* à l'encontre du navire. Le 27 décembre 1999, les autorités maltaises ont confirmé que le navire au moment de l'échouement était toujours enregistré au nom des propriétaires du navire, New Wind Shipping Company Limited de Malte.

Le 13 janvier 2000, le conseiller de la Couronne avisait le conseiller du propriétaire du navire que la Couronne cherchait à recouvrer des frais ventilés comme suit :

GCC et EC -	40 312,98\$
SMTC -	91 317,06\$

La demande d'indemnisation restait impayée et en attendant le navire avait été cédé à une compagnie canadienne. L'Administrateur a demandé au conseiller, de s'abstenir de signifier au navire, l'exposé détaillé des prétentions du demandeur, de manière à faciliter un règlement possible entre les parties.

Lorsqu'en avril 2001, l'Administrateur fut avisé que le navire avait été de nouveau vendu, que l'équipement devait être débarqué et le navire envoyé à Sorel pour être démolé, il demanda au conseiller juridique de faire saisir le navire.

Le conseiller des propriétaires du navire et leurs assureurs conclurent un accord de règlement avec la Couronne et fournirent une promesse de paiement au 15 juin 2001, à condition que le navire soit libéré. La Couronne s'engagea à ne pas présenter de demande d'indemnisation contre la Caisse d'indemnisation, au cas où les propriétaires du navire et leurs assureurs ne respecteraient pas leur engagement de paiement. Le navire fut libéré et l'action *in rem* de l'Administrateur fut abandonnée. L'Administrateur a clos son dossier.

### **3.33 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Ville de Québec et Sorel (Amarantos) (1999)**

Le 10 juillet 2000, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation envoyée par un conseiller juridique représentant les intérêts du navire *Amarantos*, d'un montant de 23 653,68\$, concernant deux événements d'intervention de nettoyage de rejets d'hydrocarbures. L'*Amarantos* est un vraquier de 36 650 tonnes de jauge brute, immatriculé au port de La Valette, Île de Malte.

La demande d'indemnisation indiquait que le 10 novembre 1999, le bâtiment amarré devant le NM *Amarantos* signalait qu'il apercevait des traces d'hydrocarbures sur l'eau aux alentours de



l'*Amarantos* au Poste 52 du port de la Ville de Québec. La SMTC afficha un ordre d'immobilisation provisoire à bord du l'*Amarantos*, en attendant une inspection. Il s'est avéré impraticable de tenter de récupérer la nappe de mazout d'une longueur estimée à 200 mètres, le long du navire, nappe qui avait flotté au fil de l'eau avec le courant. La SIMEC était sur les lieux et des barrages flottants avaient été mis en place.

Le 11 novembre 1999, l'ordre d'immobilisation fut levé et l'*Amarantos* fit mouvement vers l'amont à destination de Sorel. Le 20 novembre 1999, un fonctionnaire d'EC signala qu'il y avait eu une fuite d'hydrocarbures provenant du navire, au Poste 21. Le navire était l'*Amarantos*. De nouveau, le commandant demanda aux entrepreneurs de mettre en œuvre les modalités d'intervention indispensables.

En envoyant la demande d'indemnisation visant les deux événements, le conseiller du navire précisait que l'*Amarantos* n'était nullement la source des déversements et demandait que les propriétaires du navire, remboursés pour les frais encourus.

L'Administrateur continue son examen des deux événements et de la demande d'indemnisation en découlant.

### 3.34 Navire Kaye E. Barker (1999)

Le 17 décembre 1999 au matin, alors que le navire *Kaye E. Barker* de 11,948 tonneaux de jauge brute, immatriculé aux États-Unis faisait des soutes à un quai de la raffinerie de Corunna (Ontario), il causa un déversement d'environ 900 litres de mazout de soute «C». Les hydrocarbures débordèrent par un orifice de ventilation et une certaine quantité s'écoula dans l'eau.

Pour effectuer le nettoyage indispensable, le navire fit appel à l'organisme d'intervention local. La GCC était présente. Le même jour, le nettoyage du plan d'eau était terminé.

Malgré tout, il demeurait une faible pollution le long des berges qui furent nettoyées plus tard.

Étant donné que l'évènement n'était pas signalé dans le rapport de situation des demandes d'indemnisation de la GCC du 31 mars 2001, l'Administrateur en a conclu qu'il y avait peu de chance pour qu'une demande d'indemnisation soit déposée contre la Caisse d'indemnisation, concernant cet événement et il a clos son dossier.

### 3.35 Transbordeur Tachek (2000)

Ce bâtiment est un transbordeur canadien de 789 tonneaux de jauge brute, propriété de B.C. Ferry Corporation qui était affecté à une traversée de délestage du trafic entre le terminal de Swartz Bay, sur

l'île de Vancouver (Colombie-Britannique) et les îles extérieures du Golfe. Le 20 février 2000, alors qu'il débarquait un camion-citerne chargé d'essence, à Sturdies Bay, île Galiano, une cassure se produisit dans la citerne et environ 5 000 litres d'essence se déversèrent. Étant donné que le traversier effectuait une traversée classée transport de marchandises dangereuses, il n'y avait à bord aucun autre véhicule ou passager, usager du service de traversier régulier. La plus grande partie de l'essence déversée put être endiguée sur le pont du traversier mais une quantité inconnue s'était écoulée.

Afin de diminuer le risque d'inflammation sur le traversier et tout autour, des mesures de précaution furent prises. La GCC fut impliquée et la SMTC mena une enquête sur les circonstances de l'évènement.

L'Administrateur pense qu'il y a peu de chance qu'une demande d'indemnisation parvienne à la Caisse d'indemnisation à la suite de cet événement et il a clos son dossier.

### 3.36 Remorqueur à la pêche Miles Sea (2000)

Pendant la nuit de 18 au 19 mars 2000, le remorqueur *Miles Sea*, de 15 mètres de long, titulaire d'un permis pour la pêche dans les Grands Lacs, a coulé à son poste à quai dans le port de Lion's Head. Le port de Lion's Head est situé sur la côte Est de la Péninsule de Bruce dans la Baie Géorgienne (Ontario).

Le naufrage fait l'objet d'une enquête de la police provinciale de l'Ontario. Le propriétaire du remorqueur précisa que ce bâtiment de pêche n'était pas couvert par une assurance. Il y eut un peu de pollution sur laquelle la GCC intervint. Le bâtiment fut sauvé.

### 3.37 Vraquier Bovec (2000)

Le 21 mars 2000, par un temps qualifié de conditions de vent extrêmes, ce vraquier de 20433 tonneaux de jauge brute, immatriculé à St. Vincent, chassa sur son ancre et fut drossé à la côte dans le port de Prince Rupert (Colombie-Britannique). Le bâtiment était léger à ce moment là mais avait à bord 293 tonnes de combustible de soutes et 27 tonnes de diesel. Les propriétaires du navire, l'organisme d'intervention, la SMTC, la GCC et d'autres organismes intervinrent.

La GCC a obtenu une lettre d'engagement d'un montant de 125 000,00\$, remise par le Club P&I. Le 5 avril 2000, le *Bovec* fut renfloué et remorqué jusqu'à un poste à quai dans le port de Prince Rupert, pour une inspection initiale, durant laquelle des avaries considérables furent découvertes. L'opération au complet fut effectuée sans pollution aucune. Par la suite, le *Bovec* fut remorqué à Vancouver pour y être inspecté de nouveau et pour qu'une décision soit prise sur l'avenir de ce vraquier vieux de 26 ans.



L'expert maritime de l'Administrateur se rendit à bord du navire échoué et renfloué à Prince Rupert. Au 31 décembre 2000, le rapport de situation des demandes d'indemnisation de la GCC indique que deux demandes d'indemnisation avaient été adressées au propriétaire du navire, par la Couronne, au nom de la GCC, dans le cadre de cet événement. L'une des demandes d'indemnisation s'élevait à 62 778,53\$ et l'autre à 4 094,04\$. La GCC indique que les deux demandes d'indemnisation avaient été réglées en totalité par le propriétaire du navire. L'Administrateur a clos son dossier.

### **3.38 Cargo polyvalent Le Sheng (2000)**

Le *Le Sheng* est un cargo polyvalent immatriculé en République populaire de Chine, de 22 271 tonneaux de jauge brute. Le 15 avril 2000, un avion de la patrouille de l'Armée canadienne, a survolé le navire et observé des irisations d'hydrocarbures de 15 milles nautiques de long et d'environ 20/35 mètres de largeur, s'étirant sur son arrière. Il a été relaté que les autorités canadiennes croient qu'environ 100 litres de liquide huileux de cale machine auraient été déversés. Au moment de ce déversement, le navire se trouvait à environ 350 milles nautiques, au sud-est de Terre-Neuve et endehors de la zone des 200 milles canadienne (ZEE) (zone économique exclusive).

Le *Le Sheng* faisait route vers Norfolk (Virginie) (E.U.) et la SMTC a demandé à l'USCG (Garde côtière des États-Unis) de monter à bord du navire à son arrivée dans l'espoir d'obtenir d'autres preuves du déversement d'hydrocarbures. À l'arrivée du navire, l'USCG monta à bord mais ne fut pas en mesure de trouver de preuves justificatives. Toutefois, en mai 2000, des détails du déversement présumé furent transmis à l'État du pavillon pour qu'il réfléchisse à l'action à entreprendre.

### **3.39 Bâtiment hydrographe océanique Ronald H. Brown (2000)**

Un rapport d'évènement du BST répertoriait ce bâtiment hydrographe océanique de 3 180 tonneaux de jauge brute, sous pavillon des États-Unis, comme ayant talonné sur Hewitt Rock, Hiekish Narrows, dans l'un des passages intérieurs côtiers de la Colombie-Britannique septentrionale, le 23 avril 2000. Un rapport indiquait que les avaries étaient considérables et qu'un ballast latéral bâbord à combustible était percé. D'après des indications le trou dans le ballast aurait été obturé et le combustible restant transféré. Le bâtiment a été capable de faire route par ses propres moyens, escorté par un cotre de la GCC. Il a été précisé que la pollution était minimale.

### **3.40 Chalutier congélateur Sam Won Ho (2000)**

Nous reportant à un évènement relaté précédemment au paragraphe 3.20, un nouvel écoulement d'hydrocarbures provenant de cette épave, nécessitant l'intervention de la GCC, s'était produit le 24 avril 2000. La GCC était intervenue et le 6 décembre 2000, la Couronne présentait à l'Administrateur une demande d'indemnisation visant à recouvrer ses frais, déclarés s'élever à 45 809,19\$. Ceci était la seconde demande d'indemnisation présentée à la Caisse d'indemnisation par la GCC, impliquant cette épave. Conformément à ses responsabilités, l'Administrateur examina et évalua la demande d'indemnisation. L'Administrateur s'interrogeait principalement au sujet des questions de surfacturation des équipements et de facturation administrative. Le 8 février 2001, en se fondant sur ces motifs, il écrivit au conseiller de la Couronne, trouvant justifiée la somme de 36 084,47\$ et en même temps prenait des dispositions pour faire virer cette somme, plus des intérêts pertinents s'élevant à 2 343,53\$, faisant remarquer que les facturations administratives de la GCC n'étaient pas fondées et demandant si la GCC pouvait justifier ces frais revendiqués. Par la suite, en février 2001, l'Administrateur accepta de rencontrer les fonctionnaires de la GCC en vue d'examiner comment la GCC était parvenue aux dépenses administratives figurant à l'Article 13 de la demande d'indemnisation de la GCC. L'Administrateur attend avec impatience que cette discussion puisse avoir lieu aussitôt que possible.

Le 14 juillet 2000, au sujet d'une question à part mais connexe, l'Administrateur a reçu une lettre envoyée par le maire de la ville de Long Harbour et Mount Arlington Heights, la municipalité en charge de l'appontement à Long Harbour, le lieu où se trouve l'épave du *Sam Won Ho*. Le lettre du maire expliquait les difficultés auxquelles devaient faire face la ville et ses habitants, en raison de l'épave. Avant tout, le maire demandait à l'Administrateur d'examiner si des fonds de la Caisse d'indemnisation pouvaient être mis à sa disposition pour enlever l'épave. Le 18 juillet, l'Administrateur avait reçu une lettre semblable envoyée par la Long Harbour Development Corporation, ayant son siège à Long Harbour. Le même jour, une troisième lettre envoyée par l'Autorité portuaire de Mount Arlington Heights, avait été reçue. L'Administrateur examina l'histoire de l'épave et la législation applicable à cette question. Le 16 août 2000, l'Administrateur écrivit au maire, et envoya des doubles aux autres autorités, précisant en résumé –

- L'Article 678 de la *LMMC* donne le pouvoir au Ministre de faire enlever ou détruire un navire là où il existe une menace de pollution. Si une demande d'indemnisation a été déposée contre la Caisse d'indemnisation à la suite de telles

actions, l'Administrateur doit examiner si oui ou non les mesures prises et les frais encourus sont raisonnables.

- L'enlèvement d'épave est régi par deux lois fédérales, à savoir *la Loi sur la protection des eaux navigables* et *la Loi sur les ports de pêche et de plaisance*. Il n'est pas du ressort de la Caisse d'indemnisation de faire enlever et/ou de sauver une épave. Les pouvoirs donnés dans ces deux lois ne sont pas subordonnés aux questions de savoir si oui ou non il y a menace de pollution et quelles sont les mesures indispensables pour la parer.

### 3.41 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Port Cartier (Québec) (2000)

La GCC a publié un rapport de situation (sitrep) avisant qu'une pollution par des hydrocarbures avait été découverte dans l'eau, le 12 mai 2000, entre le vraquier *Anangel Splendour*, battant pavillon grec, de 81 120 tonneaux de jauge brute, et le quai longeant le navire à Port Cartier (Québec) et s'étalant sur environ 200 mètres sur son avant. Au cours de la même période de découverte du déversement d'hydrocarbures, deux autres navires faisaient mouvement à l'intérieur du port.

Port Cartier est un port privé de la Compagnie minière Québec Cartier (CMQC). En présence de la GCC, les autorités portuaires se chargèrent du nettoyage. La SMTC préleva des échantillons des hydrocarbures. Les hydrocarbures ressemblaient à du mazout et la quantité déversée était estimée à environ 900 litres.

La CMQC obtenait une lettre d'engagement de la part du conseiller de l'*Anangel Splendour* destinée à couvrir les frais de nettoyage. Il a été précisé que la SMTC avait aussi exigé du navire, une lettre d'engagement destinée à couvrir toute amende éventuelle. L'*Anangel Splendour* nia qu'il était à l'origine du déversement d'hydrocarbures et appareilla le 15 mai 2000.

Le 31 janvier 2001, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation envoyée par la Couronne au nom de la GCC, visant à recouvrer ses frais, déclarés s'élever à 4 076,08\$. La demande d'indemnisation est en cours d'examen et d'évaluation.

Pendant ce temps l'Administrateur poursuit son enquête sur l'origine du déversement d'hydrocarbures.

### 3.42 Navire auto-déchargeur *Algowood* (2000)

Ce bâtiment canadien de 22 558 tonneaux de jauge brute est un navire auto-déchargeur des Grands Lacs. Le 2 juin 2000, il était amarré à quai à Bruce Mines (Ontario) en train de charger des agglomérats lorsqu'il se produisit une fatigue de structure de la coque. Le bâtiment a coulé le long du quai. Bruce Mines est situé dans le Canal Nord du Lac Huron, au sud-est de Sault Sainte-Marie. Des mesures de précautions furent prises pour prévenir et endiguer tout déversement d'hydrocarbures mais il n'y en eut aucun. Le 10 juillet 2000, l'*Algowood* était renfloué et remorqué en vue d'effectuer des réparations définitives. Pendant le séjour du bâtiment à Bruce Mines, la GCC était présente et il est précisé, qu'elle avait conclu un accord avec les propriétaires du navire, concernant le paiement de ses frais encourus.

Il semble qu'aucune demande d'indemnisation ne sera déposée contre la Caisse d'indemnisation. L'Administrateur a clos son dossier.

### 3.43 Navire de pêche *Tahkuna* (2000)

Le 7 juin 2000, s'est produit un déversement de gas oil moteur provenant de ce navire de pêche de 846 tonneaux de jauge brute, battant pavillon estonien, au cours d'un ravitaillement en combustible effectué par un camion-citerne alors que le bâtiment était à quai à Harbour Grace (Terre-Neuve). À ce moment là, le temps était médiocre, avec une pluie continue et un vent soufflant en rafales à 30 nœuds. L'agent du navire passa un contrat avec la SIEC (ECRC) et celle-ci intervint avec main-d'œuvre et matériel. La GCC était présente. Après avoir jaugé, le ballast du navire et la citerne du camion mis en cause, il en a été déduit qu'environ 1 000 litres avaient été déversés.

### 3.44 Navire de pêche *Taurus* (2000)

La GCC a fait savoir que ce navire de pêche estonien de 1 020 tonneaux de jauge brute avait été mis en cause dans un déversement d'hydrocarbures alors qu'il était à quai à Argentinia (Terre-Neuve). Cet événement s'est produit dans la matinée du 8 juin 2000, alors que le navire se ravitaillait en combustible sur un camion-citerne. Le bâtiment n'avait conclu aucun contrat de nettoyage avec un organisme d'intervention. L'agent du navire signa une lettre pour que la GCC intervienne.

La GCC a fourni la main d'œuvre et le matériel et a nettoyé le déversement dont la quantité avait été déclarée être d'environ 200 litres.



La SMTC a fait savoir que le 6 avril 2001, des amendes avaient été imposées par un tribunal de Terre-Neuve : pour le déversement – 9 000,00\$ et pour ne pas avoir signé de contrat avec un organisme d'intervention – 3 000,00\$.

### **3.45 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Port de Vancouver (Colombie- Britannique) (2000)**

Le 12 septembre 2000, l'Autorité du port de Vancouver (APV) (VPA) écrit à la GCC, lui demandant assistance en vue de présenter une demande d'indemnisation à la Caisse d'indemnisation, pour le nettoyage de la pollution par les hydrocarbures. En conséquence, le 20 novembre 2000, la Caisse d'indemnisation a reçu la lettre de la GCC transmettant la lettre de l'APV (VPA). Le 24 et le 30 novembre 2000 et le 17 janvier 2001, l'Administrateur écrit à l'APV, lui demandant de soumettre une demande d'indemnisation officielle et de fournir une liste de renseignements typiques, indispensables pour examiner une telle demande d'indemnisation.

La demande d'indemnisation adressée à la Caisse d'indemnisation par l'APV, a été reçue le 23 janvier 2001 par l'Administrateur et s'élevait à 20 375,80\$. La demande d'indemnisation couvrait le nettoyage des hydrocarbures découverts sur l'eau au terminal Seabord, Vancouver Nord (Colombie-Britannique) le 20 juin 2000. Cet événement a été qualifié de rejet non identifié d'hydrocarbures.

Le 13 février 2001, alors qu'il examinait et évaluait cette demande d'indemnisation, l'Administrateur a réclamé à l'APV des renseignements qu'elle lui a fournis le 12 mars 2001. Le 30 mars 2001 l'Administrateur a réclamé des renseignements et une documentation supplémentaires. L'examen et l'évaluation se poursuivent.

### **3.46 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Dingwall (Nouvelle-Écosse) (2000)**

Dingwall est un petit port situé sur la côte Est à l'extrême nord de la péninsule du Cap Breton (Nouvelle-Écosse). Le 27 juin 2000, le gestionnaire d'une usine coopérative locale de traitement du poisson, a téléphoné à la Caisse d'indemnisation, la prévenant que le 24 juin 2000 s'était produit une pollution par les hydrocarbures dans le port de Dingwall et que des homards entreposés dans des caisses flottantes à claire-voie dans les eaux du port avaient été contaminés. Les homards avaient été retirés

des eaux du port et placés dans des caisses flottantes à claire-voie entreposées dans les eaux du port voisin de Neil's Harbour. Le gestionnaire se plaignit que très souvent des déversements d'hydrocarbures se produisaient dans le port de Dingwall. Le gestionnaire indiquait qu'il avait l'intention de déposer une demande d'indemnisation contre la Caisse d'indemnisation, pour contamination de homards. En calculant d'après le cours du marché des homards du moment, toute demande d'indemnisation aurait été de l'ordre de 12 000,00\$.

L'Administrateur a enquêté sur les circonstances de l'événement présumé. Un expert maritime de la SMTC enquêtant sur le rapport de pollution du 24 juin 2000, à Dingwall, est arrivé là le 26 juin 2000 mais fut incapable de découvrir une seule preuve de pollution. Toutefois, des témoins ont révélé qu'il y avait eu une pollution par gas oil moteur, le 24 juin 2000. L'expert maritime a indiqué qu'un réservoir d'hydrocarbures à terre, pouvait avoir été à l'origine de la pollution. Les dispositions du paragraphe 710 (5) de la LMMC prévoient que la Caisse d'indemnisation ne peut être tenue responsable des demandes d'indemnisation lorsque l'événement n'a pas été causé par un navire.

Le 29 juin 2000, l'Administrateur écrit au responsable de district de l'Agence canadienne d'inspection des aliments, en expliquant les circonstances de la plainte de la coopérative de traitement du poisson et en demandant de lui fournir les résultats de toute inspection des homards présumés contaminés. Le gestionnaire de la coopérative fut tenu au courant de l'action de la Caisse d'indemnisation regardant cette affaire.

En réponse à sa lettre du 19 juin 2000, l'Agence canadienne d'inspection des aliments confirma à l'Administrateur qu'il avait prélevé des échantillons des homards en question, présumés contaminés et qu'il n'avait pu trouver aucune trace de pollution ou de contamination par des hydrocarbures.

Le 3 août 2000, l'Administrateur écrit également au bureau local d'EC, demandant son rapport regardant ses inspections à l'occasion de tours dans le port et de ses enquêtes planifiées, sur place, en vue de pouvoir découvrir une source tellurique éventuelle de pollution. L'Administrateur attend de recevoir ces renseignements.

Aucune demande d'indemnisation de la part de la coopérative de traitement du poisson n'a été reçue. L'Administrateur a clos son dossier concernant l'aspect revendicatif de cet événement.



### 3.47 Remorqueur Radium 604 (2000)

Cet évènement renvoie au même remorqueur et train de barges (*Radium Yellowknife* et sa remorque), relaté au paragraphe 3.31 de ce rapport.

Comme relaté en 3.31, il a été rapporté que le remorqueur et le train de barges s'étaient vus refuser la permission par la SMTC de poursuivre leur voyage en Arctique car la saison était trop avancée. Les barges avaient été échouées sur la plage jusqu'à ce que des conditions plus favorables puissent être envisagées.

Un rapport de situation (sitrep) de la GCC du 17 juillet 2000, signalait que le 15 juillet 2000, cette barge canadienne de 320 tonnes de jauge brute, échouée sur la plage à Iqaluit (Nunavut), avait été trouvée laissant s'écouler du combustible diesel.

Il a été indiqué que la barge laissait s'écouler d'après les estimations environ 10 litres de diesel à travers une fissure dans une tôle de fond de la coque. Par la suite, il a été signalé que l'écoulement dans le sable de la plage augmentait, atteignant environ 100 litres par heure. La fuite fut provisoirement obturée. La GCC passa un contrat pour que les 46 000 litres de diesel restant à bord du *Radium 604* soient transférés dans un entrepôt secondaire.

Les fonctionnaires de l'unité d'intervention en cas d'urgence de la GCC étaient attendus sur les lieux le 17 juillet 2000, en vue d'assumer le rôle de fonctionnaire fédéral de surveillance. Le maître de plage d'Iqaluit était présent sur les lieux, représentant la GCC, jusqu'à ce que le personnel d'intervention en cas d'urgence arrive sur place.

Il a été précisé que le propriétaire de la barge avait accepté d'assumer la responsabilité du déversement et avait envoyé ses représentants sur les lieux.

### 3.48 *Skaubryn* (2000)

La Caisse d'indemnisation a reçu un rapport qu'un déversement d'hydrocarbures s'était produit aux terminaux Seaboard, Vancouver Nord (Colombie-Britannique), ce déversement ayant été découvert tard le soir du 3 août 2000. Deux navires étaient à quai au terminal, le *Skaugram* et le *Skaubryn*.

De bonne heure le 4 août, l'APV (VPA) intervint pour lutter contre le déversement et chargea des entrepreneurs locaux d'effectuer le nettoyage. Plus tard en matinée l'APV décidait que le déversement était suffisamment important pour transmettre à la GCC la responsabilité d'ensemble du nettoyage. La SMTC, la GCC et EC enquêtèrent sur les circonstances de l'origine du déversement. Des échantillons furent prélevés dans le déversement et à bord des navires se trouvant dans le voisinage.

La GCC a fait savoir qu'elle avait l'intention de présenter sa demande d'indemnisation, au propriétaire du *Skaubryn*.

## Évènements au Port de Vancouver

À la suite de la découverte d'hydrocarbures au large du terminal Seaboard, Vancouver Nord, le 3 août 2000, l'APV (VPA) présenta une demande d'indemnisation à la Caisse d'indemnisation, pour son intervention. Un certain nombre de bâtiments présents dans le port, ont également signalé une pollution par des hydrocarbures. L'Administrateur enquête sur la cause de ces évènements et leur corrélation éventuelle avec l'évènement du terminal Seaboard. Ces évènements sont relatés aux paragraphes 3.49 à 3.56 inclus de ce rapport.

### 3.49 Administration portuaire du port de Vancouver (2000)

L'APV a soumis à la Caisse d'indemnisation une demande d'indemnisation pour son intervention le 4 août 2000 lors de l'évènement relaté précédemment. Cette demande reçue le 14 mars 2001 s'élevait à 13 007,72\$. Afin de pouvoir être en mesure de continuer à évaluer cette demande d'indemnisation, l'Administrateur attend de plus amples renseignements de la part de l'APV.

### 3.50 Hors-bord de 17 pieds (2000)

Le 29 août 2000, un particulier a soumis à la Caisse d'indemnisation, une demande d'indemnisation d'un montant de 500,00\$, pour le nettoyage de son hors-bord, souillé par des hydrocarbures. La demande d'indemnisation fut transmise à l'Administrateur qui la reçut le 21 novembre 2000. Le 24 novembre 2000, l'Administrateur écrivit à ce particulier, lui demandant de confirmer qu'il souhaitait bien déposer une demande d'indemnisation contre la Caisse d'indemnisation. Le 4 décembre 2000, ce particulier répondit, qu'en effet, il confirmait sa demande d'indemnisation contre la Caisse. L'Administrateur commença son examen et son évaluation de la demande d'indemnisation. Le 30 mars 2001, l'Administrateur écrivit au propriétaire du hors-bord, lui demandant des preuves des montants séparés composant la demande d'indemnisation.

### 3.51 *Yacht Leedon* (2000)

Ce bâtiment est un petit yacht à moteur privé. Le yacht était amarré dans une marina située dans la partie sud du port de Vancouver, en ville, lorsque le 9 août 2000, le propriétaire du yacht se mit en rapport avec la GCC, à propos de son embarcation qu'il avait trouvée souillée par des hydrocarbures. L'heure et la date exactes de la pollution n'étaient pas précisées. Le 8 octobre 2000, le propriétaire du yacht soumettait à la GCC, une demande d'indemnisation s'élevant à 298,65\$, couvrant : la mise au sec du yacht, le nettoyage de l'appareil moteur et la réfection de la peinture de la partie souillée de la coque. La demande d'indemnisation fut transmise, par la GCC, à l'Administrateur qui la reçut le 21 novembre 2000.

Le 24 novembre 2000, l'Administrateur écrivit au propriétaire du yacht. Il a fourni au propriétaire du yacht des renseignements pour l'aider à formuler une demande d'indemnisation officielle auprès de la Caisse d'indemnisation. Le propriétaire du yacht a présenté une demande d'indemnisation officielle, à la Caisse d'indemnisation, avec des renseignements et une documentation à l'appui. Elle a été reçue le 11 janvier 2001.

L'Administrateur examina et évalua la demande d'indemnisation. Peu de temps après la fin de l'exercice financier, l'Administrateur a payé en totalité la demande d'indemnisation, en même temps que des intérêts s'élevant à 16,01\$.

L'Administrateur a clos son dossier concernant cette demande d'indemnisation.

### **3.52 Barge Burrard Clean# 17 (2000)**

Ce bâtiment est une barge de 447 tonneaux de jauge brute, immatriculée au Canada, propriété de l'organisme d'intervention local, la Société d'intervention maritime de l'ouest du Canada (SIMOC) (WCMRC), qui l'utilise. Le 15 août 2000, le propriétaire de la barge a soumis à la GCC, une facture d'un montant de 2 542,35\$, en vue de recouvrer ses frais déclarés résultant du maculage par les hydrocarbures, de la barge hors-service, amarrée dans le port de Vancouver. La GCC a transmis la facture à l'Administrateur qui la reçut le 21 novembre 2000. Le 24 novembre 2000, l'Administrateur envoya à la SIMOC (WCMRC) un accusé de réception et le 30 novembre 2000, il lui envoya des renseignements pour l'aider à soumettre une demande d'indemnisation à la Caisse d'indemnisation. Le 27 décembre 2000, la demande d'indemnisation de la SIMOC (WCMRC) fut reçue et dûment examinée et évaluée. En ce qui concerne les aspects de la demande d'indemnisation, de plus amples renseignements fournis par la SIMOC (WCMRC) et des sources d'une tierce personne, furent reçus.

L'Administrateur jugea qu'un certain nombre de rubriques particulières étaient irrecevables au titre des dispositions de la *LMMC* et le 27 février 2001, en règlement de la créance, il offrait 1 333,93\$ plus les intérêts pertinents. La SIMOC (WCMRC) contesta quelques unes des évaluations de l'Administrateur mais le 20 mars 2001, elle accepta l'offre et fournit un document dûment signé d'abandon et de subrogation des droits. Le 22 mars 2001, l'Administrateur prit des dispositions pour verser la somme de 1 333,93\$, plus 70,27\$ d'intérêts, pour solde de tout compte.

L'Administrateur note que dans cette affaire, la demande d'indemnisation faite au titre des dispositions de l'Article 710, a été présentée par la SIMOC (WCMRC) *qua* (en qualité de) propriétaire de la barge et non pas en qualité d'organisme d'intervention (OI) (RO) aux conditions des dispositions de la *LMMC*. Généralement, un OI (RO) tel que mentionné dans la

*LMMC* n'est pas en droit de déposer directement une demande d'indemnisation contre la Caisse d'indemnisation aux conditions des dispositions de l'Article 710 mais peut, après avoir épuisé toutes les possibilités d'exercer ses droits de recouvrement auprès du propriétaire de la barge, conformément aux termes des dispositions de l'Article 709, faire valoir sa demande d'indemnisation, pour des frais restés impayés.

L'Administrateur a clos son dossier regardant cette demande d'indemnisation.

### **3.53 Bateau de pêche Island Provider (2000)**

Une autre demande d'indemnisation impliquant une pollution par des hydrocarbures dans le port de Vancouver, fut déposée par le propriétaire de ce bateau de pêche canadien, en bois, de 35 tonneaux de jauge brute. Le propriétaire du bateau de pêche précisait que le bâtiment était en train de livrer du saumon à une compagnie installée en ville à Vancouver, lorsqu'aux premières heures du 5 août 2000, sa coque, ses amarres et ses flotteurs de pêche s'étaient retrouvés enduits de mazout. Le 6 octobre 2000, le propriétaire du bateau de pêche présentait à la GCC, une demande d'indemnisation d'un montant de 4 415,89\$, en vue de recouvrer des frais déclarés, encourus lors de cet événement. Ensuite, la demande fut transmise le 21 novembre 2000 à l'Administrateur. Le 24 novembre, ce dernier accusait réception de la demande et le 30 novembre 2000 fournissait, au propriétaire du bateau de pêche, des renseignements pour l'aider à formuler sa demande d'indemnisation auprès de la Caisse d'indemnisation. Des discussions téléphoniques avec les propriétaires du bateau de pêche suivirent. L'Administrateur enquêta sur les circonstances de la demande d'indemnisation et du maculage présumé dû à des hydrocarbures. À ce jour, la Caisse d'indemnisation n'a reçu aucune demande d'indemnisation de la part du propriétaire du bateau de pêche.

### **3.54 Embarcation de servitude Silver Bullit (2000)**

Ce bâtiment est une embarcation de servitude en aluminium d'une longueur de 7 mètres, appartenant à une famille qui l'exploite, affectée aux réparations des barrages flottants, à des services d'hydrotaxi et autres tâches. Les 4 et 5 août 2000, l'embarcation était en opération près du quai de la B.C. Sugar Company, du côté sud du port de Vancouver, lorsque, selon les déclarations, la coque et le système de refroidissement du moteur se sont trouvés englués par des hydrocarbures. Le 10 août 2000, le propriétaire de l'embarcation écrivit à la GCC, exprimant un souhait « faire enregistrer une demande d'indemnisation contre les bâtiments de haute mer, » ayant causé une pollution par des hydrocarbures, et ayant provoqué des



dommages qui à ce moment là étaient estimés à 8 500,00\$. Le 21 novembre 2000, la GCC a transmis cette correspondance à l'Administrateur. Le 24 novembre 2000, l'Administrateur accusait réception de cette correspondance. Le 30 novembre 2000, il écrivit au propriétaire de l'embarcation, lui demandant une confirmation écrite qu'il était désireux de déposer une demande d'indemnisation contre la Caisse d'indemnisation et, en même temps, il lui fournissait des renseignements sur la manière de formuler une telle demande. Le 6 décembre 2000, le propriétaire de l'embarcation téléphonait à l'Administrateur, lui précisant qu'il avait l'intention de déposer une demande d'indemnisation.

Le 7 février 2001, la Caisse d'indemnisation faisait un second appel téléphonique au propriétaire de l'embarcation mais à l'heure actuelle aucune demande d'indemnisation ou documentation à l'appui n'a été reçue par l'Administrateur.

