

***Caisse d'indemnisation
des dommages dus à la pollution
par les hydrocarbures causée
par les navires
Rapport annuel 1992-1993***



Tables des matières

1. Préambule	1
2. Aperçu du fonctionnement du plan canadien d'indemnisation	1
3. Le FIPOL, Assemblée et le Comité exécutif	3
4. Sinistres internationaux majeurs	5
5. Conférence internationale visant à réviser la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds	8
6. Modifications à la <i>Loi sur la marine marchande du Canada</i>	12
7. Colloque sur le droit relevant de la compétence d'une cour d'Amirauté	13
8. Conférence internationale de 1993 sur les déversements d'hydrocarbures	15
9. Événements ayant entraîné des rejets d'hydrocarbures	15
9.1 Barge pétrolière IRVING WHALE	15
9.2 Pétrolier LIBERTY BELL VENTURE	16
9.3 Navire-citerne CZANTORIA	17
9.4 Barge pétrolière NESTUCCA	17
9.5 Porte-conteneurs NEW ZEALAND CARIBBEAN	17
9.6 Navire-citerne HAPPY SITANI	18
9.7 Navire de pêche LUCETTE C	18
9.8 Navire-citerne ENERCHEM REFINER	18
9.9 Navire-citerne CAMARGUE	18
9.10 Navire de pêche SIRIUS III	19
9.11 Navire de pêche EGMONT	19
9.12 Rejets non identifiés d'hydrocarbures à Baie des Ha! Ha!	20
9.13 Navire-citerne à moteur EUROSTAR	20
9.14 Navire de pêche ARCTURUS/Vraquier RUBIN LOTUS	20
9.15 Navire de pêche MARIE PAULE	21
9.16 Vraquier LOK PRATIMA	21
9.17 Rejets non identifiés d'hydrocarbures à North Sydney (Nouvelle-Écosse)	21
9.18 Asphaltier RIO ORINOCO	21
9.19 Navire à marchandises diverses CARRY BULK	21
9.20 Vraquier FORUM GLORY	22
9.21 Navire-citerne EASTERN SHELL	22
9.22 Navire-usine de traitement du poisson TENYO MARU	23
9.23 Barge OGDENSBURG	24
9.24 Vraquier BEHRAM KAPTAN	24
9.25 Vraquier FEDERAL OTTAWA	24
9.26 Rejets non identifiés d'hydrocarbures à Lockeport (Nouvelle-Écosse)	25
9.27 Navire de pêche NORPAK 1	26
9.28 Roulier AMERICAN FALCON	26
9.29 Rejets non identifiés d'hydrocarbures dans le port d'Halifax	27
10. État actuel de la Caisse d'indemnisation	27



Ministre des Transports
Ottawa (Canada)
K1A 0N5

Monsieur le Ministre,

1. Préambule

Conformément aux dispositions de l'article 722 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, j'ai l'honneur de vous soumettre ci-joint mon rapport annuel couvrant l'exercice financier commençant le 1^{er} avril 1992 et finissant le 31 mars 1993, 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 un mandat de cinq ans.

Le 24 avril 1989, la Caisse des réclamations fut 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, ch. 7),⁽²⁾ 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 qui s'achèvera le 17 novembre 1993.

2. Aperçu du fonctionnement du plan canadien d'indemnisation

Les trois éléments du plan canadien qui permettent d'indemniser les victimes de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par des navires dans des eaux canadiennes sont:

1. La Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires;

2. La Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CRC); et

3. La Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention portant création du Fonds).

Le 24 avril 1989, lorsque la loi d'autorisation contenue dans la *Loi sur la marine marchande du Canada* fut promulguée (L.C. 1987, ch. 7), ces trois éléments sont entrés en vigueur.

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

Le premier élément est la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, qui est un compte spécial ouvert parmi les comptes du Canada, pour lequel un intérêt d'un taux moyen annuel d'environ 7,17 % pour l'exercice financier 1992-1993 est actuellement porté chaque mois à son crédit par le ministre des Finances. Au 31 mars 1993, le solde créditeur de la Caisse d'indemnisation était de 209 922 418,59 \$.

