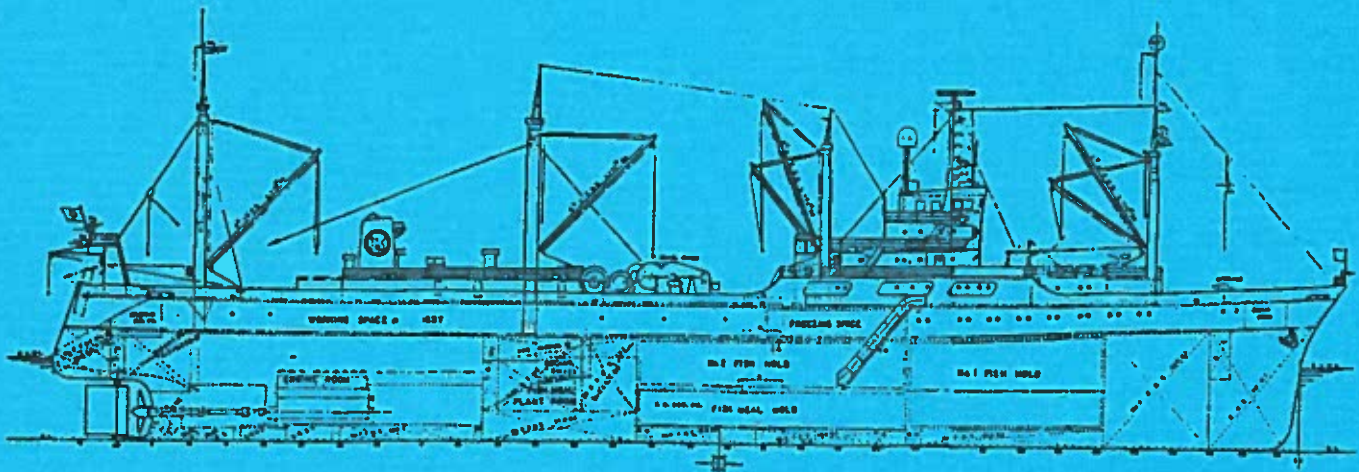


***Caisse d'indemnisation
des dommages dus à la pollution
par les hydrocarbures causée
par les navires
Rapport annuel 1991-1992***



TENYO MARU
General Arrangement
Scale 1/200

Tables des matières

1. Préambule	1
2. La caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires	1
3. Le régime canadien d'indemnisation	2
4. Le groupe de travail du FIPOL	5
5. L'assemblée et le comité exécutif du FIPOL	6
6. Le sinistre du HAVEN	8
7. Les modifications à la <i>Loi sur la marine marchande du Canada</i>	8
8. La législation des États-Unis	10
9. Les événements ayant entraîné des rejets d'hydrocarbures	11
9.1 Barge pétrolière IRVING WHALE	11
9.2 Pétrolier LIBERTY BELL VENTURE	12
9.3 Pétrolier SOUTH ANGELA	12
9.4 Navire-citerne CZANTORIA	13
9.5 Barge pétrolière NESTUCCA	13
9.6 Porte-conteneurs NEW ZEALAND CARIBBEAN	13
9.7 Navire-citerne HAPPY SITANI	14
9.8 Rejets non identifiés d'hydrocarbures à Rocky Bay (Nouvelle-Écosse)	14
9.9 Rejets non identifiés d'hydrocarbures à Gabarus (Nouvelle-Écosse)	15
9.10 Navire-citerne CAMARGUE	15
9.11 Cargo MINERVA	16
9.12 Rejets non identifiés d'hydrocarbures à Sooke (Colombie-Britannique)	16
9.13 Rejets non identifiés d'hydrocarbures à Wedgeport (Nouvelle-Écosse)	17
9.14 Abordage du navire de pêche ARCTURUS par le vraquier RUBIN LOTUS	18
9.15 Vraquier LOK PRATIMA	18
9.16 Bateau de pêche AMY & SISTERS	19
9.17 Rejets non identifiés d'hydrocarbures à Big Barasway Beach (Terre-Neuve)	19
9.18 Asphaltier RIO ORINOCO	20
9.19 Navire-citerne EASTERN SHELL	21
9.20 Navire-usine de traitement du poisson TENYO MARU	21
9.21 Barge OGDENSBURG	22
9.22 Chaland pétrolier de débarquement FERMONT	22
9.23 Vraquier SKRIM	22
10. L'état actuel de la caisse d'indemnisation	24



L'Honorable Jean Corbeil, C.P.
député Ministre des Transports
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Monsieur le Ministre,

1. Préambule

Conformément aux dispositions de l'article 722 de la *Loi sur la marine marchande du Canada (LMMC)*, j'ai l'honneur de vous soumettre ci-joint mon rapport annuel couvrant l'exercice financier commençant le 1^{er} avril 1991 et finissant le 31 mars 1992, compte rendu de mes activités en tant qu'administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse).

En vertu du décret C.P. 1988-247 du 24 octobre 1988, le soussigné a été nommé administrateur de la Caisse des réclamations de la pollution maritime (M.P.C.F.) pour cinq ans.

Le 24 avril 1989, la Caisse des réclamations a été remplacée par la Caisse d'indemnisation ⁽¹⁾ et, en application des dispositions de l'article 89 de la *Loi modifiant la LMMC* (L.C. 1987, Chap. 7), l'administrateur de la Caisse des réclamations est devenu l'administrateur de la caisse d'indemnisation jusqu'à la fin de son mandat de cinq ans.

2. La caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires

Il y a tout juste un peu plus de trois ans que la Caisse d'indemnisation est en activité. Elle est une entité de la loi créée à la suite des modifications apportées à la *LMMC* entrées en vigueur le 24 avril 1989. C'est un compte spécial ouvert parmi les comptes du Canada, pour lequel un intérêt (d'un taux moyen annuel d'environ 7,75% pour l'exercice financier 1991-1992) est actuellement porté chaque mois à son crédit par le ministre des Finances.

La Caisse est tenue de payer les demandes d'indemnisation pour des dommages ou des risques de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, survenue sur le territoire ou dans les eaux du Canada et causée par des rejets d'hydrocarbures provenant d'un navire (sauf là où s'applique la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*, auquel cas la Caisse n'est responsable que si les rejets proviennent de navire-citernes chargés ou que s'il y a pertes de revenus de pêche).

Actuellement, la responsabilité maximum de la Caisse s'élève à 116 640 388 \$ pour toutes demandes d'indemnisation formulées à la suite d'un rejet d'hydrocarbures. Ce montant est indexé annuellement sur l'indice des prix à la consommation.

Comme je l'ai déjà mentionné dans mes rapports précédents, le ministre des Transports dispose d'une autorisation légale lui permettant d'imposer une contribution sur une cargaison en vrac d'hydrocarbures donnant lieu à contribution ⁽²⁾ importés au Canada ou expédiés d'un lieu du Canada par navire, contribution qui serait portée au crédit du compte de la Caisse. Depuis 1976 ⁽³⁾, aucune contribution n'a été imposée.

Si la contribution était imposée au cours de l'exercice financier commençant le 1^{er} avril 1992, elle serait de 34,00 cents par tonne et serait également indexée annuellement sur l'indice des prix à la consommation.

⁽¹⁾ La Caisse des réclamations cessa d'exister et son solde créditeur (149 618 850,24 \$) fut transféré à la caisse d'indemnisation le 24 avril 1989.

⁽²⁾ Par "hydrocarbures donnant lieu à contribution" on entend le pétrole brut et le mazout lourd (fuel numéro 4 ou plus lourds que ce fuel — désignation de l'American Society for Testing and Material).

⁽³⁾ Entre le 15 février 1972 et le 1^{er} septembre 1976, une contribution de 15 cents était prélevée et encaissée pour chaque tonne d'une cargaison en vrac d'hydrocarbures, importés au Canada sur un navire ou expédiés d'un endroit du Canada. Le montant total des contributions perçues, porté au crédit de la Caisse des réclamations, s'élevait à 34 866 459,88 \$.

3. Le régime canadien d'indemnisation

Conventions Internationales

Le 24 avril 1989 sont entrées en vigueur au Canada deux importantes conventions internationales qui permettent aux victimes de dommages dus à la pollution par des hydrocarbures, résultant de rejets d'hydrocarbures provenant de navires-citernes chargés, de toucher une indemnisation.

La première, la *Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures* (CRC), prévoit une assurance obligatoire pour le propriétaire du navire ainsi qu'un droit de recours direct à l'encontre des assureurs. Actuellement soixante et onze états sont signataires de la CRC.

La CRC s'applique aux dommages dus à la pollution par les hydrocarbures résultant de rejets d'hydrocarbures persistants provenant de navires-citernes chargés. Elle couvre les dommages subis sur le territoire (y compris la mer territoriale) d'un état signataire de la Convention. L'état du pavillon du navire-citerne et la nationalité du propriétaire du navire n'ont rien à voir lorsqu'il s'agit de déterminer le champ d'application de la CRC.

Les dommages remboursables comprennent les mesures prises où que ce soit, pour prévenir ou atténuer les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, sur le territoire de l'état signataire de la CRC.

Il est à noter que la CRC ne s'applique qu'aux dommages causés ou aux mesures prises après qu'un événement se soit produit à la suite de fuites ou de rejets d'hydrocarbures. La CRC ne s'applique pas si des mesures sont prises pour supprimer une menace douteuse de pollution, dans le cas où aucun rejet d'hydrocarbures provenant du navire-citerne en cause ne s'est produit.

La CRC ne s'applique qu'aux navires qui transportent effectivement une cargaison d'hydrocarbures en vrac. Par conséquent, des rejets provenant de navires-citernes naviguant sur lest ne sont pas couverts par la CRC, pas plus que ne le sont les rejets de combustible de soutes

provenant de navires autres que les navires-citernes.

La CRC ne couvre pas les dommages causés par des hydrocarbures non persistants. Par conséquent les rejets d'essence, d'huile diesel légère, de kérosène, etc., ne sont pas couverts.

À la suite d'un événement, le propriétaire d'un navire-citerne assume une responsabilité inconditionnelle (c'est-à-dire sans qu'il soit nécessaire d'apporter la preuve de la faute) en cas de dommages dus à la pollution causée par les rejets d'hydrocarbures provenant de son navire. Dans quelques cas particuliers, le propriétaire du navire peut être exonéré de responsabilité, c'est-à-dire lorsque le dommage:

- a) découle d'un fait de guerre ou d'une catastrophe naturelle de caractère exceptionnel;
- b) résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi dans l'intention de causer ce dommage;
- c) est causé en totalité par la négligence des autorités responsables de l'entretien des aides à la navigation.

Par conséquent, dans presque tous les événements, le propriétaire du navire-citerne est tenu responsable des dommages dus à la pollution.

Lorsque des navires-citernes entrent dans un port ou une installation terminale d'un état signataire de la CRC ou qu'ils en appareillent, ils doivent avoir à bord un certificat prouvant qu'ils sont couverts par une assurance engageant leur responsabilité civile. Un certificat est également exigé des navires battant pavillon d'un état non signataire de la Convention.

La seconde convention, la *Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures* (la Convention portant création du Fonds) a permis au Canada de devenir membre du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) qui représente la quote-part des propriétaires de la cargaison, en matière d'indemnisation. À l'heure actuelle, quarante-huit états sont membres du FIPOL.

Les activités principales du FIPOL consistent en l'assurance d'une indemnisation supplémentaire à ceux qui ne peuvent obtenir une pleine indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, sur la base de la CRC, et en l'indemnisation du propriétaire du navire pour une part de sa responsabilité comme le prévoit cette Convention.

Étant donné que la Convention portant création du Fonds est une convention complémentaire à la CRC, seuls les états signataires de cette dernière peuvent devenir membres du FIPOL.