### **3.55 Yacht Georgie Girl (2000)**

Le *Georgie Girl* est un yacht à moteur réservé à la plaisance, en fibre de verre, de 8 mètres de long. Il était amarré dans une marina située dans la partie sud du port de Vancouver, lorsque sa coque et ses défenses se sont retrouvées engluées de mazout, à une date et à une heure qu'il n'a pas été possible de préciser. Le 9 août 2000, le propriétaire du yacht se mit en rapport avec la GCC, au sujet de cet événement. Le 18 septembre 2000, le propriétaire du yacht présenta une demande d'indemnisation à la GCC, d'un montant de 217,86\$, afin de couvrir les frais de nettoyage et de remplacement afférents. Le 21 novembre 2000, la correspondance fut transmise à l'Administrateur, par la GCC. Le 24 novembre 2000, l'Administrateur accusa réception de la correspondance du propriétaire. Le 30 novembre 2000, des renseignements sur la manière de formuler une demande d'indemnisation contre la Caisse d'indemnisation furent envoyés au propriétaire du yacht. Ce dernier a présenté à l'Administrateur une demande d'indemnisation s'élevant à 217,86\$ ; celle-ci fut reçue le 9 janvier 2001. À la fin de l'exercice financier, l'Administrateur a pris des dispositions pour payer en totalité cette demande d'indemnisation, ainsi que des intérêts de 12,20\$, pouvant de cette façon clore le dossier de cette demande. Le 10 avril 2001, un accord d'abandon des droits et de subrogation signé au bénéfice de l'Administrateur fut exécuté et remis par le propriétaire du yacht.

### **3.56 Navire de pêche Prosperity (2000)**

Ce bâtiment est un navire de pêche en aluminium, de 96 tonnes de jauge brute, immatriculé au Canada. Le 13 septembre 2000, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation s'élevant à 54 794,29\$, envoyée par le propriétaire du navire, indiquant qu'elle représentait les frais encourus par le bâtiment pour faire face à la

pollution par les hydrocarbures éprouvée dans la matinée du 4 août 2000. Au moment de l'évènement, la bâtiment à quai en ville à Vancouver, en train de décharger des sardines, a vu sa coque enduite d'hydrocarbures. Le propriétaire du navire a prévenu que des frais supplémentaires pourraient survenir en tentant d'enlever le mazout incrusté dans la coque en aluminium et qui n'avait pu être enlevé initialement par un nettoyage normal.

L'Administrateur examina et évalua la demande d'indemnisation, ce faisant, il eut recours à un conseiller local. La demande d'indemnisation conduisit l'Administrateur à se poser un certain nombre de questions, y compris sur les frais déclarés avoir été encourus par le chantier naval, la perte de temps à la pêche, les salaires de l'équipage, les frais de combustible, les frais et autres dépenses de moindre importance des propriétaires du navire de pêche. Une autre interrogation était la question des frais de justice des propriétaires du navire de pêche. Les frais de justice réclamés ont été rejetés.

Suite à de nombreuses négociations avec le propriétaire du navire de pêche, au sujet des rubriques en litige, le conseiller de la Caisse d'indemnisation, a, le 14 février 2001, confirmé au propriétaire du navire de pêche, une offre faite par l'Administrateur, d'un règlement amiable pour solde de tout compte, s'élevant à 27 172,88\$, plus 1 239,34\$ d'intérêts.

Le 22 février 2001, le conseiller de la Caisse d'indemnisation faisait savoir que le propriétaire du navire de pêche avait signé le document d'abandon des droits et de subrogation. Le même jour, le 22 février 2001, un chèque d'un montant de 26 924,22\$ fut envoyé au propriétaire du navire de pêche. En recevant la preuve indispensable du paiement de l'équipage, le dernier chèque de 1 488,00\$ fut remis au propriétaire du navire de pêche après la fin de l'exercice financier. Ce paiement achevait le règlement de cette demande d'indemnisation particulière et l'Administrateur a clos son dossier regardant l'aspect de la demande d'indemnisation.

Le propriétaire du navire de pêche avait fourni un échantillon des hydrocarbures qui avaient endommagé le bâtiment. L'Administrateur a envoyé l'échantillon pour analyse et comparaison avec les échantillons prélevés dans le déversement aux terminaux Seaboard comme relaté au paragraphe 3.48 de ce rapport. L'Administrateur poursuit son enquête concernant l'origine des hydrocarbures, en vue d'une action en recouvrement possible.



### 3.57 Navire de pêche *Texada* (2000)

C'est le 5 août 2000 que pour la première fois l'Administrateur a été informé de cet événement, lorsqu'il a reçu une télécopie du conseiller agissant au nom de la West Coast Salvage Company (Société de relevage d'épave de la côte ouest) qui avait été embauchée pour aider au sauvetage (et intervenir pour lutter contre la pollution) du bâtiment appelé *Texada*. Le *Texada* est un navire de pêche en bois de 100 tonneaux de jauge brute, immatriculé au Canada, construit en Nouvelle-Écosse en 1930. Le bâtiment s'était échoué profondément dans Dolomite Narrows (connu localement sous le nom de Burnaby Narrows), un passage dangereux, près de l'extrémité sud des îles de la Reine Charlotte (Colombie-Britannique). Cet échouement s'est produit le matin de bonne heure, le 4 août 2000. La GCC et Parcs Canada étaient intervenus, tout comme les releveurs d'épave. Ce secteur se situe près de la réserve du Parc national Gwaii Hacas – du site Haida Heritage.

Au 7 août 2000, le combustible avait été pompé hors des caisses à combustible du bâtiment mais des hydrocarbures résiduels demeuraient à bord. Le 8 août 2000, le *Texada* était renfloué et ensuite échoué sur la plage à proximité de façon à effectuer des réparations provisoires. Au cours de cette opération, une quantité inconnue d'hydrocarbures s'était échappée de la coque du bâtiment et la nappe de mazout s'était répandue dans le bras de mer. Il était indispensable d'effectuer un nettoyage du littoral.

Le 18 août 2000, l'Administrateur a reçu un exemplaire d'une lettre du conseiller des releveurs d'épave, avisant : (i) que les releveurs d'épave ne présenteraient pas de demande d'indemnisation au Gouvernement du Canada, pour leurs services ; (ii) que le propriétaire du navire de pêche acceptait d'assumer la totalité des frais dus à l'événement, depuis la date de l'échouement ; (iii) qu'il demandait que la GCC lui communique le montant de ses frais jusqu'à ce jour.

La GCC fit savoir que ses frais n'excéderaient pas 20000,00\$.

L'Administrateur fit appel à un expert maritime pour évaluer les circonstances de l'échouement et l'état du bâtiment. Le 19 août 2000, l'expert maritime se rendit sur les lieux et effectua son inspection, faisant part des aspects de la pollution, de l'état du bâtiment, de l'opération de remorquage proposée et de sa pertinence.

Le 28 août 2000, il a été rapporté que le *Texada* avait été livré à Mitchell Island, Fraser River (Colombie-Britannique). Un rapport de situation des demandes d'indemnisation de la GCC précisait que les frais de la GCC s'élevaient à 11 235,41\$, avaient été remis au propriétaire du navire de pêche, le 9 novembre 2000 et avaient été payés en totalité le 22 novembre 2000. L'Administrateur a clos son dossier.

### 3.58 Navire-citerne *Algoeast* (2000)

Le BST a rapporté que ce bâtiment avait talonné dans le chenal Amherstburg, au large de la ville de Amherstburg (Ontario), le 10 août 2000, causant des avaries considérables à son bordé de fond et crevant son peak avant mais n'occasionnant aucune pollution. Le bâtiment est un navire-citerne à double coque, de 7 886 tonneaux de jauge brute, immatriculé au Canada, remontant de Nanticoke (Ontario) vers Sarnia (Ontario) avec une cargaison de mazout de soute "C". L'*Algoeast* se rendit à une aire de mouillage désignée, où il mouilla pour effectuer une inspection complète. Il a été indiqué que le niveau d'eau de la rivière était normal au moment de l'accident. Par la suite, le navire fut autorisé à faire route. Après cela, des réparations provisoires furent effectuées.

La GCC a fait savoir qu'elle n'avait aucun frais à faire valoir lors de cet événement. L'Administrateur a clos son dossier.

### 3.59 Bateau de plaisance *Old Timer* (2000)

Au cours de la matinée du 20 août 2000, la GCC a reçu un appel téléphonique, l'avisant qu'un bateau de plaisance était en train de couler au Armdale yacht club, Northwest Arm, au port d'Halifax (Nouvelle-Écosse) et qu'il déversait du mazout et de l'essence. La GCC est intervenue et a trouvé le *Old Timer*, un petit cabin-cruiser en fibre de verre, coulé avec ses lisses de plat-bord sous l'eau. La GCC a été avisé que le propriétaire du bateau de plaisance se trouvait à l'étranger, aussi a-t-elle assumé le rôle d'intervenant. Des barrages flottants et des tampons absorbants furent mis en place pour endiguer et récupérer les hydrocarbures qui se déversaient. Plus tard, le même jour, des entrepreneurs sortirent de l'eau le *Old Timer* et le placèrent sur un ber à terre au yacht club.

Les frais encourus déclarés par la GCC lors de cet événement s'élevaient à 11 154,93\$. Le 2 janvier 2001, la GCC a présenté au propriétaire du bateau de plaisance, un document de recouvrement de ses frais. Le rapport de situation des demandes d'indemnisation de la GCC, du 31 mars 2001, indique qu'un accord de règlement concernant la demande d'indemnisation, avait été conclu. Le 1<sup>er</sup> mars 2001, le propriétaire du bateau de plaisance a effectué le paiement. L'Administrateur a clos son dossier.

### 3.60 Bateau de pêche *Avataq* (2000)

Un rapport de situation (sitrep) de la GCC avisait que pendant la nuit du 24 au 25 août 2000, ce bateau de pêche canadien, en fibre de verre, de 29 tonneaux de jauge brute, officieusement appelé *Avataq* (ex *Judith Rose III*) avait fait eau, à 10 milles au large d'Arviat en Baie d'Hudson et avait coulé, ayant à déplorer la perte de quatre vies humaines. En coulant, le bâtiment a déversé des débris et causé une certaine pollution par

des hydrocarbures. Il a été précisé qu'une reconnaissance effectuée par un avion local, indiquait qu'aucuns débris ne convenaient pour suivre à la trace le champ de débris. Le combustible pour moteur diesel avait été jugé irrécupérable et s'était décomposé rapidement. Dans ce dernier contexte, la GCC a remarqué qu'il y avait eu une perte de temps cruciale, six jours, avant que l'organisme d'intervention en cas d'urgence de la GCC ait été informé qu'une pollution par des hydrocarbures était en cause. Il semble que les rapports initiaux de Recherche et Sauvetage (SAR) n'aient pas fait mention de « pollution ».

L'Administrateur a clos son dossier.

### 3.61 Navire de ravitaillement au large, *Atlantic Hawk* (2000)

Un rapport d'accident de la région des maritimes de la GCC avisait que le 30 août 2000, ce navire de ravitaillement au large de 2 995 tonneaux de jauge brute, immatriculé au Canada, avait causé un déversement d'hydrocarbures alors qu'il était amarré à un quai pétrolier dans le port d'Halifax (Nouvelle-Écosse). D'après les estimations, 45 à 70 litres de combustible diesel avaient été déversés mais la plus grosse quantité de ce déversement avait été endiguée sur le pont et seulement 5 à 10 litres s'étaient écoulés à la mer. Les hydrocarbures sur le pont ont été nettoyés et les faibles irisations sur l'eau ont été délibérément dispersées à l'aide d'une petite embarcation, ne nécessitant ainsi aucune autre intervention. Il a été précisé que le déversement avait été causé par la dilatation, due à la chaleur, du combustible entreposé dans une caisse journalière à bord du navire qui se serait écoulé par un tuyautage de trop-plein.

La SMTC a prévenu que le 18 juillet 2000, le navire avait été condamné à une amende de 5 000,00\$ par un tribunal de Nouvelle-Écosse, pour fait de pollution par des hydrocarbures.

L'Administrateur a clos son dossier.

### 3.62 Remorqueur *Keta V* (2000)

Le *Keta V* était un remorqueur de 236 tonneaux de jauge brute, immatriculé au Canada, utilisé comme support aux opérations de dragage. Au cours de la nuit du 3 au 4 octobre 2000, le *Keta V*, faisant route, s'est échoué sur des roches dans le port de Liverpool (Nouvelle-Écosse). Le remorqueur se déséchoua et alla au mouillage où il coula. Les sept membres de l'équipage abandonnèrent le remorqueur, dans un radeau de sauvetage et furent secourus. Il a été précisé qu'il y avait à bord environ 27 000 litres de combustible diesel. À environ un demi-mille de la position de l'épave, se trouve un grand centre de salmoniculture. La GCC et EC parmi d'autres, furent dépêchés sur les lieux. Dans la journée du 4 octobre 2000, des plongeurs sous-marins furent employés pour aller obturer les

orifices de ventilation du ballast à combustible et un barrage flottant d'endiguement fut déployé. Le centre de pisciculture tout proche fut protégé par un barrage flottant. Des efforts furent faits pour récupérer les hydrocarbures à bord de l'épave. Les conditions atmosphériques demeuraient défavorables et l'épave subissait encore plus de dommages en tossant contre le fond de la mer. La GCC ordonna aux propriétaires du remorqueur d'enlever l'épave. Les 23 et 24 octobre 2000, des releveurs d'épave tentèrent de renflouer l'épave à l'aide d'une grue et de sacs gonflables de levage mais sans succès. Le 11 novembre 2000, après des préparatifs additionnels, l'entrepreneur ne put renflouer le bâtiment. Cette fois, l'épave était si gravement endommagée qu'il n'y avait plus assez de compartiments étanches, pour aider à procurer une flottabilité positive. Les conditions atmosphériques très défavorables persistaient et il fut nécessaire de réviser le plan original pour renflouer le *Keta V*. Le 15 janvier 2001, conformément à un nouveau plan approuvé, les releveurs d'épave commencèrent à enlever tous les éléments qui pouvaient avoir été contaminés par les hydrocarbures. Le 19 janvier 2001, cette besogne d'enlèvement était terminée et approuvée par les autorités. Les autres travaux cessèrent. Il était prévu qu'une inspection sous-marine des restes de l'épave serait faite au printemps 2001, de façon à veiller à ce qu'aucune autre menace de pollution subsistait.

Le 31 mars 2001, le rapport de situation des demandes d'indemnisation de la GCC indiquait que la demande d'indemnisation visant à recouvrer les frais de la GCC s'élevait à 34 117,13\$ et qu'elle devait être soumise au propriétaire du remorqueur.

### 3.63 Vraquier *Sandviken* (2000)

Le 10 octobre 2000, un Aéronef militaire canadien, au cours d'une patrouille maritime de routine a survolé le vraquier *Sandviken* de 23 271 tonneaux de jauge brute, battant pavillon des Bahamas, appartenant à des norvégiens et a constaté que le navire déversait des hydrocarbures. Le navire était à environ 37 milles nautiques au large de Yarmouth, au sud-ouest de la côte de Nouvelle-Écosse. La nappe d'hydrocarbures trainant à l'arrière du navire, était estimée à environ huit milles nautiques de long et d'après les calculs contenait de 2 000 à 3 000 litres d'hydrocarbures. Le *Sandviken* faisait route de Saint Jean à Toronto avec une cargaison d'acier.

Les experts maritimes de la SMTC montèrent à bord du navire dans le fleuve St-Laurent et avec les preuves supplémentaires obtenues, déposèrent plainte auprès du Tribunal provincial de Nouvelle-Écosse à Halifax.

Les propriétaires du navire déclarèrent que le déversement d'hydrocarbures était accidentel, et avait été provoqué par un mauvais fonctionnement du séparateur d'eau et d'hydrocarbures, lors du pompage de l'eau de cale. Les propriétaires du navire plaidèrent coupables et le 23 avril 2001, furent condamnés à 40 000,00\$ d'amende.



L'Administrateur a clos son dossier.

### 3.64 Navire-citerne *Endurance* (2000)

Cet évènement était considéré comme il apparaît dans le rapport de situation des demandes d'indemnisation de la GCC du 31 décembre 2000, comme étant une action éventuelle en recouvrement de frais encourus. Il est rapporté que ce navire-citerne était présumé être à l'origine d'une nappe de mazout d'à-peu-près cinq milles de long sur 70 mètres de large. Le 28 novembre 2000, la nappe avait été détectée par un Aéronef militaire de patrouille maritime, à environ 50 milles nautiques au large du Cap Breton (Nouvelle-Écosse).

L'*Endurance* est un navire-citerne de 22 847 tonneaux de jauge brute, immatriculé à Singapour et au moment de l'évènement il était signalé faisant route sur Come by Chance (Terre-Neuve). Des rapports postérieurs précisait que le 4 décembre 2000, les fonctionnaires de la SMTC avaient déposé plainte contre le propriétaire du navire pour avoir déversé illégalement des polluants. Il était prévu que les propriétaires du navire-citerne comparaissent pour la première fois devant le tribunal d'Halifax (Nouvelle-Écosse) en janvier 2001.

Des fonctionnaires d'EC exprimèrent la crainte que des oiseaux de mer et d'autres animaux aquatiques puissent être affectés par le déversement. Les pêcheurs côtiers, proches du déversement, exprimèrent leurs inquiétudes au sujet des effets que de tels déversements peuvent avoir sur leurs moyens d'existence.

Le 31 mars 2001, le rapport de situation des demandes d'indemnisation de la GCC précisait « aucun frais n'est à imputer à l'intervention de la GCC. »

L'Administrateur a clos son dossier.

Après la fin de l'exercice financier, il a été rapporté que le propriétaire du navire-citerne avait été condamné à une amende de 35 000,00\$ par le tribunal provincial d'Halifax, après avoir plaidé coupable à une accusation de pollution en application de la *LMC*.

### 3.65 Navire-citerne *Eastern Power* (2000)

Un rapport de situation (sitrep) de la GCC avisait que le 6 décembre 2000, ce navire-citerne de 126 933 tonneaux de jauge brute, battant pavillon panaméen avait rencontré du très gros temps dans l'Atlantique, en route d'Égypte à Come by Chance (Terre-Neuve), provoquant une fuite dans le bordé à hauteur de la citerne à cargaison de pétrole n° 1 tribord. Le navire-citerne transportait une cargaison de pétrole brut de Bassora (Basrah). Le pétrole brut de cette citerne endommagée fut transféré dans une autre citerne. La situation du navire a fait l'objet de surveillance continue de la part entre autres de la SMTC et de la

GCC. La SMTC refusa au navire-citerne, l'entrée dans les eaux canadiennes jusqu'à ce que la navire puisse prouver qu'il n'y avait plus de risque de déversement de pétrole dans le milieu marin.

Le 7 décembre 2000, un survol par un Aéronef canadien n'a pu détecter aucune autre fuite dans des conditions de mer calme qui existaient à ce moment là. À ce moment là, l'*Eastern Power* se trouvait dans l'Atlantique faisant route à un/deux nœuds, à environ 35 milles en dehors de la zone économique exclusive canadienne (ZEEC) (CEEZ). Le 8 décembre 2000, eut lieu un nouveau survol du navire et aucun signe de fuite ne put être détecté, dans des conditions de mer grosse, qui existaient à ce moment. Entre temps, les organismes du gouvernement évaluèrent la situation du navire et planifièrent son arrivée. En même temps, les propriétaires auraient, paraît-il, pris des dispositions pour que des plongeurs sous-marins inspectent la coque du navire, en Atlantique. Le rapport de situation (sitrep) de la GCC, du 11 décembre 2000, indiquait que la météo prévoyait pour le navire, pour la journée du 12 décembre 2000, des vents soufflant en tempête. Le 11 décembre 2000, le navire accepta les conditions imposées par la SMTC et reçut son autorisation d'entrer dans les eaux canadiennes et de faire route vers sa destination de Come by Chance. Le 12 décembre 2000, les propriétaires du navire-citerne firent savoir qu'en raison de la tempête, les dispositifs installés sur le pont avant de l'*Eastern Power* avaient subi des avaries. Les propriétaires du navire étaient préoccupés par l'état du navire et par la navigation « peu aisée » dans la Baie Placentia (Terre-Neuve).

L'Administrateur surveilla la situation activement et en permanence et entreprit des démarches visant à protéger les intérêts de la Caisse d'indemnisation.

Le 12 décembre 2000, la North Atlantic Refinery Ltd informa les autorités canadiennes que l'*Eastern Power* faisait route maintenant vers les Caraïbes.

L'Administrateur a clos son dossier.

### 3.66 Navires-citernes *Irving Primrose* et *Severn* (2000)

Tard dans la soirée du 17 décembre 2000, le Service de communication et de trafic maritime a prévenu le navire-citerne *Severn* de 18 023 tonneaux de jauge brute, battant pavillon libérien, qu'il chassait sur son ancre. Le navire était au mouillage au large du port de Saint-Jean (Nouveau-Brunswick) par vents très forts. Le navire-citerne sur lest, accusa réception de l'appel et reconnut qu'il chassait sur son ancre ; à l'aide de sa machine, il tenta de manœuvrer pour aller en lieu sûr mais aborda l'*Irving Primrose* qui lui aussi était au mouillage et lui fit une brèche dans la coque. L'*Irving Primrose*, un navire-citerne de 131 239 tonneaux de jauge brute, battant pavillon de la Barbade avait à bord 285 072 tonnes de pétrole brut d'Arabie mais étant à double coque il n'y eut



aucun écoulement de pétrole brut. Quant au *Severn*, il fit des avaries à son bulbe d'étrave.

Par la suite la SMTC et les propriétaires des navires inspectèrent les deux bâtiments, après quoi des réparations provisoires furent entreprises.

L'Administrateur a clos son dossier.

### **3.67 Navire de pêche Tri-Con Commander (2001)**

Ce bâtiment était un navire de pêche canadien de 85 tonnes de jauge brute, en bois et fibre de verre. Un rapport de situation (sitrep) de la GCC indiquait que dans la matinée du 1<sup>er</sup> janvier 2001, le bâtiment avait pris feu à l'appontement municipal dans Valleyfield, Bonavista Bay (Terre-Neuve). Le bâtiment a brûlé jusqu'à la ligne de flottaison et a été remorqué hors de l'appontement. À bord, il y avait environ 18 000 litres de diesel et 775 litres d'huile hydraulique. Les assureurs chargèrent des entrepreneurs locaux d'intervenir aux côtés de la GCC. Les entrepreneurs pompèrent les hydrocarbures restants et aidèrent la GCC à prévenir la pollution.

Aucune autre intervention pour lutter contre la pollution ne s'est avérée nécessaire. L'avenir du bâtiment échoué fut confié à la section de la GCC, chargée de la protection des eaux navigables, en vue d'évaluer si oui ou non il constituait un danger.

Les assureurs firent savoir qu'ils allaient payer les frais de la GCC engagés pour appuyer l'opération.

L'Administrateur a clos son dossier.

### **3.68 Transbordeur roulier Cicero (2001)**

Ce transbordeur roulier de 10 919 tonnes de jauge brute, immatriculé au Canada, appartenant à des britanniques, est exploité entre Montréal, Québec et Saint-Jean de Terre-Neuve.

Le 5 février 2001, la GCC a rapporté qu'un déversement de mazout de soute provenant de ce navire s'était produit, alors qu'il était amarré au poste 66 du port de Montréal. Une fissure fut découverte dans la coque. Agissant pour le compte du navire, des entrepreneurs locaux effectuèrent le nettoyage, sous la surveillance de la GCC.

La GCC précisa que ses frais seraient facturés aux exploitants du navire.

### **3.69 Bateau de pêche Sandy S (2001)**

La publication par la GCC d'un rapport de situation (sitrep), avisa l'Administrateur de cet événement et en conséquence du dépôt d'une demande d'indemnisation éventuelle contre la Caisse d'indemnisation.

Le 9 février 2001, ce bateau de pêche en bois canadien de 13 tonnes de jauge brute, construit en 1947, a coulé le long du quai dans le port de Prince Rupert (Colombie-Britannique). Le personnel local du MPO du port des petites embarcations, a été le premier à intervenir au moment du naufrage, qui a provoqué le déversement d'une certaine quantité des 900 litres approximatifs de combustible diesel qui se trouvaient à bord. Le propriétaire du bateau de pêche indiqua qu'il obtiendrait l'aide de ses amis pour renflouer le bâtiment. Cela ne se fit pas, forçant la GCC à agir. Le 13 février 2001, la GCC envoyait une lettre au propriétaire du bateau, l'avisant que conformément aux dispositions de la *LMMC*, elle le tenait responsable de tous les frais encourus par le Gouvernement canadien lors du naufrage du *Sandy S*. Le propriétaire du bateau indiqua qu'il n'avait pas de fonds disponibles pour renflouer le bâtiment. Il signa une lettre d'engagement, assumant la responsabilité de tous les frais encourus par les autorités canadiennes, aux conditions prévues dans les dispositions des Articles 677 et 678 de la *LMMC*. Le 13 février 2001, des releveurs d'épave, sous contrat avec la GCC, renflouèrent le bâtiment et pompèrent les hydrocarbures restants à bord. Ensuite, le bâtiment a été remorqué jusqu'au site Osborne Burn où il devait être provisoirement échoué.

La GCC indiqua qu'elle avait l'intention d'aller de l'avant avec le recouvrement des frais, en présentant sa demande d'indemnisation au propriétaire du bateau.

### **3.70 Vraquier Cartierdoc (2001)**

Dans l'après-midi du 27 février 2001, le chef mécanicien de ce vraquier canadien des Grands Lacs, de 18 531 tonnes de jauge brute a prévenu le bureau local de la SMTC que ce bâtiment avait été impliqué dans un déversement d'hydrocarbures. Le *Cartierdoc* était désarmé pour l'hiver au poste à quai M2, dans le port de Montréal. La SMTC, la GCC, EC, l'Autorité du port et le Commandant du port sont intervenus. Les propriétaires du navire passeront un contrat pour faire effectuer le nettoyage. Au cours du désarmement hivernal, suivant la procédure habituelle, les mailles de la salle des machines étaient pompées régulièrement. Il a été rapporté que tout comme l'eau de cale machine, 1 100 litres de gazole et d'huile de graissage, selon les estimations, avaient été pompés par-dessus bord. La glace épaisse, très solide tout autour du navire à un poste à quai sans courant, avait retenu les hydrocarbures. Des trous furent forés dans la glace et la plus grande partie des hydrocarbures récupérée. Il a été indiqué qu'un séparateur d'eau et d'hydrocarbures à bord avait mal fonctionné.

La GCC exerça une surveillance continue des opérations de nettoyage et déclara qu'elle avait l'intention de facturer aux propriétaires du navire, ses frais encourus. Il paraît que la SMTC envisage de déposer plainte conformément aux dispositions de la *LMMC*.

## 4. Problèmes et remises en question

### 4.1 Stratégies d'intervention en Arctique

Le Rapport annuel de l'année dernière soulignait que la GCC était en train de constituer une « stratégie d'intervention en Arctique » de façon à veiller à ce que les possibilités d'intervention utiles soient en place pour intervenir en cas d'événements de pollution maritime dans l'Arctique canadien.

Depuis qu'elle a présenté son rapport initial en novembre 1999, la GCC s'est concertée ultérieurement avec l'industrie des transports maritimes et les chefs des communautés des territoires du Nord. En conséquence, la stratégie d'intervention en Arctique est maintenant réalisée et est en cours d'application. Toutefois le processus de concertation se poursuivra de façon à garantir une collaboration gouvernement/industrie, étant donné qu'un appui résolu de la part de tous les intervenants est essentiel pour maintenir un plan national efficace de lutte contre les déversements d'hydrocarbures.

Sur le plan des possibilités de préparation et d'intervention, la GCC est en train d'élaborer un plan d'urgence de lutte contre les déversements d'hydrocarbures en mer, dans l'Arctique, visant à définir le rôle et la responsabilité de chaque organisme auquel on peut faire appel. En outre, au cours des opérations annuelles de ravitaillement par mer en Arctique, en 2001, la GCC enverra, par navire, une quantité de matériel de nettoyage pour lutter contre la pollution, à diverses communautés côtières dans le Nord. Les agents d'intervention appartenant aux communautés seront sélectionnés et un auxiliaire de la GCC sera mis en place dans les communautés du Nord. Quelques communautés seront équipées et du personnel sera formé pour lutter contre des déversements d'hydrocarbures pouvant atteindre 150 tonnes. En outre, les brise-glace de la GCC seront équipés pour lutter contre des déversements pouvant atteindre 50 tonnes.

Il est admis qu'en cas d'un déversement d'hydrocarbures considérable, ce sera un défi de livrer l'équipement adéquat, en temps voulu, provenant de vastes entrepôts installés au sud du 60<sup>e</sup> parallèle de latitude nord, et en plus de faire face aux conditions de l'environnement.

Les deux tiers des côtes canadiennes sont situées dans l'Arctique canadien.

### 4.2 Navires aux normes de sécurité et protection de l'environnement

Récemment en Europe de nombreux événements survenus sur des navire-citernes ont captivé l'attention de la communauté maritime. Ces sinistres maritimes comprennent l'*Erika* (France 1999), le *Levoli Sun* (France 2000), le *Kristal* (Espagne 2001), le *Castor* (Méditerranée 2001), le *Balu* (Golfe de Gascogne 2001) et le *Baltic Carrier* (Danemark 2001).

#### 4.2.1 Code ISM (Code international de gestion de la sécurité)

Ces événements soulèvent des questions au sujet de l'efficacité du Code ISM.

Les médias du monde maritime international relatent les craintes et les problèmes soulevés à propos du Code ISM, y compris :

- Une analyse relatée par un Club P&I suédois montre que des navires respectant le Code ISM avaient réalisé d'importantes améliorations dans le cadre des demandes d'indemnisation, en comparaison des navires ne respectant pas le Code ISM.
- Il est relaté qu'un nombre croissant d'acteurs principaux ont renoncé au plan d'intervention de l'industrie, en faveur du le Code ISM – plan destiné à être un schéma directeur pour une industrie d'une qualité supérieure – considéré comme étant un « fiasco ».

En 1994, la Convention sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) avait été amendée de façon à inclure le Code international de gestion de l'OMI, pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution, plus communément connu sous le sigle Code ISM.

Le Code ISM est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1998, pour les navires à passagers, les pétroliers, les gaziers, les vraquiers et les engins marins à grande vitesse, à marchandises. D'autres types de navires de 500 tonneaux de jauge brute et plus et les unités mobiles de forage au large devront s'y conformer le 1<sup>er</sup> juillet 2002.

Le Code ISM offre une norme internationale pour la sécurité de la gestion et de l'exploitation des navires et pour la protection du milieu marin contre la pollution par des hydrocarbures.



L'adoption du Code ISM était considérée comme devant être un moment décisif dans les règlements internationaux. Le propriétaire du navire et/ou la compagnie ont la responsabilité de veiller à ce que les ressources soient appropriées et que les soutiens logistiques installés à terre soient fournis en vue de permettre une gestion saine du navire. Dans ce but, le propriétaire du navire, doit mettre en place des procédures normalisées telles que:

- préparation aux situations d'urgence;
- entretien du navire et du matériel;
- documents;
- notification et analyse des irrégularités, des accidents et des incidents potentiellement dangereux;
- vérification, examen et évaluation de la compagnie.

Le code utilise le principe de l'amélioration continue par le truchement d'audits, d'examens et de mesures de redressement. Lorsque le dispositif de gestion de la sécurité d'une compagnie de transport maritime est approuvé, un document de conformité pour la compagnie et un certificat de gestion de la sécurité pour le navire sont délivrés conformément aux dispositions de SOLAS, par un organisme reconnu par l'Administration de l'État du pavillon – par exemple la société de classification Lloyd's.

En février 2001, le Secrétaire général de l'OMI, William O'Neil, a annoncé la mise en place de plans pour une évaluation de l'efficacité et des répercussions du Code ISM, jusqu'à maintenant. Il a déclaré aux délégués du Sous-comité de l'OMI chargé de la mise en place de l'État du pavillon à sa 9<sup>e</sup> session que : « nous ne devons pas consentir à ce que ce Code soit simplement un exercice sur le papier. » M. O'Neil a expliqué que l'OMI allait continuer à concentrer ses efforts dans le but d'être sûr de pouvoir réaliser une approche saine du maintien et de l'amélioration de la sécurité et de la protection du milieu marin. Il a été demandé aux États du pavillon indépendants de fournir un audit, dans les plus brefs délais. Les accords régionaux de l'État du port sont reconnus comme étant une source utile de renseignements au sujet des lacunes du Code ISM et du nombre d'immobilisations enregistrées pour des navires certifiés conformes au Code ISM et des navires non-certifiés.

En conclusion, il est encourageant de voir un homme faire campagne en faveur de la sécurité maritime. Il a été signalé que le Vice-président de l'Institut maritime de Londres, s'était engagé dans un projet de recherche, en s'inscrivant au cours de l'Université de Middlesex. Cet expert de Club P&I s'attaque à la question de savoir si oui ou non le Code ISM fonctionne. Il sera distribué 60 000 exemplaires de ce questionnaire, autour du monde grâce aux syndicats des officiers et aux missions des gens de mer. Il est disponible sur un site web dédié : [www.ismcode.net](http://www.ismcode.net).

#### **4.2.2 Sociétés de classification**

Le rôle des sociétés de classification est essentiel pour faire respecter la sécurité des navires et la protection de l'environnement.

Comme le Président de l'American Bureau of Shipping (ABS) l'a indiqué, à l'occasion de remarques faites au sujet des critiques adressées aux sociétés de classification depuis le sinistre de l'*Erika* : « lorsqu'un navire passe une visite spéciale de classification et qu'un nouveau certificat lui est délivré, le propriétaire du navire et le public sont en droit de présumer que le bâtiment a été jugé apte à être exploité en sécurité, du point de vue de la structure, pour cinq années supplémentaires, en admettant que toutes les caractéristiques et les tendances soient maintenues. »

À la récente Conférence de l'INTERTANKO (Association internationale des armateurs pétroliers indépendants), à Sydney, Australie, un document concernant de nouvelles constructions, rédigé par un expert reconnu en armement de navires, Basil Papachristidis de l'armement Hellepont, a conclu qu'il serait nécessaire de disposer d'un règlement de l'OMI pour :

- Des normes de conception
- Des normes de construction
- Des responsabilités d'après-livraison

C'est son point de vue que les sociétés de classification devraient être forcées d'adopter des règles de construction et de navigabilité uniformes qui devraient être établies au dénominateur commun le plus élevé.

La concurrence entre les sociétés de classification ne devrait s'exercer que sur les droits à percevoir et la qualité des services et non pas sur les normes.

Dan<sup>S</sup> le rapport récemment publié, « Navires, esclaves et concurrence », par la Commission internationale chargée du transport maritime (ICONS), il a été constaté que les sociétés de classification étaient les organismes les plus généralement critiqués, au cours des enquêtes de la Commission. Le rapport concluait qu'à moins que les sociétés de classification ne restaurent leur haute qualité professionnelle, en appliquant strictement et régulièrement les normes techniques à tous les navires, elles risquent d'avoir à faire face à un nombre croissant de règlements et à une isolation commerciale. La Commission est d'avis qu'à ce stade, il faut exiger une surveillance réglementaire indépendante du rendement des sociétés de classification.