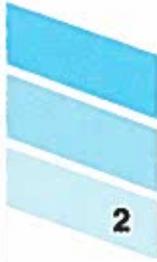
Pour l'exercice financier commençant le 1^{er} avril 1993, la responsabilité maximum de la Caisse s'élève à 118 973 185,60 \$, pour toutes demandes d'indemnisation formulées à la suite d'un rejet d'hydrocarbures. Cette responsabilité maximum de la Caisse est indexée annuellement sur l'indice des prix à la consommation.

Comme je l'ai 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⁽³⁾ importés au Canada ou expédiés d'un lieu du Canada, par navire. Depuis 1976 aucune contribution n'a été

⁽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⁾ Remplacées par les L.R.C. de 1985, ch. 6 (3^e supplément) le 1^{er} mai 1989.

⁽³⁾ Pétroles bruts et mazouts lourds (numéro 4 ou plus lourd — désignation de l'A.S.T.M.).



imposée ou perçue⁽⁴⁾. Si la contribution était imposée au cours de l'exercice financier commençant le 1^{er} avril 1993, elle serait de 35,69 cents par tonne. Cette contribution est également indexée annuellement sur l'indice des prix à la consommation.

La Caisse d'indemnisation joue plusieurs rôles importants. Elle est un fonds de premier recours pour toutes les demandes d'indemnisation de dommages dus à la pollution causée par le rejet d'hydrocarbures provenant d'un navire quelconque, sauf dans deux cas:

(a) dans les eaux arctiques, la Caisse n'est un fonds de premier recours qu'en cas de demandes d'indemnisation de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par un rejet d'hydrocarbures provenant d'un navire-citerne chargé; et

(b) elle est un fonds de dernier recours en cas de demandes d'indemnisation faites par une administration publique⁽⁵⁾, si l'identité du navire à l'origine du dommage est inconnue.

En outre, la Caisse sert à indemniser les particuliers et les administrations publiques en cas de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures si l'identité du navire est inconnue, c'est-à-dire en cas de «fuites ou rejets provenant de sources non identifiées». Dans ces cas, les créanciers sont en droit de bénéficier du «renversement du fardeau de la preuve» prévu dans la LMMC et n'ont pas à prouver que les hydrocarbures proviennent d'un navire. Toutefois, l'Administrateur peut rejeter une demande d'indemnisation s'il est d'avis que la preuve établit que le rejet d'hydrocarbures n'a pas été causé par un navire.

Lorsqu'une demande d'indemnisation est payée par prélèvement sur la Caisse d'indemnisation, l'Administrateur est subrogé dans les droits légaux du demandeur et a l'obligation de recouvrer le montant auprès de toute personne responsable. La Caisse d'indemnisation est également à la disposition d'une vaste catégorie déterminée de personnes impliquées dans l'industrie de la pêche au Canada, autorisant ainsi à régler des demandes en recouvrement de créance pour des pertes de revenus, présents ou futurs, par conséquence de rejets d'hydrocarbures provenant d'un navire. Ces demandeurs

doivent prouver qu'ils n'avaient aucune autre possibilité de recouvrement de créance au titre de la LMMC ou de toute autre règle de droit. Ils doivent être citoyens ou résidents canadiens et avoir les licences appropriées pour pêcher ou être des personnes qui pêchent ou chassent pour subvenir à leurs propres besoins en nourriture ou en pelletteries.

Les contributions du Canada au Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) sont également versées annuellement par l'Administrateur, conformément à l'article 701 de la LMMC, pour répondre aux exigences de la Convention portant création du Fonds (voir la page suivante).

Au cours des quatre années où le Canada a été membre du FIPOL, les contributions totales prélevées sur la Caisse d'indemnisation se sont élevées à 2 756 028,40 \$. Pendant la même période, le FIPOL a remboursé au Canada la somme totale de 11 791 848 \$, représentant les frais et dépenses engagés pour des opérations destinées à atténuer des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et également pour prendre des mesures de sauvegarde (l'accident du RIO ORINOCO traité dans mon rapport de 1991-1992).

Convention sur la responsabilité civile (CRC)

Le deuxième élément est la CRC, aux termes de laquelle les propriétaires de navires et leurs assureurs garantissent une indemnisation pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures provoquée par des rejets d'hydrocarbures persistants provenant de navires-citernes chargés. Une caractéristique unique de la CRC est l'exigence d'une assurance obligatoire de la part du propriétaire du navire, avec le droit d'entreprendre une action directe contre les assureurs, jusqu' à concurrence de la limite de responsabilité du propriétaire du navire.