Le FIPOL verse des indemnités à toute personne qui, dans un état signataire de la Convention portant création du Fonds, a subi des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, à condition que cette personne n'ait pas été en mesure d'obtenir une pleine indemnisation des dommages, sur la base de la CRC, pour l'une des raisons suivantes:

- a) la CRC ne prévoit aucune responsabilité pour les dommages dus à la pollution;
- b) le propriétaire du navire, responsable aux termes de la CRC, est incapable pour des raisons financières de s'acquitter pleinement de ses obligations et l'assurance souscrite ne suffit pas pour satisfaire les demandes de réparation des dommages dus à la pollution;
- c) les dommages excèdent la responsabilité du propriétaire telle qu'elle est limitée aux termes de la CRC. L'expérience a démontré que la plupart des événements relèvent de la catégorie mentionnée en c).

Le FIPOL est relevé de ses obligations d'avoir à verser des indemnités s'il est prouvé que les dommages dus à la pollution découlent d'un fait de guerre ou ont été causés par des rejets provenant d'un navire de guerre.

Le FIPOL n'est pas obligé de verser d'indemnités si le demandeur ne peut prouver que les dommages découlent d'un événement mettant en cause un ou plusieurs navires. Par conséquent, les fuites ou rejets d'hydrocarbures provenant de sources non identifiées ne sont pas couverts par la Convention portant création du Fonds.

Ensemble, ces deux conventions permettent de garantir une indemnisation pouvant s'élever à un plafond d'environ 97,64 millions de dollars⁽⁴⁾ pour tout rejet provenant d'un pétrolier chargé.

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

L'illustration 1 met en évidence le fait que grâce à la CRC, au FIPOL et à la Caisse d'indemnisation, il est possible de disposer d'un maximum d'environ 214,48 millions de dollars pour indemniser les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, en cas d'événement mettant en cause un navire-citerne chargé.

La Caisse d'indemnisation permet également de verser des dédommagements aux victimes de rejets d'hydrocarbures provenant de navires qui ne sont pas couverts par les deux conventions (c'est-à-dire des bâtiments autres que des navires-citernes chargés) et de rembourser certaines demandes faites en cas de pertes de revenus de pêche et de fuites ou rejets d'hydrocarbures provenant de sources non identifiées.

Les contributions annuelles au FIPOL sont calculées d'après les quantités d'hydrocarbures transportées à bord de navires, reçues dans des états membres au cours de l'année civile précédente. Dans la plupart des états membres, les contributions déterminées annuellement par le FIPOL sont versées par les personnes qui ont reçu durant l'année civile plus de 150 000 tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution. Au Canada, toutes les contributions versées au FIPOL sont prélevées sur la Caisse d'indemnisation.

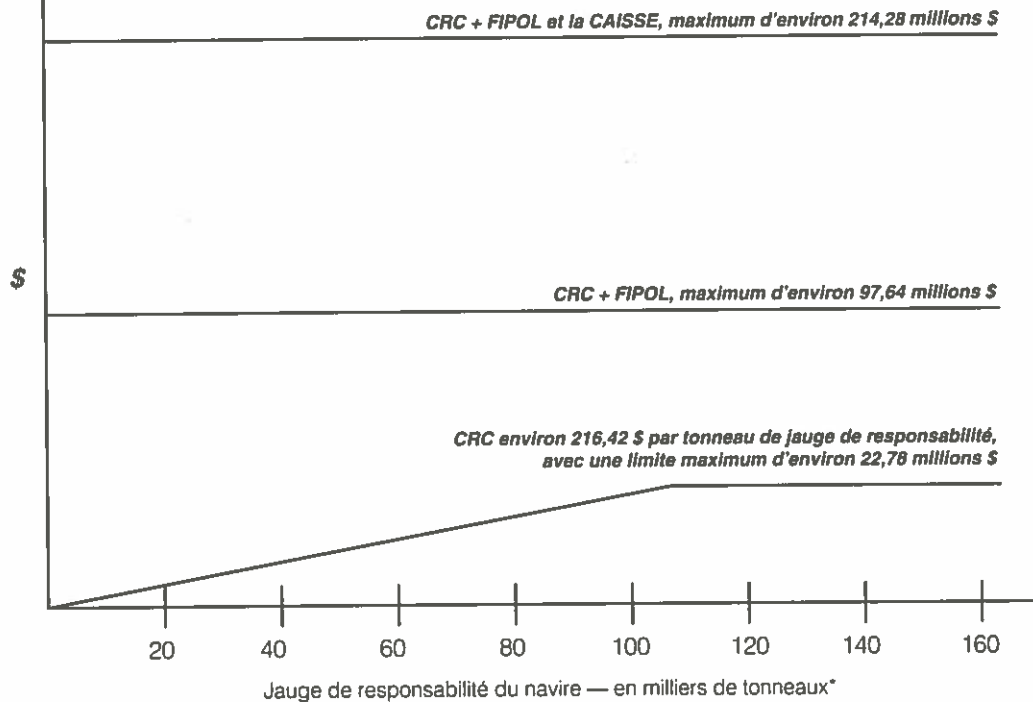
Au nom du Canada, l'administrateur de la Caisse a l'obligation réglementaire d'adresser un rapport à l'administrateur du FIPOL, précisant les quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçues par mer à des endroits au Canada. La plupart du temps, l'industrie s'est montrée très coopérative pour fournir confidentiellement à l'administrateur les renseignements voulus.

⁽⁴⁾ En vertu des deux conventions, la somme totale destinée aux indemnisations est calculée en droits de tirage spéciaux (DTS) du Fonds monétaire international.

Illustration 1

Partie XVI de la Loi sur la marine marchande du Canada — indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures découlant d'un événement mettant en cause un navire-citerne chargé

(en dollars canadiens en fonction de la valeur du DTS le 1^{er} avril 1992)



1. La Convention de 1969 sur la responsabilité civile (CRC) garantit une indemnisation limitée à un maximum d'environ 22,78 million \$.
2. Le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) et la CRC garantissent une indemnisation totale limitée à un maximum d'environ 97,64 million \$.
3. La caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (La CAISSE), le FIPOL et la CRC garantissent une indemnisation globale limitée à un maximum d'environ 214,28 millions \$ pour un événement mettant en cause un navire-citerne chargé.

Nota: en cas de rejets provenant d'un navire-citerne chargé, la CAISSE garantit jusqu'à 116,64 million \$ (au cours de l'exercice financier commençant le 1^{er} avril 1992) en sus des sommes disponibles provenant du FIPOL et de la CRC. La CAISSE peut également servir à indemniser certaines demandes faites à la suite de rejets d'hydrocarbures provenant de navires autres que des navires-citernes chargés, de pertes de revenus de pêche ou de fuites ou rejets provenant de sources non identifiées.

* Selon la définition donnée à l'article V de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.

Depuis les trois années où le Canada est membre du FIPOL, les contributions totales versées au fonds au nom du Canada par la Caisse d'indemnisation, se sont élevées à 2 041 847,98 \$. Au cours de la même période, le FIPOL a remboursé au Canada la somme totale de 11 791 848 \$ représentant les demandes

d'indemnisation adressées au FIPOL par la Garde côtière canadienne (GCC), pour des opérations entreprises dans des cas de dommages dus à la pollution et pour renflouer le navire-citerne RIO ORINOCO qui s'était échoué en octobre 1990 sur la côte sud de l'île d'Anticosti située dans le golfe du St-Laurent (voir article 9.18).

L'illustration 2 indique les pourcentages des contributions annuelles de 1991 versées au fonds général par les états membres du FIPOL.

4. Le groupe de travail du FIPOL

Comme je l'indiquais dans mon rapport de l'année dernière, la première session du groupe de travail s'est tenue à Londres les 13 et 14 mars 1991, en vue d'examiner les mesures qui devraient être prises pour mettre en vigueur les deux protocoles adoptés en 1984 qui permettraient de modifier la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds.

Ces protocoles garantiraient des plafonds d'indemnisation considérablement plus élevés, mais étant donné que l'*United States Oil Pollution Act of 1990* (la loi des États-Unis de 1990 relative à la pollution par les hydrocarbures) ne permettait pas aux États-Unis de ratifier les Protocoles, il y avait bien peu de chance pour que ceux-ci

puissent entrer en vigueur selon leurs modalités actuelles.

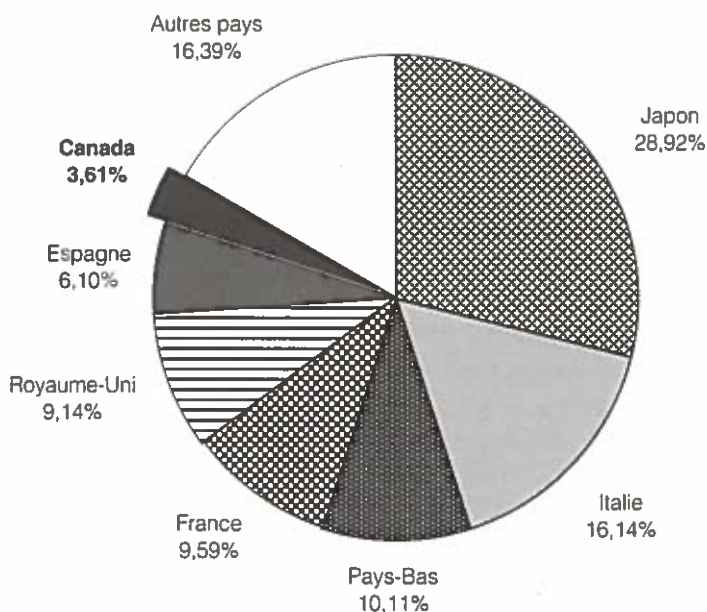
Le groupe de travail s'est vu confier le mandat d'étudier l'évolution future du système international de responsabilité et d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, en examinant:

- a) les perspectives d'entrée en vigueur des protocoles de 1984 modifiant la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds;
- b) s'il serait possible de faciliter l'entrée en vigueur du contenu des protocoles de 1984, probablement en modifiant les dispositions relatives à leur entrée en vigueur;
- c) quelles sont les dispositions fondamentales des conventions en vigueur et des protocoles de 1984 qui semblent mettre en question la validité de ces instruments à l'avenir, y compris l'examen du système de contribution actuel.



Illustration 2

Contributions de 1991 au fonds général



La seconde session du groupe de travail s'est tenue à Londres les 17 et 18 juin 1991 sous la présidence d'A.H.E. Popp, C.R. avocat-général principal, Amirauté et droit maritime du ministère canadien de la Justice. L'administrateur de la caisse d'indemnisation faisait office de conseiller auprès de la délégation canadienne.

Le rapport remis à l'assemblée du FIPOL comprenait l'ébauche d'une nouvelle version des protocoles modifiant les protocoles de 1984 relatifs aux deux conventions.

Dans son rapport le groupe de travail est arrivé aux conclusions suivantes:

- a) les conditions d'entrée en vigueur du protocole de 1984 relatif à la Convention sur la responsabilité civile devraient être modifiées de façon à ramener de six à cinq ou quatre le nombre requis d'états possédant chacun au moins un million d'unités de jauge brute de navires-citernes;
- b) les conditions d'entrée en vigueur du protocole de 1984 relatif à la Convention portant création du Fonds devraient être modifiées de façon à réduire la quantité de 600 millions de tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui était requise pour l'entrée en vigueur du protocole; la plupart des délégations ont préféré que cette quantité soit fixée à 400 millions de tonnes;
- c) il ne serait pas opportun de modifier les conditions énoncées à l'article 6.4 du protocole de 1984 relatif à la Convention portant création du Fonds, pour relever de 135 millions à 200 millions de DTS le montant total des indemnités payables par le FIPOL pour un événement donné, même si l'on réduisait la quantité d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui était requise pour l'entrée en vigueur du protocole;
- d) il ne serait pas opportun de modifier les dispositions de l'article 31 du protocole de 1984 relatif à la Convention portant création du Fonds lesquelles régissaient la dénonciation de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds, en diminuant la quantité d'hydrocarbures donnant lieu à contribution prescrite par cet article, même si l'on réduisait la quantité d'hydrocarbures

donnant lieu à contribution qui était requise pour l'entrée en vigueur du protocole;

e) l'assemblée du FIPOL devrait examiner la question de savoir si l'on devrait introduire, dans la Convention portant création du Fonds, une disposition imposant un "plafonnement" des contributions exigibles des réceptionnaires d'hydrocarbures d'un état donné;

f) il n'y avait pas d'obstacle juridique à ce que l'on adopte de nouveaux protocoles modifiant la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds, lesquels remplaceraient, en fait, les protocoles de 1984.