### **4.2.3 Culture en matière de sécurité**

Le thème de la Conférence internationale de 2001 intéressant les déversements d'hydrocarbures, était axé sur les stratégies globales visant la prévention, la préparation, l'intervention et la remise en état.

Les extraits qui suivent ont été tirés d'un des nombreux excellents exposés présentés qui, de l'avis de l'Administrateur, donne une perspective incomparable et concrète à l'égard de la prévention des déversements d'hydrocarbures et de l'intervention la meilleure.

*Transport maritime viable : les avantages de la  
« culture en matière de sécurité » l'emportent de loin sur les coûts*

*par : Barbara E. Ornitz  
Shellman & Ornitz, P.C.  
PO Box 2710  
Aspen, Colorado 81612*

*« Un important défi pour l'industrie maritime est de savoir si ceux qui sont impliqués dans le transport des hydrocarbures, épousent le concept que la « culture en matière de sécurité », qui comprend la sauvegarde de l'environnement, est une « bonne affaire ». Les propriétaires/exploitants de navire et d'autres intervenants dans des entreprises maritimes adopteront la culture en matière de sécurité lorsqu'ils seront partisans « d'un processus d'amélioration continue et sans fin comme étant un moyen de promouvoir la productivité et la rentabilité. » Un transport maritime viable exige la prévention des accidents coûteux et la mise en place du « meilleur dispositif d'intervention », ce qui réduit d'autant, les répercussions sur l'environnement, si des déversements d'hydrocarbures surviennent. »*

*« Gestion dynamique de la sécurité, création d'un dispositif de qualité avec une responsabilité dans chaque domaine, formation des marins qualifiés et utilisation des technologies pertinentes d'intervention, sont des exemples de considérations des principes nécessaires pour faire appliquer cette culture en matière de sécurité. Ces objectifs de principes devront remplacer la façon de penser à court terme sur la maximisation des profits et sur la réaction de crise. La sécurité épargne les dollars. »*

*« Des pertes directes de vies humaines, des blessures, des dommages à l'environnement, à la cargaison et des avaries au navire sont les résultats tangibles des déversements d'hydrocarbures. Les frais directs ne représentent seulement qu'une partie des dépenses totales. Les frais indirects et non déclarés sont beaucoup plus difficiles à évaluer. Ils comprennent par exemple, moral et productivité en baisse des travailleurs, diminution de la clientèle, et à cette époque procédurière, l'évaluation des dommages aux ressources naturelles (NRDAs), les demandes d'indemnisation pour préjudice économique, les coûts accrus des assurances, les amendes, l'emprisonnement des directeurs généraux (CEOs), et pertes pour les sociétés en raison de leurs services, de leur notoriété publique, d'occasions manquées et beaucoup d'autres pertes semblables. Les frais indirects et non déclarés sont comparables à une augmentation des frais directs, en employant un multiplicateur minimal de 2,7 pour 1. Les estimations des coûts globaux de toutes les catégories de l'ensemble des bâtiments mis en cause dans des sinistres maritimes annuels se situent entre 581 millions \$ et 1 milliard \$. (Inversement, une gestion de haute qualité, de la sécurité permet à l'industrie d'économiser annuellement en frais, entre 500 millions \$ et 1 milliard \$, soit en moyenne 200 000 \$ pour différentes compagnies. La comptabilité des frais véritables (prenant en compte tous les frais – externes, internes, non déclarés) se traduit par un meilleur résultat financier. »*

*« ...Ce bouleversement des principes exige de la part des propriétaires/exploitants de navires, d'intégrer dans leurs entreprises le Code international de gestion de la sécurité (Code ISM), de faire confiance à une gestion de qualité, dans tous les aspects de l'exploitation du navire, d'investir de l'argent dans l'entretien, de perfectionner les dispositifs des navires, de former des personnes qualifiées, d'employer des professionnels, mais surtout pas des « équipages sous-payés. » En d'autres mots, l'argent dépensé en temps opportun, permet d'épargner des millions de dollars plus tard. »*



« ...Le Det Norske Veritas (DNV), l'une des trois plus grandes sociétés de classification au monde, a entrepris une analyse systématique de l'attitude actuelle de l'industrie à l'égard de la sécurité dynamique et des problèmes à l'environnement. Le DNV classe ces points de vue en trois catégories (Ullring, 1996a) :

- *Dérobade à la culture* : compagnies qui ne prennent pas au sérieux les normes internationales admises et qui jubilent même de plaisir lorsqu'elles ont réussi à esquiver ces normes
- *Respect de la culture en matière de sécurité* : compagnies qui répondent à ce que l'on attend d'elles
- *Culture en matière de sécurité* : compagnies qui sont partisans d'un processus d'amélioration continue comme moyen de promouvoir la productivité et la rentabilité.

« L'objectif de l'industrie maritime devrait être d'élaborer une mentalité de la sécurité parmi tous ceux qui sont impliqués dans le transport maritime des hydrocarbures. L'actuelle culture en matière d'inspection, beaucoup plus passive, s'appuie sur des inspections réglementaires pour détecter les « problèmes », remédie aux symptômes sans déterminer quelles sont les causes premières véritables et réagit avec méfiance et scepticisme à l'égard des décideurs en matière de règlement. Ces décideurs, à leur tour, dépendent énormément des dispositifs traditionnels de respect des règlements essentiellement techniques, grâce aux inspections. La culture en matière de sécurité exige la mise en place d'un processus permanent d'apprentissage qui comprend les enseignements tirés et la prise en considération des causes premières des problèmes. L'effet indirect de ces éléments est la protection de l'environnement (Evans 1999). »

#### 4.2.4 Suppression progressive des navires-citernes monocoques

Le Comité de l'OMI chargé de la protection du milieu marin a adopté à l'unanimité les amendements au règlement Marpol 13G, accélérant la suppression progressive des navires-citernes monocoques. Les navires-citernes pré-Marpol qui n'étaient pas obligés d'avoir des ballasts séparés, devront être supprimés progressivement d'ici 2007. La plupart des pétroliers monocoques doivent maintenant être supprimés d'ici 2015 ou avant cette date. Les navires-citernes Marpol construits après 1982 sont obligés d'avoir des ballasts séparés.

Les amendements aux règlements qui entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 2002, imposent une date limite définitive fixée à 2015 pour le retrait des navires-citernes MARPOL, monocoques. Toutefois, l'Administration de l'État du pavillon peut autoriser des navires monocoques très récents, immatriculés dans son pays et conformes à certaines spécifications techniques, à continuer à être exploités jusqu'au 25<sup>e</sup> anniversaire du jour de leur livraison ou jusqu'à ce jour anniversaire en 2017. Ceci est valable pour certains pétroliers de plus de 5 000 tonnes de port en lourd (DWT) mais de moins de 20 000 tonnes de port en lourd (DWT) (les transporteurs de pétrole brut) et de moins de 30 000 tonnes de port en lourd (DWT) (les transporteurs de produits pétroliers raffinés).

Ceci constitue l'une des mesures de l'après *Erika* prises par l'OMI.

### 4.3 Ports de relâche pour navires en avaries – menace de pollution

La question des ports de relâche pour navires en danger a suscité un très vif intérêt. Elle a récemment été mise en lumière en Europe lors des sinistres de l'*Erika* et du *Castor*. Au Canada, Transports Canada a refusé de laisser entrer dans les eaux canadiennes le pétrolier en avaries *Eastern Power*.

Dans la matinée du 6 décembre 2000, une fissure s'est produite sous la ligne de flottaison, dans une tôle de la citerne à cargaison d'hydrocarbures tribord no. 1, du navire-citerne panaméen *Eastern Power* (126 993 tonneaux de jauge brute). Un écoulement d'hydrocarbures était suspecté. Lorsque l'événement s'est produit, le navire avait rencontré au gros temps, alors qu'il faisait route d'Égypte vers la North Atlantic Refining Ltd., la raffinerie de Come by Chance (Terre-Neuve).

Le Capitaine a signalé au Bureau des comptes-rendus des navires de l'est du Canada (ECAREG) que son navire se trouvait à environ 150 milles à l'est de la zone économique exclusive de 200 milles. Le navire transportait environ 1,9 millions de barils de pétrole brut de Bassora. Il avait transféré 13 500 barils de pétrole brut de la citerne no. 1 à une citerne centrale à cargaison et il indiquait qu'aucun autre signe d'écoulement n'était visible, une fois l'équilibre hydrostatique réalisé. Le Capitaine a confirmé son intention de poursuivre sa route vers Come by Chance.

Le lendemain, selon des renseignements fournis par ECAREG, la Sécurité maritime de Transports Canada (SMTC) avait refusé à l'*Eastern Power*, l'entrée dans les eaux canadiennes, jusqu'à ce que le navire puisse prouver qu'il ne risquait plus de déverser d'hydrocarbures dans le milieu marin. Alors que la SMTC était en

train d'examiner la situation de l'*Eastern Power*, le navire attendait toujours au-delà de la limite des 200 milles. Pendant ce temps, un système dépressionnaire se déplaçait vers le secteur et se creusait considérablement, au point que l'état de la mer et les conditions atmosphériques atteignaient la tempête. À aucun moment le Capitaine n'a signalé être en détresse.

L'évènement a été largement couvert par les médias et a suscité beaucoup d'intérêt parmi les citoyens, particulièrement à Terre-Neuve.

Le 11 décembre, la SMTC, autorisait le navire à entrer dans les eaux canadiennes et à faire route vers la Raffinerie de l'Atlantique nord. Les propriétaires du navire avaient fourni des rapports sur les avaries. La SMTC était d'accord pour que le navire puisse poursuivre sa route et décharger sa cargaison en toute sécurité. Dans ce but, les hydrocarbures restant dans la citerne tribord No. 1, avaient été transférés dans d'autres citernes centrales. Le propriétaire du navire avait également accepté un certain nombre de conditions imposées par la SMTC et la GCC.

Cependant l'*Eastern Power* n'est pas entré dans les eaux canadiennes. Le 12 décembre, les propriétaires du navire, déroutèrent le navire vers un port des Caraïbes, St. Eustache (Saint Eustatius) aux Antilles néerlandaises.

On dit qu'il existe une « tradition » de ports offrant un abri aux navires en avaries. Aujourd'hui un navire-citerne avec des avaries, chargé d'hydrocarbures, est souvent considéré comme étant un hôte indésirable, par l'État côtier, en raison de dommages éventuels causés par la pollution par les hydrocarbures. Pourtant dans certains cas, avoir la possibilité d'entrer dans un port de relâche ou dans des eaux plus abritées, pourrait réduire la menace de pollution.

Les autorités canadiennes disposent des pouvoirs réglementaires, pour ordonner à un navire de faire route à l'intérieur des eaux canadiennes ou pour l'immobiliser dans ces eaux, s'il s'avère nécessaire de le faire pour des raisons de sécurité ou de prévention de la pollution.

Maintenant il existe un facteur supplémentaire qui devrait être pris en considération. Du fait de la Politique maritime nationale du Canada annoncée en 1995, plusieurs des plus grands ports constituent maintenant ce que l'on appelle les Administrations portuaires canadiennes (CPAs). Chaque CPA, comme il est précisé dans la *Loi maritime du Canada* de 1998, peut exercer un certain nombre de pouvoirs, y compris celui de délivrer aux navires un permis d'entrée au port ou de sortie du port. Étant donné que les CPAs ont été constituées sur une base d'indépendance commerciale, elles sont en droit de s'interroger sur l'aptitude, pour un navire désirant faire relâche dans leur port, à payer les droits de port normaux ou tous frais additionnels découlant de dommages aux installations alentours ou aux propriétés, ou de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Les fonctionnaires de la SMTC font savoir qu'ils ont l'intention de tenir une session de compte-rendu critique ou « d'enseignements tirés » concernant l'incident de l'*Eastern Power*, à laquelle l'Administrateur sera invité.

De son côté, la GCC a avisé l'Administrateur, *inter alia* (entre autres) que « des procédures établies en vue d'être prêt à intervenir en cas d'éventuels déversements, avaient été suivies par la Garde côtière et autres organismes, pour faire face à la situation. La Garde côtière a surveillé attentivement l'évolution de la situation, de conserve avec Transports Canada et Environnement Canada. Une lettre d'engagement fut signée par le représentant du propriétaire et des dispositions furent prises par la Société d'intervention de l'est du Canada (ECRC). La Garde côtière, en coopération avec Environnement Canada et l'ECRC, avait élaboré des plans d'urgence en vue de faire face à une gamme de possibilités et un certain nombre de mesures préliminaires concrètes avaient été prises avant que le navire n'ait décidé de ne pas entrer dans les eaux canadiennes. »

Internationalement, il semble qu'il y ait un large consensus sur la nécessité d'aborder la question des ports de relâche et de décider comment et dans quelles conditions les États côtiers devraient accorder un abri.

Il a été demandé à l'OMI de prendre des dispositions immédiates au sujet des ports de relâche. Ces pressions se sont exercées à la suite des récents sinistres survenus en Europe.

Par exemple, lors du sinistre du *Castor*, un certain nombre d'États côtiers en mer Méditerranée ont refusé d'accorder un abri au navire en avaries. L'État du pavillon du navire, Chypre, offrit bien un abri mais le navire se trouvait à environ 1 000 milles de distance.



Le 31 décembre 2000, une fissure de 26 mètres de long s'est produite en travers du pont principal du transporteur grec de produits pétroliers raffinés, alors qu'il se trouvait dans la région du détroit de Gibraltar. Le navire transportait environ 29 500 tonnes d'essence. Par la suite, les autorités espagnoles de recherche et sauvetage ont réussi à sauver tout l'équipage du navire.

Les remorqueurs de la compagnie de sauvetage, Tsavliris, ont remorqué le *Castor* pendant 39 jours, à travers la partie ouest de la Méditerranée. Ils ont rencontré des vents très violents de force 12, avec des hauteurs de houle de plus de huit mètres, sans pour autant, d'après des rapports, avoir éprouvé d'autres avaries de nature structurale à bord du *Castor*. Le convoi fut incapable d'obtenir la permission d'entrer dans un port de relâche ou de trouver un abri derrière un promontoire. Cependant, finalement, les conditions météorologiques se sont améliorées et ont permis de transborder en sécurité, en pleine mer la cargaison à bord de navires-citernes navettes.

Lors du sinistre de l'*Erika*, l'enquête interne menée par la société de classification italienne RINA, qui était responsable de la délivrance du certificat de navigabilité du navire, a invité l'UE et les organismes de transports maritimes à faire campagne pour que soit instauré un régime de l'État côtier qui identifierait les ports de relâche. RINA a contesté l'enquête menée par la France au sujet des facteurs qui ont contribué à la perte du navire. Par exemple, RINA s'interroge sur la décision de diriger l'*Erika* vers un port de relâche, le port de Donges situé sur la Loire, plutôt qu'à Brest que le navire aurait pu atteindre beaucoup plus vite, ce qui aurait réduit les contraintes de la coque, dues aux impacts de la houle et des paquets de mer. Soulignons qu'une enquête a été menée par la Commission permanente d'enquête sur les accidents en mer de la France. Dans son rapport, publié en décembre 2000, la Commission a fait valoir que la vitesse et les routes du navire ne comptent pas parmi les facteurs déterminants de l'incident.

Le sinistre de l'*Erika* a provoqué en Bretagne de graves dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Le Secrétaire général de l'OMI a reconnu la nécessité d'un débat au sein de l'OMI au sujet de ports sûrs conçus à cet effet. Le débat serait mené avec le concours du Comité juridique, du Comité de protection maritime et le Comité de sécurité maritime. Il n'existe aucune convention particulière ayant trait aux ports de relâche. Ces Comités pourraient examiner les conditions dans lesquelles les États côtiers devraient offrir un port sûr dans des zones abritées pour des navires se trouvant en danger grave et immédiat. Une telle action pourrait permettre de réduire le risque global de pollution par les hydrocarbures, des États côtiers.

#### **4.4 Liquidation du FIPOL de 1971**

Au cours de ces récentes années, l'avenir du FIPOL de 1971 a soulevé de sérieuses inquiétudes. Comme il a été mentionné dans le Rapport annuel de l'année dernière, il avait été demandé à l'OMI de convoquer une Conférence diplomatique des parties restantes à la Convention du FIPOL de 1971, aux fins d'adopter un Protocole modifiant l'Article 43.1 de la Convention du FIPOL de 1971. Cette action était considérée comme essentielle car dans un proche avenir, la plupart des États contractants auront adhéré à la Convention du FIPOL de 1992. De ce fait, le FIPOL de 1971 ne sera plus en mesure de fonctionner convenablement. Des craintes existent au sujet d'une situation éventuelle dans laquelle un événement survient et pour lequel le FIPOL de 1971 a l'obligation de payer des indemnités mais en même temps, il pourrait ne pas y avoir suffisamment d'argent pour régler les demandes d'indemnisation.

Du 25 au 27 septembre 2000, s'est tenue une Conférence diplomatique qui a adopté le Protocole indispensable, utilisant une procédure d'acceptation tacite dans la Convention. En vertu du texte ainsi modifié, la Convention du FIPOL de 1971 cessera d'être en vigueur à la date à laquelle le nombre d'États contractants devient inférieur à vingt-cinq ou 12 mois après la date à laquelle l'Assemblée (ou tout autre organe agissant en son nom) constate que la quantité totale d'hydrocarbures donnant lieu à contribution, reçue dans les États contractants restants, devient inférieure à 100 millions de tonnes, si cela intervient avant.

[Nota : À la 5<sup>e</sup> session du Conseil d'administration, agissant au nom de la 8<sup>e</sup> session extraordinaire de l'Assemblée du FIPOL de 1971, tenue les 25, 26 et 28 juin 2001, l'Assemblée a pris acte que le 24 mai 2002, le nombre d'États contractants deviendra inférieur à 25 et que la Convention cessera d'être en vigueur ce jour là. La Convention ne s'appliquera pas aux sinistres qui auront lieu après cette date.]

En raison d'inquiétudes qui s'étaient manifestées au sujet d'une insuffisance éventuelle de financement acceptable, le Conseil d'administration du FIPOL de 1971, a autorisé l'Administrateur, en octobre 2000, à souscrire une assurance couvrant les responsabilités du FIPOL de 1971 au titre d'indemnités et de prise en charge financière jusqu'à concurrence de 60 millions de DTS (120 millions \$) par évènement, déduction faite des montants effectivement versés par le propriétaire du navire ou son assureur en vertu de la Convention

de 1969 sur la responsabilité civile. Elle couvrirait également les honoraires des juristes et autres experts en rapport avec tous les événements survenus pendant une période allant jusqu'au 31 décembre 2001. Le Fonds de 1971 lui-même devrait prendre à sa charge une franchise d'environ 500 000\$ par sinistre et le Fonds de 1971 aurait la possibilité de prolonger l'assurance jusqu'au 31 octobre 2002.

L'assurance a été souscrite à compter du 25 octobre 2000.

En ce qui concerne l'administration du Fonds de 1971, il a été décidé qu'il ne serait pas nécessaire de demander des conseils à des experts en liquidation. Une fois établie une date limite officielle de responsabilité du Fonds de 1971, les organes de gestion du Fonds pourront assurer un traitement efficace des demandes d'indemnisation en suspens, comme en temps normal. Au Bureau, une fois résolu le problème de ces demandes d'indemnisation, tout excédent pourra être réparti de manière équitable entre les contribuables.

Pour le Canada, la période critique concernant sa responsabilité actuelle envers le FIPOL de 1971 est maintenant du passé. Le 29 mai 1999, le Canada a cessé d'être un membre du FIPOL de 1971 et est devenu un État contractant au FIPOL de 1992. Néanmoins le Canada continuera à avoir des obligations envers le FIPOL de 1971 mais seulement en ce qui concerne les contributions à verser pour des déversements d'hydrocarbures ayant eu lieu avant le 29 mai 1999.

Les inquiétudes exprimées concernant la viabilité financière du FIPOL de 1971, se sont dissipées, après la décision de souscrire une assurance.

#### **4.5 Mesures européennes envisagées après le sinistre de l'Erika – Changements à apporter au régime du FIPOL - Incidences sur la Caisse d'indemnisation**

En janvier 2001, l'Administrateur a été avisé que la Commission européenne (CE) avait proposé l'instauration d'un Fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dans les eaux européennes (COPE).

La proposition de l'UE d'un Fonds COPE, est reproduite à l'Appendice G.

Comme il a été indiqué dans le Rapport annuel de l'année dernière, des propositions urgentes ont été faites par l'Europe, pour que soient apportés des changements aux régimes internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à pollution par les hydrocarbures et de la sécurité des navires. Comme conséquence directe, le troisième Groupe de travail intersessions du FIPOL de 1992 débat maintenant des changements possibles à apporter au régime du FIPOL de 1992. Voir l'Appendice C.

Étant donné que la Caisse d'indemnisation est passible éventuellement d'avoir à payer des contributions canadiennes considérables, au FIPOL, des questions d'intérêt immédiat pour l'Administrateur comprennent : (1) la limite de responsabilité du propriétaire de navire précisée dans la CRC de 1992 ; (2) l'action récursoire valable pouvant être mise à la disposition du FIPOL de 1992, et, (3) une troisième couverture d'indemnisation « facultative », en sus de la CRC de 1992 et du FIPOL de 1992.

##### **4.51 Limite de responsabilité du propriétaire de navire**

Là demeurent des questions relatives à la limitation de responsabilité du propriétaire de navire. Normalement, le propriétaire est en droit de limiter sa responsabilité pour un montant lié à la jauge de son navire. Les assurances (Clubs P&I) sont à l'origine des sommes d'argent servant à indemniser.

Aux termes des dispositions de la CRC de 1969, le propriétaire du navire est déchu de son droit de limiter sa responsabilité si l'événement qui s'est produit, résulte de sa faute personnelle. La jurisprudence offre de raisonnables perspectives en privant de son droit, le propriétaire du navire, de limiter sa responsabilité dans le cadre de cette disposition.

Aux termes des dispositions de la CRC de 1992, le propriétaire du navire est déchu de son droit de limiter sa responsabilité, seulement s'il est prouvé que le dommage par pollution découle d'un acte ou d'une omission personnel de sa part, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement. Cette nouvelle disposition rend donc presque impossible de priver de son droit, le propriétaire du navire, de limiter sa responsabilité.



L'avant-propos d'un document français présenté en mars 2001 au FIPOL de 1992, expose : « *Il est à remarquer quant à la situation actuelle que les progrès réalisés, représentés en 1969 par la reconnaissance du principe de la stricte responsabilité du propriétaire du navire combinée à une obligation de conserver une assurance qui pourrait être mise directement à la disposition des victimes, ont été complètement occultés, dans les Protocoles de 1992, par la modification des conditions dans lesquelles cette responsabilité s'applique.* »

Le document soutient, *inter alia* (entre autres) que les règles des Clubs P&I font qu'il ne vaut plus la peine pour le demandeur d'avoir à prouver la faute du propriétaire du navire. Il affirme qu'aux termes des dispositions de 1992, contrairement à celles de 1969 – le demandeur ne disposerait d'aucune garantie d'indemnisation, si les dommages excédaient le montant de la limite de responsabilité du propriétaire du navire. Le document français affirme qu'il en est ainsi, parce que l'assureur, par ses règles, ne couvre pas le dommage causé par le propriétaire du navire, découlant d'un acte ou d'une omission personnel de sa part, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

En d'autres mots, là où la disposition de 1969 est appliquée, lorsque le propriétaire du navire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité pour faute personnelle, qui n'est ni intentionnelle, ni inexcusable, l'assureur est obligé de lui fournir un contrat d'assurance et les victimes peuvent bénéficier de la police d'assurance d'un milliard de \$ EU.

D'autre part, le document français précise que là où la disposition de 1992 est appliquée, le seul contrat d'assurance indiscutable disponible est celui instauré par la CRC de 1992, c'est-à-dire 59,7 millions de DTS (environ 120 millions \$) au maximum. La clause de la Convention qui lui permet de priver le propriétaire du navire de tout droit de limiter sa responsabilité est la même que celle qui permet au Club P&I, conformément à ses règles, d'annuler sa police d'assurance. En conclusion : il ne vaut plus la peine pour le demandeur de prouver la faute du propriétaire du navire car les demandeurs n'auraient plus la garantie d'être indemnisés.

Si cela est exact, il existe une grande différence entre les obligations théoriques (1 milliard \$ EU) et les obligations réelles des Clubs P&I (le montant du fonds de limitation).

Le document français souligne que cette différence n'est pas acceptée par des tiers qui désirent présenter une demande d'indemnisation, aux conditions des dispositions du contrat d'assurance spécial du Club P&I, pour des dommages dus à la pollution. Dans ce but, une augmentation du montant des obligations de l'assureur (le fonds de limitation) offrirait deux avantages. D'abord cela réduirait l'écart mentionné ci-dessus et ensuite cela influencerait indubitablement sur la qualité des navires ayant obtenus un contrat d'assurance P&I.

En outre, le document français note que le principe de l'échelonnement du montant du fonds de limitation de responsabilité du propriétaire du navire, avec un plafond fixé à 44 pour cent du montant maximum disponible aux conditions des Conventions, réalise un équilibre acceptable lorsque de gros navires sont mis en cause. Mais il est fondé sur une hypothèse qui peut s'avérer erronée. Les sinistres du *Tanio*, du *Nakhodka* et de l'*Erika* ont démontré qu'un calcul reposant uniquement sur la jauge ne reflète pas le risque que le navire peut constituer. Voir l'illustration 1, Appendice D.

De l'avis de l'Administrateur, les limites de responsabilité figurant dans la CRC de 1992 doivent être modifiées s'il doit y avoir un équilibre équitable entre les obligations des propriétaires de navires et celles des réceptionnaires d'hydrocarbures. Ceci peut aussi contribuer à avoir des navires transportant des hydrocarbures, beaucoup plus sûrs.

Manifestement ces questions devraient être traitées au sein des Clubs P&I, de l'industrie pétrolière (OCIMF) (Oil Companies International Marine Forum) et du FIPOL de 1992 (auquel l'Administrateur doit adresser d'importants versements prélevés sur la Caisse d'indemnisation).

Voir l'Appendice A pour les données élémentaires.

#### **4.5.2 Action récursoire**

Aux termes des dispositions de la CRC, les demandes d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution ne peuvent être déposées que contre le propriétaire officiel du navire en cause. Ceci n'empêche pas les victimes de demander réparation en dehors du cadre de la CRC, auprès des personnes autres que le propriétaire du navire. Toutefois, la CRC de 1969 interdit l'introduction de demandes d'indemnisation contre

les préposés ou mandataires du propriétaire du navire. La CRC de 1992 fait de même, mais interdit également l'introduction de demandes d'indemnisation contre le pilote, l'affrètement (y compris un affrètement coque nue), l'exploitant ou l'opérateur du navire, ou bien contre toute personne qui est intervenue dans des opérations d'assistance ou qui a pris des mesures de sauvegarde. Ces dispositions de « canalisation » figurent aux Articles III de la CRC de 1969 et de la CRC de 1992, respectivement.

Les Conventions de 1992 devront être modifiées, si le propriétaire du navire et son assureur doivent être tenus responsables – en réalité – au-dessus de la limite de responsabilité du propriétaire du navire et si d'autres possibilités sérieuses doivent être réalisées.

Comme il a été noté à la réunion du Groupe de travail intersessions, en mars 2001, si la disposition de 1992 permettant d'obtenir la déchéance du droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité devait être conservée, il ne resterait que très peu de marge pour engager une action récursoire.

De l'avis de l'Administrateur, il est essentiel que le FIPOL de 1992 soit en mesure d'engager une action récursoire contre les personnes qui ont causé le dommage par pollution.

Dans ce contexte il a été proposé que dans les dispositions de la CRC de 1992 sur la « canalisation », une différence devrait être faite entre le droit des victimes de demander réparation auprès des personnes précisées dans les dispositions et le droit du Fonds d'engager une action récursoire contre ces personnes.

En outre, il a été proposé qu'il puisse être possible de renforcer la position du Fonds en incluant une disposition donnant formellement au Fonds, le droit d'engager une action récursoire, probablement fondé sur la faute.

Sous réserve de changements sérieux aux Conventions de 1992, l'Administrateur partage le point de vue que le FIPOL devrait engager une action récursoire, chaque fois que ce sera opportun. Une politique énergique de la part du FIPOL de 1992, en matière d'action récursoire pourrait être utilisée contre des personnes exploitant des navires inférieurs aux normes. Les avantages pour la Caisse d'indemnisation, les autres contributeurs, ainsi que pour les États côtiers, pourraient être considérables.

#### **4.5.3 Une troisième couverture d'indemnisation « facultative » pour le régime du FIPOL de 1992**

Quelques délégations européennes auprès du FIPOL de 1992, ont travaillé ferme sur un projet de Protocole relatif à une proposition de troisième couverture d'indemnisation « facultative » pour le FIPOL, de façon à éviter le besoin de mettre en place le Fonds COPE proposé par la Commission européenne (CE).

Cette troisième couverture d'indemnisation ne serait en vigueur que dans les États qui auraient choisi de devenir parties au Protocole créant la troisième couverture et seulement dans des cas où les demandes d'indemnisation établies seraient supérieures au montant global disponible aux conditions de la CRC de 1992 et du FIPOL de 1992.

Il est prévu que cette question soit débattue par le Groupe de travail en juin 2001 et qu'elle soit présentée à l'Assemblée du FIPOL de 1992, en octobre 2001. Si elle est approuvée par l'Assemblée, dans ce cas, il faudra que l'OMI convoque une Conférence diplomatique pour que soient effectués les changements nécessaires.

Maintenant, le projet de Protocole envisage une troisième couverture d'indemnisation facultative, entièrement financée par les réceptionnaires d'hydrocarbures (dans ces pays qui auront choisi de participer). Vraisemblablement les pays de l'UE adopteront la troisième couverture en devenant des États contractants au Protocole.

Il semble que la plupart des États contractants au régime de 1992 n'adhéreront pas à la troisième couverture d'indemnisation. Ils continueront avec les Conventions de la CRC de 1992 et du FIPOL de 1992, qui récemment ont accru leurs limites d'indemnisation d'environ 50 pour cent, prenant effet en 2003.

Tout porte à croire que des compagnies pétrolières – de très gros contributeurs au FIPOL de 1992 – proposeront au Groupe de travail, en juin 2001, que la troisième couverture d'indemnisation facultative qui serait un complément à l'actuelle couverture du FIPOL de 1992, devrait s'appuyer sur deux couvertures :

- Couverture 1 : Là où il existe des limites d'indemnisation beaucoup plus élevées payées par le propriétaire du navire
- Couverture 2 : Un fonds supplémentaire payé par le monde du pétrole



Que soit reconnu que le monde des propriétaires de navire/des assurances doit avoir une participation dans les conséquences de la pollution.

Toutefois, plusieurs avancent qu'il n'existe aucune nécessité démontrable de disposer de niveaux d'indemnisation supérieurs aux limites du FIPOL déjà disponibles, avec, prenant effet en 2003, une augmentation de 50 pour cent. Néanmoins, le concept d'une troisième couverture d'indemnisation facultative du FIPOL, semble être appuyé par le monde européen des propriétaires de navire/des assurances.

La délégation canadienne auprès du FIPOL, continue à appuyer le développement d'une troisième couverture d'indemnisation facultative du FIPOL.

Que la proposition d'une troisième couverture d'indemnisation facultative voit le jour avec une ou deux couvertures ou différemment, cela reste à voir.

De l'avis de l'Administrateur, une troisième couverture d'indemnisation facultative pour le FIPOL pourrait être éventuellement à la fois, une solution de remplacement pratique – et une réponse efficace de la part de l'OMI – à un Fonds COPE européen.

Toutefois, que le Canada devienne oui ou non un État contractant à toute troisième couverture d'indemnisation, serait une décision qui appartiendrait au Cabinet. Si cela venait à être proposé, cela ferait sans aucun doute l'objet de vastes concertations préalables.

De l'avis de l'Administrateur, dans un tel contexte, certaines études peuvent comprendre le bien fondé du niveau actuel de couverture d'indemnisation par sinistre, déjà fourni pour un déversement d'un navire-citerne au Canada. La couverture FIPOL du Canada est passée de 120 millions \$ en 1989 à 270 millions \$ en 1999. En 2003 la couverture FIPOL sera d'environ 405 millions \$ par sinistre.

Les demandes d'indemnisation canadiennes seraient-elles différentes des demandes internationales? Il est difficile d'y répondre avec précision mais le Canada a un bon nombre d'expériences.

Par exemple, en 1979 le pétrolier britannique à moteur *Kurdistan* s'est cassé en deux dans le détroit de Cabot, déversant 7 914 tonnes de mazout de soute "C". Les pêcheurs ont subi de gros préjudices. Les côtes de Nouvelle-Écosse et de Terre-Neuve ont été polluées. La GCC est intervenue. La partie arrière et ses hydrocarbures (15 140 tonnes) ont été sauvés. La partie avant et ses hydrocarbures (7 411 tonnes) avaient été remorqués jusqu'à l'accroche du plateau continental où elle avait été coulée à coups de canon par la Marine royale. Le total de la demande d'indemnisation (la Couronne et les pêcheurs) s'était élevé à 768 893\$, ce qui en dollars de l'année 2000 représente à-peu-près 18 millions \$. La demande d'indemnisation a été réglée à l'amiable et 8 500 000 \$ ont été versés, ce qui en dollars de l'année 2000 représente environ 23 millions \$.

Lors du sinistre de l'*Erika* (France 1999) 14 000 tonnes d'hydrocarbures lourds se sont déversées. Dans la partie avant il restait 10 000 tonnes et dans la partie arrière 6 000 tonnes. La demande globale d'indemnisation est supérieure à 270 millions \$.

Il faut également prendre en considération la somme d'argent que l'Administrateur a ordonné de prélever sur la Caisse d'indemnisation pour payer les contributions du Canada au FIPOL de 1992, relatives à la couverture d'indemnisation s'élevant actuellement à 270-405 millions \$ par sinistre.

Les niveaux de ces versements prélevés sur la Caisse d'indemnisation sont calculés, d'après l'importance des paiements effectués par le FIPOL pour des sinistres internationaux et également d'après la quantité d'hydrocarbures reçus au Canada par rapport à la quantité globale d'hydrocarbures reçus dans les États contractants.

Les hydrocarbures reçus au Canada en 2000 ont augmenté d'environ dix-sept pour cent par rapport à 1999. Les hydrocarbures canadiens reçus devraient augmenter du fait de l'exploitation nationale d'hydrocarbures au large.