⁽⁴⁾ Entre le 15 février 1992 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 \$.

⁽⁵⁾ Actuellement, la seule administration publique est le ministre des Transports.

Le CRC ne s'applique qu'aux navires qui transportent effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison. Les rejets provenant de navires-citernes effectuant des voyages sur lest ne sont donc pas couverts par la CRC, pas plus que ne le sont les rejets d'hydrocarbures de soutes provenant de navires autres que les navires-citernes. L'indemnisation des dommages dus à la pollution causée par ces catégories de rejets est assurée par la Caisse d'indemnisation.

Convention portant création du Fonds

En complément à la CRC, le dernier élément est le FIPOL, destiné principalement à indemniser les personnes dans les États parties à la Convention portant création du Fonds qui ne peuvent pas obtenir d'indemnisation appropriée aux termes de la CRC. Il sert également à indemniser les propriétaires de navires pour un certain pourcentage de leur responsabilité, en application de cette Convention. Le FIPOL ne s'applique que pour les rejets d'hydrocarbures couverts par la CRC.

Conjointement, les deux Conventions assurent une indemnisation totale d'environ 105,67 millions de dollars en cas d'événement quelconque. Au 31 mars 1993, 79 États étaient parties à la CRC et 56 États étaient parties à la Convention portant création du Fonds.

L'illustration 1 indique les niveaux d'indemnisation assurés par la CRC, le FIPOL et la Caisse d'indemnisation. Ensemble, ces éléments permettent de disposer d'environ 224,65 millions de dollars, pour indemniser les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dans le cas d'un événement quelconque mettant en cause un navire-citerne chargé. À l'illustration 1, nous présumons que le propriétaire du navire a le droit de limiter sa responsabilité en vertu de la CRC.

3. Le FIPOL, l'Assemblée et le Comité exécutif

À la 15^e session de l'Assemblée du FIPOL et aux 31^e, 32^e, 33^e et 34^e sessions du Comité exécutif qui ont eu lieu à Londres au cours de l'année, l'Administrateur était le chef de la délégation canadienne.

L'Assemblée

L'Assemblée a tenu sa session du 6 au 9 octobre 1992. Vingt-neuf États membres et 21 observateurs d'États non contractants, et d'organisations intergouvernementales et non gouvernementales y assistaient. L'Assemblée a adopté le budget pour 1993 et a décidé que les avoirs du fonds de roulement du FIPOL seraient maintenus à 6 000 000 Livres et qu'il ne serait pas nécessaire de percevoir de contributions annuelles pour le fonds général.

Les contributions annuelles pour 1992, payées en février 1993, étaient fixées à 10 000 000 Livres pour un deuxième appel de contribution au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le HAVEN, et à 950 000 Livres pour une contribution au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le VOLGONEFT 263. (La part du Canada s'élève à 371 118,52 Livres, soit 714 180,48 \$ ou 3,39 % du montant total des contributions.)

Le Canada, ayant exercé deux mandats successifs, ne pouvait pas être réélu en octobre 1991, comme membre du comité exécutif. En octobre 1992, le Canada étant à nouveau éligible, il fut bien entendu élu au comité.

En 1991, compte tenu de certains événements survenus sur le marché bancaire à Londres, le Directeur a été prié d'examiner la politique de placement du FIPOL, dans le cadre de consultations avec le commissaire aux comptes (le vérificateur général du Royaume-Uni). En conséquence, l'Assemblée prit un certain nombre d'importantes décisions:

(a) l'Assemblée doit approuver tous les placements importants en devises étrangères, sauf s'il est indispensable d'acheter une monnaie particulière pour régler prochainement dans cette monnaie des demandes d'indemnisation;