5. L'assemblée et le comité exécutif du FIPOL

Au cours de l'année ont eu lieu à Londres la 14^e session de l'assemblée et les 27^e, 28^e, 29^e et 30^e sessions du comité exécutif. L'administrateur de la Caisse était le chef de la délégation canadienne à ces réunions.

L'assemblée

L'assemblée du Fonds, à laquelle assistaient 31 états membres, des observateurs de 12 états non membres et d'organisations intergouvernementales et non gouvernementales, a tenu sa session du 8 au 11 octobre 1991.

À cette occasion, d'importantes délibérations ont eu lieu qui auront permis d'esquisser l'avenir du FIPOL.

Le haut fait de l'assemblée fut l'examen et les débats à propos du rapport du groupe de travail du FIPOL (dont il est fait mention à l'article 4) qui comprenait l'ébauche d'une nouvelle version des protocoles modifiant les protocoles de 1984 relatifs à la Convention portant création du Fonds.

À la clôture des débats, l'assemblée a décidé de demander au secrétaire général de l'Organisation maritime internationale (OMI) de convoquer une conférence internationale pour examiner:

- a) les projets de protocoles, préparés par le groupe de travail, modifiant la Convention de 1969

sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds;

b) deux projets de résolution traitant des régimes de traités et des questions de droits incompatibles;

c) s'il conviendrait d'introduire, dans les nouveaux protocoles relatifs à la Convention portant création du Fonds, un système de plafonnement des contributions payables par les réceptionnaires d'hydrocarbures dans un état donné, selon les grandes lignes exposées dans le rapport du groupe de travail.

Pour traiter de ces questions, l'OMI a prévu une conférence internationale pour le mois de novembre 1992.

L'assemblée a adopté le budget de 1992 et a fixé le montant des contributions annuelles pour 1992. Elle a décidé de porter le fonds de roulement du FIPOL de 4 000 000 £ à 6 000 000 £ et a donné à l'administrateur des pouvoirs accrus pour régler les demandes d'indemnisation. Ces mesures permettront au Fonds de poursuivre sa politique de règlement rapide des demandes d'indemnisation.

Des fonds d'indemnisation de demandes élevées ont été constitués pour les sinistres du HAVEN et du RIO ORINOCO (voir les articles 6 et 9.18), ce qui a causé une augmentation considérable des contributions annuelles de 1991 par états membres. Pour le Canada seulement, les contributions s'élevaient à 1 785 478,65 \$ (approximativement 3,61% du total réclamé aux contribuables dans des états membres), ce qui représente une augmentation substantielle par rapport aux années précédentes.

L'assemblée a demandé à l'administrateur du FIPOL, dans le cadre de consultations avec le commissaire aux comptes (le vérificateur général du Royaume-Uni) d'examiner la politique des placements de fonds du FIPOL et de soumettre un rapport à la prochaine assemblée. Cette décision a été prise, eu égard aux craintes actuelles suscitées par l'évolution du marché bancaire londonien et par le fait que le FIPOL était désireux de placer de fortes sommes dans différents établissements importants de placement de fonds et en même temps d'accroître les avoirs de son fonds de roulement.

Plusieurs délégations ont admis avec la délégation canadienne que le FIPOL se trouvait désavantagé du fait qu'il n'est pas à même de mener ses propres enquêtes indépendantes sur les causes des événements. En conséquence, il a été aussi demandé à l'administrateur de présenter un rapport à ce sujet à la prochaine assemblée.

Le Canada n'a pu être réélu membre du comité exécutif, étant donné qu'il avait déjà exercé deux mandats successifs, et il ne sera pas rééligible avant les élections qui se tiendront durant la 15^e assemblée en octobre 1992.

Le comité exécutif

Le 18 juin 1992, conjointement avec la seconde session du groupe de travail, la 27^e session du comité exécutif s'est tenue. À la réunion, le comité s'est tout d'abord saisi des deux récents événements majeurs qui se sont produits dans les eaux italiennes et a donné à l'administrateur du FIPOL des instructions sur la façon de traiter ces sinistres.

À sa 28^e session tenue le 7 octobre 1991, conjointement avec la 14^e assemblée, le comité exécutif a passé en revue tous les événements qui s'étaient produits au cours des douze mois précédents. Le comité a également approuvé les règlements proposés par l'administrateur du FIPOL ayant trait aux demandes d'indemnisation présentées jusqu'au 31 janvier 1991 par le Canada au titre des opérations effectuées par la Garde côtière canadienne ou en son nom, pour procéder à l'enlèvement du navire-citerne RIO ORINOCO échoué sur l'île d'Anticosti. Au sujet de cet événement, un film vidéo très intéressant a été présenté au comité.

À la 29^e session du comité, faisant suite à l'assemblée, le président et le vice-président ont été réélus pour l'année prochaine.

Le 16 décembre 1991, la 30^e session du comité s'est tenue. Elle avait été convoquée afin de traiter principalement des questions de droit résultant du sinistre survenu à bord de l'HAVEN, au large de Gênes, en avril 1991 lorsque le navire-citerne avait explosé et pris feu. L'administrateur de la Caisse assistait à la réunion en qualité d'observateur canadien.

6. Le sinistre du HAVEN

En avril 1991, le navire-citerne HAVEN battant pavillon chypriote, après avoir explosé et coulé au large de Gênes, a provoqué une très importante pollution par hydrocarbures sur les côtes de l'Italie, de la France et de Monaco.

Plus de 1 300 demandes d'indemnisation d'un montant total de plus de 1 600 000 000 \$ sont actuellement en voie d'être examinées par un juge italien spécialement nommé à cet effet. Des demandes d'indemnisation ont été ou seront présentées par les gouvernements français, monégasque et probablement espagnol.

Le 16 mai 1991, conformément à la Convention sur la responsabilité civile, le propriétaire du navire et ses assureurs ont constitué un fonds de limitation auprès du tribunal de première instance de Gênes afin de limiter leur responsabilité comme le prévoit cette Convention. Le FIPOL est intervenu dans la procédure en limitation, conformément à l'article 7.5 de la Convention portant création du Fonds, se réservant le droit de contester le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité.

Ce sinistre dans le golfe de Gênes pourrait avoir des répercussions considérables sur les opérations du FIPOL. Certains principes établis de longue date ont été contestés devant les tribunaux Italiens, par exemple:

- a) La méthode employée pour calculer le montant maximum payable par le FIPOL à l'occasion d'un événement.
- b) Savoir si les demandes d'indemnisation, pour des dommages au milieu marin impossibles à quantifier sont recevables aux termes de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

Lors de la première audience du tribunal devant le juge, certains créanciers (le gouvernement italien étant vraisemblablement exclu) ont obtenu qu'une ordonnance soit rendue stipulant que le franc-or, converti sur la base du prix de l'or sur le marché, demeurerait l'unité de compte de la Convention portant création du Fonds étant donné que, contrairement à la Convention sur la responsabilité civile, le

protocole de 1976 à la Convention portant création du Fonds qui a remplacé le franc-or par le DTS en tant qu'unité de compte, n'est pas encore en vigueur.

Le 14 mars 1992, le juge Costanzo du tribunal de première instance de Gênes (Italie) a rendu un jugement qui devrait avoir, à moins qu'il ne soit cassé en appel, une répercussion considérable sur le régime international de responsabilité et d'indemnisation pour la pollution par les hydrocarbures, en vigueur dans les 48 états membres de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

En s'engageant dans cette action en justice à Gênes, la position du FIPOL était d'affirmer que sa limite de responsabilité, calculée en DTS, s'élevait à environ 92 000 000 \$. Par contre, le juge local a décrété que la limite de responsabilité du FIPOL devrait être calculée en francs-or, comme le prescrivait la Convention de 1971 portant création du Fonds et que par conséquent la limite de responsabilité ainsi calculée représentait une plus-value de près de 1000%.

Ce jugement sera contesté par le FIPOL, devant les trois membres du tribunal de première instance (dont le juge Costanzo est membre) et le FIPOL peut interjeter appel du jugement du tribunal devant la cour d'appel italienne et, s'il le faut, devant la cour de cassation à Rome.

Étant donné les sommes énormes engagées, il est plus que probable que, quelle que soit la partie qui gagnera, la cause viendra devant la plus haute cour d'Italie.

7. Les modifications à la *Loi sur la marine marchande du Canada*

L'année dernière, je faisais état des recommandations du comité d'examen public des systèmes de sécurité des navires-citernes et de la capacité d'intervention en cas de déversements en milieu marin qui devraient avoir des répercussions sur la Caisse d'indemnisation.

Les recommandations mentionnées ci-dessous, formulées par le comité chargé de la sécurité des navires-citernes et qui entraîneraient d'importantes modifications à la partie XVI de la *LMMC*, font actuellement l'objet d'un examen par le gouvernement:

- 2.1 Le ministre des Transports devrait imposer immédiatement une taxe de 2 \$ par tonne sur tous les hydrocarbures et produits pétroliers transportés dans les eaux canadiennes. La taxe devrait être versée à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires dont l'utilité devrait être étendue afin d'accélérer le remplacement de la flotte sous pavillon canadien par des navires à double-coque et de financer l'achat de matériel et la recherche sur les technologies d'intervention en cas de rejets d'hydrocarbures.
- 3.1 Des fonds suffisants prélevés sur la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires (la Caisse) devraient être alloués, afin de pouvoir financer sur une période de sept ans, un cinquième des dépenses de remplacement de la flotte sous pavillon canadien, par des navires à double-coque, renforcés pour les glaces. Il serait préférable que ces nouveaux navires soient construits dans des chantiers navals canadiens.
- 3.2
- En vue d'encourager l'exploitation de navires à double-coque, il faudrait que la taxe prélevée sur chaque tonne d'hydrocarbures transportés dans les eaux canadiennes, soit réduite de moitié pour les navires à double-coque et soit supprimée pour ceux à double-coque.
 - Le Canada devrait exiger que d'ici 10 ans, tous les navires-citernes et les chalands-citernes entrant dans ses eaux, soient à double-coque.
- 4.3 Au cours des cinq prochaines années afin d'élever la capacité régionale de nettoyage à un niveau minimum acceptable, il faudrait investir de 150 à 200 millions de dollars. Le mandat de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires, devrait être révisé afin de permettre aux coopératives d'intervention des industries et à la Garde côtière canadienne, de disposer de crédits d'investissement, pour acquérir le matériel de prévention indispensable.
- 4.12 Afin de pallier au manque sérieux de connaissances et de technologie, il faudrait porter immédiatement à 10 millions de dollars les fonds destinés à la recherche et au développement au Canada, dans le cadre de rejets à la mer et augmenter progressivement ces fonds chaque année afin de disposer de 20 millions de dollars en 1995; la contribution de l'industrie à ces fonds devant être prélevée à même la Caisse d'indemnisation.
- 5.5 Que la législation actuelle soit modifiée pour faire en sorte que les dispositions, de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires s'appliquent à tous les navires se trouvant dans les eaux visées par les dispositions de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques.
- En avril 1991, la Garde côtière canadienne (GCC) a publié un document de travail exposant la position qu'elle se propose d'adopter au regard des recommandations faites par le comité chargé de la sécurité des navires-citernes et a invité l'industrie, le public et les ministères du gouvernement à faire connaître leurs observations.
- Le document contient les positions proposées, exposées ci-dessous, adoptées par la GCC et qui auront des répercussions sur la Caisse d'indemnisation.
- Recommandations:
- 2-1 La GCC pense que le niveau d'indemnisation offert par la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires, n'est pas satisfaisant. Des choix permettant de réimposer la taxe devraient être proposés par le secteur privé. Si aucun choix convenable ne peut être défini, il faudrait prendre très au sérieux les recommandations suggérant d'imposer une taxe pour alimenter la

Caisse d'indemnisation, conformément aux dispositions de la LMMC.