Les niveaux probables des contributions additionnelles demandées dans une troisième couverture d'indemnisation facultative du FIPOL, représenteraient une considération intéressante, étant donné que la Caisse d'indemnisation est tenue de payer au FIPOL, toutes les contributions canadiennes. Contrairement au FIPOL de 1992, une troisième couverture d'indemnisation facultative aurait probablement peu

d'adhérents et des contributions très élevées. Il a été remarqué que certains contribuables dans certains États contractants pourraient trouver les frais à charge trop lourds à supporter.

L'aptitude constante de la Caisse d'indemnisation à répondre à son mandat national est de la plus haute importance. Jusqu'à maintenant, les contributions canadiennes au FIPOL ont été payées grâce aux intérêts perçus par la Caisse d'indemnisation. Depuis 1976, aucun recouvrement de contribution, tel que prévu dans la LMMC, n'a été imposé à l'industrie, pour alimenter la Caisse d'indemnisation (ex MPCF).

La Caisse d'indemnisation est tenue de payer les demandes d'indemnisation, comme ordonné par l'Administrateur, pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par des déversements d'hydrocarbures provenant d'un navire ou pour des dommages anticipés, quelque soit le lieu au Canada, ou dans les eaux canadiennes, y compris la zone économique exclusive du Canada.

À ce titre la Caisse d'indemnisation peut être utilisée pour payer les demandes d'indemnisation nées de déversements d'hydrocarbures provenant de toutes les catégories de navires. Contrairement au FIPOL de 1992, la Caisse d'indemnisation n'est pas limitée aux navires-citernes de haute-mer et aux hydrocarbures persistants.

La Caisse d'indemnisation peut aussi être disponible comme source d'indemnisation complémentaire (une troisième couverture d'indemnisation) au cas où les fonds disponibles, au titre de la CRC de 1992 et de la Convention du FIPOL de 1992, concernant des déversements d'hydrocarbures au Canada provenant de pétroliers, seraient insuffisants pour répondre à toutes les demandes d'indemnisation établies. Voir l'illustration 1, Appendice D.

Enfin les catégories de demandes d'indemnisation pour lesquelles la Caisse d'indemnisation peut être tenue d'avoir à payer, comprennent :

- des demandes d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures;
- des demandes d'indemnisation pour des frais encourus pour effectuer le nettoyage des déversements d'hydrocarbures, y compris les frais pour des mesures de sauvegarde et;
- des demandes d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et pour des frais de nettoyage, lorsque l'identité du navire qui a causé le déversement n'a pu être établie (rejets non identifiés d'hydrocarbures).

Une vaste catégorie déterminée de personnes impliquées dans l'industrie canadienne de la pêche peut présenter une demande d'indemnisation pour un manque à gagner résultant de déversements d'hydrocarbures provenant d'un navire.

De l'avis de l'Administrateur, il faut s'attendre raisonnablement, à ce que l'énorme pression exercée par la CE, sur le système international, se poursuive. En conséquence, en tant que chef de la délégation canadienne, il continuera à suivre de près les progrès réalisés dans le régime du FIPOL et/ou à tout ce qui s'y rapporte.

Finalement, une déclaration faite par une autre délégation, lors de l'Assemblée du FIPOL de 1992, en janvier 2001, au sujet de la proposition de Fonds COPE de la CE (voir l'Appendice G), est digne d'être relatée :

*« La question à débattre est celle du Fonds COPE, et non pas celle du régime du FIPOL lui-même. Cette délégation croit comprendre que le Fonds COPE est un programme régional et, de part sa nature même, il est tout à fait distinct du FIPOL. Dans ce sens, cette délégation estime qu'il convient que l'Assemblée prenne note des renseignements fournis à ce stade.*

*Lors du débat sur le sinistre de l'Erika au Comité exécutif, il a été pris note des critiques adressées au Fonds de 1992. Il est connu que la politique du FIPOL consistant à exiger des demandeurs qu'ils fassent la preuve de leurs pertes en s'appuyant sur des documents ou d'autres pièces a fait l'objet de critiques et il a été soutenu que les critères appliqués par le FIPOL sont trop stricts. C'est là un sujet de préoccupation pour cette délégation. Si le Fonds COPE est mis en place, la question sera de savoir si les demandes étayées par des documents ou d'autres éléments de preuves insuffisants pourront être approuvées par le FIPOL avec l'appui du Fonds COPE, avec un plafond d'indemnisation supérieur et si le Secrétariat du FIPOL n'aurait qu'à effectuer une évaluation approximative de chaque demande d'indemnisation. À ce que comprend cette délégation, les réponses théoriques à ces questions sont non, étant donné que le FIPOL et le Fonds COPE sont des programmes différents et séparés et que le FIPOL est régi par une Convention internationale. Mais, dans la réalité, est-il sûr qu'il ne faille pas se préoccuper d'une indemnisation rapide ou d'une évaluation approximative? Si la réponse est oui, cette délégation donnerait un avis favorable. Mais il convient de souligner que quelque soit le contenu du régime du Fonds COPE, le FIPOL est soumis à la Convention et le Secrétariat devrait procéder à un examen complet de chaque demande d'indemnisation, fondé sur la Convention et les pratiques reconnues. Cette délégation, dans ce souci, continuera de suivre de près les activités du FIPOL. »*



## 4.6 Le niveau élevé des demandes d'indemnisation du FIPOL

Comme il a été mentionné dans le Rapport annuel de l'année dernière, l'Administrateur en tant que chef de la délégation canadienne, tenant compte des montants payés par la Caisse d'indemnisation au FIPOL de 1992, cette année, continue à surveiller activement les montants des demandes d'indemnisation déposées contre le FIPOL, leurs évaluations, et les niveaux de paiement, pour des sinistres internationaux et il s'interroge à ce sujet.

Dans certains cas les montants réclamés sont très élevés. Par conséquent, il est très important d'obtenir l'avis d'un expert indépendant, sur le caractère technique raisonnable des mesures de nettoyage et d'intervention. Il est également essentiel pour le FIPOL d'observer des critères très stricts lors de l'évaluation et de l'acceptation des montants à payer pour une demande d'indemnisation.

Quelques pays ont fait des objections au sujet des procédures d'évaluation pratiquées par le FIPOL et au sujet des conseils donnés au FIPOL par l'ITOPF, regardant le caractère technique raisonnable des mesures de nettoyage et d'intervention.

Par exemple, lors du sinistre de l'*Erika*, de sévères critiques ont continué à être formulées à l'encontre du FIPOL par des ministres siégeant au Cabinet du gouvernement français, d'autres hommes politiques et différents organismes et particuliers. Ces critiques étaient essentiellement les suivantes :

- Le montant total actuel d'indemnisation (270 millions \$ environ) est bas à un point inadmissible et le Fonds devrait prendre des mesures pour dégager d'autres crédits.
- Il est inadmissible que les demandes d'indemnisation des premiers demandeurs soient payées au prorata et que le problème de l'égalité du traitement entre les premiers et les derniers demandeurs soit une question que le FIPOL de 1992 doit résoudre lui-même.
- Le FIPOL de 1992 a été décrit comme étant une mutuelle d'assurance de l'industrie pétrolière et comme un organe défendant celle-ci.
- Il a été prétendu que le règlement des demandes d'indemnisation prenait bien trop de temps comme en témoignerait la faiblesse des montants versés.
- La politique du Fonds consistant à exiger des demandeurs qu'ils justifient leurs pertes en présentant des documents ou autres preuves à l'appui de leur demande a également été critiquée et il a été soutenu que les critères appliqués par le FIPOL de 1992 sont trop stricts.

En réponse aux critiques, il a été expliqué aux médias, par exemple, que les termes des dispositions des Conventions de 1992 et les critères régissant la recevabilité des demandes d'indemnisation avaient été convenus et approuvés par les États contractants et leurs représentants.

En outre, les critères qui suivent s'appliquent à toutes les demandes d'indemnisation :

- *Toute dépense/toute perte doit avoir été effectivement encourue.*
- *Toute dépense doit se rapporter à des mesures jugées raisonnables et justifiables.*
- *Les dépenses/les pertes ou les dommages encourus par un demandeur ne sont recevables que si et dans la mesure où ils peuvent être considérés comme ayant été causés par la contamination.*
- *Il doit y avoir un lien de causalité entre, d'une part, les dépenses/les pertes ou les dommages visés par la demande d'indemnisation et, d'autre part, la contamination résultant du déversement.*
- *Un demandeur n'a droit à réparation que s'il a subi un préjudice économique quantifiable.*
- *Un demandeur doit prouver le montant de sa perte ou de son dommage en produisant des documents ou d'autres éléments de preuve.*

Enfin, c'est le degré de complexité de la demande d'indemnisation et la qualité du dossier qui déterminent la rapidité avec laquelle la demande est évaluée et approuvée et non son montant.

De l'avis de l'Administrateur, il n'y a aucun doute que ce sont ces critères qui doivent être appliqués.

Le FIPOL a employé l'ITOPF pour obtenir des conseils sur place regardant le caractère technique raisonnable des mesures de nettoyage et d'intervention. L'ITOPF effectue également certaines évaluations de demandes d'indemnisation d'après déversements d'hydrocarbures, pour le compte du FIPOL.

De l'avis de l'Administrateur, le rôle et la façon non-partisane d'aborder les problèmes de l'ITOPF sont importants, étant donné le niveau élevé de certaines demandes d'indemnisation déposées contre le FIPOL. D'après l'ITOPF, le principe adopté par des organismes gouvernementaux dans certains pays, est qu'ils

devraient recevoir cent pour cent d'indemnisation sans tenir compte de justification technique indépendante pour leurs actions.

Tous les experts employés par le FIPOL doivent être véritablement indépendants et s'engager à respecter des normes professionnelles élevées et à observer les lignes directrices du FIPOL. Sinon, cela pourrait entraîner des demandes d'indemnisation considérables auprès des contribuables, y compris la Caisse d'indemnisation du Canada, si, en fait, il y a élargissement des lignes directrices d'admissibilité des propres demandes d'indemnisation du FIPOL, pour inclure des actions de nettoyage prises principalement pour des raisons de relations publiques, par exemple, de ce fait, en acceptant des critères non-techniques et par conséquent des frais beaucoup plus élevés.

#### **4.7 Évaluation et restauration des dommages aux ressources naturelles**

Le troisième Groupe de travail intersessions du FIPOL de 1992 est en train d'examiner des questions de dommages à l'environnement, en application des dispositions des Conventions et des Protocoles de 1992.

Les indemnités pour des dommages à l'environnement sont traitées différemment sous le régime de la LMMC, de la CRC de 1992, de la Convention du FIPOL de 1992, ou de la LPH des États-Unis (*USOPA*).

La CRC de 1992 et la Convention du FIPOL de 1992, dans leurs définitions de « dommage par pollution » prévoient « ...que les indemnités versées au titre de l'altération de l'environnement autre qu'un manque à gagner résultant de cette altération, seront limitées aux coûts des mesures raisonnables prises effectivement ou à prendre pour remettre en état l'environnement. »

La LMMC prévoit, « lorsque des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par un navire, ont des conséquences néfastes pour l'environnement, le propriétaire du navire est responsable des frais occasionnés par les mesures raisonnables de remise en état qui sont prises ou qui le seront. »

Aux États-Unis, la de 1990 *Loi sur la pollution par les hydrocarbures (OPA 90)* prévoit le paiement des demandes d'indemnisation pour des dommages aux ressources naturelles, par prélèvement sur le « Oil Spill Liability Trust Fund » (Fonds de responsabilité en fidéicommissaire, pour des déversements d'hydrocarbures). Seuls les fidéicommissaires désignés peuvent soumettre les demandes d'indemnisation pour des dommages aux ressources naturelles. Aux termes des règlements des États-Unis, les fidéicommissaires peuvent prendre en considération un plan pour restaurer et remettre en état la ressource naturelle endommagée ou pour acquérir son équivalent.

Le coût raisonnable justifié techniquement, pour des mesures de remise en état/de restauration, pour lesquelles des indemnités sont disponibles au termes de la CRC de 1992 et de la Convention du FIPOL de 1992, peut aux conditions des règlements US NDRA (Évaluation des dommages aux ressources naturelles des États-Unis), égaler le coût de la restauration primaire. Toutefois, la mesure supplémentaire de l'Évaluation des dommages aux ressources naturelles/*Loi sur la pollution par les hydrocarbures des États-Unis (OPA NRDA)* considère :

- La diminution en valeur de ces ressources naturelles, en attendant la restauration ; plus,
- Les coûts raisonnables d'évaluation de ces dommages.

La CRC de 1992 et la Convention du FIPOL de 1992 ne couvrent pas, du fait de leur définition de dommage par pollution, cette dernière sorte d'indemnisation prévue par les règlements de l'Évaluation des dommages aux ressources naturelles (NRDA) ou d'autres évaluations basées théoriquement sur le dommage à l'environnement.

Les règlements US NRDA prévoient une procédure pour évaluer des préjudices aux ressources naturelles et pour concevoir un plan de restauration convenable. Les frais pour évaluer des préjudices, pour mettre en place et faire appliquer le plan de restauration représentent le montant des dommages. Cette procédure est conçue en vue d'aboutir à une restauration réalisable et rentable de ces ressources naturelles et des services endommagés par un événement.

Le fidéicommissaire qui est un fonctionnaire nommé par le gouvernement fédéral, l'État ou une tribu indienne, effectue une évaluation du préjudice de façon à connaître la nature et l'étendue des préjudices aux ressources naturelles et aux services. Une fois que le fidéicommissaire a reconnu une série d'actions



possibles de restauration, ces choix sont évalués, en se basant sur un certain nombre de facteurs, comprenant :

- *Les frais pour effectuer la restauration du choix ;*
- *L'étendue jusqu'à laquelle chaque choix de restauration est présumé répondre aux ambitions et objectifs du fidéicommissaire, en remettant en état des ressources naturelles et des services endommagés, jusqu'à concurrence du montant des coûts de base et/ou de celui de l'indemnité pour des préjudices provisoires ;*
- *Les chances de succès de chaque choix ;*
- *L'étendue jusqu'à laquelle chaque choix permettra de prévenir de futurs préjudices résultant de l'évènement et d'éviter des préjudices concomitants résultant de la réalisation de la restauration du choix ;*
- *L'étendue jusqu'à laquelle chaque choix avantage plus d'une ressource naturelle et/ou un service et,*
- *Les répercussions de chaque choix, sur la santé publique et la sécurité.*

Des fidéicommissaires doivent sélectionner le plus rentable de deux ou plusieurs choix, ayant la même préférence. Un plan de projet de restauration sera fourni pour examen et commentaire par le public, comprenant des membres compétents de la communauté scientifique, autant que possible. Après examen des commentaires publics concernant le plan de projet de restauration, les fidéicommissaires doivent élaborer un plan définitif de restauration. Le plan définitif de restauration constituera le fondement d'une demande d'indemnisation pour des dommages.

En février 2001, une lettre d'engagement (MOU) a été signée entre le Groupe international des Clubs P&I et l'Administration nationale des océans et de l'atmosphère des États-Unis [US National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA)]. Comme autorisé par l'OPA 90 (*Loi de 1990 sur la pollution par les hydrocarbures*) et établi par les règlements sur l'Évaluation des dommages aux ressources naturelles, le but de la lettre d'engagement (MOU) est de promouvoir une restauration expéditive et rentable des ressources naturelles et des services endommagés à la suite de déversements d'hydrocarbures provenant de navires dans les eaux des EU.

Les parties à cette lettre d'engagement (MOU) se rencontreront tous les six mois de manière à faciliter un échange régulier de renseignements techniques, tels que des documents et des publications techniques de l'ITOPF et de NOAA. En cas d'un déversement d'hydrocarbures provenant d'un navire se trouvant dans les eaux des EU, des contacts seront pris rapidement entre les Clubs P&I compétents, l'ITOPF, NOAA et leurs co-fidéicommissaires. Le rôle de l'ITOPF est de fournir des renseignements et des analyses techniques.

#### **4.8 Fonds consacré aux dommages à l'environnement – Environnement Canada**

Environnement Canada fait savoir qu'en 1995, il a obtenu l'approbation du Conseil du Trésor pour créer un compte à usage spécial – le Fonds pour des dommages à l'environnement – en vue d'administrer des indemnités pour des dommages à l'environnement résultant d'évènements de pollution. Le Fonds pour des dommages à l'environnement a été instauré pour servir de société spéciale de holding ou de compte en fidéicommissaire en vue d'administrer des fonds reçus à titre d'indemnisation pour des dommages à l'environnement. Ces Fonds peuvent être reçus sous forme de décisions judiciaires, de dommages-intérêts accordés par un juge, de règlement extrajudiciaire, de paiements volontaires et autres sommes d'argent procurées par différents fonds internationaux de responsabilité.

Il paraît que lorsqu'une infraction à l'environnement est poursuivie en justice ou qu'un règlement extrajudiciaire est négocié, la Couronne et les avocats de la défense peuvent recommander que la peine comprenne des dommages-intérêts versés en argent qui seront utilisés pour restaurer l'environnement endommagé.

Environnement Canada note qu'actuellement, toutefois, des décisions judiciaires à propos du rôle du Fonds dans des efforts de restauration sont minimales, par conséquent, il est nécessaire pour des plaignants de fournir des renseignements concernant le Fonds et l'implication éventuelle de tribunaux par des juges.

Des renseignements supplémentaires sont disponibles par l'entremise d'Environnement Canada à :

[www.ec.gc.ca/ee-ue](http://www.ec.gc.ca/ee-ue)  
Téléphone : 1-819-997-3742

## **4.9 De la LMMC à la LRM**

La *Loi sur la responsabilité maritime* (Projet de loi S-2) a reçu la Sanction royale le 10 mai 2001 et entrera en vigueur le 8 août 2001. Ce texte législatif codifie certaines règles de droit maritime canadien régissant la responsabilité civile des propriétaires de navire pour des pertes de vie humaine, des dommages corporels et des dommages à des biens.

La partie 6 de la nouvelle Loi perpétue le régime actuel régissant la responsabilité et l'indemnisation en cas de pollution maritime par des hydrocarbures. Cette partie se trouvait auparavant à la partie XVI de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

La partie 3 perpétue une Convention internationale en vigueur au Canada, régissant la limite de responsabilité visant des demandes d'indemnisation nées de pollution maritime.

## **4.10 Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada (Projet de loi C-14)**

Le Projet de loi C-14 est passé en première lecture le 1<sup>er</sup> mars 2001. Ce texte législatif remanie et remplace la *Loi sur la marine marchande*, sauf les parties qui concernent la responsabilité. Les changements fondamentaux au texte législatif actuel comprennent *inter alia* (entre autres), des améliorations aux dispositions pour faire en sorte que soit respectée la sécurité des navires et que soit protégé l'environnement.

Le texte législatif facilite la compréhension des responsabilités maritimes entre le Ministère des transports et le Ministère des pêches et océans.

## **4.11 Risques de déversements d'hydrocarbures – navires-citernes par opposition aux navires qui ne sont pas des navires-citernes**

Il est évident que des bâtiments qui ne sont pas des navires-citernes présentent des risques considérables de déversements d'hydrocarbures. Il y a beaucoup plus de bâtiments qui ne sont pas des navires-citernes qui effectuent de très fréquentes traversées. D'après les prévisions, la flotte des bâtiments qui ne sont pas des navires-citernes, devrait s'accroître.

En Amérique du nord, les déversements d'hydrocarbures provenant de navires-citernes ne représentent qu'un faible pourcentage du total. Pour 1999, aux États-Unis d'après l'USCG (Garde côtière des États-Unis) 94 pour cent des événements de déversements d'hydrocarbures et 70 pour cent du volume des déversements proviennent de navires autres que des navires-citernes. Au Canada, entre 1993 et 2000, environ 88 pour cent des événements rapportés par la Caisse d'indemnisation avaient un lien avec des bâtiments autres que des navires-citernes ou avec des rejets non-identifiés d'hydrocarbures.

Il a été estimé, qu'au plan mondial, selon des rapports, jusqu'à 14 millions de tonnes de soutes sont transportées en même temps sur des bâtiments autres que des navires-citernes, alors qu'en comparaison environ 30 millions de tonnes d'hydrocarbures sont transportées en tant que cargaison sur les mers du globe.

Certains vraquiers et navires porte-conteneurs sont connus pour avoir à bord plus de mazout de soutes que des navires-citernes côtiers peuvent transporter d'hydrocarbures en tant que cargaison.

## **4.12 Combustible de Soutes – Couverture d'Assurance Canadienne**

En mars 2001, l'OMI a adopté une nouvelle Convention sur la responsabilité et l'indemnisation pour des dommages dus à la pollution par le mazout de soutes. L'objectif de cette Convention est d'instaurer un régime de responsabilité et d'indemnisation pour des déversements d'hydrocarbures transportés comme combustible (c'est-à-dire les soutes des navires).

Aux termes des dispositions de la proposition de Convention, il sera obligatoire pour les propriétaires officiels, dont la jauge brute de leur navire est égale ou supérieure à 1 000 tonneaux d'avoir en tout temps une couverture d'assurance contre les déversements de soutes. Les demandes d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution peuvent être adressées directement à l'assureur. Pour la ratification de cette



Convention, il faudrait qu'au moins dix-huit États membres la ratifient, y compris cinq États membres dont chacun a sous son pavillon des navires dont la jauge brute combinée n'est pas inférieure à un million de tonneaux. Il a été signalé qu'un doute demeurait quant à l'aptitude des États de l'Union européenne, à ratifier la Convention sur les soutes, en raison d'un règlement de la Communauté européenne (CE) 44/2001 visant le pouvoir juridictionnel et l'application des jugements. Le nombre élevé d'États membres obligés d'avoir à ratifier la Convention et le conflit possible avec les règlements de l'UE, pourrait signifier que la Convention sur les soutes n'entrera pas en vigueur dans un proche avenir.

Les conventions internationales actuelles couvrant les déversements d'hydrocarbures, ne couvrent pas les déversements de mazout de soutes provenant de navires autres que les pétroliers.

Toutefois, au Canada, la Caisse d'indemnisation, selon les ordres donnés par l'Administrateur, peut être utilisée pour payer des demandes d'indemnisation nées de déversements d'hydrocarbures provenant de toutes les catégories de navires, y compris d'hydrocarbures provenant des soutes des navires.

De plus, l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation a le pouvoir d'engager une action *in rem* à l'encontre d'un navire et peut obtenir une garantie pour une demande d'indemnisation née d'une pollution par les hydrocarbures, conformément aux dispositions du paragraphe 677(11) de la *LMMC*. Une garantie est généralement fournie à l'aide d'une lettre d'engagement (MOU) envoyée par le Club P&I du navire, de manière à empêcher l'immobilisation du navire ou à obtenir la mainlevée de son immobilisation.

#### **4.13 Le pollueur paye**

L'Article 677 de la *LMMC* rend strictement responsable le propriétaire de navire pour des dommages dus à la pollution causée par son navire et pour les frais encourus pour effectuer le nettoyage et prendre des mesures de sauvegarde.

Avant tout, comme il est prévu dans la *LMMC*, un demandeur peut intenter une action contre un propriétaire de navire. L'Administrateur de la Caisse d'indemnisation est selon la loi, partie à toute procédure judiciaire engagée devant les tribunaux canadiens, par un demandeur contre le propriétaire du navire, son garant ou le FIPOL de 1992. Dans ce cas, la portée de la responsabilité de la Caisse d'indemnisation, en tant que dernier recours, est précisée à l'Article 709 de la *LMMC*.

La Caisse d'indemnisation peut aussi être un fonds de premier recours pour des demandeurs, conformément aux dispositions de l'Article 710 de la *LMMC*.

En réglant à l'amiable et en payant une telle demande d'indemnisation faite en conformité avec les dispositions de l'Article 710, l'Administrateur, dans les limites du montant versé au demandeur, est subrogé dans les droits de celui-ci, en outre l'alinéa 711(3)c) exige que « ...l'Administrateur prenne toute mesure raisonnable pour recouvrer auprès du propriétaire du navire, du Fonds international ou de toute autre personne responsable, le montant qu'il a versé au demandeur... »

Lors de cette procédure, l'Administrateur doit régler deux fois à l'amiable la demande d'indemnisation, d'abord avec le demandeur, ensuite avec le propriétaire du navire/la personne responsable lors de l'action en recouvrement.

L'Administrateur note que, comme d'habitude, dans les cas de plusieurs événements, le demandeur, en premier lieu la GCC, a, au cours du dernier exercice financier, choisi d'adresser directement sa demande d'indemnisation au propriétaire du navire responsable. La GCC a indiqué qu'elle avait réglé directement dix demandes d'indemnisation, d'un montant total supérieur à 1 million \$. L'Administrateur est également au courant que d'autres demandes d'indemnisation de la GCC avaient été réglées au niveau local et que deux entités commerciales avaient aussi choisi de négocier et de régler directement avec les pollueurs. Dans plusieurs règlements directs, l'Administrateur est intervenu pour réaliser un compromis et une solution définitive.

Dans le but d'accélérer de manière satisfaisante la demande d'indemnisation et les règlements en matière de recouvrement, l'Administrateur encourage de telles actions directes de demandes d'indemnisation de la part des demandeurs.

## **5. Initiatives visant les relations personnelles avec l'ensemble des corporations**

### **5.1 Généralités**

L'Administrateur poursuit ses initiatives visant des relations personnelles avec l'ensemble des corporations, en vue d'améliorer sa compréhension des attentes des différents intervenants dans le Plan d'intervention et d'indemnisation du Canada pour lutter contre la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires. Au Canada, ces intervenants comprennent les organismes d'intervention, la GCC, l'industrie maritime, le CCMC et d'autres organismes et ministères du gouvernement. Sur la scène internationale, des débats ont eu lieu au cours de réunions tenues aux EU et au RU.

### **5.2 Arctique et Séminaire technique consacré aux déversements d'hydrocarbures en mer**

Le conseiller maritime de l'Administrateur a assisté à Vancouver, au 23<sup>e</sup> Séminaire technique consacré au programme sur les déversements d'hydrocarbures en Arctique et en mer (AMOP), qui était patronné par la direction de la Science des urgences, d'Environnement Canada. Les sessions mettaient en valeur des documents techniques sur des programmes de déversements d'hydrocarbures en région froide. Au cours de la conférence de trois jours des débats eurent lieu au sujet d'une vaste gamme de progrès techniques, d'approches opérationnelles, et de planification d'urgence. Du point de vue de l'Administrateur, la session traitant de stratégie d'intervention de la Garde côtière canadienne en Arctique et celles qui traitaient de la protection et du nettoyage de la côte, furent d'un grand intérêt. Le Séminaire technique AMOP couvrait un large éventail de matériel de nettoyage de la pollution par les hydrocarbures et des dernières technologies qui comprenaient détection (dispositif de localisation et de télédétection), endiguement et récupération, agents chimiques de traitement des déversements d'hydrocarbures et leur destruction par le feu sur place (*in-situ*).

### **5.3 Conseil consultatif maritime canadien (national)**

L'Administrateur a assisté aux réunions nationales du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) au Centre des conférences du gouvernement à Ottawa, du 2 au 4 mai et du 7 au 9 novembre 2000. Près de 400 intervenants de tout le Canada ont participé à ces réunions semestrielles.

### **5.4 Conseil consultatif maritime canadien (arctique)**

En avril 2000, l'Administrateur a assisté au Conseil consultatif maritime du Nord canadien (CCMC-Nord) à Iqaluit dans l'Île de Baffin. Plus de cinquante participants ont assisté aux deux journées de réunions qui se sont tenues pour la première fois dans le nouveau territoire canadien du Nunavut. Il y avait des représentants du gouvernement fédéral et des gouvernements territoriaux et une quantité d'exploitants appartenant à l'industrie des transports maritime du Nord canadien.

Les débats étaient co-présidés par des représentants du Ministère des pêches et des océans, de la région centrale et de l'Arctique et des Services de réglementation de Transports Canada des prairies et des régions du Nord de l'Arctique.

L'Administrateur a participé activement aux débats durant les réunions. Lors de son exposé, il a expliqué l'organisation et la constitution de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires et de ses rapports avec le Fonds international. En plus des réunions avec les représentants fédéraux de Transports Canada, du Ministère des pêches et des océans et d'Environnement Canada, il a eu des discussions avec les gestionnaires d'un certain nombre de compagnies de transport maritime commercial qui transportent des produits pétroliers et des marchandises diverses vers les communautés des Territoires du Nord-Ouest et du Nunavut.

L'Administrateur a eu le plaisir de rencontrer le Ministre des transports et du gouvernement de la communauté du Nunavut, l'Honorable Jack Anawak. Des discussions ont eu lieu avec d'autres fonctionnaires du gouvernement y compris : le gestionnaire opérationnel, Division des produits pétroliers, Ministère du travail et des services qui a son siège social situé dans le hameau de Rankin Inlet, et le chef du Conseil maritime du Nunavut situé à Cambridge Bay. Le Conseil maritime est impliqué, entre autres choses, dans l'affrètement de ravitailleurs en mer, destinés à l'exploitation du pétrole et du gaz au large en Arctique. L'Administrateur s'est également entretenu avec le directeur du Développement et de la formation du tourisme à son bureau du Ministère des mises en valeur durables du Nunavut.



D'autres visites sur place ont eu lieu. Par exemple, une visite très instructive des bureaux principaux du Ministère des pêches et des océans, était conduite par le gestionnaire régional du MPO pour le Nunavut. L'Administrateur a aussi visité les installations de la station radio maritime de la Garde côtière canadienne qui occupe un local commun avec le centre de trafic maritime Nordreg. Cette station des communications maritimes dans le haut-Arctique est ouverte annuellement de fin juin à la mi-décembre.

En outre, avait été organisée une visite de l'emplacement de la plage de débarquement et de l'aire de triage des cargaisons d'Iqaluit, utilisés au cours des opérations de ravitaillement par mer. La visite organisée s'est achevée au parc principal de stockage du combustible de la communauté. Les citernes à combustible sont remplies à l'aide d'un flexible flottant branché sur un navire-citerne au mouillage, ce flexible est ensuite raccordé à un oléoduc allant de la plage aux citernes à combustible du parc de stockage. Du point de vue de la Caisse d'indemnisation, il était très intéressant d'apprendre comment le combustible était livré et distribué dans tout l'Arctique.

A la réunion de la CCMC, l'Administrateur a été avisé que Northern Transportation Limited (NTCL) était actuellement sous contrat avec le Nunavut pour fournir tout le combustible du gouvernement dans l'est de l'Arctique. NTCL affrète des navires-citernes sur le marché international. Les navires-citernes affrétés sont renforcés pour les glaces et construits avec une double coque. Annuellement trois ou quatre navires-citernes de 18 000 à 20 000 tonnes sont envoyés dans les ports de l'Arctique. Un navire-citerne beaucoup plus gros, de 60 000 tonnes, se rend à Nuuk, au Groenland, d'où de plus petits bâtiments réexpédient le combustible sur le Canada. Dans tous les ports, sauf à Churchill, le combustible est pompé à terre à l'aide d'un flexible flottant. Les navires-citernes affrétés transportent un mélange d'hydrocarbures persistants pour leur propre consommation en combustible. Tout le combustible pompé à terre est du diesel et de l'essence de qualité arctique. Dans l'Arctique de l'ouest, tout le fuel-oil est livré par le remorqueur et la barge-citerne de NTCL, comme cela se pratique depuis des décennies.

Les deux tiers des côtes du Canada sont situés dans l'Arctique canadien.

## **5.5 Organismes d'intervention et installations pour l'équipement de la GCC**

Il existe quatre organismes d'intervention homologués au Canada (ROs) (OI), fournissant des services d'intervention maritime en cas de déversements d'hydrocarbures, situés au sud du 60° parallèle de latitude nord. Ils sont gérés par l'industrie et financés au moyen de droits perçus auprès des usagers. Les quatre OI du Canada sont :

- La Société d'intervention maritime de l'ouest du Canada (WCMRC) (SIMOC) qui en règle générale couvre les eaux de la Colombie-Britannique;
- La Société d'intervention maritime de l'est du Canada (ECRC) (SIMEC) qui couvre les eaux des Grands Lacs, le Québec (SIMEC) et la côte de l'Atlantique (sauf des petits secteurs au Nouveau Brunswick et en Nouvelle-Écosse);
- L'Équipe d'intervention d'urgence de l'Atlantique (ALERT), qui essentiellement comprend le port de Saint Jean et des eaux environnantes et;
- La Société anonyme de services maritimes de Point Tupper (PTMS)(SMPT) qui couvre le port de Port Hawkesbury et ses approches.

Au cours du Séminaire technique consacré au programme sur les déversements en Arctique et en mer (AMOP), tenu à Vancouver, le conseiller maritime de l'Administrateur a profité de l'occasion pour assister à une grande fête et foire de l'équipement aux Entreprises de nettoyages Burrard, une branche de la Société d'intervention maritime de l'ouest du Canada, à Burnaby (Colombie-Britannique). Il y avait des démonstrations d'équipement spécial et environ 22 exposants à l'entrepôt de matériel de l'organisme d'intervention.

Le conseiller maritime de l'Administrateur s'est rendu aux installations de la SIMEC dans le parc industriel de Donavan près de Saint Jean de Terre-Neuve. L'OI a fait savoir que l'entrepôt disposait d'une capacité d'intervention très élevée, magnitude 3 du niveau international (2 500 tonnes), soit moins de 18 heures après notification d'un déversement d'hydrocarbures. L'entrepôt de l'OI renferme du matériel assorti spécialisé, d'intervention pour lutter contre les déversements d'hydrocarbures, de façon à répondre aux possibilités pour lesquelles il a été homologué. L'inventaire comprend des barrages flottants, des récupérateurs d'hydrocarbures, des embarcations, des sea-trucks, des chalands et autres citernes d'entreposage destinés à recevoir les huiles usées récupérées. Il y a également une très importante quantité de matériel de traitement des déchets récupérés lors du nettoyage des côtes et d'unités de communication mobiles à l'usage des donneurs d'ordre.

Le personnel du centre de l'OI travaille en étroite collaboration avec les autorités fédérales, provinciales, locales et divers secteurs de l'industrie pétrolière.

Le conseiller maritime de l'Administrateur a aussi rencontré les officiers de la GCC à Saint Jean de Terre-Neuve. La Garde côtière peut intervenir pour lutter contre un événement de déversement d'hydrocarbures, en qualité d'organisme exerçant le commandement ou elle peut fournir l'aide d'une personne expérimentée à une autre personne chargée de l'intervention.