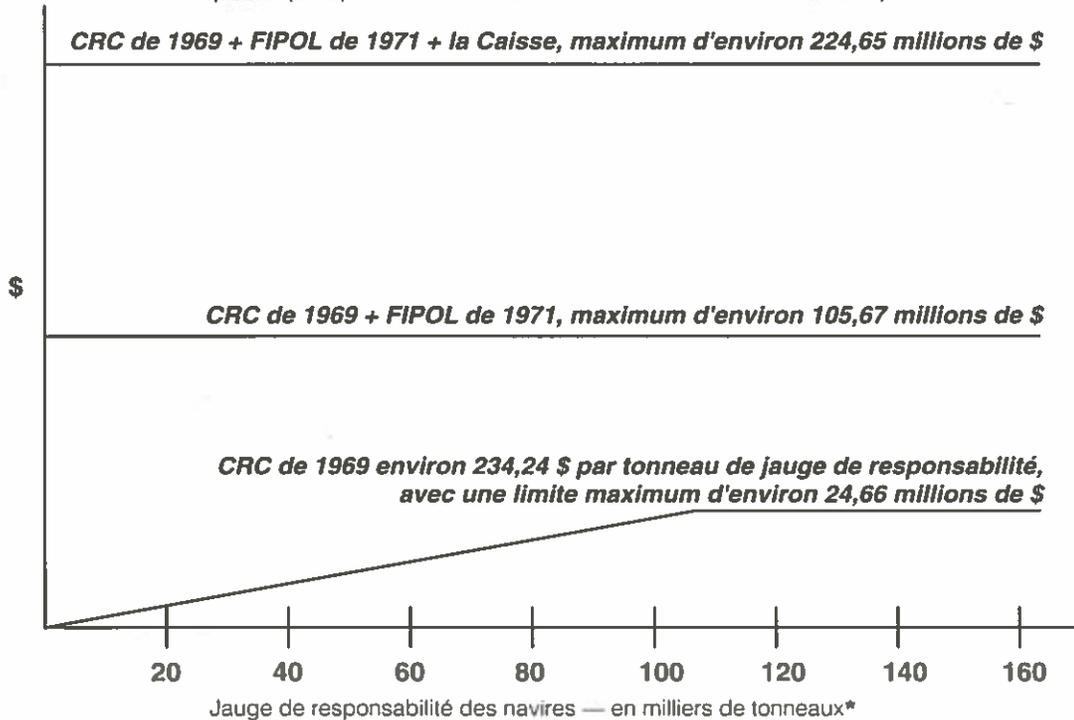
(b) le FIPOL ne devrait pas élargir sa politique de placement au-delà des dépôts et des effets de commerce;

(c) le FIPOL devrait maintenir sa politique consistant à n'effectuer des placements que dans les banques, les maisons de réescompte et les sociétés de crédit immobilier;

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 droit de tirage
spécial (DTS) du Fonds monétaire international le 1^{er} avril 1992)



1. La Convention de 1969 sur la responsabilité civile (CRC) garantit une indemnisation limitée à un maximum d'environ 24,66 millions de \$.

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 105,67 millions de \$.

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 224,65 millions de \$ 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 118,97 millions de \$ (au cours de l'exercice financier commençant le 1^{er} avril 1993) 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 à la pêche ou des 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.

(d) dans des circonstances normales, le FIPOL ne devrait pas effectuer de placements dans une institution quelconque qui soient supérieurs à 25 % de ses avoirs ou à 4 000 000 Livres, la valeur retenue étant la valeur la plus faible; et

(e) si les conseils d'un tiers sont nécessaires en matière de placements, le FIPOL ne devrait pas faire appel à des courtiers de change.

Il a été demandé au Directeur d'adresser un rapport à la 16^e Assemblée d'octobre 1993, sur les questions qui suivent:

1) la possibilité pour le FIPOL de faire des placements dans d'autres monnaies que la Livre sterling, y compris l'unité monétaire européenne (ECU);

2) savoir s'il conviendrait de créer un organe spécial qui donne au Directeur des conseils sur les questions de placements;

3) savoir s'il faudrait augmenter les ressources du secrétariat pour s'occuper du vaste portefeuille des placements; et

4) examiner le règlement financier actuel pour faire en sorte qu'il reflète les formalités et procédures du FIPOL et réponde aux problèmes particuliers soulevés lors de ces délibérations.

Au cours des délibérations, plusieurs délégations ont reconnu qu'il était important pour le FIPOL d'avoir la possibilité d'intervenir dans les enquêtes effectuées sur la cause d'un sinistre par l'État côtier et d'avoir accès dès que possible aux résultats de ces enquêtes. L'Assemblée a accepté une offre faite par la délégation du Royaume-Uni d'étudier plus à fond la question et d'élaborer un projet de résolution qui pourrait donner au FIPOL un meilleur accès aux résultats des enquêtes effectuées par les États du pavillon et les États côtiers.