- 3.1 *La GCC a l'intention de réviser les normes de conception de tous les navires-citernes exploités dans les eaux canadiennes et de publier un calendrier approprié permettant de respecter ces normes sans que la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires, soit obligée d'avancer des fonds.*
- 4.12 *La GCC propose que l'industrie mette sur pied un mécanisme permettant de financer la recherche et le développement ainsi que les initiatives en matière d'intervention comme le recommande le Comité d'examen public. Si aucune proposition acceptable n'est faite, des initiatives législatives seront prises de manière à augmenter la taxe et étendre les structures et les utilisations de la Caisse d'indemnisation.*

En réponse à la recommandation 5.5, le document stipule également que "les changements législatifs devraient viser à obtenir que les dispositions de la Caisse d'indemnisation s'appliquent pleinement dans les eaux arctiques, ce qui de ce fait hausserait le plafond d'indemnisation accessible en cas de fuites ou rejets dans cette zone".

8. La législation des États-Unis

En novembre 1991, l'administrateur de la Caisse d'indemnisation et le directeur des services techniques ont été invités, par la Garde côtière des États-Unis, à un séminaire/atelier organisé par le directeur du Oil Spill Liability Trust Fund (fonds de gestion des responsabilités en cas de rejets d'hydrocarbures) établi en vertu de la loi des États-Unis de 1990 sur la pollution par les hydrocarbures (*Oil Pollution Act of 1990, OPA 90*).

L'objectif du séminaire/atelier, auquel assistaient les experts et les représentants juridiques des industries pétrolière, chimique, d'intervention et de transports maritimes, était d'examiner la mise en œuvre de la loi de 1990 sur la pollution par les hydrocarbures (*OPA 90*). En raison de l'interdépendance entre l'*OPA 90* et le régime canadien de responsabilité et

d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et de l'effet que l'*OPA 90* pourrait avoir à l'encontre des demandeurs canadiens et de la Caisse d'indemnisation, le séminaire/atelier était très important d'un point de vue canadien.

Du fait de l'adoption de l'*OPA 90*, il est peu probable que, dans un avenir prévisible, les États-Unis participent au régime international dont le Canada est un membre. Par conséquent, en Amérique du Nord, il existera deux régimes qui diffèrent très sensiblement et risquent d'engendrer des problèmes en cas de fuites ou rejets transfrontaliers dans les secteurs suivants:

a) les règles régissant la responsabilité, y compris celles d'après lesquelles la limitation peut être dépassée, sont différentes selon les deux régimes ce qui fait que les propriétaires de navires et leurs assureurs seront tenus responsables en fonction des deux régimes différents, dans le cas d'un seul et même rejet;

b) la nécessité d'avoir à répondre aux deux régimes différents est renforcée par les dispositions contenues dans les deux régimes qui éliminent les demandes déposées par les ressortissants d'un pays, selon les termes du régime de l'autre pays, avec toutefois une exception notable⁽⁵⁾.

Dans les deux régimes en plus des différences dans le montant des indemnités accessibles, il pourrait exister des notions très différentes de dommages aux ressources naturelles.

Au cours de notre visite à Washington, j'ai également rencontré les experts-conseils engagés par le National Pollution Funds Center de la Garde côtière des États-Unis (NPFC), siège du fonds national de lutte contre la pollution.

Il avait été demandé à ces experts-conseils d'élaborer des méthodes commerciales pour le NPFC.

À leur requête, j'ai examiné avec les experts-conseils les formalités de demandes

⁽⁵⁾ Les droits de recours qu'avaient les demandeurs canadiens en vertu de l'ancienne loi des États-Unis relative au système d'oléoduc Trans-Alaska (*United States Trans-Alaska Pipeline System Act*) sont préservés au titre de la loi de 1990 sur la pollution par les hydrocarbures (*OPA 90*).

d'indemnisation envoyées à la Caisse et je leur ai fourni divers documents et formulaires ayant trait à ces demandes, mis au point par la Caisse et qui permettent à l'administrateur d'exercer ses fonctions dans le cadre de la LMMC.

9. Les événements ayant entraîné des rejets d'hydrocarbures

9.1 Barge pétrolière IRVING WHALE (1970)

Le 7 septembre 1970, la barge pétrolière IRVING WHALE (2 261 Tx JB) transportant une cargaison de 4 200 TM de mazout de soute C a coulé par 75 mètres de profondeur à environ

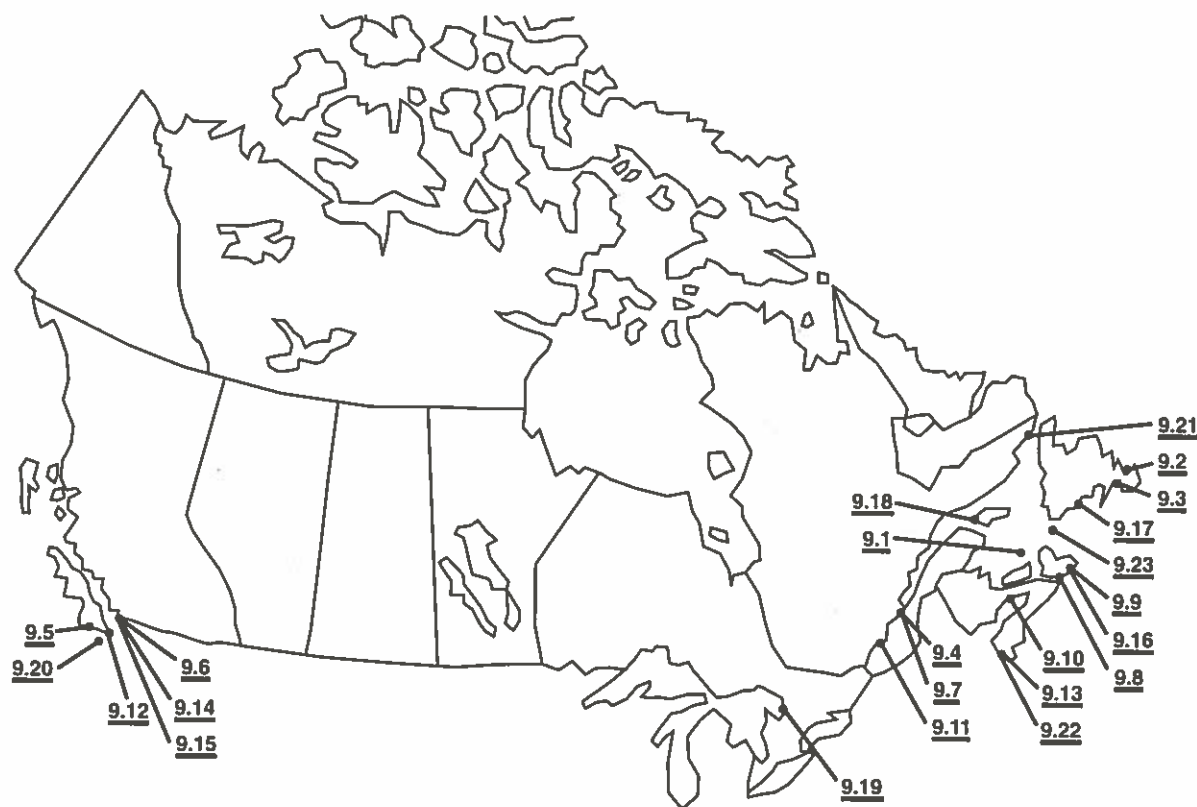
60 km au nord-est de North-Point (Île-du-Prince Édouard).

Dans son rapport final publié le 2 novembre 1990, le Comité d'examen public des systèmes de sécurité des navires-citernes et de la capacité d'intervention en cas de déversement en milieu marin recommandait que l'épave soit inspectée en 1990 et qu'une décision soit prise pour savoir si l'on devait ou non pomper le mazout ou renflouer la barge, voire les deux (recommandation 6-13, p. 234).

Au fil des ans, la GCC a maintenu une surveillance en surface dans le secteur du naufrage et effectué de nombreuses plongées d'inspection. D'après une inspection sous-marine

Illustration 3

Événements ayant entraîné des rejets d'hydrocarbures *



* Voir la section 9 pour une explication des événements ayant entraîné des rejets d'hydrocarbures figurant sur cette carte.

effectuée en août 1990, il resterait à bord environ 3 100 TM de mazout.

Le 22 novembre 1990, de petites nappes d'hydrocarbures découvertes sur la côte nord de l'île du Prince Édouard (plage Cavendish) avaient des caractéristiques semblables à celles du mazout renfermé dans la barge coulée, mais une inspection ultérieure dans les parages de l'épave n'a révélé aucune signe de pollution visible. Une analyse comparative plus récente des échantillons prélevés sur la plage polluée, et de ceux provenant du RIO ORINOCO et de l'IRVING WHALE, a révélé que la pollution de la plage Cavendish provenait de l'IRVING WHALE.

Des inspections ultérieures effectuées en surface sur les lieux de l'épave n'ont rien révélé d'anormal.

Au printemps de 1992, la GCC a attribué à Marex International Ltd un contrat pour mener une étude de faisabilité concernant le renflouement par le gouvernement du Canada de la barge pétrolière IRVING WHALE. L'étude évaluera les options de sauvetage exploitables en ce qui a trait à l'épave, procédera à l'examen de faisabilité technique et pratique visant à enlever le chargement ou la barge, ou les deux, et à en disposer.

Dans l'éventualité où le gouvernement du Canada chercherait à recouvrer auprès de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires le tout ou une partie des frais engagés, l'administrateur de la Caisse a veillé de près sur l'évolution de la situation et a également conservé sous la main un expert de premier plan pour conseiller la Caisse d'indemnisation au sujet des questions techniques.

9.2 Pétrolier LIBERTY BELL VENTURE (1987)

Dans la soirée du 29 mars 1987, alors qu'il déchargeait sa cargaison de pétrole au terminal d'Hydro Terre-Neuve et Labrador à Seal Cove, Conception Bay dans la province de Terre-Neuve, le pétrolier LIBERTY BELL VENTURE, battant pavillon libérien (31 821,99 Tx de JB), a déversé du pétrole dans la baie. Les frais engagés par la GCC pour nettoyer ce déversement de pétrole s'élevaient à 11 779,71 \$.

Le 28 mars 1989, en vue de recouvrer ces frais, la Couronne a poursuivi le navire et ses propriétaires devant la cour fédérale du Canada. L'administrateur de la Caisse des réclamations s'était, selon la loi, constitué partie au procès. Le 24 avril 1989, la Caisse d'indemnisation a succédé à la Caisse des réclamations de la pollution maritime et a endossé les responsabilités découlant des obligations de cette dernière. Toutefois, bien qu'étant au mois de mars 1992, l'administrateur de la Caisse n'a toujours pas reçu notification que la cause viendrait en cour fédérale. À cette époque, j'ai été informé par les conseillers juridiques agissant pour le compte de la Couronne que la signification de cette créance était retardée du fait que les défendeurs étaient établis dans d'autres juridictions et du refus de leurs avocats à Terre-Neuve d'accepter la signification.

À ce moment-là, je me suis mis d'accord avec le conseiller juridique de la Couronne pour dire que je n'avais plus besoin d'entreprendre d'autres démarches auprès du tribunal, étant donné qu'il est prévu que la Couronne recouvrera sa créance auprès du propriétaire du navire.