L'installation de stockage du matériel d'intervention de la GCC, en milieu marin, à Saint Jean de Terre-Neuve, maintient une grande réserve de matériel de nettoyage et des chalands d'entreposage et du matériel accessoire pour endiguer et récupérer les hydrocarbures en mer ou ceux des plages. Le matériel utilisé par le personnel de la GCC dans les opérations au large, est normalisé partout au Canada.

Cette normalisation réduit les obligations d'avoir à former du personnel. Elle permet le déploiement des ressources pour réagir contre les déversements d'hydrocarbures, partout au Canada.

L'Administrateur s'intéresse à une coopération suivie entre la GCC et les organismes d'intervention, dans toutes les régions du Canada et à leurs rôles respectifs et à leurs responsabilités concernant la prévention, la préparation et l'intervention pour lutter contre la pollution due à des déversements d'hydrocarbures.

## **5.6 Cours destiné aux personnes devant assumer le commandement sur le lieu des opérations en mer ou à terre**

Le 2 février 2001, l'Administrateur a assisté au Collège de la Garde côtière au Cap Breton, au cours destiné aux personnes devant assumer le commandement sur le lieu des opérations en mer ou à terre. En qualité de présentateur, il a parlé des rôles et des responsabilités de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation. Il a également participé en tant que membre d'un Comité d'examen public, à un débat sur le régime canadien d'intervention maritime en cas de déversements d'hydrocarbures.

Tous les présentateurs ont fait des présentations détaillées et claires. Il y avait des présentateurs instructifs appartenant à la GCC, à Environnement Canada, à l'industrie maritime canadienne et à d'autres organismes compétents. Ces présentations et l'évolution des cas sociaux couvrant des événements internationaux impliquant des pétroliers, furent des expériences de formation inestimables. Les représentants de l'ITOPF, en collaboration avec d'autres experts-conseils maritimes du Royaume-Uni et des présentateurs de la Garde côtière des États-Unis et du Centre de documentation de recherche et d'expérimentation sur les pollutions accidentelles des eaux (BREST) (CEDRE) de France, ont donné au cours destiné aux personnes devant assumer le commandement sur le lieu des opérations en mer ou à terre, une perspective internationale sérieuse.

Le cours destiné aux personnes devant assumer le commandement sur le lieu des opérations en mer ou à terre, est conçu pour les officiers de la GCC et pour les gestionnaires d'exploitation de l'industrie. Il est avant tout axé sur une coordination sur le lieu des opérations et sur le développement des stratégies de nettoyage qui sont essentielles pour intervenir effectivement pour lutter contre des déversements d'hydrocarbures, d'une magnitude pouvant atteindre jusqu'à 3 sur l'échelle internationale de capacité d'intervention (c'est-à-dire une quantité maximale de déversement d'hydrocarbures de 2 500 tonnes). D'après les critères de magnitude 3, le matériel et les ressources doivent être déployés sur le milieu d'exploitation touché, moins de 18 heures après notification du déversement d'hydrocarbures.

Le scénario de déversement d'hydrocarbures utilisé pour le cours de formation se situait en Baie de Fundy, près de la frontière entre le Canada et les États-Unis. Le scénario comprenait un exercice de simulation d'une barge pétrolière échouée. Toute la journée, les contrôleurs compliquèrent les choses, en introduisant diverses données opérationnelles et écologiques. Ils introduisirent également une série de craintes exprimées par la communauté locale, exigeant des solutions immédiates.

Le cours destiné aux personnes devant assumer le commandement sur le lieu des opérations en mer ou à terre, qui a lieu chaque année au Collège de la GCC offre une occasion aux représentants des organismes du gouvernement et de l'industrie maritime de se rencontrer et de travailler ensemble. L'Administrateur apprécie infiniment d'être invité par la GCC à participer à ce cours.

## **5.7 Conférence internationale consacrée aux déversements d'hydrocarbures**

L'Administrateur a assisté à Tampa (Floride) à la « Conférence internationale 2001 consacrée aux déversements d'hydrocarbures », patronnée par la compagnie pétrolière Exxon Mobil and Marathon. Le thème central de la Conférence internationale de la 17<sup>e</sup> biennale consacrée aux déversements d'hydrocarbures était « les stratégies globales pour la prévention, la préparation, l'intervention et la restauration. »



La conférence a offert une tribune internationale aux participants de 50 pays, leur permettant de débattre de perspectives réfléchies et remarquables au sujet des différents aspects des déversements d'hydrocarbures. Une session entière était consacrée à la prévention des déversements. En outre, plus de deux cents articles étaient exposés dans la Salle d'exposition commerciale de la conférence, comprenant entre autres des matériaux, de l'équipement et des services appartenant aux compagnies étrangères et des États-Unis, à des institutions et à des organismes du gouvernement impliqués dans la fabrication, la vente et l'utilisation des produits de l'industrie pétrolière.

La conférence a donné l'occasion à l'Administrateur de maintenir ses contacts avec des OI canadiens, la GCC, la GCEU (USCG), le FIPOL les fonctionnaires et les experts-conseils internationaux.

## **5.8 Bureau du traitement des demandes d'indemnisation nées du sinistre de l'Erika**

Alors qu'il assistait aux sessions de l'Assemblée du FIPOL de 1992, du 23 au 27 octobre 2000, à Londres, l'Administrateur a profité de l'occasion pour aller rendre visite au Bureau du traitement des demandes d'indemnisation nées du sinistre de l'*Erika*, à Lorient, Morbihan, France.

Le Club P&I, la Steamship Mutual et le FIPOL de 1992, ont établi à Lorient, un Bureau de traitement des demandes d'indemnisation, lequel a ouvert pour faire office d'agent de coordination pour les demandeurs d'indemnisation et les experts techniques chargés d'examiner les demandes d'indemnisation. Environ 400 kilomètres de côte ont été atteints et il est à prévoir que le nombre de demandes d'indemnisation soit très important et que leur montant soit très élevé.

La visite de l'Administrateur au Bureau des demandes d'indemnisation et sur les lieux de la pollution par les hydrocarbures, lui a permis d'observer de première main la situation d'ensemble. En tant que chef de la délégation canadienne, une telle visite lui vient toujours en aide pour apprécier plus complètement les questions relatives à la recevabilité des demandes d'indemnisation et au calcul des niveaux initiaux des paiements d'indemnités. Le sinistre de l'*Erika* a obligé l'Administrateur à ordonner, cette année, le versement au FIPOL de 1992, de grosses sommes prélevées sur la Caisse d'indemnisation.

Au Bureau du traitement des demandes d'indemnisation l'Administrateur a été mis au fait, par les fonctionnaires en gestion, des procédures du FIPOL et des documents utilisés pour des demandes d'indemnisation présentées par divers secteurs économiques.

Accompagné d'un expert maritime du FIPOL local, l'Administrateur s'est rendu également dans les environs du Croisic et de Guérande (Loire Atlantique) où des efforts avaient été déployés pour réduire les répercussions des déversements d'hydrocarbures sur les marais salants dans de riches marais. Les prises d'eau de mer en vue de la production de sel provenant de marais salants ne doivent pas être contaminées par les hydrocarbures. Cette zone produit un sel de mer de grande qualité, utilisé en cuisine et qui est très demandé.

L'Administrateur est aussi allé observer les activités de nettoyage du littoral près de la Turballe. À l'aide de lances à eau sous haute pression, les surfaces des roches polluées par les hydrocarbures, étaient toujours en cours de nettoyage tout le long de la côte. La plus grande partie du nettoyage des plages avait été achevée. Mais dans les secteurs moins accessibles, la pollution par les hydrocarbures demeurait, par exemple, dans les secteurs situés le long de la côte déchiquetée, entre la Baule et le Croisic dans le Département de la Loire-Atlantique.

En face du Croisic il y a des parcs d'élevage d'huîtres qui se trouvaient sur la trajectoire des nappes d'hydrocarbures déversés.

De grandes quantités de coquillages sont récoltées dans de nombreux secteurs touchés par la pollution, le long de la côte ouest de France. Ce secteur est également rempli de magnifiques stations balnéaires et le lieu d'une industrie du tourisme très prospère.

Les répercussions sur tous ceux qui ont été touchés directement par le déversement d'hydrocarbures, sont très difficiles à imaginer par les autres.

## **5.9 Fédération internationale des armateurs pétroliers pour la lutte contre la pollution par les hydrocarbures**

Au cours de l'année l'Administrateur a assisté aux réunions des représentants de l'ITOPF, à Londres, dans le but de discuter des mesures d'intervention de nettoyage et des demandes d'indemnisation en cas de déversement d'hydrocarbures.

## **5.10 Association Canadienne de Droit Maritime (ACDM) (CMLA)**

L'Administrateur apprécie ses rapports avec l'Association canadienne de droit maritime et continue à rencontrer ses membres.



## 6. Responsabilités de la Caisse d'indemnisation envers le Fonds international

### 6.1 CRC de 1969 et FIPOL de 1971

Le 24 mai 1989, le Canada, pour la première fois est devenu en État contractant aux Conventions internationales. Ces deux Conventions étaient : la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CRC de 1969) et la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention de 1971 portant création du Fonds).

Voici depuis 1989 quelques uns des sinistres majeurs impliquant le FIPOL de 1971, *Haven* (Italie 1991), *Aegean Sea* (Espagne 1992), *Braer* (RU 1992), *Sea Prince* (République de Corée 1995), *Sea Empress* (RU 1996), *Nakhodka* (Japon 1997), et *Nissos Amorgos* (Venezuela 1997).

Depuis 1989, la Caisse d'indemnisation a payé au FIPOL de 1971, la somme de 20 544 154,59\$, comme indiqué dans le tableau ci-dessous. Celui-ci démontre la notion de Fonds (FIPOL) auquel « il est fait appel ». Les contributions et les levées de contributions dépendent des demandes d'indemnisation et comment celles-ci sont évaluées.

La Caisse d'indemnisation a également un passif exigible par le FIPOL de 1971 pour des événements de rejets d'hydrocarbures ayant eu lieu avant le 29 mai 1999. La Caisse d'indemnisation le paiera, lorsqu'il arrivera à échéance. Après cette date, la Caisse d'indemnisation n'aura plus aucune responsabilité pour tous frais d'administration. Deux sinistres font l'objet de très grosses demandes totales d'indemnisation : l'*Aegean Sea* (Espagne 1992) et le *Nissos Amorgos* (Venezuela 1997). La responsabilité éventuelle globale maximale de la Caisse d'indemnisation est d'environ 6,5 millions de dollars pour ces deux sinistres.

### 6.2 CRC de 1992 et FIPOL de 1992

Le 29 mai 1999, le Canada a adhéré à la CRC de 1992 et à la Convention du FIPOL de 1992. Ces deux Conventions ne s'appliquent qu'aux rejets d'hydrocarbures persistants provenant de navires-citernes de haute mer.

L'Assemblée du FIPOL de 1992 décide le montant total des contributions à mettre en recouvrement chaque année pour faire face aux dépenses générales de fonctionnement et aux paiements anticipés des indemnités lors de sinistres majeurs. La levée de contributions requise par tonne, est calculée par le secrétariat du FIPOL. La Caisse d'indemnisation reçoit de la part du FIPOL de 1992, une facture basée sur la contribution calculée, multipliée par le montant total des « hydrocarbures donnant lieu à contribution », reçus au Canada.

D'après les règlements de la Caisse d'indemnisation, l'envoi de rapports, concernant les quantités « d'hydrocarbures donnant lieu à contribution » importés ou transportés au cabotage, est obligatoire pour les personnes en ayant reçus plus de 150 000 tonnes au cours de l'année civile précédente.

La Caisse d'indemnisation doit recevoir les rapports, au plus tard le 28 février de l'année qui suit la réception de ces hydrocarbures. Au début du mois de janvier de chaque année, l'Administrateur écrit à chaque contributaire éventuel, lui expliquant le processus d'envoi de rapport et en lui faisant parvenir le formulaire indispensable, à cet effet. Tous les formulaires remplis sont ensuite traités pour aboutir à un centre national de comptabilisation qui à son tour, adresse au FIPOL de 1992 un rapport sur les quantités reçues. Actuellement, 10 contributaires nous envoient un rapport. Ils représentent les organismes des industries pétrolières (raffinage et transbordement d'hydrocarbures) et des centrales électriques.

Le sinistre de l'*Erika* (France 1999) fournira à la Caisse d'indemnisation sa première occasion de se faire une idée sur le régime du FIPOL 1992, du fait que les indemnités à verser atteindront vraisemblablement les limites de responsabilité du FIPOL de 1992.

Pour le sinistre de l'*Erika*, le paiement à effectuer par la Caisse d'indemnisation, au FIPOL de 1992, pourrait atteindre environ 10,5 millions de dollars. En 2000/2001 l'Administrateur a donné l'ordre de verser 5 933 354,58\$ au FIPOL de 1992, pour le fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour l'*Erika*.

La Caisse d'indemnisation a également l'obligation de payer des contributions courantes au Fonds général du FIPOL de 1992 et pour d'autres sinistres majeurs couverts par le FIPOL de 1992, ayant eu lieu après le 29 mai 1999. Toutefois, le Canada n'a aucune obligation envers le Fonds de 1992 pour des sinistres ou des frais d'administration survenus avant le 29 mai 1999.

### **FIPOL de 1971 et 1992**

<b>Exercice financier</b>	<b>Contributions de la Caisse d'indemnisation en \$</b>
1989/90	207 207,99
1990/91	49 161,28
1991/92	1 785 478,65
1992/93	714 180,48
1993/94	4 927 555,76
1994/95	2 903 695,55
1995/96	2 527 058,41
1996/97	1 111 828,20
1997/98	5 141 693,01
1998/99	902 488,15
1999/00	273 807,10
2000/01	6 687 696,71
<b>Total</b>	<b>27 231 851,29</b>



## 7. Résumé de l'état financier

### Revenu

Solde créditeur au 31 mars 2000		295 522 358,23\$
Intérêts crédités (1 avril 2000 – 31 mars 2001)		16 578 929,96\$
Remboursement des règlements à l'amiable (recouvrements):		
<i>Solon of Athens</i>	4 028,24\$	
<i>Princess No. 1</i>	<u>10 000,00\$</u>	
	14 028,24\$	<u>14 028,24\$</u>

### Revenu total

**312 115 316,43\$**

### Frais et débours

Conformément aux dispositions des articles 706 et 707 de la *LMMC*, la Caisse d'indemnisation, selon les directives ou à la demande de l'Administrateur, payé par prélèvement sur la caisse, les frais et débours suivants:

Honoraires de l'Administrateur	99 000,00\$	
Frais de justice ou de consultation	57 288,60\$	
Services d'experts	144 292,85\$	
Services de secrétariat	52 083,78\$	
Frais de déplacements et de réceptions	56 898,62\$	
Frais d'imprimerie	9 851,03\$	
Frais d'occupation des lieux	54 601,65\$	
Frais de Bureau	<u>12 863,47\$</u>	
Total des frais et débours		486 880,00\$

Conformément aux dispositions des articles 710 et 711 de la *LMMC* l'Administrateur a réglé des demandes canadiennes d'indemnisation totalisant: 131 585,26\$

Conformément aux dispositions de l'article 701 de la *LMMC*, l'Administrateur a ordonné le versement des sommes qui suivent, prélevées sur la Caisse d'indemnisation, au titre des contributions au FIPOL de 1992:

Fonds des grosses demandes d' indemnisation constitué pour l' <i>Erika</i>	5 933 354,58\$	
Fonds général	<u>754 342,13\$</u>	
Contributions totales au FIPOL de 1992		<u>6 687 696,71\$</u>

### Frais et débours totaux de la Caisse d'indemnisation

**(7 306 161,97\$)**

### Solde créditeur de la Caisse d'indemnisation au 31 mars 2001

**304 809 156,46\$**

## **Appendice A : Le Régime d'indemnisation International**

Le Canada est un Etat contractant au régime international actuel, destiné à indemniser les demandeurs pour des dommages dus à la pollution causée par des rejets provenant de pétroliers, comme le prévoient les Conventions adoptées sous les auspices de l'OMI.

### **La CRC**

La CRC de 1969 et celle de 1992 régissent la responsabilité civile des propriétaires de pétroliers, pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Le propriétaire a normalement le droit de limiter sa responsabilité à un montant qui est lié à la jauge de son navire. L'argent servant à indemniser provient des assurances (Club P&I).

Aux termes des dispositions de la CRC, le propriétaire du navire est déchu de son droit de limiter sa responsabilité si l'événement qui s'est produit, résulte de sa faute personnelle. La jurisprudence offre de raisonnables perspectives en privant de son droit, le propriétaire du navire, de limiter sa responsabilité dans le cadre de cette disposition.

Aux termes des dispositions de la CRC de 1992, les demandes d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution ne peuvent être déposées que contre le propriétaire enregistré du navire-citerne ou de son assureur. Le propriétaire du navire est déchu de son droit de limiter sa responsabilité, seulement s'il est prouvé que le dommage par pollution découle d'un acte ou d'une omission personnel de sa part, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement. Cette nouvelle disposition rend donc presque impossible de priver de son droit, le propriétaire du navire, de limiter sa responsabilité. La limite de responsabilité du propriétaire du navire est plus élevée dans la CRC de 1992 que dans la CRC de 1969.

L'illustration 1, Appendice « D » montre les limites de responsabilité

### **Conventions sur le FIPOL**

Aux termes des dispositions des Conventions du FIPOL qui mutualisent le risque de pollution, par les hydrocarbures, causée par des navires-citernes, le FIPOL paie une couverture d'indemnisation supplémentaire aux victimes de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, dans les Etats contractants au FIPOL qui ne peuvent obtenir une indemnité complète, pour des dommages prévus dans la CRC appropriée. Les Conventions sur les FIPOLs de 1971 et de 1992 sont complémentaires à la CRC de 1969 et à la CRC de 1992, respectivement. L'argent provient des contributions perçues rétroactivement auprès des réceptionnaires d'hydrocarbures dans les Etats contractants. Le Canada fait exception car c'est la Caisse d'indemnisation qui paie au FIPOL toutes les contributions canadiennes.

Les indemnités payables par le FIPOL de 1971, pour tout événement, sont limitées à 60 millions de droits de tirage spéciaux (DTS) (soit environ 120 millions de \$) y compris la somme réellement payée par le propriétaire du navire ou son assureur conformément aux dispositions de la CRC de 1969.

L'illustration 1, Appendice « D », montre les indemnités disponibles provenant du FIPOL.

### **Etats contractants**

Au 24 mars 2000, les Etats contractants à la CRC de 1969 et à la Convention de 1971 figurent sur la liste de l'Appendice « E » et de l'Appendice « F ».

### **Changements principaux**

Dans la CRC de 1992 et la Convention du FIPOL de 1992, les principes sous-jacents restent. Les principaux changements apportés par les Protocoles de 1992 sont indiqués à l'Appendice « D ».





## **Appendice B: FIPOL de 1971 – Conseil d'administration et sessions de l'Assemblée**

### **63<sup>e</sup> session du Comité exécutif – 3 avril 2000**

Le président du Comité exécutif, M. Matteo Baradà (Italie), a tenté d'ouvrir la 63<sup>e</sup> session du Comité exécutif le 3 avril 2000 mais le quorum n'a pas été atteint.

### **5<sup>e</sup> session de l'Assemblée extraordinaire – 3 avril 2000**

Le président, M. Pawel Czerwinski (Pologne), a tenté d'ouvrir la session en vue d'examiner les points de l'ordre du jour inscrits à la 63<sup>e</sup> session du Comité exécutif, mais étant donné que le quorum n'avait pu être atteint, il a clôturé la réunion de la 5<sup>e</sup> Assemblée extraordinaire. Les points de l'ordre du jour inscrits à la 63<sup>e</sup> session ont donc été soumis au Conseil d'administration qui les a examinés à sa 1<sup>ère</sup> session.

### **1<sup>ère</sup> session du Conseil d'administration – 3 au 6 avril 2000**

Les points de l'ordre du jour inscrits à la 63<sup>e</sup> session du Comité exécutif ont donc été examinés par le Conseil d'administration.

Le Conseil d'administration examina les récentes évolutions des sinistres non encore réglés, relevant du FIPOL de 1971, y compris ces événements majeurs :

#### **Aegean Sea (1992)**

Le minéralier-vraquier-pétrolier grec *Aegean Sea* (57 801 tonneaux de jauge brute) s'est échoué au large de la côte, au nord-ouest de l'Espagne. Le navire transportait environ 80 000 tonnes de pétrole brut. Après un grave incendie à bord, le navire fut déclaré perte totale. De vastes opérations de nettoyage ont été menées en mer et à terre.

Des négociations se poursuivent entre le FIPOL de 1971 et le gouvernement espagnol, concernant les demandes d'indemnisation considérables émanant du secteur privé et de la pêche. Ceci est la plus ancienne demande d'indemnisation non encore réglée par le FIPOL de 1971. Le montant total des demandes d'indemnisation soumises devant les tribunaux pénal et civil de la Corogne, s'élève à environ 143 millions de £.

Il a été demandé à l'Administrateur de continuer à négocier avec l'Espagne en vue d'établir les éléments d'un règlement global.

#### **Braer (1993)**

Le navire-citerne libérien *Braer* (44 989 tonneaux de jauge brute) s'est échoué au sud des îles Shetland et ultérieurement fut déclaré perte totale. Le navire transportait 84 000 tonnes de pétrole brut de la mer du Nord. La cargaison et les soutes se déversèrent dans la mer. Un nombre considérable de demandes d'indemnisation a été présenté du fait de la fermeture des pêches, des dommages aux propriétés, à l'agriculture et aux activités touristiques.

En 1995, le Comité exécutif a décidé de suspendre tout nouveau paiement de demande d'indemnisation en raison de la perspective que le montant total de demandes recevables non réglées puisse excéder la limite de responsabilité du FIPOL de 1971. Peu après le sinistre, certaines demandes d'indemnisation jugées recevables, d'un montant très élevé, ont été acquittées en totalité, sans paiement au prorata. La suspension des paiements dans leur intégralité est toujours en vigueur.

La Convention prévoit l'égalité parmi les demandeurs - c'est-à-dire aucun remboursement intégral pour certains et partiel pour d'autres.



### Sea Empress (1996)

Le navire-citerne libérien *Sea Empress* (77 356 tonneaux de jauge brute), transportant 130 000 tonnes de pétrole brut, s'est échoué à l'entrée du port de Milford Haven, au sud-ouest du Pays de Galles. Suite au sinistre, les estimations chiffrent à environ 73 000 tonnes, les hydrocarbures déversés.

### Nissos Amorgos (1997)

Le navire-citerne grec *Nissos Amorgos* (50 563 tonneaux de jauge brute), transportant 75 000 tonnes de pétrole brut vénézuélien, s'est échoué dans le chenal de Maracaibo dans le Golfe du Venezuela. Environ 3 600 tonnes de pétrole brut se sont déversées.

Les paiements effectués par le FIPOL de 1971, sont toujours limités à 25% de la perte ou du dommage réel subi par chaque demandeur. Cette limitation s'impose en raison de l'incertitude qui demeure sur le montant total des demandes d'indemnisation nées du sinistre.

Le propriétaire du navire-citerne et le P&I Gard Club se réservent le droit d'obtenir l'exonération de leur responsabilité pour ce sinistre. Ceci se fonde sur la prétendue négligence du gouvernement ou d'une autre autorité, responsable des aides à la navigation.

Le FIPOL de 1971 a suivi les procédures judiciaires, étant donné les possibilités d'engager une action récursoire contre le Venezuela.

## **2<sup>e</sup> session du Conseil d'administration – du 24 au 27 octobre 2000**

La 2<sup>e</sup> session du Conseil d'administration, agissant au nom de la 23<sup>e</sup> session de l'Assemblée du FIPOL de 1971, fut ouverte par M. Valery Knyazev (Fédération de Russie).

En plus des points à l'ordre du jour inscrits à l'autre Assemblée, le Conseil d'administration a examiné les questions qui suivent :

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

Le conseil a pris note que la Conférence diplomatique qui s'est tenue les 25-26 septembre 2000 avait adopté un Protocole modifiant l'article 43.1 de la Convention portant création du Fonds de 1971.

De ce fait, le Fonds de 1971 devrait cesser d'être en vigueur, à la date à laquelle le nombre d'États contractants devient inférieur à 25 ou douze mois après la date à laquelle, la quantité totale d'hydrocarbures donnant lieu à contribution, reçue dans les États contractants restants devient inférieure à 100 millions de tonnes.

En septembre 2001, la quantité totale d'hydrocarbures donnant lieu à contribution a été ramenée à 48 millions de tonnes et pourrait tomber à 8 millions de tonnes à la fin de 2001.

Selon les prévisions et en se fondant sur le Protocole ci-dessus, la Convention portant création du Fonds de 1971 cesserait donc d'être en vigueur vers la fin de 2001 ou au plus tard pendant l'été 2002.

### **Passif exigible**

Au 31 décembre 1999, le passif exigible du Fonds de 1971 est estimé à 241 824 000 £ pour les demandes d'indemnisation nées de 19 sinistres. Toutes ces demandes d'indemnisation ne viendront pas forcément à échéance.

### **États financiers et rapport du Commissaire aux comptes**

Dans son rapport le Commissaire aux comptes a exprimé une opinion sans réserve sur les états financiers de 1999. Le Commissaire aux comptes a précisé que l'adoption du Protocole de septembre 2000 et le fait que la police d'assurance est en train d'être aménagée en vue de sinistres ultérieurs, réduiraient considérablement ses craintes concernant la viabilité financière du FIPOL de 1971.

## **Budget pour 2001 et quotes-parts des contributions pour le Fonds général**

Le budget du FIPOL de 1971, pour l'année 2001, concernant les dépenses administratives est de 1 045 833 £.

## **Quotes-parts des contributions pour le Fonds des grosses demandes d'indemnisation**

Le Conseil d'administration a décidé de percevoir des contributions exigibles en l'an 2000, pour le compte du Fonds de grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Nissos Amorgos*, pour un montant de 25 millions de £.

Nota : La quote-part canadienne de ces 25 millions de £ est d'environ 1,8 millions de £ et dans la limite de la facturation devra être réglée par la Caisse d'indemnisation.

## **Non-soumission de rapports sur les hydrocarbures**

Le Conseil a remarqué que pour un certain nombre d'États, les rapports accusaient un retard de plusieurs années. La situation laisse beaucoup à désirer.

## **Sinistres dont le FIPOL de 1971 a eu à connaître**

### **Agean Sea (1992)**

Le 2 octobre 2000, un accord provisoire est intervenu sur le montant admissible des demandes approuvées. Le montant convenu était de 44 millions de £, sur les 178 millions de £ du montant global des demandes d'indemnisation.

Il existe des divergences d'opinion entre l'État espagnol et le FIPOL de 1971, au sujet de deux questions juridiques : a) la répartition des responsabilités entre l'État et le propriétaire du navire/ le UK Club/ le FIPOL de 1971 et b) la question de savoir si les poursuites judiciaires engagées au civil, par un certain nombre de demandeurs, portant sur des demandes d'indemnisation étaient ou non frappées de prescription.

Le Conseil d'administration a chargé l'Administrateur de poursuivre les discussions avec le gouvernement espagnol.

### **Braer (1993)**

En avril 2000, les demandes d'indemnisation en instances devant les tribunaux s'élevaient à 7,6 millions de £ et les demandes admises mais non acquittées s'élevaient à 5,8 millions de £. En mai et juin 2000, le FIPOL de 1971 a repris les paiements d'indemnités en payant 40% des demandes admises mais non acquittées. Pour effectuer d'autres paiements, seulement 3,7 millions de £, environ, sont disponibles.

### **Keundong N°5 (1993)**

Actuellement, un jugement d'une instance inférieure (Co-opérative de pêche de Yosu) est devant la Cour d'appel (République de Corée). Il concerne *inter alia* (entre autres) la décision d'allouer des indemnités pour préjudice moral, méthodes arbitraires manifestes, utilisées pour déterminer l'indemnité et la décision d'allouer des indemnités aux pêcheurs sans permis.

### **Sea Empress (1996)**

Des indemnités s'élevant à 29,5 millions de £ ont été versées à 798 demandeurs. Le montant total des demandes d'indemnisation en suspens s'élève à environ 12 millions de £.

Actuellement, le FIPOL de 1971 met la dernière main au document relatif à la demande d'indemnisation dans le cadre de l'action en recours contre l'autorité portuaire de Milford Haven, pour négligence à l'égard de la sécurité de la navigation dans le port et aux abords du port.



**Nakhodka (1997)**

Le navire-citerne russe *Nakhodka* (13 159 tonneaux de jauge brute) qui transportait 19 000 tonnes de fuel-oil intermédiaire, s'est cassé en deux, au cours d'une violente tempête dans la mer du Japon. Environ 6 200 tonnes d'hydrocarbures se sont déversées, causant une forte contamination du littoral.

Au 16 octobre 2000, le total des indemnités versées aux demandeurs s'élevait à 72,2 millions de £.

Le FIPOL de 1971 et le FIPOL de 1992 ont effectué des paiements. Étant donné que le taux de change du Yen n'a pas été fixé, il y a de fortes chances de surpaiement par le FIPOL de 1971.

Nota : La Caisse d'indemnisation a seulement la responsabilité de payer les contributions au FIPOL de 1971.

**Nissos Amorgos**

Une demande d'indemnisation avait été présentée par six entreprises de transformation de crevettes et 2 000 pêcheurs qui soutiennent que les hydrocarbures déversés étaient à l'origine d'une baisse des prises de crevettes en 1998.

Le Conseil a décidé que cette demande d'indemnisation était recevable dans son principe mais a déclaré que s'agissant de quantifier les pertes attribuables au sinistre du *Nissos Amorgos*, il devait être tenu compte des autres facteurs qui apparaissent dans les variations constatées habituellement d'une année sur l'autre, dans les prises de crevettes.

Le Conseil a décidé de maintenir le niveau des paiements à 25% de la perte ou du dommage réellement subi par chaque demandeur, du fait de l'incertitude qui demeure sur le montant total des demandes d'indemnisation.

**Pontoon 300 (1998)**

Le 8 janvier 1998, la barge de mer *Pontoon 300* (4 233 tonneaux de jauge brute) a coulé par grosse mer au large des Émirats arabes unis. Il est estimé que quelque 8 000 tonnes de fuel-oil intermédiaire se sont déversées de la barge. Les hydrocarbures se sont répandus sur 40 kilomètres de littoral, touchant quatre Émirats.

La municipalité d'Umm al Quwain a présenté une demande d'indemnisation s'élevant à 39 millions de £, *inter alia* (entre autres) pour des dommages causés à l'environnement.

Environ 30 millions de £ de cette demande d'indemnisation ont trait à de prétendues pertes de stocks de poisson et autres ressources marines dont des mangroves. L'estimation des dommages paraît être fondée sur des modèles théoriques.

Le Conseil a précisé que l'Administrateur avait fait savoir à la municipalité que les demandes d'indemnisation au titre des dommages causés à l'environnement n'étaient pas recevables.

**3<sup>e</sup> session du Conseil d'administration – 29 et 30 janvier 2001**

M. Valery Knyazev (Fédération de Russie) a ouvert la 3<sup>e</sup> session du Conseil d'administration agissant au nom de la 6<sup>e</sup> session extraordinaire de l'Assemblée du FIPOL de 1971.

**Sinistres dont le FIPOL de 1971 a eu à connaître**

**Nissos Amorgos (1997)**

Le Conseil d'administration a précisé qu'en ce qui concerne une demande d'indemnisation de 16,8 millions de £ présentée par des pêcheurs de crevettes et par des entreprises de transformation de crevettes, qu'un règlement à l'amiable avait été conclu le 1<sup>er</sup> décembre 2000, selon lequel la part de la demande d'indemnisation attribuable au sinistre du *Nissos Amorgos*, s'élevait à 10,8 millions de £.

Le Conseil a exprimé le souhait que la situation de la demande d'indemnisation, actuellement devant le tribunal, continue de s'améliorer, de manière à ce que le Conseil puisse accroître dans une large mesure, le niveau des versements.

### **Sea Empress (1996)**

En ce qui concerne les opérations de nettoyage, le gouvernement du Royaume-Uni a récemment conclu un règlement à l'amiable avec le FIPOL de 1971, regardant sa demande d'indemnisation. La délégation du Royaume-Uni a déclaré que d'importants enseignements avaient été tirés, en particulier sur la nécessité de tenir un registre détaillé des événements et sur l'importance de se conformer aux critères de recevabilité du Fonds pour des demandes d'indemnisation visant des opérations de récupération en mer. En dépit du classement de ce déversement d'hydrocarbures comme étant l'un des déversements les plus considérables enregistrés, les demandes d'indemnisation totales visant des dommages par pollution sont restées bien en-dessous des limites du FIPOL de 1971.

### **Site Web des FIPOL**

Voici l'adresse internet des FIPOL :

[www.iopcfund.org](http://www.iopcfund.org)

### **4<sup>e</sup> session du Conseil d'administration**

M. Valery Knyazev (Fédération de Russie) a ouvert la 4<sup>e</sup> session du Conseil d'administration agissant au nom de la 7<sup>e</sup> session extraordinaire de l'Assemblée du Fonds de 1971.

### **Sinistres dont le FIPOL de 1971 a eu à connaître**

#### **Braer (1993)**

Le Conseil d'administration a été informé que le FIPOL de 1971 continuait à enregistrer des succès dans ses différends avec les demandeurs, devant les tribunaux d'Écosse.

Il a été indiqué qu'une somme d'environ 2,4 millions de £ était encore disponible pour payer des indemnités. Certaines demandes d'indemnisation qui antérieurement avaient fait l'objet d'un accord, mais qui n'ont pas encore été payées, s'élèvent à 3,7 millions de £. Toutes les autres demandes d'indemnisation ayant fait l'objet d'un accord ont été payées intégralement. En outre, des demandes d'indemnisation en souffrance devant le tribunal, s'élèvent à 4,3 millions de £.

Il a été indiqué que même si le FIPOL réussissait à obtenir que toutes les demandes d'indemnisation en souffrance devant le tribunal soient déboutées, il n'y aurait toujours pas suffisamment d'argent disponible au FIPOL pour payer intégralement toutes les demandes d'indemnisation restantes qui ont fait l'objet d'un accord. La Convention exige que tous les demandeurs doivent bénéficier d'un traitement égal.

#### **Nissos Amorgos (1997)**

À la lueur des progrès réalisés, le Conseil d'administration a décidé que le niveau des paiements pouvait être porté à 40% et a autorisé l'Administrateur à porter ce niveau à 70% lorsque le total des risques encourus par le Fonds de 1971, concernant ce sinistre serait inférieur à 100 millions de dollars. Le Conseil d'administration a également autorisé l'Administrateur à relever le niveau des paiements du Fonds, pour qu'il se situe entre 40% et 70%, dans le cas et dans la mesure où les actions retirées des procédures judiciaires le permettraient.