Comité exécutif

La 31^e session du Comité s'est tenue le 28 mai 1992. Elle avait été convoquée pour délibérer sur la décision rendue par le tribunal de Gênes à propos du montant maximum payable par le FIPOL dans le cas du sinistre du HAVEN. Le tribunal soutenait que le montant maximum payable devait être calculé d'après la valeur de l'or sur le marché libre, ce qui donnerait un montant d'environ 700 millions de dollars (y compris le montant payable par le propriétaire du navire en vertu de la CRC), au lieu d'un montant d'environ 105 millions de dollars si la méthode du droit de tirage spécial (DTS) était appliquée. Le Comité a chargé le Directeur de poursuivre l'action menée par le FIPOL en opposition à la décision en question.

En outre, le Comité a approuvé la demande finale d'indemnisation présentée par le gouvernement du Canada, d'un montant de 1 573 000 \$, par suite de l'accident du RIO ORINOCO survenu en octobre 1990 sur la côte sud de l'île Anticosti, dans le Golfe du Saint-

Laurent. Comme je l'ai déjà indiqué dans ce rapport, le FIPOL a remboursé au gouvernement du Canada un montant total s'élevant à 11 791 848,00 \$, pour les opérations entreprises à la suite de cet accident.

À la 32^e session au comité le 5 octobre 1992, tenue conjointement avec la 15^e Assemblée, le sinistre du HAVEN fut à nouveau au centre des débats. Le Directeur fit savoir qu'aucun progrès réel n'avait été réalisé dans les procédures en matière de litige et quant à l'examen par le tribunal des demandes individuelles d'indemnisation. La question de l'utilisation de la valeur de l'or sur le marché libre ou des droits de tirage spéciaux (DTS) pour calculer le montant de la responsabilité du FIPOL en était également toujours au point mort.

Le Comité a chargé le Directeur d'examiner tous les moyens permettant d'avoir accès aux rapports d'enquête, ce qui pourrait aider à déterminer dans quelle mesure le FIPOL pourrait contester la limite de responsabilité du propriétaire du navire ou engager une action récursoire à l'encontre d'un tiers.

Le Président et le Vice-président ont été réélus pour l'année à venir durant la 33^e session du Comité le 8 octobre 1992, qui a suivi la réunion de l'Assemblée.

À la 34^e session du Comité qui s'est tenue les 11 et 12 mars 1993, l'ordre du jour a été principalement consacré à trois sinistres majeurs, le HAVEN en 1991, le AEGEAN SEA en 1992 et le BRAER en 1993. Ces sinistres sont traités dans la prochaine partie de ce rapport.

4. Sinistres internationaux majeurs

Au cours de l'année, deux événements majeurs de pollution par les hydrocarbures se sont produits, du fait de l'AEGEAN SEA et du BRAER, pour lesquels le FIPOL a payé et paiera des demandes d'indemnisation substantielles. Le FIPOL sera également appelé à payer des demandes d'indemnisation substantielles en raison du sinistre du HAVEN survenu en avril 1991, une fois que les questions juridiques non résolues l'auront été.

Navire-citerne HAVEN

Dans mon rapport annuel de 1991-1992 j'indiquais que:

Le navire-citerne HAVEN (109 977 TX de JB) battant pavillon chypriote, après avoir explosé et coulé au large de Gênes, en avril 1991, avait causé une grave pollution par hydrocarbures sur les côtes d'Italie, de France et de Monaco.

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

Le 16 mai 1991, conformément à la CRC, 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 au paragraphe 7.4 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 CRC et de la Convention portant création du Fonds.

Lors de la première audience du tribunal devant le juge, certains créanciers obtinrent par jugement que le franc-or, converti sur la base du prix de l'or sur le marché, demeure 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 avait remplacé le franc-

or par le DTS en tant qu'unité de compte, n'était pas encore entré en vigueur.

Le 14 mars 1992, le juge Costanzo du tribunal de première instance de Gênes rendait 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 au moment du sinistre.

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 \$. Toutefois, le juge local décrétait que la limite de responsabilité du FIPOL devait être calculée en franc-or, comme le prescrivait la Convention de 1971 portant création du Fonds, d'où un accroissement de près de 1 000 % de la limite de responsabilité ainsi calculée.

Ce jugement sera contesté par le FIPOL, devant les trois membres du tribunal de première instance (dont le juge Costanzo est un membre) au cours d'une audience le 18 juin 1993. Une fois le jugement de ce tribunal rendu, il sera possible d'interjeter appel devant la cour d'appel de Gênes et ensuite, s'il le faut, devant la cour italienne de cassation de Rome.