9.3 Pétrolier SOUTH ANGELA (1988)

Le 5 mars 1988, alors qu'il déchargeait une cargaison de pétrole brut à la raffinerie de Newfoundland Processing Limited à Come-by-Chance dans la province de Terre-Neuve, le pétrolier SOUTH ANGELA, immatriculé au Libéria, de 59 353 Tx de JB, a déchargé une partie de sa cargaison dans la baie Placentia.

Étant donné que cet événement s'était produit avant le 24 avril 1989, il était régi par l'ancienne partie XX de la LMMC et non pas par la partie XVI de cette loi. De ce fait, la Caisse d'indemnisation n'est tenue à verser l'indemnité que si un créancier n'est pas en mesure de recouvrer sa créance auprès du propriétaire du navire-citerne qui a déversé les hydrocarbures. J'ai été informé que le propriétaire du navire avait déposé une caution qui permettrait de payer la créance de la Couronne qui s'élève à 234 396,58 \$ pour les frais engagés, au cas où il serait rendu responsable. Il est peu probable que la Caisse soit obligée de payer la moindre part de cette créance de la Couronne.

Dans mon rapport précédent, j'exposais la situation regardant certains pêcheurs qui avaient intenté une action en justice devant la cour fédérale. L'administrateur ne s'était pas constitué partie à cette action. J'ai été informé que les pêcheurs avaient dû payer des frais de justice considérables au cours de ce procès et n'avaient pas été remboursés par le propriétaire du navire. L'année dernière, j'indiquais que la Caisse d'indemnisation n'avait reçu aucune demande en recouvrement de ces frais. Au 31 mars 1992, aucune demande n'a été reçue.

9.4 Navire-citerne CZANTORIA (1988)

Voici un autre événement qui s'est produit avant l'entrée en vigueur de la nouvelle partie XVI de la LMMC.

Le 8 avril 1988, le navire-citerne CZANTORIA sous pavillon libérien (81 197 Tx JB) est présumé avoir déchargé à l'eau des hydrocarbures aux installations du terminal pétrolier de St-Romuald (Québec).

Du fait des dispositions transitoires de la LMMC, la Caisse d'indemnisation doit assumer les responsabilités de l'ancienne Caisse des réclamations de la pollution maritime. De par la loi, la Caisse d'indemnisation est maintenant partie à deux actions distinctes en cour fédérale du Canada, à savoir:

a) une action entreprise le 11 mai 1988 par Ultramar Canada Inc. et autres compagnies associées, contre le navire CZANTORIA et ceux ayant des intérêts dans le navire, réclamant au moins 2 500 000 \$ pour des pertes et des dommages;

b) une action entreprise le 7 mai 1990 par sa Majesté la Reine, contre le navire CZANTORIA, ses propriétaires, ainsi qu'Ultramar Canada Inc., pour les frais de nettoyage encourus, s'élevant à 338 867,84 \$ plus les intérêts.

J'ai été informé par les avocats agissant pour le compte d'Ultramar Canada Inc. que les assureurs maritimes du propriétaire du navire avaient déposé une caution d'un montant bien supérieur aux créances réunies d'Ultramar Canada Inc. et de la Couronne.

Quoique la Caisse d'indemnisation surveille de près ces procédures judiciaires, il y a très peu de

chance pour qu'il lui soit demandé de payer une indemnité quelconque pour cet événement.

9.5 Barge pétrolière NESTUCCA (1988)

Cet événement était inhabituel, pour la bonne raison qu'en dépit du fait que les rejets d'hydrocarbures s'étaient produits en dehors des eaux canadiennes, les dommages dus de pollution par les hydrocarbures avaient affecté les eaux canadiennes et le littoral du Canada.

Au total, la Caisse d'indemnisation a reçu 15 demandes pour des pertes de revenus de pêche causées par la fermeture de deux zones de pêche sur la côte ouest de l'île de Vancouver. Toutefois, la Caisse d'indemnisation n'était pas autorisée à payer ces demandes, à moins qu'il ne puisse être prouvé que les pêcheurs-demandeurs n'avaient pas été en mesure de recouvrer leurs pertes auprès du propriétaire de la barge.

Tous les demandeurs ont été informés de cette obligation et la plupart d'entre eux ont déposé des demandes en recouvrement de créance contre le propriétaire de la barge, devant le tribunal de district américain de Portland, en Orégon.

Le 24 janvier 1991, à la suite d'un jugement très rigoureux prononcé par le juge du tribunal de district et de faits postérieurs dans le déroulement du procès au tribunal, le propriétaire de la barge a réglé toutes les demandes pour pertes de revenus de pêche, à l'exception d'un petit nombre de demandes pour lesquelles aucun recours n'avait été exercé devant les tribunaux des États-Unis.

9.6 Porte-conteneurs NEW ZEALAND CARIBBEAN (1989)

Le 30 janvier 1989, ce porte-conteneurs (19 613 Tx de JB) qui par la suite avait pris le nom d'ABACUS, avait heurté le quai aux chantiers de construction navale Versatile Pacific à Vancouver nord, entraînant un déversement de mazout de soute dans le port de Vancouver.

Bien que l'administrateur, conformément aux dispositions de la loi, se soit constitué partie aux actions judiciaires intentées par la société du port de Vancouver devant la cour fédérale du Canada, aucune démarche n'a été entreprise cette année contre la Caisse d'indemnisation pour recouvrer une part quelconque des dommages résultant de

cet événement et pour lesquels la société du port de Vancouver avait fait une demande.

9.7 Navire-citerne *HAPPY SITANI* (1989)

Le 11 avril 1989, alors qu'il était amarré à l'appontement Ultramar à St-Romuald (Québec), le navire-citerne de 60 337 Tx de JB HAPPY SITANI, sous pavillon norvégien, a déversé du mazout de soute dans le fleuve St-Laurent.

Afin de contenir et de récupérer le mazout déversé, la Garde côtière et la société du port de Québec, de concert avec le propriétaire du navire, prirent des dispositions indispensables.

Pour couvrir les frais de la GCC qui s'élèveraient à 20 118,40 \$ les garants du propriétaire du navire acceptèrent de verser une caution d'un maximum de 30 000 \$ pour faire face à la responsabilité légale du propriétaire du navire, prévue dans la *LMMC*.

Le 8 avril 1991, la Couronne intentait une action devant la cour fédérale en vue de recouvrer ces frais. Conformément aux dispositions de l'article 713 de la *LMMC*, l'administrateur s'était constitué partie selon la loi et le 15 avril 1991, s'était vu signifier la requête. À ce moment et jusqu'à nouvel avis, il avait été convenu qu'il ne serait pas nécessaire que l'administrateur comparaisse ou présente une défense.

Au 31 mars 1992, aucun avis n'a été reçu.

9.8 Rejets non identifiés d'hydrocarbures à *Rocky Bay* (Nouvelle-Écosse) (1989)

Le 20 juillet 1989, la GCC a découvert des rejets d'hydrocarbures à Rocky Bay sur la côte est de l'île Madame. Les eaux polluées étaient des eaux visées par la partie XVI de la *LMMC*.

Conformément aux dispositions de l'article 677 de la *LMMC*, la GCC, agissant au nom du ministre des Transports, prit l'initiative de nettoyer les rejets d'hydrocarbures et pour l'avoir ainsi fait déposa une demande en recouvrement de frais s'élevant au total à 1 239,81 \$.

Étant donné que la GCC n'était pas en mesure d'identifier avec précision le navire qui avait causé le rejet d'hydrocarbures, elle déposait le 3 juillet 1990 une demande en recouvrement de créance

auprès de la Caisse d'indemnisation, comme le prévoit l'article 709 de la *LMMC*.

Étant donné que la cause des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures était inconnue et que je n'avais pas été en mesure de prouver que l'événement qui avait provoqué les dommages n'avait pas été causé par un navire, la GCC était en droit de prétendre que le rejet d'hydrocarbures provenait d'un navire.

Après enquête, j'estimai que les frais réels et raisonnables encourus par la GCC à l'occasion de l'événement s'élevaient au plus à 500 \$, somme qui fut offerte à la Couronne et acceptée.

En vertu de l'article 723 de la *LMMC*, des intérêts s'ajoutent à la créance admise de la GCC, calculés au taux que prévoit la *Loi de l'impôt sur le revenu*, pour les versements en retard ou les paiements en trop. Pour la période considérée, ce taux variait, chaque trimestre, entre 12% et 16% sur une base annuelle.

Les facteurs qui ont engagé l'administrateur à conclure cet accord permettant de régler la créance de 500 \$ payée par la Caisse d'indemnisation sont les suivants:

- a) le montant des frais tel qu'évalué réclamés par la Couronne semble raisonnable;
- b) un procès pourrait être coûteux et comporter le risque réel de voir le tribunal accorder des intérêts additionnels sur la créance, assortis des frais de justice;
- c) le manque de preuves établissant que le rejet d'hydrocarbures provenait d'une source basée à terre;
- d) que ce règlement convenait à la bonne administration de la Caisse d'indemnisation.

Pour toutes ces raisons et en vertu des dispositions de l'alinéa 709 (f) de la *LMMC*, j'ai ordonné que la somme de 500 \$, assortie d'un intérêt de 149,04 \$, prélevés sur la Caisse d'indemnisation, soit versée au receveur général du Canada, pour solde de tout compte et pour le règlement final de tous les frais réclamés par la Couronne à la suite des rejets non identifiés d'hydrocarbures découverts à Rocky Bay le 20 juillet 1989 ou vers cette date.

9.9 Rejets d'hydrocarbures non identifiés à Gabarus (Nouvelle-Écosse) (1988)

Le 9 juin 1989, la GCC recevait un rapport signalant que du mazout de soute C approchait du rivage dans le port de Gabarus. Les eaux polluées étaient des eaux visées par la partie XVI de la *LMMC*.

À la suite de ce rejet d'hydrocarbures, j'avais déjà réglé auparavant des demandes d'indemnisation faites par un pêcheur local de homards et une compagnie locale de traitement de produits de la mer (pour les détails, voir mon rapport de 1989-1990).

Conformément aux dispositions de l'article 677 de la *LMMC*, la GCC, agissant au nom du ministre des Transports, prit l'initiative de nettoyer les rejets d'hydrocarbures, affirmant qu'en procédant de la sorte, elle avait engagé des frais s'élevant au total à 16 548,98 \$.

Étant donné que la GCC n'était pas en mesure d'identifier avec précision le navire qui avait causé le rejet d'hydrocarbures, elle avait déposé le 3 juillet 1990 une demande en recouvrement de créance auprès de la Caisse d'indemnisation, comme le prévoit l'article 709 de la *LMMC*.

Étant donné que la cause des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures était inconnue et que je n'avais pas été en mesure de prouver que l'événement qui avait provoqué les dommages n'avait pas été causé par un navire, la GCC était en droit de prétendre comme le prévoit l'article 710 de la *LMMC*, que le rejet d'hydrocarbures provenait d'un navire.

Après enquête, j'estimai que les frais réels et raisonnables encourus par la GCC à l'occasion de l'événement s'élevaient au plus à 12 000 \$, somme que je proposai à la GCC le 13 juin 1991, à condition que celle-ci me fournisse un rapport sur son enquête menée pour déterminer la provenance du rejet d'hydrocarbures. Le rapport m'a été remis et l'offre a été acceptée.

En vertu de l'article 723 de la *LMMC*, des intérêts s'ajoutent à la créance admise de la GCC, calculés au taux que prévoit la *Loi de l'impôt sur le revenu*, pour les versements en retard ou les paiements en trop. Pour la période considérée, ce taux variait, chaque trimestre, entre 12% et 16% sur une base annuelle.

Les facteurs qui ont engagé l'administrateur à conclure cet accord permettant de régler la créance de 12 000 \$ payée par la Caisse d'indemnisation, sont les suivants:

a) le montant des frais tel qu'évalué réclamés par la Couronne semble raisonnable;

b) un procès pourrait être coûteux et comporter le risque réel de voir le tribunal accorder des intérêts additionnels sur la créance, assortis des frais de justice;

c) le manque de preuves établissant que le rejet d'hydrocarbures provenait d'une source basée à terre;

d) que ce règlement convenait à la bonne administration de la Caisse d'indemnisation.