Le 28 février 2000, ces demandes d'indemnisation étaient frappées de prescription.

#### **Sea Prince (1995)**

En juillet 1995, le navire-citerne chypriote *Sea Prince* (144 567 tonneaux de jauge brute) s'est échoué près de la République de Corée. Environ 5 000 tonnes de pétrole brut d'Arabie se sont déversées à la suite de l'échouement.



Le Conseil d'administration a appuyé la recommandation de l'Administrateur, d'effectuer des paiements au propriétaire du navire bien que les demandes d'indemnisation connexes aient été précédemment rejetées non seulement par le Fonds mais aussi par le tribunal coréen chargé de la procédure en limitation.

L'Administrateur a fait savoir qu'il avait changé sa façon de penser, en raison de renseignements supplémentaires récents. Le FIPOL a également accepté le point de vue de l'expert local, contrairement aux points de vue exprimés par l'ITOPF.

*Aegean Sea (1992)*

L'Administrateur a informé le Conseil d'administration que des échanges avaient eu lieu récemment avec le gouvernement espagnol, que des progrès considérables avaient été réalisés et qu'il espérait qu'une proposition en vue d'un règlement global pourrait être présentée à l'examen de l'Assemblée ou du Conseil d'administration à la session suivante.

## **Appendice C: Le FIPOL de 1992 – sessions du Comité exécutif et de l'Assemblée**

Au cours de l'année, le Comité exécutif du FIPOL de 1992, a tenu six sessions. Les 7<sup>e</sup>, 8<sup>e</sup> et 9<sup>e</sup> sessions se sont tenues sous la présidence du Professeur Lee Sik Chai (République de Corée). L'Administrateur, M. Måns Jacobsson a présidé la 10<sup>e</sup> session. La 11<sup>e</sup> session s'est tenue sous la présidence du Capitaine Luis Díaz-Monclús (Venezuela) et la 12<sup>e</sup> session était présidée par M. G. Sivertsen (Norvège).

La 4<sup>e</sup> session extraordinaire de l'Assemblée, la 5<sup>e</sup> session de l'Assemblée et la 5<sup>e</sup> session extraordinaire de l'Assemblée se sont tenues sous la présidence de M. Willem Oosterveen (Pays-Bas).

### **7<sup>e</sup> session du Comité exécutif – du 3 au 6 avril 2000**

En ce qui concerne les demandes d'indemnisation visant le sinistre du *Nakhodka*, le Comité a relevé le niveau des paiements du FIPOL de 1992 en le portant de 60% à 70% du montant des pertes ou des dommages effectivement subis par les demandeurs concernés.

### **4<sup>e</sup> session extraordinaire de l'Assemblée – du 4 au 6 avril 2000**

#### **Évaluation des Contributions**

Il est vraisemblable que le montant total des demandes d'indemnisation nées du sinistre de l'*Erika* atteigne la limite de responsabilité du FIPOL de 1992, au titre d'indemnités, soit 135 millions de DTS, ou environ 270 millions de dollars. De ce fait, l'Assemblée a décidé, au titre des contributions pour 1999, de procéder à un appel de contributions au Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour l'*Erika*, d'un montant de 40 millions de £, exigible au 1<sup>er</sup> septembre 2000, afin qu'il y ait suffisamment de fonds disponibles pour permettre le paiement rapide d'indemnités.

#### **Livre blanc sur la responsabilité environnementale, élaboré par la Commission des communautés européennes**

L'Assemblée a décidé que l'Administrateur devrait soumettre des observations, au nom du FIPOL de 1992. Dans sa présentation il devra rester neutre à l'égard des enjeux politiques et mettre l'accent sur les aspects positifs d'un régime global. Il faudra demander à la Commission européenne de veiller à ce que les mesures qu'elle propose ne puissent nuire au bon fonctionnement du régime du FIPOL de 1992 ou le gêner.

Nota : Le Livre blanc sur la responsabilité environnementale, élaboré par la Commission des communautés européennes a été mentionné dans le rapport annuel 1999-2000 de la Caisse d'indemnisation à la page 44.

#### **Création du 3<sup>e</sup> Groupe de travail intersessions**

L'Assemblée du Fonds de 1992 a créé un Groupe de travail intersessions qui devait se réunir le 6 juillet 2000 et devait communiquer son rapport à l'Assemblée en octobre. Ce groupe était doté du mandat suivant : a) échange de vues, sans tirer de conclusions, sur la question de savoir s'il y avait lieu de modifier le régime d'indemnisation du FIPOL et, b) dresser une liste de questions méritant un complément d'examen.

#### **2<sup>e</sup> réunion du second Groupe de travail intersessions – le 5 avril 2000**

Le Groupe de travail intersessions s'est réuni pour la première fois en avril 1999, en vue d'examiner les questions ayant trait à la définition du terme "navire" telle qu'énoncée dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds de 1992. Il a communiqué son premier rapport à l'Assemblée à sa 4<sup>e</sup> session d'octobre 1999. Le Groupe de travail avait conclu qu'un navire-citerne à l'état léger relève de la définition du terme "navire" lorsqu'il effectue tout voyage suivant le transport d'une cargaison d'hydrocarbures persistants. Toutefois, un navire-citerne à l'état léger ne relève pas du champ d'application de la définition s'il est établi qu'il n'y a pas à bord de résidus d'un tel transport.



À l'Assemblée d'octobre 1999, un document additionnel (le Canada étant commendaire associé) argumentant contre les conclusions du Groupe de travail, a été présenté par le R.U. *et al* (et autres). En conséquence, le Groupe de travail a été convoqué pour une réunion en avril 2000.

À la réunion d'avril 2000, le Groupe de travail a pris en considération un document présenté par le Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) qui appuyait les conclusions du Groupe de travail. L'OCIMF est d'accord sur le fait que la définition du terme "hydrocarbures" devrait être employée de manière constante dans toutes les Conventions et que la définition du terme "navire" et de sa clause restrictive dépendent de cet usage.

De nombreux membres de l'OCIMF sont de gros contributeurs au Fonds de 1992. D'après l'OCIMF, il n'y a ni incertitude ni ambiguïté, dans les définitions. En outre l'OCIMF insinue que l'interprétation proposée dans le document du R.U. *et al* (et autres) ajouterait *inter alia* (entre autres) une charge de travail considérable aux organismes administratifs, aux propriétaires de navires et à l'industrie des assurances.

À cette réunion il ne semblerait pas qu'il y ait eu un quelconque appui à la position du R.U. *et al* (et autres).

### **8<sup>e</sup> Session du Comité exécutif – du 5 au 6 juillet 2000**

La 8<sup>e</sup> session du Comité exécutif s'est tenue principalement pour examiner le sinistre de l'*Erika*.

#### **Erika (1999)**

Le 23 décembre 1999, le navire-citerne maltais *Erika* (19 666 tonnes de jauge brute) s'est cassé en deux dans le Golfe de Gascogne, France. Le navire-citerne transportait une cargaison de 31 000 tonnes de fuel-oil lourd. Environ 19 800 tonnes d'hydrocarbures se sont déversées lorsque le navire a coulé. La partie avant du navire qui a coulé, contenait environ 6 400 tonnes de fuel-oil lourd et la partie arrière 4 700 tonnes.

Le 3 juillet 1999, les opérations d'enlèvement des hydrocarbures de l'épave de l'*Erika*, ont commencé. De nombreuses plages ont été rouvertes au public.

Le Comité exécutif a pris note des conclusions de l'étude menée par le gouvernement français sur l'étendue des dommages causés par le sinistre de l'*Erika*, à l'industrie du tourisme. L'étude estimait que le montant total des demandes recevables serait de l'ordre de 80 à 150 millions de £.

La délégation canadienne a fait remarquer qu'il faudrait faire preuve de prudence quand il s'agira de payer les demandes d'indemnisation s'il y a un risque que le montant total des demandes, dépasse le montant total de l'indemnisation disponible (135 millions de DTS) – soit environ 270 millions de dollars. Conformément aux dispositions de l'article 4.5 de la Convention portant création du Fonds de 1992, il est indispensable de trouver un juste équilibre entre payer promptement l'indemnisation et la nécessité d'éviter toute situation de surpaiement. Il a été rappelé, qu'il fallait éviter de répéter les difficultés éprouvées lors du sinistre du *Braer*. Il a été décidé que les paiements du Fonds de 1992, seraient dans un premier temps limités à 50% du montant du préjudice ou du dommage effectivement subi par chaque demandeur, tel qu'évalué par les experts du FIPOL de 1992.

Aux termes des dispositions de la CRC de 1992, le Fonds de limitation établi par le propriétaire de l'*Erika*, s'élève à environ 18 600 000\$. Les contributeurs au FIPOL de 1992 ont l'obligation de payer le solde soit environ 251 400 000\$.

Le gouvernement français a mis en place une procédure permettant aux demandeurs dont la demande d'indemnisation a été approuvée par le FIPOL de 1992 d'obtenir une avance auprès de la Banque française de développement des petites et moyennes entreprises. Le gouvernement a également mis en place un mécanisme permettant d'assurer des paiements d'urgence dans le secteur de la pêche.

Total Fina, l'affréteur de l'*Erika*, s'est engagé à rester le dernier, sur la liste des demandeurs d'indemnités, pour être payé de ses frais, nés du pompage des hydrocarbures encore dans l'épave, du ramassage et de l'évacuation des déchets mazoutés provenant des opérations de nettoyage des plages, du coût de sa participation au nettoyage des plages et du coût d'une campagne de promotion du tourisme.

Le gouvernement français s'est engagé lui aussi à rester en queue de liste des demandeurs d'indemnités (juste devant Total Fina) pour être payé des frais encourus par l'État français.

### **3<sup>e</sup> Groupe de travail intersessions (1<sup>ère</sup> réunion)**

Le troisième Groupe de travail intersessions s'est réuni pour la première fois le 6 juillet 2000, sous la présidence de M. Alfred Popp c.r. (Canada).

Une journée entière de discussions fut insuffisante pour traiter toutes les questions soumises par les délégations. Une liste des questions susceptibles de mériter un complément d'examen, sera présentée à l'Assemblée lors de sa 5<sup>e</sup> session en octobre 2000.

### **9<sup>e</sup> session du Comité exécutif – du 23 au 27 octobre 2000**

Depuis la 4<sup>e</sup> session du Comité exécutif, celui-ci a examiné huit sinistres particuliers, y compris celui de l'*Erika* qui ont donné lieu à des demandes d'indemnisation à l'encontre du FIPOL de 1992 ou pourraient le faire à l'avenir.

#### **Erika (1999)**

Les hydrocarbures restant dans les deux parties de l'épave de l'*Erika* ont été pompés de juin à septembre 2000. Aucune fuite notable d'hydrocarbures ne s'est produite au cours des opérations de pompage.

Vu l'incertitude quant au montant total des demandes d'indemnisation approuvées, le Comité exécutif a décidé de limiter dans un premier temps les indemnités versées par le FIPOL de 1992, à 50% du montant du préjudice ou du dommage effectivement subi par chaque demandeur.

Un certain nombre d'organismes publics et de personnes morales privées ont intenté des actions en justice en France contre Total Finis. Des actions en justice ont également été intentées contre l'assureur en responsabilité de l'*Erika*, la compagnie exploitant le bâtiment et la société de classification.

La société de classification, Rina, a intenté une action en justice en Italie contre le FIPOL de 1992, demandant que le tribunal déclare qu'elle n'était pas responsable du sinistre. Le FIPOL de 1992 a intenté une action récursoire contre la société de classification.

### **10<sup>e</sup> session du Comité exécutif – 27 octobre 2000**

L'Administrateur a ouvert la session et le Comité a élu M. Gaute Sivertsen (Norvège) pour occuper le poste jusqu'à la fin de la prochaine session ordinaire de l'Assemblée. Aucune autre question à débattre.

### **5<sup>e</sup> session de l'Assemblée – du 23 au 27 octobre 2000**

L'Assemblée a été informée que le Comité juridique de l'OMI avait pris une décision regardant la proposition de modification des plafonds d'indemnisation, soumise par plusieurs États contractants. Le Comité juridique a adopté deux résolutions augmentant de quelque 50,37% les plafonds de responsabilité et d'indemnisation prévus par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds de 1992.

De ce fait, l'amendement à la Convention portant création du Fonds de 1992, porterait à 203 millions de DTS (environ 406 millions de dollars – compte tenu d'une valeur nominale, pour plus de commodité, de 2,00\$ pour un DTS), le montant total disponible en vertu des Conventions de 1992. Ces amendements entreraient en vigueur le 1<sup>er</sup> novembre 2003, à moins qu'avant le 1<sup>er</sup> mai 2002, un quart au moins des États qui étaient parties contractantes aux Conventions n'ait fait savoir à l'OMI qu'ils n'acceptaient pas les dits amendements. Le montant global maximum disponible actuel pour des indemnités est de 270 millions de dollars.

### **Election du Comité exécutif**

Le Canada a été réélu en tant que membre du Comité exécutif pour occuper le poste jusqu'à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée en octobre 2001.

### **Rapport du troisième Groupe de travail intersessions**

Le Comité a examiné le rapport du Groupe de travail dont la première réunion avait eu lieu le 6 juillet 2000. L'Assemblée a pris note que les questions examinées à ce jour incluaient : (1) La hiérarchisation des demandes; (2) L'application uniforme des Conventions; (3) Les sanctions pour non-soumission des rapports sur les hydrocarbures; (4) La dissolution et la liquidation du Fonds; (5) Les plafonds d'indemnisation; (6) La prise en compte de la qualité des navires utilisés pour le transport des hydrocarbures dans le calcul des contributions; (7) Les dommages causés à l'environnement:

L'Assemblée a exprimé sa reconnaissance au Groupe de travail pour le travail accompli et l'a chargé de poursuivre ses travaux dans le cadre du mandat révisé ci-après :

- a) *Procéder à un échange de vues sur la nécessité et la possibilité d'améliorer le régime d'indemnisation prévu par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et par la Convention portant création du Fonds de 1992;*
- b) *Continuer d'examiner les questions dont le Groupe de travail a reconnu l'importance pour améliorer le régime d'indemnisation et de formuler les recommandations pertinentes à leur sujet;*
- c) *Faire rapport à l'Assemblée à sa prochaine session ordinaire, sur l'avancement de ses travaux et formuler des recommandations concernant la poursuite de ces travaux.*

Le Groupe de travail se réunira durant les semaines du 12 mars et du 25 juin 2001.

### **Rapport du second Groupe de travail intersessions**

Ce Groupe de travail s'est de nouveau réuni en avril 2000 pour donner un complément d'examen aux circonstances dans lesquelles un navire-citerne à l'état léger relèverait de la définition du terme "navire" telle qu'énoncée dans la CRC de 1992 et la Convention portant création du Fonds de 1992. Le Groupe de travail a confirmé ses conclusions qu'un navire-citerne à l'état léger relèverait de la définition pendant tout voyage faisant suite au transport d'une cargaison d'hydrocarbures persistants mais ne relèverait pas du champ d'application de la définition s'il était établi qu'il n'y avait pas à bord de résidus d'un tel transport. À la réunion d'avril 2000, il a été généralement admis que la définition du terme "hydrocarbures" figurant à l'article 1.5 de la Convention, qui est clairement réservée aux « hydrocarbures minéraux persistants », était primordiale.

En avril 2000, il a été noté que la décision finale visant la définition du terme "navire," appartenait aux tribunaux nationaux des États contractants. L'Assemblée a noté que le second Groupe de travail intersessions avait terminé ses travaux. L'Assemblée a fait siennes les conclusions du groupe de travail.

### **États financiers pour l'exercice financier 1999 et rapport et opinion du Commissaire aux comptes**

En 1999 les frais d'administration pour administrer les deux Fonds s'élevaient à 1 707 052 £. La quote-part du Fonds de 1992 s'élevait à 815 304 £.

Le 29 mai 1999, le Canada est devenu un État contractant à la Convention du Fonds de 1992. Aucune contribution n'était due par le Canada en 1999, au Fonds de 1992.

### **Passif exigible**

Au 31 décembre 1999, le passif exigible du Fonds de 1992 était estimé à 195 809 000 £ pour les demandes d'indemnisation nées de cinq sinistres. Trois de ces sinistres se sont produits après que le Canada soit devenu un État contractant le 29 mai 1999, et le passif global exigible s'élevait à 109 778 000 £.

Nota : La Caisse d'indemnisation a la responsabilité d'acquitter la quote-part du Canada de ce dernier montant lorsqu'elle viendra à échéance.



## **Budget 2001 et calcul des contributions au Fonds général**

L'Assemblée a décidé de lever les contributions au Fonds général pour un montant total de 7,5 millions de £, exigibles au 1<sup>er</sup> mars 2001.

Nota : La quote-part du Canada, d'environ 747 000\$ devra être versée par la Caisse d'indemnisation.

## **Calcul des contributions aux Fonds des grosses demandes d'indemnisation**

Pour le sinistre de l'*Erika*, environ 90 millions de £ peuvent être payables par le Fonds de 1992, au 1<sup>er</sup> mars 2002. L'Administrateur a proposé, au titre des contributions pour 2000, de procéder à un appel de contributions au Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour l'*Erika*, d'un montant de 50 millions £. L'Assemblée a décidé que 25 millions £ du montant mis en recouvrement pour le Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour l'*Erika* seraient exigibles au 1<sup>er</sup> mars 2001 et que le reliquat de la contribution (25 millions £) serait différé.

Nota : Maintenant, la Caisse d'indemnisation a la responsabilité d'acquitter la quote-part du Canada, comme il se doit au Fonds général. En août 2000, la Caisse d'indemnisation a versé la première contribution du Canada, au titre du sinistre de l'*Erika*, s'élevant à environ 3,6 millions \$ (prélevée en avril 2000). En février 2001, la Caisse d'indemnisation a effectué un second versement d'un montant d'environ 2,3 millions \$, au titre du sinistre de l'*Erika*.

## **11<sup>e</sup> session du Comité exécutif – 29 et 30 janvier 2001**

### **Erika (1999)**

Une nouvelle étude a été menée au Ministère français de l'économie, des finances et de l'industrie. L'étude française conclut que le montant total des demandes d'indemnisation recevables atteindrait 1 600 millions FF (150 millions £), excluant les demandes d'indemnisation soumises par Total Fina et l'État français.

D'autre part, le Comité a été également informé qu'une étude menée par des tiers avait récemment été divulguée par les médias. Cette étude menée sur commande de l'Association ouest littoral solidaire (un groupement de trois régions administratives : Bretagne, Pays de la Loire, et Poitou-Charentes) a évalué que le montant total des dommages nés du sinistre, devrait se situer entre 5 500 et 6 300 millions de FF (527 - 603 millions £). En excluant les demandes d'indemnisation de Total Fina et de l'État français, le montant des dommages serait tout de même situé entre 4 340 et 5 230 millions de FF. Le Comité n'a pas réussi à se procurer un exemplaire de cette étude et ne connaît pas la méthodologie appliquée au cours de cette évaluation.

Le Comité a noté que le total estimatif des demandes d'indemnisation recevables serait d'environ 1 800 millions de FF et a décidé de porter le niveau des paiements de 50 à 60%, ce qui représenterait une augmentation d'environ 25 millions \$. Après la réunion l'Administrateur a informé les médias français.

Il est à remarquer que l'étude menée par le Ministère français est fondée sur les critères de recevabilité appliqués par le Fonds de 1992. Toutefois l'avocat français du Fonds avait prévenu que les tribunaux français pourraient adopter une approche plus large dans leur interprétation de la notion de « dommage par pollution » et qu'il était impossible de prédire les effets de cette approche.

Le Comité a noté que les vives critiques de cette approche proférées par différents ministres, hommes politiques, organismes et particuliers français, à l'encontre du FIPOL de 1992, ne s'étaient guère taries.

### **Nakhodka (1997)**

Le Comité a noté que le niveau des paiements avait été porté à 80% du montant des dommages effectivement subis par chaque demandeur. Il est vraisemblable que le FIPOL de 1992 effectue bientôt des versements supplémentaires de l'ordre de 11,5 millions de £.

Nota : Le Canada doit partager les responsabilités pour cet incident mais seulement dans le Cadre du régime du FIPOL de 1971.

### **Slops (2000)**

Le 15 juin 2000, le *Slops* (10 815 tonneaux de jauge brute), installation de réception des déchets mazoutés, immatriculé en Grèce, était au mouillage dans le port du Pirée, lorsqu'un incendie et une explosion ont éclaté à bord. Le bâtiment était chargé de 5 000 tonnes de déchets mazoutés dont 1 000 à 2 000 tonnes étaient croïton, des hydrocarbures. Une quantité considérable d'hydrocarbures s'est déversée du *Slops* provoquant une vaste pollution du littoral.

Initialement le *Slops* avait été conçu et construit pour être exploité comme navire-citerne, mais avait été transformé en 1995, pour servir exclusivement – étant au mouillage en permanence, sans aucun moyen de propulsion – au stockage et au traitement des déchets mazoutés.

À sa 8<sup>e</sup> session le Comité exécutif avait décidé que le *Slops* ne devrait pas être considéré comme étant un "navire" au sens des Conventions de 1992. Cette décision avait tenu compte d'une décision antérieure de l'Assemblée, selon laquelle les unités flottantes de stockage (FSUS) et les unités flottantes de production, de stockage et de déchargement (FPSOs) devraient être considérées comme étant des "navires" uniquement lorsqu'elles transportent des hydrocarbures en tant que cargaison à l'occasion d'un voyage à destination ou en provenance d'un port ou d'un terminal situé en dehors du gisement pétrolier dans lequel elles sont normalement exploitées. De plus, le second Groupe de travail intersessions avait aussi considéré qu'il n'y avait pas de différence notable entre le stockage et le traitement du pétrole brut dans le secteur offshore et le stockage et le traitement de déchets mazoutés issus de la navigation maritime.

Récemment l'entrepreneur de nettoyage grec a demandé que la demande d'indemnisation et la question de la définition du terme "navire" fassent l'objet d'une procédure d'arbitrage obligatoire, comme le prévoit la règle 7.3 du Règlement intérieur du Fonds de 1992.

Le Comité a fait sien le point de vue selon lequel il conviendrait de soumettre à l'arbitrage le montant d'une demande d'indemnisation, par exemple, mais qu'il ne serait pas opportun de soumettre à l'arbitrage la question de savoir si l'interprétation de la définition donnée par les organes directeurs, était la bonne. Si le demandeur refusait la position prise par le Comité, il devrait engager des poursuites contre le FIPOL de 1992, auprès du tribunal national compétent.

Nota : Il paraît que l'utilisation d'un FSU (UFS) n'est pas envisagée au Canada, à l'heure actuelle. Toutefois, au cours de l'été 2001, le premier FPSO (UFPSD) sera vraisemblablement basé dans le champ pétrolier Terra Nova, au large de Terre-Neuve.

### **5<sup>e</sup> session extraordinaire de l'Assemblée – 30 janvier 2001**

À la 5<sup>e</sup> session extraordinaire, l'Assemblée a été informée de la proposition émanant de la Commission européenne sur l'adoption d'un règlement relatif à la mise en place d'un Fonds d'indemnisation en cas de déversements d'hydrocarbures dans les eaux européennes.

Aux termes des dispositions du Fonds proposé, destiné à assurer un complément d'indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures dans les eaux européennes (le Fonds COPE), le montant d'indemnisation disponible serait d'un milliard d'Euros. Ceci inclurait le montant prévu par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds de 1992 – c'est-à-dire 135 millions de DTS (270 millions \$ ou 188 millions d'Euros).

La Commission européenne considère que l'accroissement de 50% des plafonds de responsabilité et d'indemnisation existants du FIPOL de 1992, procurant un total de 203 millions de DTS (300 millions d'Euros ou environ 406 millions de dollars) qui doit entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> novembre 2003, est insuffisant.

Le Fonds COPE n'interviendrait que lorsqu'un déversement se produirait dans les eaux de l'Union européenne entraînant ou menaçant d'entraîner une indemnisation dépassant le plafond prévu par le FIPOL de 1992. Le Fonds COPE serait financé par les réceptionnaires européens d'hydrocarbures suivant ainsi l'application de procédures similaires à celles des contributeurs au FIPOL de 1992.

D'après la proposition de la C.E., une fois connu le total des coûts, un règlement financier interviendrait à titre bilatéral entre le FIPOL de 1992 et le Fonds COPE.



Les délégations du FIPOL, appartenant aux États membres de l'Union européenne, sont d'avis qu'aucune action menée dans le cadre de l'Union européenne, ne devrait nuire au régime international du FIPOL. La proposition de règlement n'avait pas encore été examinée, ni par le Parlement européen, ni par le Conseil des ministres des États membres de l'Union européenne.

Nota : Le Canada, contrairement aux autres États contractants du FIPOL, a déjà une troisième couverture d'indemnisation. La Caisse d'indemnisation dispose d'une somme d'environ 134 millions \$ en sus du montant révisé de 406 millions \$ du FIPOL, ce qui permettrait de disposer d'environ 540 millions de dollars en cas d'un déversement par un navire-citerne au Canada, après le 1<sup>er</sup> novembre 2003.

## **12<sup>e</sup> session du Comité exécutif – 15 mars 2001**

### **Erika (1999)**

Le Comité a décidé de maintenir le niveau des paiements à 60%.

Au 8 mars 2001, 4 087 demandes d'indemnisation avaient été présentées, pour un montant de 55 millions £. Environ 2 350 demandes d'indemnisation d'un montant de 20 millions £ avaient été évaluées pour un montant de 13 millions £.

La délégation canadienne a demandé des renseignements au sujet du rapport Mazars et Guérard sur les dommages nés du sinistre de l'*Erika*, étude réalisée pour l'Association ouest littoral solidaire (un groupement de trois régions administratives; Bretagne, Pays de la Loire et Poitou-Charentes), étant donné son importance éventuelle permettant de décider le niveau des paiements des demandes d'indemnisation. La délégation française a promis qu'elle communiquerait des renseignements plus complets qui deviendraient disponibles.

### **Nakhodka (1997)**

La délégation canadienne a incité l'Administrateur à poursuivre l'action récursoire. D'autres délégations ont souscrit à cet avis.

## **Le troisième Groupe de travail intersessions (deuxième réunion)**

La seconde réunion du troisième Groupe de travail intersessions s'est tenue les 12 et 13 mars 2001. Le Groupe de travail a poursuivi les échanges de vues concernant la nécessité et la possibilité d'améliorer le régime d'indemnisation.

Quelques questions à l'étude par le Groupe de travail sont :

### **Plafonds d'indemnisation**

Une majorité de délégations était d'avis que des procédures tacites d'amendement dans les Conventions devraient être révisées de manière à permettre un relèvement des limites de responsabilité, à des intervalles plus rapprochés. Ceci devrait également fournir l'occasion de trouver un juste milieu entre les obligations des propriétaires de navire et celles des réceptionnaires d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui semblent ne pas être équitables dans le cas du sinistre de l'*Erika*.

En général des délégations européennes ont exprimé leur appui pour une proposition de troisième couverture d'indemnisation facultative au FIPOL, en vue de prévenir la nécessité d'avoir un Fonds européen de troisième couverture d'indemnisation tel que proposé par la C.E. L'industrie et quelques délégations d'États qui ne sont pas membres de l'Union européenne ont exprimé leurs réserves. La délégation japonaise s'est refusée à donner son approbation à la proposition.



### **Disposition pour « priver de son droit » le propriétaire du navire de limiter sa responsabilité**

Le Groupe de travail a délibéré à propos d'un document français qui soutient que *inter alia* (entre autres) les règles des clubs P&I font qu'il ne vaut plus la peine pour la victime d'avoir à prouver la faute du propriétaire du navire. Le document précise qu'aux termes des dispositions de la CRC de 1992, contrairement aux dispositions de la CRC de 1969, la victime ne disposerait d'aucune garantie d'indemnisation, si les dommages excèdent la limite de responsabilité du propriétaire du navire. Le document français prétend que l'assureur, par ses règles, ne couvre pas le dommage causé par le propriétaire du navire, découlant d'un acte ou d'une omission personnel de sa part, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement – ce qui est la disposition de 1992 pour « priver de son droit » le propriétaire du navire de limiter sa responsabilité.

Il est à remarquer que cet aspect de la disposition de « priver de son droit » le propriétaire du navire de limiter sa responsabilité, exigera de plus amples débats avec les clubs P&I.

### **Action récursoire**

La délégation de la République de Corée a fait remarquer que la disposition de 1992 pour priver de son droit le propriétaire du navire de limiter sa responsabilité, ne laissait que peu de latitude pour exercer une action récursoire. Cette délégation a suggéré qu'il conviendrait d'examiner la possibilité de réduire les catégories de personnes qui peuvent revendiquer l'immunité au titre de la Convention.

D'autres ont suggéré qu'en considération des dispositions de canalisation que renferme l'article III.4 de la CRC de 1992, il faudrait faire une différence entre le droit des victimes de réclamer une indemnisation de la part des personnes mentionnées dans les dispositions (par exemple les affrêteurs) et le droit du Fonds de 1992 d'intenter une action récursoire contre ces personnes.

Il a été suggéré qu'il devait être possible de renforcer la position du Fonds en incluant une disposition donnant explicitement au Fonds, le droit d'intenter une action récursoire, vraisemblablement fondée sur la faute. En général, il est envisagé que le Fonds intente une action récursoire, chaque fois que cela s'impose et qu'une politique déterminée de la part du Fonds à cet égard, pourrait être utilisée contre des personnes exploitant des navires inférieurs aux normes.

Nota : Aux termes de la CRC, des demandes d'indemnisation pour des dommages par pollution ne peuvent être formées qu'à l'encontre du propriétaire officiel du navire en cause. Ceci n'empêche pas les victimes de demander réparation en dehors du cadre de la CRC, auprès des personnes autres que le propriétaire du navire. Toutefois la CRC de 1969 interdit l'introduction de demandes d'indemnisation contre les préposés ou mandataires du propriétaire du navire. La CRC de 1992 fait de même mais interdit également l'introduction de demandes d'indemnisation contre le pilote, l'affrêteur (y compris un affrêteur coque nue), l'exploitant ou l'opérateur du navire, ou bien contre toute personne qui est intervenue dans des opérations d'assistance ou qui a pris des mesures de sauvegarde.

### **Promouvoir l'utilisation de la qualité des navires**

La délégation canadienne poursuit ses efforts visant à obtenir la révision des limites de responsabilité actuelles figurant dans le régime de la CRC de 1992 / du FIPOL de 1992, pour pouvoir réaliser un équilibre équitable entre les obligations financières des propriétaires de navire et les réceptionnaires d'hydrocarbures, lors d'événements de déversements d'hydrocarbures.

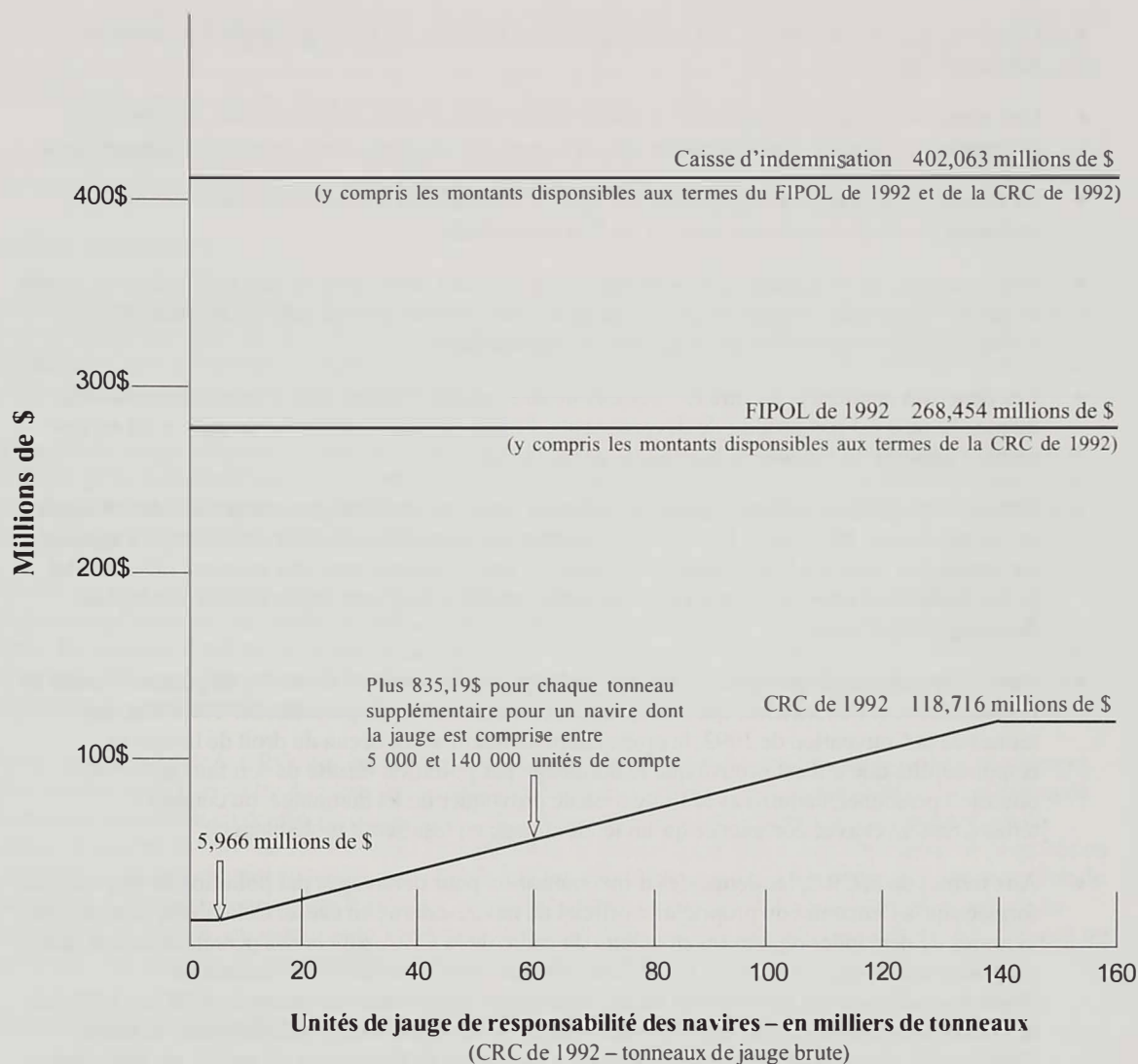
Un document français a fait remarquer qu'une augmentation dans le montant des obligations de l'assureur, aux termes des Conventions, influencerait très certainement la qualité des navires qui ont obtenus une couverture d'assurance P&I.

## Appendice D : Changements apportés par les Protocoles de 1992

- Une limite de responsabilité spéciale pour les propriétaires de petits bâtiments et un relèvement substantiel des montants de responsabilité. La limite est de 5,87 millions de dollars pour un navire dont la jauge brute ne dépasse pas 5 000 unités de compte, allant en augmentant selon une progression linéaire jusqu'à 16,87 millions de dollars pour des navires dont la jauge brute est égale ou supérieure à 120 000 unités de compte, en utilisant la valeur du DTS au 1 avril 2001.
- Un relèvement de l'indemnité maximale payable par le FIPOL de 1992, plafonnée à sa limite de responsabilité.
- Une procédure simplifiée pour relever les montants des limites de responsabilité, dans les deux conventions, à la suite d'une décision prise à la majorité des Etats contractants aux Conventions.
- Le champ d'application géographique des deux Conventions est étendu à la zone économique exclusive ou à une zone équivalente d'un Etat contractant.
- Sont couverts, les dommages par pollution causée par des déversements de combustible de soutes et par des résidus de cargaisons provenant de navires-citernes à l'état lège accomplissant un voyage après le transport d'une cargaison d'hydrocarbures.
- Les dépenses encourues au titre de mesures de sauvegarde ouvrent droit à un remboursement, même s'il ne s'est pas produit de déversements d'hydrocarbures, sous réserve qu'il y ait eu une menace grave et imminente de dommages par pollution.
- Une nouvelle définition de dommage par pollution retient le libellé original de la CRC de 1969 et de la Convention de 1971 sur le FIPOL, en y ajoutant une phrase afin de bien préciser que s'agissant de dommages causés à l'environnement, seuls les frais encourus pour des mesures raisonnables prises réellement pour remettre en état l'environnement pollué, sont inclus dans le concept de dommage par pollution.
- Conformément aux dispositions de la CRC de 1969, le propriétaire d'un navire ne peut pas limiter sa responsabilité si l'événement qui s'est produit, résulte de sa faute personnelle. Toutefois, aux termes de la Convention de 1992, le propriétaire du navire n'est déchu du droit de limiter sa responsabilité que s'il est prouvé que le dommage par pollution résulte de son fait ou de son omission personnel, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.
- Aux termes de la CRC, les demandes d'indemnisation pour dommages par pollution ne peuvent être formées qu'à l'encontre du propriétaire officiel du navire-citerne en cause. Cela n'empêche pas les victimes de demander réparation en dehors du cadre de la CRC, auprès des personnes autres que le propriétaire du navire. Toutefois, la CRC de 1969 interdit l'introduction de demandes d'indemnisation contre les préposés ou mandataires du propriétaire du navire. La CRC de 1992 fait de même, mais interdit également l'introduction de demandes d'indemnisation contre le pilote, l'affrètement (y compris un affrètement coque nue), l'exploitant ou l'opérateur du navire, ou bien contre toute personne qui est intervenue dans des opérations d'assistance ou qui a pris des mesures de sauvegarde.

## Limites actuelles de responsabilité et d'indemnisation pour des déversements provenant de pétroliers au Canada

En fonction de la valeur de DTS<sup>(1)</sup> au 1er avril 2000



<sup>(1)</sup>La valeur du DTS au 1er avril 2001, était d'environ 1,98855\$. Cette valeur réelle est répercutée à l'illustration ci-dessus et à l'Appendice "D." Pour plus de commodité, partout ailleurs dans le rapport, les calculs sont fondés sur le DTS ayant une valeur nominale de 2\$.

### Illustration 1

L'illustration 1 montre les limites actuelles de responsabilité et d'indemnisation disponibles aux termes de la CRC de 1992, de la Convention sur le FIPOL de 1992 et la Caisse d'indemnisation pour des déversements d'hydrocarbures provenant de pétroliers au Canada, y compris la mer territoriale et la zone économique exclusive. Grâce à la Caisse d'indemnisation le Canada dispose d'une couverture supplémentaire, sans compter celle disponible aux conditions des Conventions internationales.

#### Révision

N.B.: Le montant total disponible ci-dessus, aux conditions de la CRC de 1992 et du FIPOL de 1992 (268,484 millions de \$) devrait augmenter d'environ 50% (pour être porté à 402,68 millions de \$) et entrer en vigueur le 12 novembre 2003. En sus de ce montant, la Caisse d'indemnisation dispose d'une somme d'environ 134 millions de \$, ce qui permettrait de disposer de 536,68 millions de \$, en cas d'un déversement par un navire-citerne au Canada, après le 1er novembre 2003.



## Appendice E :

### **États contractants à la fois au Protocole de 1992, à la Convention sur la responsabilité civile et au Protocole de 1992 à la Convention du FIPOL au 24 janvier 2001**

<b>52 États à l'égard desquels le Protocole sur le Fonds est en vigueur (et qui sont donc des États contractants au FIPOL de 1992)</b>		
Algérie	Finlande	Oman
Allemagne	France	Panama
Australie	Grèce	Pays-Bas
Bahamas	Grenade	Philippines
Bahrein	Îles Marshall	Pologne
Barbade	Irlande	République de Corée
Belgique	Islande	République dominicaine
Belize	Italie	Royaume uni
Canada	Jamaïque	Seychelles
Chine (Région administrative spéciale de Hong Kong)	Japon	Singapour
Comores	Lettonie	Sri Lanka
Croatie	Liberia	Suède
Chypre	Malte	Tonga
Danemark	Maurice	Tunisie
Émirats arabes unis	Mexique	Uruguay
Espagne	Monaco	Vanuatu
Fidji	Nouvelle-Zélande	Venezuela

<b>12 États qui ont déposé un instrument d'adhésion mais pour lesquels le Protocole au FIPOL n'entrera en vigueur qu'à la date indiquée</b>	
Kenya	2 février 2001
Trinité et Tobago	6 mars 2001
Fédération de Russie	20 mars 2001
Géorgie	18 avril 2001
Antigua et Barbuda	14 juin 2001
Inde	21 juin 2001
Lituanie	27 juin 2001
Slovenie	14 juillet 2001
Maroc	22 août 2001
Argentine	13 octobre 2001
Djibouti	8 janvier 2002
Papouasie-Nouvelle-Guinée	23 janvier 2002

Année 2000		Année 2001	
Nombre de sinistres	Montant des indemnités (en millions de francs)	Nombre de sinistres	Montant des indemnités (en millions de francs)
10	100	12	120
20	200	15	150
30	300	18	180
40	400	20	200
50	500	22	220
60	600	25	250
70	700	28	280
80	800	30	300
90	900	32	320
100	1000	35	350
110	1100	38	380
120	1200	40	400
130	1300	42	420
140	1400	45	450
150	1500	48	480
160	1600	50	500
170	1700	52	520
180	1800	55	550
190	1900	58	580
200	2000	60	600
210	2100	62	620
220	2200	65	650
230	2300	68	680
240	2400	70	700
250	2500	72	720
260	2600	75	750
270	2700	78	780
280	2800	80	800
290	2900	82	820
300	3000	85	850
310	3100	88	880
320	3200	90	900
330	3300	92	920
340	3400	95	950
350	3500	98	980
360	3600	100	1000
370	3700	102	1020
380	3800	105	1050
390	3900	108	1080
400	4000	110	1100
410	4100	112	1120
420	4200	115	1150
430	4300	118	1180
440	4400	120	1200
450	4500	122	1220
460	4600	125	1250
470	4700	128	1280
480	4800	130	1300
490	4900	132	1320
500	5000	135	1350
510	5100	138	1380
520	5200	140	1400
530	5300	142	1420
540	5400	145	1450
550	5500	148	1480
560	5600	150	1500
570	5700	152	1520
580	5800	155	1550
590	5900	158	1580
600	6000	160	1600
610	6100	162	1620
620	6200	165	1650
630	6300	168	1680
640	6400	170	1700
650	6500	172	1720
660	6600	175	1750
670	6700	178	1780
680	6800	180	1800
690	6900	182	1820
700	7000	185	1850
710	7100	188	1880
720	7200	190	1900
730	7300	192	1920
740	7400	195	1950
750	7500	198	1980
760	7600	200	2000
770	7700	202	2020
780	7800	205	2050
790	7900	208	2080
800	8000	210	2100
810	8100	212	2120
820	8200	215	2150
830	8300	218	2180
840	8400	220	2200
850	8500	222	2220
860	8600	225	2250
870	8700	228	2280
880	8800	230	2300
890	8900	232	2320
900	9000	235	2350
910	9100	238	2380
920	9200	240	2400
930	9300	242	2420
940	9400	245	2450
950	9500	248	2480
960	9600	250	2500
970	9700	252	2520
980	9800	255	2550
990	9900	258	2580
1000	10000	260	2600

## Appendice F:

**États contractants à la fois à la Convention de 1969 sur la  
responsabilité civile et à la Convention de 1971 sur le FIPOL  
au 24 janvier 2001  
(et qui sont donc des États contractants au FIPOL de 1971)**

<b>26 états contractants à la Convention sur le FIPOL de 1971</b>		
Albanie	Estonie	Mozambique
Bénin	Gabon	Nigeria
Brunei Darussalam	Gambie	Portugal
Cameroun	Ghana	Qatar
Colombie	Guyana	République arabe syrienne
Côte d'Ivoire	Kowaït	Saint Kitts et Nevis
Djibouti	Malaisie	Sierra Leone
Émirats arabes unis	Maldives	Tuvalu
Mauritanie	Yougoslavie	

<b>8 États contractants à la Convention sur le FIPOL de 1971 qui ont déposé un instrument de dénonciation qui prendra effet à la date indiquée</b>	
Islande	10 février 2001
Fédération de Russie	20 mars 2001
Antigua et Barbuda	14 juin 2001
Inde	21 juin 2001
Kenya	7 juillet 2001
Slovenie	19 juillet 2001
Maroc	25 octobre 2001
Papouasie-Nouvelle-Guinée	23 janvier 2002





## **Appendice G: Proposition des communautés européennes pour un fonds COPE**



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 6.12.2000  
COM(2000)802 final

2000/0325 (COD)

2000/0326 (COD)

2000/0327 (COD)

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT  
EUROPÉEN**

**SUR UN DEUXIÈME TRAIN DE MESURES COMMUNAUTAIRES EN MATIÈRE  
DE SÉCURITÉ MARITIME SUITE AU NAUFRAGE DU PÉTROLIER ERIKA**

Proposition de

**DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL**

**relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi, de contrôle et  
d'information  
sur le trafic maritime**

Proposition de

**RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**relative à la mise en place d'un Fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la  
pollution par les hydrocarbures dans les eaux européennes et d'autres mesures  
complémentaires**

Proposition de

**RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime  
(présentées par la Commission)**

## EXPOSÉ DES MOTIFS

### INTRODUCTION GÉNÉRALE

#### 1 Situation et problèmes actuels

L'indemnisation des victimes des déversements accidentels d'hydrocarbures par des pétroliers constitue un aspect essentiel du cadre réglementaire général applicable à la pollution marine par les hydrocarbures et revêt dès lors une importance considérable pour la Commission européenne. Comme elle l'a souligné dans sa communication du 21 mars 2000 sur la sécurité maritime du transport pétrolier (COM(2000) 142 final), la Commission estime en effet que, bien qu'il se soit révélé relativement efficace au cours des dernières décennies, le régime international de responsabilité et de compensation présente un certain nombre de lacunes. La plus grave de ces lacunes, à laquelle il convient de remédier de toute urgence, est le niveau insuffisant des limites actuelles de responsabilité et de compensation. Certains accidents survenus récemment, et notamment le naufrage de l'*Erika* en décembre 1999 et la marée noire qui en a résulté, ont clairement démontré l'insuffisance des limites existantes, insuffisance qui peut avoir pour conséquences une indemnisation incomplète des victimes et des retards importants dans le versement des indemnités. C'est pourquoi la Commission a décidé d'agir au plus vite afin de créer un mécanisme permettant de relever les limites d'indemnisation et de garantir ainsi une indemnisation appropriée des victimes en cas de marée noire dans les eaux européennes. Les autres lacunes du système actuel doivent également être corrigées, mais la Commission estime qu'elles ne nécessitent pas une intervention aussi rapide. Outre la question de la responsabilité et de l'indemnisation, la Commission propose d'introduire une sanction pénale frappant tout protagoniste du transport d'hydrocarbures par mer convaincu de négligence grave.

#### 2 Contexte

Le transport d'hydrocarbures par mer est une activité intrinsèquement dangereuse qui comporte des risques considérables pour le milieu marin. C'est en mars 1967, lors du naufrage du pétrolier *Torrey Canyon*, navire de 120 000 tonnes de port en lourd battant pavillon libérien venu s'écraser sur le récif de Seven Stones au large de Land's End (Royaume-Uni), que l'on a pris conscience de l'ampleur des menaces que constitue pour l'environnement la croissance rapide du trafic des pétroliers et de leur capacité. À l'époque, 1 19 000 tonnes de pétrole brut ont été déversées dans la mer, causant une grave pollution le long des côtes du sud-ouest de l'Angleterre et du nord de la France.

Cette catastrophe a amené la communauté internationale à élaborer, par l'intermédiaire de l'Organisation maritime internationale, un certain nombre d'instruments visant à renforcer la sûreté des pétroliers et à améliorer la protection du milieu marin, dont deux conventions établissant des règles détaillées en matière de responsabilité et d'indemnisation en cas de dommage par pollution causé par des pétroliers.

La convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC) et la convention internationale de 1971 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (convention FIPOL) sont entrées en vigueur respectivement en 1975 et en 1978. Ces deux



conventions ont institué un système à deux niveaux de responsabilité, reposant sur une responsabilité objective mais limitée pour le propriétaire du navire et sur un fonds, alimenté par les entités réceptionnant des hydrocarbures, qui fournit aux victimes de dommages par pollution par les hydrocarbures une indemnisation complémentaire lorsqu'elles ne peuvent pas être indemnisées complètement par le propriétaire.

Ce régime n'a été révisé sur le fond qu'une seule fois, au début des années 1980. Cette révision a débouché sur les protocoles de 1984 aux deux conventions, lesquels ne sont jamais entrés en vigueur faute d'un taux de ratification suffisant par les États réceptionnant les hydrocarbures. Au début des années 1990, de nouveaux efforts ont été entrepris pour mettre les modifications en vigueur. Les protocoles de 1992 qui en ont résulté ont repris en substance les amendements de 1984, mais modifié les dispositions relatives à la mise en œuvre. Ces protocoles aux Conventions CLC et FIPOL sont entrés en vigueur en 1996. Tous les États membres côtiers de l'UE sont maintenant parties aux deux protocoles de 1992, à l'exception du Portugal, qui n'a pas encore parachevé les procédures de ratification.

Les États-Unis ne participent pas à ce régime international de responsabilité et d'indemnisation. L'accident de l'*Exxon Valdez* survenu en 1989 en Alaska a mis fin aux discussions concernant une éventuelle adhésion des États-Unis au système. Les États-Unis ont en effet décidé de créer, dans le cadre de l'*Oil Pollution Act* (loi sur la pollution par les hydrocarbures) de 1990 sur la pollution par les hydrocarbures, un système de responsabilité fédéral distinct, avec possibilité pour les différents États d'introduire une législation plus stricte.

### **3 Résumé du système international de responsabilité et d'indemnisation de 1992**

Le régime de 1992 couvre les dommages par pollution causés par des déversements d'hydrocarbures persistants provenant de pétroliers naviguant dans les eaux côtières (jusqu'à 200 milles marins de la côte) des États participants. Les préjudices couverts par le régime comprennent les biens et, dans une certaine mesure, les pertes économiques et les coûts de remise en état de l'environnement, ainsi que les mesures de prévention, y compris les coûts de dépollution.

Le premier niveau est celui de la responsabilité du propriétaire du navire, laquelle est régie par la Convention CLC. La responsabilité du propriétaire est objective et n'est dès lors pas conditionnée par une faute ou une négligence de sa part. Le propriétaire est en principe autorisé à limiter sa responsabilité à un montant en rapport avec le tonnage du navire. Ce montant s'élève actuellement à 90 millions d'euros maximum pour les plus gros navires et, dans le cas de l'*Erika*, à seulement 13 millions d'euros environ. Le propriétaire du navire ne perd son droit de limiter sa responsabilité que s'il est établi que le dommage par pollution "résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement". La Convention CLC exige également des propriétaires qu'ils souscrivent une assurance en responsabilité et accorde aux requérants le droit d'intenter une action directe contre l'assureur dans les limites de la responsabilité du propriétaire. La responsabilité était ainsi "canalisée" vers le seul propriétaire, bon nombre d'autres parties, dont le gérant, l'exploitant du navire et l'affrètement, sont expressément protégées contre toute action en responsabilité, à moins qu'ils ne se rendent coupables d'une négligence semblable à celle que le propriétaire devrait commettre pour être privé de son droit de limiter sa responsabilité (voir ci-dessus).

Le régime CLC est complété par le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) institué par la Convention FIPOL afin d'indemniser les victimes lorsque la responsabilité du propriétaire ne suffit pas à couvrir les dommages. Il est possible de recourir au FIPOL dans trois cas: lorsque les dommages dépassent la responsabilité maximale du propriétaire (c'est le cas le plus fréquent); lorsque le propriétaire peut invoquer à sa décharge l'un des motifs prévus dans la Convention CLC<sup>10</sup>; et lorsque le propriétaire (et son assureur) est dans l'impossibilité matérielle de remplir ses obligations. Le montant maximal de l'indemnisation autorisée par le FIPOL s'élève à environ 200 millions d'euros. Le FIPOL est financé par les contributions des entreprises ou autres entités recevant des hydrocarbures transportés par mer. En cas de déversement d'hydrocarbures, par conséquent, toutes les entités recevant des hydrocarbures établies dans les États parties à la convention FIPOL contribuent à l'indemnisation et aux dépenses administratives supportées par le Fonds, indépendamment de l'endroit où la pollution s'est produite. Le FIPOL ne verse aucune indemnisation si la pollution résulte d'un acte de guerre ou a été causée par un navire de guerre. Il faut également qu'il soit prouvé que les hydrocarbures proviennent d'un pétrolier.

Les victimes de déversements d'hydrocarbures peuvent introduire leur demande d'indemnisation directement auprès du FIPOL et, pour autant que la demande soit légitime et réponde aux critères applicables, le Fonds indemnise directement les requérants. Si le total des demandes jugées recevables dépasse la limite maximale d'indemnisation du Fonds, les demandes sont toutes réduites en proportion. Les requérants peuvent également transmettre leur demande d'indemnisation aux tribunaux de l'État où les dommages se sont produits. Depuis sa création en 1978, le Fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures a traité quelque 100 affaires, dont la plupart sont restées dans les limites d'indemnisation prévues, les victimes ayant ainsi pu être indemnisées totalement sur la base de l'évaluation du Fonds quant à la recevabilité des demandes.

#### **4 Évaluation du régime international de responsabilité et d'indemnisation**

##### *4.1 Critères d'évaluation*

Dans sa communication sur la sécurité maritime du transport pétrolier, la Commission a fixé trois critères permettant de déterminer si un système d'indemnisation est pleinement satisfaisant:

- (1) le régime doit assurer une indemnisation rapide des victimes sans qu'il soit nécessaire d'entamer des procédures judiciaires longues et complexes;
- (2) le montant maximal de l'indemnisation doit être fixé à un niveau suffisamment élevé pour faire face aux demandes recevables résultant de toute catastrophe prévisible causée par un accident de pétrolier;
- (3) le régime doit décourager les exploitants de pétroliers et propriétaires de cargaisons de transporter des hydrocarbures autrement que dans des pétroliers d'une qualité irréprochable.

---

<sup>10</sup> En vertu de l'article III, paragraphe 2, le propriétaire n'est pas responsable s'il prouve que le dommage par pollution  
a) résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection, ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible ou  
b) résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, ou  
c) résulte en totalité de la négligence ou d'une autre action préjudiciable d'un gouvernement ou autre autorité responsable de l'entretien des feux ou autres aides à la navigation dans l'exercice de cette fonction.



L'accident de l'*Erika* a amené la Commission à examiner le système international existant, fondé sur les Conventions CLC et FIPOL, à la lumière de ces critères. Sa conclusion est que le système international est satisfaisant sur certains points, mais pas sur tous.

#### 4.2 *Procédures d'indemnisation*

Pour ce qui est de la rapidité d'indemnisation et de la fonctionnalité générale du système, la Commission reconnaît que le système international existant de responsabilité et d'indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures présente des avantages importants, qui permettent notamment de garantir l'indemnisation rapide des victimes en cas d'événements où sont impliquées un certain nombre de parties relevant de juridictions différentes. Du fait de la structure du système, les requérants n'éprouvent généralement aucune difficulté à identifier la partie responsable et n'ont pas besoin, pour obtenir une indemnisation, de prouver que le propriétaire du navire s'est rendu coupable d'une faute ou d'une négligence. De même, le propriétaire étant tenu de contracter une assurance et les requérants étant habilités à intenter une action directe contre l'assureur, les questions relatives à la nationalité du navire ou de son propriétaire, ou encore à la situation financière de ce dernier, n'interviennent pas dans l'indemnisation, dans la mesure où elle ne dépasse pas les limites prévues. Tous ces facteurs contribuent à un traitement rapide des demandes et facilitent la gestion générale du système.

Pour ce qui est du financement du Fonds également, le mécanisme prévu pour la contribution des propriétaires de cargaisons est relativement simple. Les dépenses du FIPOL sont supportées collectivement par les principales entités recevant du pétrole brut et/ou du fioul lourd établies dans les États participants, suivant une proportion correspondant aux quantités d'hydrocarbures reçues par chaque entreprise. Les quantités d'hydrocarbures reçues sont notifiées par les gouvernements des États parties au FIPOL, lequel facture directement les dépenses aux entreprises concernées, sur la base d'une estimation des dépenses pour l'année suivante. Ces paiements ne relèvent donc pas des gouvernements, à moins qu'ils n'en aient accepté volontairement la responsabilité. D'une manière générale, ce système a fonctionné de manière satisfaisante et a dans l'ensemble permis de récolter les moyens nécessaires dans un délai raisonnable. Un problème reste cependant à résoudre: certains États omettant de notifier les quantités d'hydrocarbures reçues, le FIPOL éprouve certaines difficultés à recueillir les contributions des entités concernées dans les États en cause.

Compte tenu de l'investivité considérable nécessaire à l'élaboration du régime international de responsabilité et d'indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures, ce système s'est généralement révélé efficace. Les quelque 100 demandes d'indemnisation pour pollution par les hydrocarbures traitées par le FIPOL ont pour la plupart été réglées de manière satisfaisante, dans la mesure où les procédures d'évaluation et de versement des indemnisations ont été menées à bien sans trop de difficultés. Dans l'ensemble, les requérants ont choisi d'adresser leur demande directement au Fonds, sans passer par les tribunaux, ce qui indique que l'évaluation des demandes effectuée par le FIPOL est fort bien acceptée.

Toutes les affaires n'ont cependant pas été rapides et simples à régler. Dans la majeure partie (pour ne pas dire la totalité) des cas concernant des pollutions par les hydrocarbures risquant de dépasser les limites d'indemnisation maximales, des retards considérables ont été enregistrés dans le versement de l'indemnisation, du fait de l'incertitude qui régnait quant au coût final de la marée noire. S'il apparaît que le total des demandes recevables risque de dépasser le montant maximal d'indemnisation disponible, les demandes recevables sont satisfaites au "prorata", c'est-à-dire



que les requérants ne reçoivent qu'un certain pourcentage de leur indemnisation jusqu'à ce que toutes les demandes susceptibles d'être introduites à la suite de l'événement de pollution aient été soumises et évaluées, ce qui prend généralement plusieurs années. En outre, les marées noires de grande ampleur et les mécontentements qui s'ensuivent au niveau des procédures d'indemnisation ont tendance à renforcer le rôle des tribunaux nationaux dans le règlement des litiges, d'où une complexité et des retards accrus. En conséquence, les procédures d'indemnisation menées dans le cas de pollutions de ce type se sont généralement caractérisées par leur complexité et leur lenteur. Plusieurs grandes marées noires survenues en Europe dans les années 1990, telles que celles provoquées par le naufrage de l'*Aegean Sea* (Espagne, 1992), du *Braer* (Royaume-Uni, 1993), du *Sea Empress* (Royaume-Uni, 1996) ont soulevé des difficultés telles que les victimes ne savent toujours pas si et quand elles seront totalement indemnisées. Rien ne laisse à penser qu'il en aille différemment dans le cas du naufrage de l'*Erika*.

La Commission estime que de tels retards dans le versement de l'indemnisation sont inacceptables. Elle reconnaît cependant le lien étroit existant entre la longueur des procédures et le risque d'atteindre le plafond fixé pour l'indemnisation. Étant donné que, comme nous l'avons dit plus haut, toute possibilité que le plafond soit atteint a des conséquences notables, la Commission est d'avis que les retards inacceptables constatés dans le versement des indemnisations résulte essentiellement du niveau insuffisant des limites d'indemnisation plutôt que de défaillances inhérentes aux procédures d'indemnisation proprement dites. D'autres éléments du système qui sont susceptibles de contribuer à retarder les versements ou de compliquer de quelque manière que ce soit l'indemnisation des victimes sont actuellement examinés par un groupe de travail au sein du FIPOL<sup>11</sup>. La Commission participe à ces travaux et espère qu'ils déboucheront sur des mesures complémentaires permettant d'espérer une indemnisation équitable et rapide des victimes. C'est pourquoi, en conclusion, la Commission estime que le système international d'indemnisation existant, mis à part quelques exceptions importantes, satisfait au premier critère, à savoir l'efficacité des procédures d'indemnisation des victimes de déversements d'hydrocarbures.

#### *4.3 Les limites sont-elles fixées à un niveau suffisant?*

Le niveau insuffisant des limites d'indemnisation est, aux yeux de la Commission, le principal défaut du système international. En effet, du fait de l'insuffisance de ces limites, les victimes des marées noires importantes risquent de ne pas être totalement indemnisées, même si la recevabilité de leurs demandes a été établie. Cela est discutable sur le principe. En outre, comme nous l'avons expliqué ci-dessus, des limites insuffisantes se traduisent presque inévitablement par un certain degré d'incertitude et par des retards dans le traitement des demandes. Dans la pratique, le niveau insuffisant des limites d'indemnisation a pour conséquence que les victimes d'une marée noire provoquant des dégâts très importants seront moins indemnisées que les victimes d'un accident de moindre gravité, ce que la Commission trouve difficilement justifiable.

Sur les quelque 100 marées noires traitées jusqu'ici par le FIPOL, dix environ ont soulevé de sérieux doutes quant à la suffisance des limites et/ou la diligence avec laquelle les demandes ont été traitées. Ce chiffre peut paraître relativement peu élevé, surtout si l'on tient compte du fait que, pour une part importante des marées noires causées par des pétroliers, le FIPOL n'intervient pas, l'affaire étant réglée avec le propriétaire dans le cadre de la convention CLC si la totalité des demandes ne dépasse pas la limite de responsabilité du propriétaire. Il convient également d'observer

---

<sup>11</sup> Parmi les points devant être examinés dans ce contexte figurent la question du traitement prioritaire de certaines demandes et un réexamen plus général des procédures de soumission et de traitement des demandes.

que les affaires les plus problématiques se sont produites sous l'«ancien» régime, avant l'entrée en vigueur des protocoles de 1992 qui ont plus que doublé le montant maximal disponible pour l'indemnisation.

De telles statistiques ne sont cependant pas d'une grande utilité si, comme la Commission, on estime que les victimes de toutes les marées noires doivent être indemnisées suffisamment et avec diligence. Il est inacceptable que des citoyens et autres victimes ayant souffert des conséquences dramatiques d'une marée noire de grande ampleur ne soient pas indemnisés totalement. Les plafonds doivent donc être suffisants pour couvrir toute catastrophe prévisible. Le fossé qui sépare l'objectif poursuivi de la situation actuelle est mis en évidence par le fait que les deux grandes marées noires (*Nakhodka*, Japon, 1997 et *Erika*, France, 1999) qui se sont produites depuis l'entrée en vigueur du nouveau régime (1992) font sérieusement douter de la suffisance des nouvelles limites, malgré les quantités relativement limitées de fioul déversées à ces deux occasions<sup>12</sup>. Les demandes d'indemnisation consécutives à l'accident de l'*Erika* vont probablement dépasser largement le plafond fixé, ce qui signifie que les victimes devront compter sur des engagements volontaires du gouvernement et de la compagnie pétrolière concernée pour obtenir ne serait-ce qu'une indemnisation de base. La Commission voit difficilement comment de tels plafonds pourraient être jugés satisfaisants.

Il n'est pas vraiment étonnant que les plafonds soient insuffisants, dans la mesure où ils ont été établis au début des années 1980 et ne sont entrés en vigueur en Europe que 12 à 20 ans plus tard, selon les dates de ratification par les différents États membres. À la suite de l'accident de l'*Erika*, le processus de relèvement des plafonds fixés par les Conventions CLC et FIPOL va être engagé, conformément à une procédure d'amendement simplifiée spécifique prévue dans lesdites conventions. L'augmentation maximale possible dans le cadre de cette procédure dépend de plusieurs facteurs et ne permettra pas, à l'heure actuelle, de relever les limites en vigueur de plus de 50 % environ. Les premières décisions relatives à l'approbation de cette augmentation ont été prises en octobre 2000 et les modifications, si elles sont finalement adoptées, n'entreront pas en vigueur avant le 1<sup>er</sup> novembre 2003.

La Commission estime qu'un relèvement des limites existantes de 50 % (le montant total atteignant alors quelque 300 millions d'euros) entrant en vigueur dans trois ans est insuffisant pour garantir une protection adéquate des victimes éventuelles d'une marée noire de grande ampleur survenant en Europe. Comme nous l'avons déjà observé plus haut, elle est d'avis que le système d'indemnisation devrait couvrir entièrement toute catastrophe prévisible, non seulement à l'heure actuelle mais également pour un certain temps. Or, il semble que l'augmentation proposée ne couvrirait même pas la totalité des demandes d'indemnisation introduites à la suite du naufrage de l'*Erika*.

Il convient également d'évaluer si les limites sont suffisantes au niveau des types de dommages couverts par le régime. Si la gamme des dommages à couvrir est élargie, il est évident que les montants devront être relevés en conséquence. Dans la mesure où, comme nous le verrons ci-après, la Commission estime que l'indemnisation pour les dommages environnementaux doit être étendue, il est justifié de relever sensiblement les limites globales.

Il semblerait qu'un plafond global d'un milliard d'euros permettrait de couvrir toutes les catastrophes prévisibles. Cette limite se rapproche davantage du plafond de l'Oil Spill Liability Trust Fund (Fonds de responsabilité pour les marées noires) établi par la législation fédérale américaine et des

<sup>12</sup> L'accident du *Nakhodka* a causé le rejet de quelque 6 200 tonnes de fioul moyen, contre 19 000 tonnes environ de fioul lourd pour le naufrage de l'*Erika*



pratiques en vigueur dans le domaine des assurances en ce qui concerne la couverture de la responsabilité civile des propriétaires de navires en cas de pollution par les hydrocarbures, qui entrent en jeu si la limitation prévue par la convention CLC n'est pas applicable.

En conclusion, les limites maximales existantes prévues par les Conventions CLC et FIPOL sont loin d'être suffisantes. Pour garantir une indemnisation appropriée des citoyens européens en cas de marée noire, ainsi qu'une meilleure correspondance entre ces limites et celles de l'US Oil Spill Liability Trust Fund, le plafond devrait être fixé à un milliard d'euros. L'argument selon lequel les accidents d'une telle gravité sont rares ne saurait, aux yeux de la Commission, justifier la fixation de limites inférieures au coût d'accidents de pollution par les hydrocarbures parfaitement concevables et le risque d'une indemnisation insuffisante des victimes.

#### *4.4 Responsabilités*

##### *4.4.1 Généralités*

Pour qu'un système de responsabilité et d'indemnisation soit approprié, il faut non seulement qu'il garantisse une indemnisation suffisante, mais aussi qu'il respecte un juste équilibre entre les responsabilités des acteurs concernés et les risques qu'ils courent de voir leur responsabilité engagée. En outre, un système de responsabilité doit, dans la mesure du possible, contribuer à dissuader les parties prenantes de prendre délibérément des risques qui pourraient avoir des conséquences catastrophiques pour la protection de la vie humaine et de l'environnement.

La Commission estime que le régime international de responsabilité et d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures présente un certain nombre de lacunes à cet égard. La conception du système de responsabilité incite peu les acteurs à s'assurer que les hydrocarbures ne sont transportés qu'à bord de pétroliers d'une qualité irréprochable. Le fait que des navires dans un état déplorable continuent à être utilisés pour transporter des produits pétroliers en Europe et ailleurs témoigne de ce que ni les transporteurs ni les propriétaires de cargaisons ne sont suffisamment incités à abandonner la pratique intolérable qui consiste à employer délibérément des bâtiments de mauvaise qualité pour le transport d'hydrocarbures en mer.

Ces lacunes, qui sont toutes incompatibles avec les développements intervenus récemment aux niveaux international et communautaire dans le domaine de la responsabilité environnementale, sont abordées plus en détail ci-dessous.

##### *4.4.2 Circonstances dans lesquelles le propriétaire perd le droit de limiter sa responsabilité*

Le droit des propriétaires de navires de limiter leur responsabilité est quasiment inaliénable. Comme nous l'avons déjà indiqué, le propriétaire ne perd son droit de limiter sa responsabilité que s'il est établi que les dommages dus à la pollution "résultent de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement". Une négligence, voire une négligence grave, de la part du propriétaire ne correspond pas à cette définition. Il est dès lors évident que, dans la plupart des cas, il serait très difficile de franchir ce seuil. S'il est vrai que la phrase citée a des équivalents dans d'autres conventions sur la responsabilité maritime, la Commission ne voit pas pourquoi un seuil aussi difficilement franchissable devrait être repris dans le régime de responsabilité en cas de pollution. Elle estime en effet que, étant donné les risques considérables liés au transport



d'hydrocarbures par mer, la responsabilité du propriétaire devrait plus souvent être illimitée.