Pour toutes ces raisons et en vertu des dispositions de l'alinéa 709 (f) de la *LMMC*, j'ai ordonné que la somme de 12 000 \$, assortie d'un intérêt de 3 982,85 \$ prélevés sur la Caisse d'indemnisation, soit versée au receveur général du Canada, pour solde de tout compte et pour le règlement final de tous les frais réclamés par la Couronne à la suite des rejets d'hydrocarbures non identifiés à Gabarus (N.-É.) le 9 juin 1989 ou vers cette date.

9.10 Navire-citerne CAMARGUE (1989)

Le 17 juin 1989, le pétrolier à moteur CAMARGUE de 19 016 Tx de JB, sous pavillon français, est venu s'amarrer à la bouée unique d'amarrage de Canaport, au large de Mispic Point, dans la baie de Fundy, pour décharger sa cargaison de pétrole brut. Le lendemain, alors que le chaland-citerne de ravitaillement en combustible IRVING SHARK transférait du mazout dans les ballasts à combustible du CAMARGUE, une quantité considérable de mazout déborda de ses soutes, se déversant à la mer.

La GCC prit les mesures indispensables pour contenir et récupérer le mazout déversé.

Une action *in rem* a été introduite par la Couronne devant la section de première instance de la cour fédérale du Canada, contre le CAMARGUE et ses propriétaires, en recouvrement de créance pour des frais encourus s'élevant à 1 275 048,78 \$.

La United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited a remis à la Couronne une lettre de garantie par laquelle elle s'engageait à régler toute sentence prononcée à l'encontre du pétrolier à moteur CAMARGUE, à concurrence de 500 000 \$.

Conformément à l'article 713 de la LMMC, l'administrateur s'est constitué partie à l'action.

Le CAMARGUE était un navire-citerne chargé, transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures, ayant à bord un certificat d'assurance en cours de validité, délivré aux termes de la Convention sur la responsabilité civile, prouvant qu'il était assuré en totalité contre les risques de pollution par les hydrocarbures. Le propriétaire du navire et ses assureurs seront pleinement et directement responsables des frais encourus. Les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les rejets ne devraient pas en principe excéder la limite de responsabilité du propriétaire du navire.

Étant donné qu'il est peu probable que le propriétaire et ses assureurs n'assument pas leur responsabilité si un jugement est rendu contre le navire, le conseiller de la Couronne a donné son accord pour que l'administrateur n'entreprene pas d'autres démarches à cet égard, à moins que ce conseiller ne l'avise du contraire.

9.11 Cargo MINERVA (1989)

Mon plus récent compte rendu de cet incident figure dans mon rapport annuel de 1989-1990. À cette époque, j'avais expliqué la situation en ces termes:

Le 6 octobre 1989, le navire MINERVA de 14 150 Tx de JB, sous pavillon brésilien, a déversé une quantité inconnue de fuel-oil dans le port de Montréal.

Après avoir dénié leur responsabilité, les assureurs du navire firent appel, en temps utile, à un entrepreneur local pour récupérer les rejets d'hydrocarbures.

Une controverse s'éleva pour savoir si oui ou non, tout le travail effectué par l'entrepreneur était en relation avec le déversement d'hydrocarbures provenant du MINERVA. Finalement, les assureurs du navire refusèrent

de payer intégralement la facture de l'entrepreneur.

Le conseiller juridique de l'entrepreneur demanda si la Caisse d'indemnisation accepterait de payer la partie impayée de sa facture, en se fondant sur le fait qu'une certaine quantité d'hydrocarbures pouvait avoir pour origine des rejets provenant de sources non identifiées.

Il lui fut répondu que je n'étais au courant d'aucune disposition stipulant que la Caisse pouvait être tenue responsable de ce genre de créance. Au 31 mars 1990, aucune demande d'indemnisation n'a été reçue à ce sujet.

Le 28 janvier 1992, un avocat agissant pour le compte du propriétaire du navire brésilien, Netumar Lines, a pressenti la Caisse d'indemnisation pour savoir si ce propriétaire pouvait déposer une demande en recouvrement de créance auprès de la Caisse. Le fondement de cette nouvelle demande résidait dans le fait que le propriétaire du navire avait, par suite d'une erreur de fait, payé le nettoyage d'hydrocarbures répandus dans le port de Montréal qui n'avaient pas été déversés par le MINERVA.

Après d'interminables discussions, il a été convenu que si le propriétaire du navire présentait les documents pertinents, l'administrateur les examinerait afin de déterminer si la Caisse d'indemnisation pouvait être tenue de payer en tout ou en partie cette créance peu orthodoxe.

Au 31 mars 1992, aucun document n'a été reçu à ce sujet.

9.12 Rejets non identifiés d'hydrocarbures à Sooke (Colombie-Britannique) (1989)

Le 23 novembre 1989, la GCC recevait un rapport signalant que du mazout de soute C approchait du rivage dans le port de Sooke, situé dans l'île de Vancouver. Les eaux polluées étaient des eaux visées par la partie XVI de la LMMC.

Conformément aux dispositions de l'article 677 de la LMMC, la GCC, agissant au nom du ministre des Transports, prit l'initiative de nettoyer les rejets d'hydrocarbures, affirmant qu'en procédant de la sorte, elle avait engagé des frais s'élevant au total à 84 551,90 \$.

Étant donné que la GCC n'était pas en mesure d'identifier avec précision le navire qui avait causé le rejet d'hydrocarbures, elle avait déposé, le 18 mars 1991, une demande en recouvrement de créance auprès de la Caisse d'indemnisation, comme le prévoit l'article 709 de la *LMMC*.

Comme la cause des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures était inconnue et que je n'avais pas été en mesure de prouver que l'événement qui avait provoqué les dommages n'avait pas été causé par un navire, la GCC était en droit de prétendre, comme le prévoit l'article 710 de la *LMMC*, que le rejet d'hydrocarbures provenait d'un navire.

Après enquête, fondée sur les renseignements soumis jusqu'à maintenant, l'administrateur a été en mesure d'estimer à 55 370,20 \$ les frais raisonnables réels encourus par la GCC, à l'occasion de cet événement. En février 1992, j'offrai à la GCC de payer cette somme à condition qu'elle me fournisse d'autres documents, renseignements et soumissions, me permettant de réévaluer la créance à une date ultérieure.

En vertu de l'article 723 de la *LMMC*, des intérêts s'ajoutent à la créance admise de la GCC, calculés au taux que prévoit la *Loi de l'impôt sur le revenu*, pour les versements en retard ou les paiements en trop. Pour la période considérée, ce taux variait, chaque trimestre, entre 12% et 16%, sur une base annuelle.

Les facteurs qui ont engagé l'administrateur à conclure cet accord permettant de régler en partie la créance de 55 370,20 \$ payée par la Caisse d'indemnisation, sont les suivants:

- a) les frais tel qu'évalué admis engagés par la Couronne semblent, selon toute vraisemblance, avoir été encourus;
- b) un procès pourrait être coûteux et comporter le risque grave de voir le tribunal accorder à la Couronne des intérêts additionnels sur la créance, assortis des frais de justice;
- c) le manque de preuves établissant que le rejet d'hydrocarbures provenait d'une source basée à terre;
- d) qu'un règlement partiel aurait réduit le montant d'intérêts ultérieurs;

e) que ce règlement convenait à la bonne administration de la Caisse d'indemnisation;

Pour toutes ces raisons et en vertu des dispositions de l'alinéa 709 (f) de la *LMMC*, j'ai ordonné que la somme de 55 370,20 \$, assortie d'un intérêt s'élevant à 18 529,96 \$, prélevés sur la Caisse d'indemnisation, soit versée au receveur général du Canada, sous forme d'un règlement fractionné, de tous les frais réclamés par la Couronne à la suite des rejets non identifiés d'hydrocarbures découverts dans le port de Sooke (C.-B.), le 23 novembre 1989 ou vers cette date, ainsi que les intérêts associables à cette créance. Ce versement ne s'est pas achevé avant l'exercice financier 1992-1993.

Le ministère de la Justice, au nom de la GCC, a fourni d'autres renseignements à l'appui de la demande de remboursement de frais additionnels qui étaient à l'étude à la fin de l'année.

9.13 Rejets non identifiés d'hydrocarbures à Wedgeport (Nouvelle-Écosse) (1990)

Le 18 janvier 1990, la GCC découvrait un rejet d'hydrocarbures au nouvel appontement du gouvernement dans le port de Wedgeport. Les eaux polluées étaient des eaux visées par la partie XVI de la *LMMC*.

Conformément aux dispositions de l'article 677 de la *LMMC*, la GCC, agissant au nom du ministre des Transports, prit l'initiative de nettoyer les rejets d'hydrocarbures, affirmant qu'en procédant de la sorte, elle avait engagé des frais s'élevant au total à 3 282,82 \$.

Étant donné que la GCC n'était pas en mesure d'identifier avec précision le navire qui avait causé le rejet d'hydrocarbures, elle avait déposé une demande en recouvrement de créance auprès de la Caisse d'indemnisation, comme le prévoit l'article 709 de la *LMMC*.

Étant donné que la cause des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures était inconnue et que je n'avais pas été en mesure de prouver que l'événement qui avait provoqué les dommages n'avait pas été causé par un navire, la GCC était en droit de prétendre que le rejet d'hydrocarbures provenait d'un navire.

Après enquête, j'estimai que les frais réels encourus par la GCC à l'occasion de l'événement

s'élevaient au plus à 2 000 \$, somme que je proposai à la GCC le 10 juin 1991 et qui fut acceptée.

En vertu de l'article 723 de la *LMMC*, des intérêts s'ajoutent à la créance admise de la GCC, calculés au taux que prévoit la *Loi de l'impôt sur le revenu*, pour les versements en retard ou les paiements en trop. Pour la période considérée, ce taux variait, chaque trimestre, entre 12% et 16% sur une base annuelle.

Les facteurs qui ont engagé l'administrateur à conclure cet accord permettant de régler la créance de 2 000 \$ payée par la Caisse d'indemnisation sont les suivants:

- a) les frais tel qu'évalué admis engagés par la Couronne semblent, selon toute vraisemblance, avoir été encourus;
- b) un procès pourrait être coûteux et comporter le risque grave de voir le tribunal accorder à la Couronne des intérêts additionnels sur la créance, assortis des frais de justice;
- c) le manque de preuves établissant que le rejet d'hydrocarbures provenait d'une source basée à terre;
- d) que ce règlement convenait à la bonne administration de la Caisse d'indemnisation.

Pour toutes ces raisons et en vertu des dispositions de l'alinéa 709 (f) de la *LMMC*, j'ai ordonné que la somme de 2000 \$, assortie d'un intérêt s'élevant à 456,69 \$, prélevés sur la Caisse d'indemnisation, soit versée au receveur général du Canada, pour solde de tout compte et pour le règlement final de tous les frais réclamés par la Couronne à la suite des rejets non identifiés d'hydrocarbures découverts à Wedgeport (N.-É.), le 18 janvier 1990 ou vers cette date.

9.14 Abordage du navire de pêche ARCTURUS par le vraquier RUBIN LOTUS (1990)

Dans mon rapport annuel de 1990-1991, je vous informais que:

Ce rejet d'hydrocarbures s'est produit dans le port de Vancouver, le 23 février 1990, à la suite d'un abordage. Alors qu'il était amarré au poste n° 3 du terminal Vanterm, le navire de pêche ARCTURUS de 2 603 Tx de JB, battant

pavillon polonais, a été abordé par le vraquier RUBIN LOTUS de 21 947 Tx de JB, battant pavillon du Vanuatu. La société du port de Vancouver engagea une poursuite judiciaire devant la cour fédérale du Canada contre les deux navires, leurs propriétaires et leurs capitaines. Le propriétaire du RUBIN LOTUS a versé une caution. Au 31 mars 1991, l'administrateur ne s'était pas encore constitué partie au procès et aucune démarche n'a été entreprise à ce sujet.

Au cours de l'exercice financier prenant fin le 31 mars 1992, l'administrateur n'a été informé d'aucune évolution ayant pu affecter la Caisse d'indemnisation.

9.15 Vraquier LOK PRATIMA (1990)

Il s'agit d'un autre événement où la société du port de Vancouver a engagé des poursuites judiciaires devant la cour fédérale pour des dommages non précisés, après que le vraquier LOK PRATIMA de 15 197,2 Tx de JB, battant pavillon indien, embarquant ses soutes, ait déversé du combustible dans les eaux de l'arrière-port de Vancouver, le 3 avril 1990.

La société du port de Vancouver prétend qu'elle a encouru des frais et subi des dommages en prenant des mesures de redressement destinées à prévenir ou à limiter l'étalement du mazout de soute déversé par le navire et en nettoyant le port de Vancouver et les eaux à l'entour ainsi que le lit du bras Burrard.

Conformément aux dispositions de l'article 713 de la *LMMC*, l'administrateur s'était constitué partie lors des poursuites judiciaires engagées devant la cour fédérale. Toutefois, il avait été convenu qu'il n'était pas nécessaire jusqu'à nouvel ordre que l'administrateur entreprenne des démarches dans ce procès.

Le 18 mars 1992, j'ai reçu un avis indiquant que le procureur général adjoint du Canada avait été nommé pour exercer les fonctions de conseiller juridique de la société du port de Vancouver.

L'accord précédant stipulant qu'il n'était pas nécessaire jusqu'à nouvel ordre que l'administrateur entreprenne des démarches dans ce procès a été reconduit.

9.16 Bateau de pêche AMY & SISTERS (1990)

Dans mon rapport annuel de 1990-1991, je rapportais le règlement de trois demandes d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution par des hydrocarbures causée par le déversement dans le port de Gabarus (N.-É.) le 20 juillet 1990, de fuel-oil provenant du bateau de pêche AMY & SISTERS de 12,36 Tx de JB. Le règlement de ces trois demandes d'indemnisation s'élevait à 23 413,83 \$, y compris les intérêts et les frais.

D'après l'article 711 de la *LMMC*, l'administrateur a l'obligation de prendre toutes les mesures raisonnables pour recouvrer, auprès du propriétaire du navire qui a provoqué le déversement d'hydrocarbures, le montant qu'il a versé au demandeur.

Le 8 mars 1991, une demande en recouvrement du montant total versé a été présentée au propriétaire de l'AMY & SISTERS. Avant qu'un point final n'ait été mis à la proposition de règlement, le propriétaire avait déjà eu la possibilité de la contester, ce qu'il n'avait pas fait.

Différentes propositions destinées à régler la demande en recouvrement faite par la Caisse d'indemnisation avaient été avancées. Finalement, le propriétaire du bateau de pêche AMY & SISTERS avait offert de payer 8000 \$ en sept versements échelonnés sur une période de six mois. L'offre fut acceptée.

Pour décider si l'offre de règlement aurait dû être acceptée, les facteurs pertinents suivants ont été déterminants:

a) savoir s'il était possible de prouver que tous les dommages revendiqués avaient été en fait, causés par les hydrocarbures déversés par le bateau de pêche en cause;

b) savoir si le propriétaire du bateau de pêche pourrait prouver que le déversement d'hydrocarbures et les dommages subséquents dus à la pollution par les hydrocarbures s'étaient produits sans faute de sa part et que de ce fait, il pouvait limiter sa responsabilité à 2 630,00 \$ pour toutes les demandes d'indemnisation, comme le prévoit l'article 679 de la *LMMC*;

c) savoir si un procès ultérieur pouvait entraîner un autre risque, au point que les dépens afférents pourraient être hors de proportion comparés au montant de la demande d'indemnisation et ne pourraient être recouverts, même si la Caisse d'indemnisation était totalement prévalait entièrement au procès.

Pour toutes ces raisons, ce règlement a été considéré convenable pour la bonne administration de la Caisse d'indemnisation et a pu être accepté.

Le règlement définitif a été reçu en décembre 1991 et le propriétaire du bateau a été libéré de toutes ses obligations envers la Caisse d'indemnisation découlant de cet événement.

9.17 Rejets non identifiés d'hydrocarbures à Big Barasway Beach (Terre-Neuve) (1990)

Le 19 mai 1991, conformément aux dispositions de l'article 710 de la *LMMC*, la Caisse d'indemnisation a reçu une demande d'un résident de Burgeo (Terre-Neuve) visant à recouvrer des frais non précisés, encourus en procédant au nettoyage de Big Barasway Beach en septembre 1990.

J'ai mené mon enquête au sujet de cette demande et j'ai découvert:

a) que le 21 septembre 1990, des hydrocarbures avaient été signalés et trouvés à Big Barasway Beach (aussi appelée à Grand Barachois);

b) qu'une analyse chimique des hydrocarbures en question révélait la présence de mazout lourd comparable au mazout de soute C;

c) que même si ce type de combustible n'est pas utilisé dans ce secteur, les hydrocarbures ont dû arriver dans ces parties du littoral après avoir été déchargés par un navire de passage dont l'identité demeure inconnue;

d) qu'après une enquête menée par des fonctionnaires d'Environnement Canada et de la GCC, il avait été établi que les atteintes à l'environnement dues aux hydrocarbures étaient insignifiantes et qu'une intervention pour récupérer et nettoyer la petite quantité d'hydrocarbures n'était pas justifiée.

Toutefois, j'ai accepté d'estimer à 100 \$ les frais réels encourus par le demandeur par suite de dommages dus à la pollution par des hydrocarbures sur cette plage. Le 25 juillet 1991, conformément aux dispositions de la *LMMC*, cette somme lui a été offerte et dans une lettre du 31 juillet 1991, il l'acceptait.

En faisant cette offre, il était clairement indiqué au demandeur que ce paiement était destiné à couvrir ses débours personnels et non pas les heures qu'il avait consacrées au nettoyage.

9.18 Asphaltier RIO ORINOCO (1990)

Le 16 octobre 1990, à la suite d'ennuis de machine alors qu'il faisait route de Curaçao à Montréal, l'asphaltier RIO ORINOCO de 5 999 Tx de JB, battant pavillon britannique, s'est échoué sur la côte sud de l'île d'Anticosti, dans le golfe du St-Laurent. Environ 185 TM de combustible de soute ont été déversées à la mer, polluant gravement environ 10 km de rivage, alors que sa cargaison restait intacte.

Malgré le gros temps, la GCC a été en mesure de récupérer sur le littoral une certaine quantité d'hydrocarbures, mais toutes les tentatives de dégagement faites pour mettre le navire en lieu sûr ont échoué. En fait, le navire s'était déplacé pour aller s'échouer plus profondément entre deux plates-formes rocheuses. Le RIO ORINOCO a été déclaré perte totale virtuelle par les assureurs de sa police sur corps le 18 novembre 1990.

La GCC, agissant au nom du ministre des Transports, en concertation étroite avec les experts agissant au nom du FIPOL, concluait que le navire, son chargement et le mazout restant dans ses soutes constituaient un grave risque de pollution, étant donné que le navire pouvait être écrasé par la glace et son chargement s'écouler à la mer et contaminer davantage la côte de l'île d'Anticosti. En conséquence, en décembre 1990, la plus grande partie du mazout restant à bord fut pompée; par contre, le navire et son chargement ont dû hiverner dans les glaces. À ce moment-là, le chargement a refroidi et s'est en grande partie solidifié.

De nouveau en concertation étroite avec le FIPOL et ses experts, la GCC avait conçu des

plans très complexes pour remettre à flot le RIO ORINOCO au cours de l'été 1991. Un contrat fondé en partie sur le principe "no cure, no pay" (pas de résultat, pas de paiement), fut mis en adjudication.

En juillet 1991, l'entrepreneur canadien qui avait obtenu le contrat (groupe Desgagnés) entreprit des préparatifs pour les opérations d'enlèvement. Afin d'alléger le navire, une partie du chargement devait être pompée. Pour ce faire, le chargement d'asphalte devait d'abord être réchauffé. Le 7 août 1991, le RIO ORINOCO était renfloué et remorqué jusqu'à Sept-Îles, sans causer de pollution.

Au cours de toutes ces opérations qui se sont étalées sur une période de plus de huit mois, la GCC a encouru des frais considérables. La GCC a présenté au FIPOL sa demande d'indemnisation, divisée en trois parties. En août 1991 fut présentée la première demande, concernant les opérations effectuées jusqu'au 31 janvier 1991, d'un montant de 7 261 540 \$. Après des négociations avec le FIPOL, cette demande fut réglée, approuvée par le comité exécutif et payée en un versement consolidé de 6 950 000 \$.

La deuxième demande, au montant de 3 497 667 \$ et couvrant les opérations effectuées par l'entrepreneur pour enlever le RIO ORINOCO et son chargement d'asphalte et les mettre en lieu sûr, fut présentée au FIPOL en septembre 1990. Le règlement fut fixé à 3 268 848 \$ et autorisé par le comité exécutif lors de sa 28^e session tenue en octobre 1991.

Le 20 novembre 1991, le FIPOL a versé 6 000 000 \$ au gouvernement canadien et payé le solde, s'élevant à 4 218 848 \$, le 10 février 1992.

La troisième demande, visant les opérations effectuées par la GCC après le 31 janvier 1991 et les opérations effectuées par le ministère de l'Environnement et celui de Pêches et Océans et dont le montant, approuvé en mai 1992 par le comité exécutif, s'élevait à 1 573 000 \$, fut perçue en juin 1992.

En octobre 1991, la 14^e assemblée du FIPOL a constitué pour le RIO ORINOCO un fonds de demandes d'indemnisation élevées d'un montant de 6 700 000 \$.

La seule question en suspens concernant l'événement est de savoir si le FIPOL contestera la demande du propriétaire de vouloir limiter sa responsabilité comme le prévoit la Convention sur la responsabilité civile. À ce sujet, le FIPOL attend la publication du rapport d'enquête, fait par le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports.

Le règlement en si rapide de ces demandes d'indemnisation, pour un événement d'une telle importance, est sans précédent et témoigne de l'excellente coopération entre le FIPOL et la GCC.

9.19 Navire-citerne EASTERN SHELL (1991)

Le 10 mai 1991, un rapport signalait que le navire-citerne EASTERN SHELL de 4 009 Tx de JB, battant pavillon canadien, s'était échoué à l'entrée de Parry Sound (Ontario). Propriété de la Socanav Inc., l'EASTERN SHELL était chargé d'une cargaison mixte de diesel-oil et d'essence. Environ 100 000 litres d'essence et 6 300 litres de diesel-oil se sont déversés. La plus grande partie de l'essence s'est évaporée, mais le diesel-oil a atteint le rivage de l'île Franklin.

Le 17 mai 1991 s'achevait le nettoyage du rivage, effectué par le propriétaire du navire qui avait accepté la responsabilité de l'événement.

Bien qu'au 31 mars 1992 aucune demande d'indemnisation n'ait été déposée auprès de la Caisse d'indemnisation, il existe quelques indications qui laissent entendre que si les frais de nettoyage excèdent la limite de responsabilité du navire-citerne, les propriétaires du navire pourraient demander à la Caisse d'indemnisation de payer s'il y a lieu l'excédant existant entre le montant total des dépenses et celui de la limite de responsabilité.