Le problème de la quasi-inaliénabilité des droits du propriétaire est encore aggravé par les méthodes au moyen desquelles sa responsabilité est établie. Elle est en effet calculée uniquement sur la base de la taille du navire, sans qu'il soit tenu compte d'autres facteurs tels que la nature de la cargaison transportée et la quantité d'hydrocarbures déversée. Ainsi, le propriétaire de l'*Erika* pouvait partir du principe qu'il était en droit de limiter sa responsabilité à quelque 13 millions d'euros, droit qu'il n'avait que très peu de chances de perdre du fait de ses actes avant ou pendant l'événement de pollution.

Dans bon nombre de régimes de responsabilité environnementale établis dans les années 1990, la tendance a été à abolir les limites en matière de responsabilité. Il en va de même du régime communautaire de responsabilité environnementale mis en place actuellement, comme le souligne le Livre blanc de la Commission sur la responsabilité environnementale (COM(2000) 66 final). Toutefois, ces règles prévoyant une responsabilité illimitée ne sont généralement pas assorties de l'obligation de contracter une assurance. Cela ne pose pas de problème pour les sources terrestres de pollution, dans la mesure où il est facile d'identifier la personne responsable et la juridiction dont elle relève. Dans le cas de la pollution marine, cependant, la situation est différente, étant donné que le pollueur peut être de n'importe quelle nationalité et, pour diverses autres raisons, difficile à retrouver. L'assurance obligatoire et le droit pour les plaignants d'intenter une action directe jouent dès lors un rôle déterminant dans la protection des victimes. Une responsabilité potentiellement illimitée ne signifie toutefois pas nécessairement que cette responsabilité doit être entièrement couverte par l'assurance. On peut tout à fait imaginer un système dans lequel l'assurance obligatoire ne s'appliquerait que jusqu'aux limites de la responsabilité objective (sans faute), la responsabilité avec faute étant assumée par le propriétaire lui-même. C'est par exemple le cas dans le protocole de Bâle sur la responsabilité et l'indemnisation en cas de dommages résultant de mouvements transfrontières et de l'élimination de déchets dangereux<sup>13</sup>. Il est par ailleurs à noter que, même dans le système international d'indemnisation en cas de marée noire, le seuil appliqué jusqu'en 1996 dans le cadre de la Convention CLC pour la perte du droit de limitation de la responsabilité, à savoir celui du "fait ou de l'omission personnels" du propriétaire, était très nettement inférieur. Il ne semble pas que cette formulation ait causé des difficultés majeures dans le régime international de responsabilité en cas de pollution par les hydrocarbures au cours de ses 25 ans d'existence.

C'est pourquoi la Commission estime que le seuil actuel dont le franchissement entraîne la perte du droit de limiter la responsabilité doit être abaissé au niveau de celui d'autres régimes comparables. La responsabilité illimitée devrait à tout le moins intervenir en cas de négligence grave attestée de la part du propriétaire. L'introduction d'une telle mesure garantirait une meilleure correspondance entre la responsabilité assumée par le propriétaire et les actes de celui-ci et produirait à la fois des effets préventifs et des effets répressifs.

---

<sup>13</sup> Le protocole de Bâle sur la responsabilité et l'indemnisation en cas de dommages résultant de mouvements transfrontières et de l'élimination de déchets dangereux prévoit une responsabilité objective jusqu'à certaines limites minimales, couverte par l'assurance. L'article 5 de ce protocole prévoit que, sans préjudice de la responsabilité objective, "Est responsable des dommages toute personne dont le non respect des dispositions de la Convention, la préméditation, l'imprudence, la négligence ou les omissions délictueuses sont à l'origine desdits dommages ou y ont contribué." L'article 12, paragraphe 12, prévoit en outre que "Il n'existe pas de limitation de la responsabilité financière au titre de l'article 5".

#### 4.4.3 Protection des parties autres que le propriétaire

Seul le propriétaire voit sa responsabilité engagée en cas de pollution par les hydrocarbures. Ce système présente certains avantages dans la mesure où il clarifie la question de la partie responsable, ce qui facilite l'identification de la personne à laquelle les demandes d'indemnisation doivent être soumises. Il permet également d'éviter l'assurance multiple et contribue ainsi à relever les niveaux théoriques de la responsabilité à assurer. Toutefois, la canalisation de la responsabilité prévue dans la convention CLC va plus loin, puisqu'elle interdit expressément les demandes d'indemnisation adressées à divers autres acteurs (dont les exploitants, les gérants et les affrèteurs) qui peuvent pourtant fort bien exercer sur le transport une influence aussi grande que le propriétaire du navire. Ces personnes sont protégées contre toute demande d'indemnisation à moins que le dommage ne "résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement" (conditions qui sont les mêmes que celles entraînant pour le propriétaire la perte du droit de limiter sa responsabilité). Ainsi protégées, ces personnes peuvent agir avec la quasi-certitude d'être protégées contre toute demande d'indemnisation en cas d'événement de pollution par les hydrocarbures.

La Commission estime qu'une telle protection des principaux acteurs est contreproductive eu égard aux efforts entrepris pour responsabiliser les opérateurs dans tous les domaines du secteur maritime. C'est pourquoi elle est d'avis qu'il convient d'éliminer de la convention CLC l'interdiction frappant les demandes d'indemnisation à l'encontre de toute une série d'acteurs importants du transport des hydrocarbures par mer et que, dans la mesure où l'on juge nécessaire de protéger certains acteurs, le seuil devrait au moins être abaissé au niveau de celui préconisé ci-dessus pour le propriétaire. Quant aux détails pratiques d'une telle mesure, il convient d'observer que, là aussi, le régime applicable jusqu'en 1996, date à laquelle les protocoles de 1992 sont entrés en vigueur, canalisait la responsabilité de manière beaucoup plus stricte, puisqu'il n'excluait que les préposés ou mandataires du propriétaire du navire, et encore uniquement dans la mesure où les dommages ne résultaient pas de leur fait ou de leur omission personnels.

#### 4.4.4 Dommages environnementaux

Les dommages couverts par le régime CLC/FIPOL existant sont essentiellement les dommages et pertes matériels et les pertes économiques. Pour ce qui est des dommages environnementaux, le régime couvre les mesures préventives, dont les coûts de dépollution, et les "mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront". Les pertes causées à l'environnement en tant que tel ne font l'objet d'aucune indemnisation, principalement en raison des difficultés liées à l'évaluation et à la quantification de ce type de dommages.

La Commission reconnaît que la couverture des dommages causés à l'environnement proprement dit soulève certains problèmes et estime que l'évaluation de ces dommages doit être quantifiable, vérifiable et prévisible afin d'éviter des interprétations divergentes par les diverses parties au régime. Il est cependant tout aussi important de garantir la cohérence avec l'indemnisation des dommages environnementaux causés par d'autres sources de pollution. Du point de vue communautaire, rien ne justifie une variation importante de l'indemnisation pour les dommages environnementaux suivant



que le pollueur était un pétrolier, un autre navire ou une usine<sup>14</sup>. Dans le contexte de la proposition de directive sur la responsabilité environnementale qui sera présentée prochainement, la Commission mène actuellement une étude sur l'évaluation des dommages causés à l'environnement qui pourrait constituer une base utile pour l'évaluation des dommages dans ladite directive. Sans préjudice de toute proposition soumise ultérieurement dans le cadre d'un régime communautaire de responsabilité environnementale, la Commission estime que la couverture actuelle des coûts de remise en état pourrait être étendue de manière à inclure au moins les coûts liés à l'évaluation des dommages environnementaux causés par l'incident et ceux liés à l'introduction dans l'environnement de composantes équivalentes à celles qui ont été endommagées, lorsque la remise en état de l'environnement pollué est jugée irréalisable<sup>15</sup>. La position de la Commission sera réexaminée à la lumière de la future proposition concernant un régime communautaire de responsabilité environnementale.

#### *4.5 Conclusion*

L'évaluation ci-dessus amène la Commission à conclure que le régime international de responsabilité et d'indemnisation satisfait au premier critère, mais présente d'importantes lacunes quant aux deux autres. Ces lacunes sont d'autant plus importantes que le régime international interdit expressément toute demande d'indemnisation supplémentaire introduite sur une base autre que le régime établi par la convention. Il serait donc très difficile à la Communauté d'imposer des responsabilités individuelles supplémentaires aux propriétaires de navires ou à l'une quelconque des parties ainsi protégées sans contrevenir aux conventions internationales. Si de telles responsabilités étaient introduites au niveau communautaire, les États membres devraient par conséquent dénoncer les conventions avant de pouvoir mettre en œuvre les règles communautaires.

La Communauté reconnaît qu'un régime international de responsabilité et d'indemnisation offre des avantages importants, tant en termes d'uniformité et de simplicité qu'en termes de partage des coûts liés aux marées noires – où qu'elles se produisent – entre toutes les entités recevant des hydrocarbures au niveau mondial. Elle conclut donc qu'il serait contreproductif, au stade actuel, d'introduire des mesures qui imposeraient aux États membres de dénoncer le régime international. Comme elle l'a souligné dans son Rapport sur le Conseil européen de Biarritz (COM(2000) 603 Final), la Commission est d'avis qu'il faut déployer des efforts considérables pour modifier les conventions suivant les orientations ci-dessus, tout en s'attaquant en toute priorité, au niveau communautaire, au problème de l'insuffisance des limites existantes.

---

14 Dans son Livre blanc sur la responsabilité environnementale, la Commission annonce son intention de couvrir les "dommages causés à la biodiversité" dans un instrument futur. Ces dommages couvriraient les dommages importants causés à des ressources naturelles protégées par le droit communautaire dans les zones du réseau Natura 2000. Dans ce contexte, elle juge nécessaire d'instaurer un système d'évaluation des ressources naturelles (paragraphe 4.5.1 du document COM (2000) 66 final).

15 Dans le même esprit, l'article 2, paragraphe 8, de la Convention sur la responsabilité civile des dommages résultant d'activités dangereuses pour l'environnement définit les "mesures de remise en état" comme étant "toute mesure raisonnable visant à réhabiliter ou à restaurer les composantes endommagées ou détruites de l'environnement, ou à introduire, si c'est raisonnable, l'équivalent de ces composantes dans l'environnement".



## 5. Action proposée

Toute une série de mesures sont nécessaires pour améliorer le régime existant de responsabilité et d'indemnisation. Certaines d'entre elles exigent l'adoption d'instruments communautaires et d'autres peuvent être abordées au niveau national.

### 5.1 Création d'un fonds d'indemnisation complémentaire en Europe

Il faut avant tout relever les limites d'indemnisation du système existant, étant donné que c'est là la mesure la plus directement liée à l'indemnisation appropriée des victimes d'une marée noire. Pour remédier à la situation actuelle, la Commission propose de compléter le système international à deux niveaux en vigueur actuellement par un fonds européen complémentaire («troisième niveau») qui aurait pour vocation d'indemniser les victimes de marées noires survenues dans les eaux européennes dont les demandes sont recevables au titre du régime international, mais dépassent les limites du FIPOL.

Le Fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dans les eaux européennes (Fonds COPE) complètera donc les moyens financiers du FIPOL lorsque des demandes d'indemnisation recevables au titre du régime précité ne peuvent être pleinement satisfaites en raison de l'insuffisance des ressources. L'indemnisation au titre du Fonds COPE reposerait donc sur les mêmes principes et règles que le FIPOL, mais avec un plafond fixé à un niveau présumé suffisant pour toute catastrophe prévisible, à savoir un milliard d'euros.

Le Fonds COPE sera financé par les entités européennes recevant des hydrocarbures suivant des procédures semblables à celles appliquées pour les contributions au FIPOL. Les moyens financiers ainsi débloqués par lesdites entités seront disponibles pour couvrir les dommages par pollution causés dans tous les États membres. Le Fonds COPE a pour vocation de garantir aux citoyens européens une indemnisation appropriée, en attendant que les plafonds du régime international soient fixés à un niveau suffisamment élevé. Outre le fait qu'il multipliera par cinq les montants disponibles pour indemniser les victimes, le Fonds COPE pourra également servir à accélérer l'indemnisation totale des victimes d'une marée noire en Europe. Grâce à ces moyens, les demandes d'indemnisation pourront être satisfaites dès que leur éligibilité aura été confirmée, sans attendre l'issue de la longue procédure d'établissement des coûts définitifs de l'accident et en évitant le problème du calcul au prorata inhérent au régime international, décrit au point 4.2. Les victimes pourront ainsi percevoir l'intégralité de leurs indemnités plus tôt, tandis que le règlement financier définitif se fera de manière bilatérale entre le FIPOL et le Fonds COPE, une fois que les coûts totaux seront connus. De par sa nature, le Fonds COPE ne serait activé qu'en cas de déversement d'hydrocarbures dans les eaux communautaires dont le coût dépasserait, ou risquerait de dépasser, les limites maximales internationales.

### 5.2 Correction des autres lacunes du système international dans le cadre de l'OMI

Afin d'établir un lien plus étroit entre la responsabilité assumée par les diverses parties concernées et leurs actes, la Commission préconise d'entreprendre en parallèle un remaniement profond du système existant.

D'après la Commission, la correction des lacunes décrite au point 4 peut être menée à bien au niveau international. Les premières mesures dans ce sens ont d'ailleurs déjà été prises. La Commission estime que ces travaux devraient aboutir à une modification des instruments juridiques

existants, et notamment à l'introduction de plafonds sensiblement plus élevés et à des progrès au niveau des lacunes visées au point 4.4, tout en préservant la "convivialité" du système à l'égard des requérants sollicitant une indemnisation.

C'est pourquoi la Commission invite le Conseil à faire avancer ce dossier le plus rapidement possible afin de procéder à un réexamen complet du régime international de responsabilité et d'indemnisation. Elle va quant à elle soumettre une demande à l'Organisation maritime internationale ou, le cas échéant, au FIPOL, en vue de modifier la convention sur la responsabilité de la manière suivante:

- la responsabilité du propriétaire devrait être illimitée s'il est établi que les dommages causés par la pollution résultent d'une négligence grave de sa part;
- l'interdiction des demandes d'indemnisation à l'encontre de l'affréteur, du gérant et de l'exploitant du navire doit être éliminée de l'article III.4(c) de la convention sur la responsabilité;
- il convient de réexaminer l'indemnisation pour les dommages causés à l'environnement en tant que tel et de l'étendre en s'inspirant de régimes d'indemnisation comparables institués dans le cadre du droit communautaire.

À côté des mesures destinées à améliorer le régime international de responsabilité existant en matière de pollution par les hydrocarbures, il est nécessaire de progresser en ce qui concerne le régime de responsabilité et d'indemnisation applicable en cas de pollution par des substances dangereuses et nocives. Une convention internationale sur ce thème a été adoptée en 1996 mais elle n'a été ratifiée par aucun État membre et n'est pas entrée en vigueur<sup>16</sup>. Le naufrage du chimiquier *Ievoli Sun* au large des Îles anglo-normandes le 31 octobre 2000 est l'événement qui a mis en lumière le plus récemment la situation très insatisfaisante sur le plan réglementaire qui caractérise le régime de responsabilité et d'indemnisation applicable aux substances dangereuses autres que les hydrocarbures. Ce problème doit être traité en priorité aux niveaux international et européen.

Au cas où les efforts déployés pour apporter les améliorations requises aux règles internationales en matière de responsabilité et d'indemnisation échoueraient, la Commission présentera une proposition de législation communautaire introduisant un régime communautaire de responsabilité et d'indemnisation en cas de pollution maritime.

### *5.3 Introduction, dans la législation des États membres, de sanctions en cas de négligence grave*

La Commission reconnaît que les règles de responsabilité sont limitées quant à leurs effets sur la responsabilité individuelle des acteurs impliqués dans des événements de pollution par les hydrocarbures. Cela est d'autant plus vrai lorsque les responsabilités sont couvertes par des assurances, ce qui est généralement le cas.

C'est pourquoi la Commission propose, comme elle l'avait annoncé au paragraphe 5.b.iv) de sa communication sur la sécurité maritime des transports pétroliers (COM(2000) 142 final), d'inclure

---

16 Les États suivants ont signé la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses: Canada, Danemark, Finlande, Allemagne, Pays-Bas, Norvège, Suède et royaume-Uni. Seule la Fédération de Russie l'a ratifiée.



dans le présent règlement un article relatif aux pénalités financières ou sanctions à imposer lorsqu'il est établi qu'une personne assurant le transport d'hydrocarbures en mer s'est rendue coupable d'une négligence grave. Cette mesure est de nature pénale et donc sans rapport avec la réparation des dommages. Elle vise en fait à garantir l'application, à l'échelle communautaire, de sanctions dissuasives à l'encontre des personnes assurant le transport d'hydrocarbures par mer qui commettraient de telles négligences.

## **JUSTIFICATION DU CHOIX D'UN RÈGLEMENT**

Le traité prévoit la mise en place d'une politique commune des transports et les mesures envisagées pour mettre en œuvre cette politique comprennent des dispositions visant à renforcer la sécurité et la protection de l'environnement dans le transport maritime. L'indemnisation appropriée des victimes de marées noires et l'introduction de sanctions en cas de négligence grave lors du transport d'hydrocarbures par mer font partie intégrante de ces mesures.

Bien qu'il existe des conventions internationales régissant la responsabilité et l'indemnisation en cas de marée noire auxquelles tous les États membres intéressés sont parties ou seront très bientôt parties, les accidents survenus récemment, et notamment le naufrage de l'*Erika* en 1999, ont permis de constater que ces mécanismes ne suffisaient pas à assurer une indemnisation appropriée des victimes.

Le règlement prévoit l'institution d'un fonds d'indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures dans les eaux européennes (le Fonds COPE). Seuls les États membres ayant une façade maritime et des ports seront directement concernés par le fonds. L'Autriche et le Luxembourg ne seront concernés qu'indirectement par cette partie de la proposition.

Étant donné qu'il existe d'ores et déjà un système international d'indemnisation en cas de marées noires qui fonctionne relativement bien, le moyen le plus efficace de relever les plafonds d'indemnisation est de se fonder sur le système international et de le compléter, de manière à éviter les doubles emplois et les lourdeurs administratives. C'est pourquoi le Fonds COPE s'inspire largement des procédures et des évaluations menées dans le cadre du système international. Il est entendu que le fonctionnement efficace du système suppose un échange d'informations, au cas par cas ou sur une base plus permanente, entre le fonds européen proposé et le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Une marée noire peut causer des dommages considérables. Lors des accidents dans lesquels les plafonds d'indemnisation sont dépassés, le régime international existant ne permet pas d'indemniser entièrement les victimes. Une action communautaire dans ce domaine améliorera les possibilités d'indemnisation complète des victimes d'une marée noire survenue en Europe en instituant un fonds alimenté par toutes les entités recevant des hydrocarbures dans les États membres. Le montant maximal disponible pour l'indemnisation passera de 200 millions d'euros à l'heure actuelle à un milliard d'euros. En outre, les coûts des marées noires dans les eaux de l'Union européenne seront ainsi répartis entre tous les États membres côtiers.

La mesure proposée offre donc comme valeur ajoutée concrète un plafond d'indemnisation cinq fois plus élevé que le plafond existant, une meilleure garantie de la disponibilité des fonds nécessaires



à l'indemnisation appropriée des victimes, et un partage des risques liés aux marées noires entre tous les États membres côtiers. Un autre avantage offert par cette mesure est que les moyens d'indemnisation supplémentaires peuvent servir à accélérer l'indemnisation des victimes de marées noires en Europe dans le cadre du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, en procédant au paiement d'avances à ces victimes dès que leurs demandes ont été évaluées et approuvées par le FIPOL.

La création d'un fonds d'indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures exige l'adoption d'une mesure réglementaire. Il est peu probable que les parties tenues d'alimenter le fonds, à savoir les entités européennes recevant des hydrocarbures, débloquent des montants potentiellement très élevés si elles n'y sont pas contraintes par la loi. En outre, les exigences concernant l'alimentation du fonds et le versement de l'indemnisation ne pourront être mises en œuvre de manière uniforme et harmonisée que si elles sont identiques pour tous les États membres et toutes les entités concernés. La mise en œuvre uniforme des obligations suppose des règles harmonisées, d'où la nécessité de garantir une application uniforme de ces dispositions au moyen d'un règlement.

## **CONTENU DU RÈGLEMENT**

Le règlement proposé complète le régime international à deux niveaux existant en matière de responsabilité et d'indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures causée par des pétroliers, régime instauré par la Convention CLC et la Convention FIPOL, en instituant un fonds européen complémentaire, le Fonds COPE, afin d'indemniser les victimes des marées noires survenant dans les eaux européennes. Le Fonds COPE n'indemniserait que les victimes qui, bien que leur demande ait été jugée recevable, n'ont pas pu être pleinement indemnisées par le régime international en raison du niveau insuffisant des plafonds d'indemnisation.

L'indemnisation au titre du Fonds COPE reposera donc sur les mêmes principes et règles que le système international actuel, mais sera soumise à un plafond jugé suffisant pour toute catastrophe prévisible, à savoir un milliard d'euros.

Le Fonds COPE sera alimenté par les entités européennes qui reçoivent des hydrocarbures. Toute personne qui, dans un État membre, reçoit plus de 150 000 tonnes de pétrole brut et/ou de fioul lourd par an devra verser au Fonds COPE une contribution proportionnelle aux quantités de pétrole reçues. Ce ne sera donc plus le contribuable, mais l'industrie pétrolière, et indirectement peut-être les consommateurs, qui supporteront les dépenses liées aux marées noires coûteuses dans les eaux européennes.

Le Fonds COPE ne sera activé que s'il s'est produit, dans les eaux de l'UE, un accident dépassant, ou risquant de dépasser, la limite maximale prévue par le FIPOL. En l'absence d'accident, aucune contribution ne devra être versée au Fonds COPE.

Le Fonds COPE sera représenté par la Commission. Toute décision importante concernant le fonctionnement du Fonds COPE sera prise par la Commission, assistée par le comité du Fonds COPE, qui sera un comité de gestion au sens de l'article 4 de la décision 1999/468/CE du Conseil.

Enfin, le règlement proposé comprend un article introduisant des sanctions financières en cas de négligence grave commise par tout protagoniste du secteur du transport d'hydrocarbures par mer.

## **CONSIDÉRATIONS SPÉCIFIQUES**

### Article premier

L'objet du règlement est d'assurer une indemnisation appropriée pour les dommages par pollution dans les eaux de l'Union européenne résultant d'événements dans lesquels sont impliqués des pétroliers. Le règlement est donc essentiellement consacré aux points que la Commission juge les plus préoccupants dans le régime international actuel de responsabilité et d'indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures, à savoir l'insuffisance des plafonds d'indemnisation. Il vise par ailleurs à instaurer l'imposition d'une sanction financière à toute personne convaincue d'avoir contribué à une pollution par hydrocarbures par ses actes ou omissions fautifs, qu'ils soient intentionnels ou imputables à une négligence grave (voir article 10).

### Article 2

Cet article définit le champ d'application géographique du règlement. Ce champ d'application couvre les dommages par pollution survenus dans une zone ne s'étendant pas au-delà de 200 milles marins de la côte. Il correspond à celui prévu dans le régime international, ce qui est essentiel étant donné le lien très étroit existant entre le règlement et ce régime.

### Article 3

L'article 3 contient les définitions des principaux concepts du règlement qui, dans l'ensemble, reprennent les définitions essentielles de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1992 et de la Convention portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1971, modifiée par le protocole de 1992.

Certaines de ces définitions peuvent être jugées inutiles, étant donné que le lien étroit entre la mesure proposée et le système international d'indemnisation est établi dans un autre article du règlement. Toutefois, dans un souci de clarté, les définitions internationales relatives aux responsabilités des principales parties concernées ont été reprises à l'article 3.

### Article 4

L'article 4 institue le Fonds COPE et définit ses principales responsabilités.

### Article 5

Cet article indique les conditions et les modalités d'indemnisation du Fonds COPE et constitue à ce titre l'un des articles les plus importants du règlement.

Les paragraphes 1 et 2 établissent le lien étroit existant entre le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL). Ce lien signifie en substance qu'il ne sera recouru au Fonds COPE que lorsque les victimes d'une marée noire dans les eaux européennes ont vu leurs demandes d'indemnisation approuvées au titre du FIPOL, mais n'ont pas pu être indemnisées complètement parce que la totalité des demandes d'indemnisation recevables dépasse le montant des indemnités disponibles dans le cadre de la convention FIPOL.



Le paragraphe 3 garantit que toute décision d'indemnisation au titre du Fonds COPE est approuvée par la Commission, assistée par le comité du Fonds COPE. Si la Commission n'est pas en mesure d'approuver les demandes, il n'est pas versé d'indemnisation.

En principe, cependant, les requérants qui répondent aux critères des paragraphes 1 et 2 seront indemnisés au titre du Fonds COPE. La principale exception à cette règle est définie au paragraphe 4, lequel confère à la Commission un certain pouvoir discrétionnaire quant à la mesure dans laquelle les personnes les plus directement impliquées dans l'accident seront indemnisées pour les dépenses qu'elles ont engagées. Ce mécanisme vise à établir un lien entre les actes des personnes concernées et leur droit à l'indemnisation. Il est cependant jugé important de maintenir la possibilité d'indemniser les personnes les plus impliquées dans l'événement. Faute de cela, les propriétaires des navires, les propriétaires des cargaisons et les autres parties importantes, qui sont en principe bien placées pour intervenir immédiatement en cas d'incident, seraient dissuadées de contribuer à limiter les dommages.

Le paragraphe 5 fixe le plafond d'indemnisation du Fonds COPE à un milliard d'euros, y compris la part versée dans le cadre des conventions CLC et FIPOL. Ce plafond est réputé suffisant pour couvrir complètement tout accident prévisible faisant intervenir un pétrolier et correspond au niveau d'indemnisation maximal prévu actuellement par l'Oil Spill Liability Trust Fund aux États-Unis.

Le paragraphe 6 prévoit que, dans le cas - très improbable - où ce plafond d'un milliard d'euros serait dépassé, l'indemnisation serait répartie au prorata entre les requérants. Dans la pratique, cela signifie que chaque requérant ne recevrait qu'une proportion donnée de ses demandes fondées, cette proportion étant la même pour tous les requérants.

#### Article 6

L'article 6 traite de l'alimentation du Fonds COPE. Les contributions au Fonds COPE ne seront recueillies qu'à la suite d'un événement survenu dans les eaux européennes et dont la gravité est telle que les limites d'indemnisation maximales du FIPOL sont dépassées ou risquent de l'être.

Conformément aux pratiques employées pour le FIPOL, pratiques qui ont d'ailleurs fait leurs preuves, le règlement établit une symétrie entre les personnes astreintes à contribuer au FIPOL et celles astreintes à contribuer au Fonds COPE. Le système de contribution repose sur la quantité d'hydrocarbures reçue par chaque entité, de sorte que la contribution au Fonds COPE est proportionnée aux quantités d'hydrocarbures reçues. Les contributions sont versées directement à la Commission par les entités qui reçoivent des hydrocarbures.

Le délai fixé pour la collecte des contributions est relativement court, ce qui est justifié par la nécessité de disposer des fonds disponibles aussi rapidement que possible une fois que l'accident s'est produit et que les demandes d'indemnisation ont été évaluées dans le cadre du FIPOL.

Afin de garantir que le Fonds COPE ne récolte pas irrégulièrement des fonds, le paragraphe 9 prévoit que tout surplus éventuel de contributions perçues pour un événement particulier et qui n'a pas été employé à l'indemnisation pour des dommages en rapport avec cet événement ou à un but étroitement lié à cette indemnisation est restitué aux personnes qui ont versé les contributions en question.



Le paragraphe 10 prévoit que les États membres qui ne remplissent pas leurs obligations à l'égard du Fonds COPE sont astreints à indemniser le Fonds COPE pour toute perte qui en résulterait.

#### Article 7

L'article 7 établit le droit de subrogation par le Fonds COPE. Il prévoit pour le Fonds COPE la possibilité de recouvrer une partie au moins de ses dépenses en introduisant un recours contre les diverses parties impliquées dans les événements de pollution, dans la mesure où une telle action n'est pas interdite par les conventions internationales.

#### Article 8

L'article 8 prévoit que le Fonds COPE sera représenté par la Commission. À cet effet, il impose à la Commission un certain nombre de tâches spécifiques nécessaires au fonctionnement du Fonds.

#### Article 9

Pour gérer le Fonds COPE, la Commission sera assistée par le comité du Fonds COPE, ce qui signifie que les principales décisions relatives au fonctionnement du Fonds COPE seront prises par la Commission suivant des procédures de comitologie établies. Le comité du Fonds COPE est un comité de gestion au sens de l'article 4 de la décision 1999/468/CE<sup>17</sup> du Conseil. Cet article prévoit que le Conseil doit statuer dans un délai d'un mois, compte tenu des décisions urgentes que le comité du Fonds COPE peut être amené à prendre.

#### Article 10

L'article 10 prévoit des sanctions financières à imposer à tout protagoniste du transport d'hydrocarbures en mer convaincu de négligence grave. Cette mesure est de nature pénale et est donc sans rapport avec l'indemnisation des victimes. Du fait qu'il couvre tout événement de pollution par les hydrocarbures en mer, cet article, contrairement aux autres dispositions du règlement, couvre la pollution causée par tous les navires, qu'ils soient ou non des pétroliers. La nature exacte des sanctions à infliger (sanctions pénales ou administratives, dommages-intérêts punitifs, etc.) n'est pas spécifiée, pour permettre aux États membres d'appliquer le type de sanctions le mieux adapté à leur système juridique.

#### Article 11

Sans commentaire.

---

17 Décision du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission, JO L 184 du 17.7.1999, p.23

2000/0326 (COD)

Proposition de

## **RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

### **relative à la mise en place d'un Fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dans les eaux européennes et d'autres mesures complémentaires**

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80, paragraphe 2 et son article 175, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission<sup>18</sup>,

vu l'avis du Comité économique et social<sup>19</sup>,

vu l'avis du Comité des régions<sup>20</sup>,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité<sup>21</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) Il convient de garantir une indemnisation équitable des personnes qui subissent des dommages du fait de pollutions résultant de fuites ou de rejets d'hydrocarbures provenant de pétroliers dans les eaux européennes.
- (2) Le régime international de responsabilité et d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures en provenance de navires, tel qu'il a été établi par la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1992 et par la Convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1971, modifiée par le protocole de 1992, offre certaines garanties importantes à cet égard.
- (3) L'indemnisation maximale prévue par le régime international est jugée insuffisante pour couvrir intégralement les coûts des accidents de pétroliers prévisibles en Europe.
- (4) Une première mesure pour améliorer la protection des victimes en cas de déversement d'hydrocarbures en Europe consiste à accroître considérablement le montant maximal des indemnités disponibles pour faire face à de tels déversements. Cela peut se faire en

---

18 JO C [...] du [...], p. [...]

19 JO C [...] du [...], p. [...]

20 JO C [...] du [...], p. [...]

21 JO C [...] du [...], p. [...]

complétant le régime international par l'institution d'un fonds européen chargé d'indemniser les requérants qui n'ont pas pu être complètement indemnisés dans le cadre du régime d'indemnisation international parce que le montant total des demandes d'indemnisation jugées recevables dépasse le montant des indemnités disponibles dans le cadre de la Convention FIPOL.

- (5) Un fonds européen d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures doit reposer sur les mêmes règles, principes et procédures que ceux du FIPOL afin d'éviter toute incertitude pour les victimes qui demandent à être indemnisées et d'éviter toute inefficacité ou double emploi par rapport au travail effectué dans le cadre du FIPOL.
- (6) Compte tenu du principe du pollueur payeur, les coûts des déversements d'hydrocarbures devraient être supportés par le secteur d'activité impliqué dans le transport d'hydrocarbures par mer.
- (7) Des mesures harmonisées à l'échelon communautaire pour assurer une indemnisation supplémentaire en cas de déversement d'hydrocarbures en Europe permettront de répartir les coûts de ces déversements entre tous les États membres côtiers.
- (8) Un fonds d'indemnisation communautaire (Fonds COPE) reposant sur le régime international existant est le moyen le plus efficace pour atteindre ces objectifs.
- (9) Le Fonds COPE aura la possibilité de demander le remboursement de ses dépenses aux parties impliquées dans les événements de pollutions par hydrocarbures, dans la mesure où le droit international l'y autorise.
- (10) Les mesures nécessaires à la mise en œuvre du présent règlement étant des mesures de gestion au sens de l'article 2 de la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission, il convient que ces mesures soient arrêtées selon la procédure de gestion prévue à l'article 4 de ladite décision.
- (11) Étant donné qu'une indemnisation équitable des victimes de déversements d'hydrocarbures ne constitue pas nécessairement une mesure suffisamment dissuasive pour contraindre les exploitants du secteur du transport maritime d'hydrocarbures à agir avec diligence, il faut prévoir une disposition distincte pour imposer des sanctions financières à toute personne ayant contribué à un événement de pollution par hydrocarbures par ses actes ou omissions fautifs, intentionnels ou imputables à une négligence grave.
- (12) Compte tenu du principe de subsidiarité, un règlement du Parlement européen et du Conseil constitue l'instrument juridique le plus approprié, étant donné qu'il est contraignant dans tous ses éléments et directement applicable dans tous les États membres, ce qui réduit au maximum le risque d'une divergence d'application de cet instrument entre les États membres.



- (13) Il convient d'entreprendre une révision du régime international actuel de responsabilité et d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures parallèlement aux mesures prévues dans le présent règlement, afin de lier plus étroitement les responsabilités et les actes des protagonistes du secteur du transport d'hydrocarbures par mer et leur exposition à la responsabilité. Plus précisément, la responsabilité du propriétaire de navire devrait être illimitée s'il était établi que les dommages causés par la pollution résultent d'une négligence grave de sa part; le régime de responsabilité ne devrait pas protéger explicitement certains autres acteurs essentiels du transport d'hydrocarbures par mer; enfin, il convient de réexaminer l'indemnisation pour les dommages causés à l'environnement en tant que tel et de l'étendre en s'inspirant de régimes d'indemnisation comparables institués dans le cadre du droit communautaire,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT :

[Si vous souhaitez obtenir copie des articles 1 à 11 du projet de règlement,  
veuillez communiquer avec l'Administrateur.]

### **ÉTATS FINANCIERS**

[Si vous souhaitez obtenir copie des articles 1 à 11 du projet de règlement,  
veuillez communiquer avec l'Administrateur.]

### **FORMULAIRE D'ÉVALUATION DES IMPACTS L'IMPACT DE LA PROPOSITION SUR LE MILIEU DES AFFAIRES, PLUS PARTICULIÈREMENT SUR LES PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)**

[Si vous souhaitez obtenir copie des articles 1 à 11 du projet de règlement,  
veuillez communiquer avec l'Administrateur.]