9.20 Navire-usine de traitement du poisson TENYO MARU (1991)

Dans la matinée du 22 juillet 1991, le vraquier de 86 959 Tx de JB TUO HAI, sous pavillon chinois, et le navire-usine de pêche TENYO MARU de 4 239 Tx de JB, sous pavillon japonais, se sont abordés par brume épaisse. Le TENYO MARU a coulé par 48° 29' de latitude N. et 125° 17' de latitude O., à l'entrée du détroit Juan de Fuca, à 23,2 milles au nord-ouest de Cap-Flattery, situé sur la péninsule Olympic dans l'état de

Washington, aux États-Unis. Le lieu de l'abordage se situait à l'intérieur d'une zone de pêche canadienne prescrite aux termes de la *Loi sur la mer territoriale et les zones de pêche*.

Au moment de l'abordage, le TENYO MARU avait à bord, dans différentes soutes et caisses à combustible séparées, environ 1 000 tonnes métriques de mazout de soute C intermédiaire, 400 tonnes métriques de diesel-oil moteur et 30 tonnes métriques d'huile de graissage. Deux citernes contenaient de l'huile de poisson. L'abordage a provoqué des rejets considérables d'hydrocarbures.

Le TENYO MARU reposant en position droite par 540 pieds de profondeur laissait échapper des hydrocarbures. Le centre de commandement de la GCC, établi à Ucluelet (C.-B.) décida de tenter de pomper les hydrocarbures de l'épave. C'était la première fois qu'une récupération d'hydrocarbures était tentée à une telle profondeur. Au cours d'une période d'environ 20 jours, plus de 100 tonnes d'hydrocarbures ont été pompées de l'épave du TENYO MARU.

Les courants dans les parages de l'épave et les vents dominants ont fait dériver la nappe d'hydrocarbures s'échappant du TENYO MARU vers les eaux des États-Unis et les côtes de l'état de Washington et plus au sud jusqu'à la côte de l'Oregon. Du fait, en partie, des mesures de sauvegarde couronnées de succès prises par la GCC, aucune nappe confirmée d'hydrocarbures n'était en vue sur les plages canadiennes.

La GCC a encouru des frais considérables. Le 7 août 1991, la Couronne a engagé une action *in rem* contre les deux navires, le TENYO MARU et le TUO HAI, et une action *in personam* contre leurs propriétaires respectifs, réclamant une indemnisation pour pollution par hydrocarbures et le remboursement de frais. Peu de temps après, le vraquier a été saisi par la Couronne, dans le port de Vancouver, en vue de servir de cautionnement pour le paiement des frais encourus par la GCC.

L'administrateur de la Caisse d'indemnisation, s'est constitué partie dans l'action en justice menée par la Couronne.

La Cour fédérale a exigé un cautionnement de 17,2 millions de dollars US pour la mainlevée de la saisie du TUO HAI, qui a été versé sous forme d'une garantie donnée par la Banque Royale du Canada datée du 16 octobre 1991.

Le 19 septembre 1991, la Cour fédérale avait décrété que l'administrateur de la Caisse d'indemnisation avait droit à un cautionnement et que la Banque Royale du Canada devait le lui verser.

Selon le témoignage des fonctionnaires de la GCC, les frais encourus jusqu'à la fin août 1991 dépassaient 4 000 000 \$ et les frais à venir pour pomper les hydrocarbures de l'épave du TENYO MARU pourraient s'élever à 15 700 000 \$.

Le 30 décembre 1991, les conclusions de la défense ont été déposées au nom de l'administrateur. Jusqu'au 31 mars 1992, aucune évolution majeure n'est survenue dans ce procès.

9.21 Barge OGDENSBURG (1991)

Le 28 septembre 1991, la barge OGDENSBURG de 1 405 Tx de JB a coulé à 17 milles à l'ouest de St-Augustin (Québec), au large de l'île Mauger. La barge, propriété de Windsor-Detroit Barge Lines Limited, transportait un chargement de gravier, deux chargeurs à benne frontale et deux remorques routières. La GCC a été informée que les réservoirs de carburant des deux chargeurs à benne frontale avaient été vidangés avant d'être chargés sur la barge.

Au moment de l'accident, l'OGDENSBURG était remorqué par le remorqueur MANIC.

Le propriétaire de la barge et ses assureurs ont pris l'entière responsabilité de récupérer les deux chargeurs à benne frontale. Le premier a été récupéré le 27 octobre et le second, dans la matinée du 28 octobre 1991. La pollution provoquée par cette opération était retenue par des barrages flottants et a été nettoyée par la suite.

Près du lieu du naufrage se trouve un parc d'élevage de moules, nouvellement installé. Le propriétaire du parc était en rapport avec la Caisse d'indemnisation et m'a informé qu'il avait

30 000 livres de moules prêtes à être livrées au moment de l'accident.

À ce moment, il n'était pas clair si oui ou non les fonctionnaires des pêcheries avaient déterminé qu'il y avait contamination des moules. Des renseignements plus récents laissent entendre qu'il n'y en avait pas.

De toute façon, à la fin de l'exercice financier à l'étude, aucune demande d'indemnisation n'avait été déposée auprès de la Caisse d'indemnisation.

9.22 Chaland pétrolier de débarquement FERMONT (1991)

Ce navire sous pavillon américain, bâti pendant la guerre comme bâtiment de débarquement de chars, s'est échoué le 17 novembre 1991, sur la côte est de Seal Island (l'île aux Phoques), au large du port de Yarmouth (Nouvelle-Écosse). Au moment de s'échouer, le FERMONT avait à bord environ 3 800 gallons américains de combustible diesel, présentant une menace pour la pêcherie locale de homards, étant donné que la saison de la pêche au homard devait s'ouvrir le 25 novembre 1991.

Dans le cadre de mesures de sauvegarde, la GCC annonça son intention de pomper tout le combustible liquide encore à bord du navire et le 22 novembre 1991, plus de 3 730 gallons de combustible diesel avaient été transférés du FERMONT à terre, par hélicoptère.

Nous ignorons si la GCC sera en mesure de recouvrer entièrement, auprès du propriétaire du navire, sa demande de remboursement de frais.

De toute façon, au 31 mars 1992, aucune demande d'indemnisation n'avait été déposée auprès de la Caisse d'indemnisation.

9.23 Vraquier SKRIM (1992)

Le 13 mars 1992, alors qu'il faisait route vers Québec pour y charger une cargaison de minerai de fer, le vraquier SKRIM de 86 093 Tx de JB, sous pavillon panaméen, signalait au central du trafic à Halifax que dans le secteur de Port-aux-Basques (Terre-Neuve), il avait subi des avaries à sa partie avant bâbord qui avait provoqué le déversement à la mer, par des fissures voisines de sa ligne de flottaison, du mazout lourd que contenait son deep-tank bâbord. Un rapport

indiquait que ce deep-tank contenait 1 000 mètres cubes de combustible liquide. D'après les estimations, 100 à 145 mètres cubes de combustible liquide se seraient déversés.

Le lendemain, des boules de mazout et de goudron étaient découvertes dans le secteur de Port-aux-Basques avec aussi des traces intermittentes de mazout le long de trois milles de côte.

Le propriétaire du SKRIM, de la Blue Trans Shipping Inc. de Panama, confirma qu'il acceptait la responsabilité de ces rejets d'hydrocarbures.

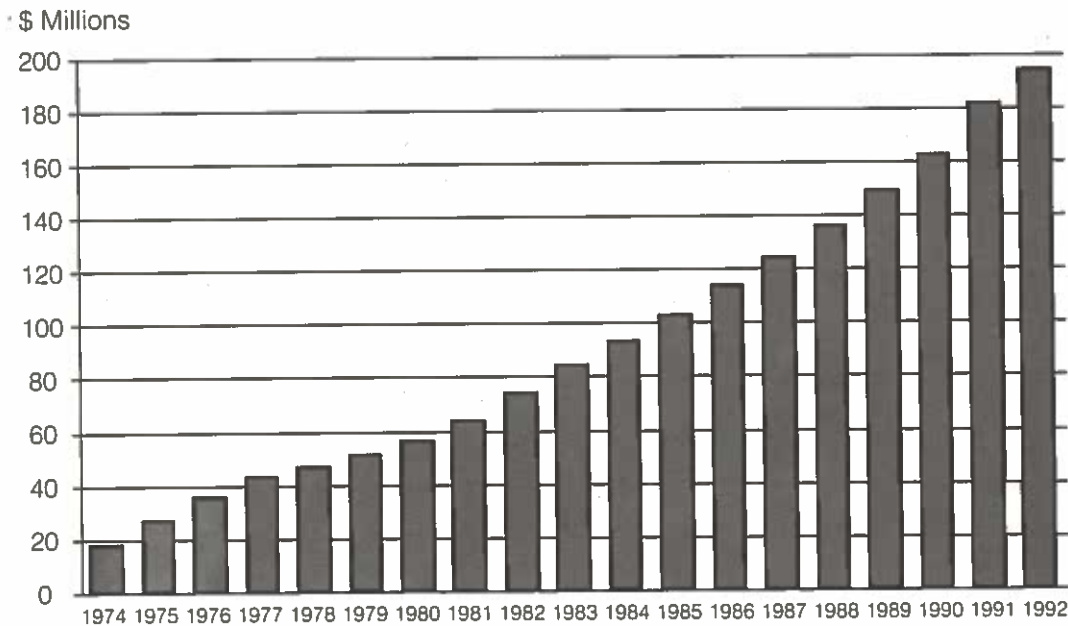
Après nettoyage du navire au port d'Halifax, la GCC le libérait après que son propriétaire eût remis une lettre par laquelle il s'engageait à faire nettoyer au printemps 1992 la pollution restante, à Port-aux-Basques et aux alentours.

Le 17 mars 1992, la Caisse d'indemnisation a prévenu de l'événement l'International Group of P & I Clubs.

Au 31 mars 1992, aucune demande d'indemnisation n'avait été déposée auprès de la Caisse d'indemnisation.

Illustration 4

État de la Caisse
Valeur en dollars de la Caisse des réclamations / de la Caisse
d'indemnisation



Solde créditeur de la Caisse des réclamations / de la Caisse d'indemnisation au 31 mars de chaque année

10. L'état actuel de la Caisse d'indemnisation

Au cours de l'exercice financier 1991-1992, selon les directives de l'administrateur ou à sa demande, la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires a:

a) conformément aux dispositions des articles 706 et 707 de la loi, versé la somme totale de 215 859,10 \$ comprenant les frais et débours suivants:

Honoraires de l'administrateur	64 225,00 \$
Frais de justice ou de consultation	47 562,42, \$
Services d'experts	35 200,00 \$
Services de secrétaire	31 493,50 \$
Frais de déplacement	18 037,41 \$
Frais d'imprimerie	10 689,00 \$
Frais de bureau	8,651,77 \$

b) Conformément aux dispositions de l'article 701, l'administrateur a ordonné de verser au FIPOL les contributions s'élevant à 1 785 478,65 \$ prélevées sur la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires en exécution des dispositions des articles 10, 11 et 12 de la Convention de 1971, portant création du Fonds:

Le montant ci-dessus versé au FIPOL comprenait:

La contribution de 1991 au fonds général	288 637,79 \$
Fonds des élevées demandes d'indemnisation constitué pour le RIO ORINOCO	440 466,66 \$
Fonds des élevées demandes d'indemnisation constitué pour le HAVEN	1 056 374,20 \$

c) Conformément aux dispositions des articles 710 et 711 de la loi, l'administrateur a réglé à l'amiable des demandes d'indemnisation s'élevant à 19 188,58 \$.

d) Conformément à l'alinéa 711(3) c) de la loi, l'administrateur a recouvré la somme de 8 000 \$, partie de l'indemnité totale versée à l'occasion des rejets d'hydrocarbures provenant de l'AMY & SISTERS survenus en 1990 à Gabarus (N.-É.).

Au cours de l'exercice financier faisant l'objet de ce rapport, les intérêts crédités à la Caisse d'indemnisation se sont élevés à 16 135 878,40 \$.

Au 31 mars 1992, le solde créditeur de la Caisse d'indemnisation s'élevait à 196 529 808,44 \$ (voir l'illustration 4).

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



L'administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires,
Peter M. Troop