À la fin de l'année, le tribunal italien était toujours saisi des questions mentionnées aux alinéas (a) et (b) ci-dessus. Toutefois, le FIPOL examine la possibilité d'un règlement à l'amiable, de façon à pouvoir aller de l'avant dans le paiement des créances.

En novembre 1992, la commission d'enquête italienne de la Ligurie, qui a procédé à une enquête officielle sur la cause du sinistre, a communiqué son rapport au FIPOL. Bien qu'elle soit dans l'impossibilité d'établir la cause de l'explosion du HAVEN, la commission d'enquête a estimé que quatre personnes, y compris le propriétaire du navire, s'étaient rendues coupables d'une faute ou d'une faute lourde.

Le rapport devrait avoir une influence considérable sur la procédure pour empêcher le propriétaire du navire de limiter sa responsabilité, ce qui, en cas de succès, dispenserait le FIPOL de toute responsabilité et donc d'avoir à payer des indemnités.

Minéralier-vraquier-pétrolier AEGEAN SEA

Le 3 décembre 1992, le minéralier-vraquier-pétrolier AEGEAN SEA (53 964 TX de JB) battant pavillon grec, transportant environ 80 000 tonnes de pétrole brut léger de la mer du Nord, s'est échoué alors qu'il s'approchait du port de La Corogne au nord-ouest de l'Espagne. Après l'échouement, tous les membres de l'équipage ont été sauvés par hélicoptère.

Le bâtiment s'est brisé en deux et a brûlé furieusement pendant près de 24 heures. Par la suite, des sauveteurs travaillant à partir du littoral ont pu récupérer environ 8 200 tonnes d'hydrocarbures dans la section arrière de l'épave. Bien que la quantité d'hydrocarbures déversée soit inconnue, il semblerait que la majeure partie de la cargaison ait été consumée par l'incendie à bord du navire ou se soit dispersée naturellement en mer. Toutefois, les plages ont été contaminées à l'est de la Corogne et la Ria de Ferrol a été extrêmement souillée. Les opérations de nettoyage ont été très efficaces et peu d'hydrocarbures ont subsisté. Il reste maintenant à déterminer le coût total de ces opérations.

Dès le début, la pêche a été frappée d'une interdiction générale, qui à la fin de 1992 était en application en partie. Le ramassage des coquillages est très important pour l'économie de la région, de même que l'aquiculture et la culture des moules. Dans cette région, plus de 2 500 pêcheurs ont des permis et nombre d'entre eux auraient subi un manque de revenus du fait de ce sinistre. À la fin de l'année, des demandes d'indemnisation s'élevant à environ 1,2 millions de \$ avaient été reçues mais il est à prévoir que des demandes importantes seront adressées au FIPOL par divers pêcheurs et autres personnes.

Navire-citerne BRAER

Le 5 janvier 1993, le navire-citerne BRAER (44 989 TX de JB) battant pavillon libérien, faisant route vers le Canada avec une cargaison de 85 000 tonnes de pétrole brut Gullfaks norvégien, a été jeté à la côte et a fait naufrage à la pointe sud des îles Shetland par très gros mauvais temps, après que sa machine soit tombée en panne.

Avant que le navire ne soit jeté à la côte, l'équipage a été forcé d'abandonner le navire et a pu être sauvé par hélicoptère bien que les conditions météorologiques aient été mauvaises. Avant que la tempête ne se calme, l'épave avait rejeté dans la mer environnante la totalité de sa cargaison et la plus grande partie de son combustible de soute.

Du point de vue des demandes d'indemnisation, le facteur le plus important concerne l'interdiction de pêcher et la zone d'exclusion très étendue, imposées par le gouvernement du Royaume-Uni. Une fois l'interdiction décrétée, il était défendu de déplacer les viviers flottants retenant captifs des saumons d'élevage. De ce fait, un très grand nombre de saumons ont été contaminés et ont dû être incinérés.

Voici les sortes de demandes d'indemnisation déjà réglées ou qui restent à régler par le FIPOL:

(a) Les frais de nettoyage des maisons souillées par les hydrocarbures échappés de l'épave.

(b) Les dommages aux prairies du fait des embruns d'hydrocarbures projetés par les vents et l'achat de fourrage spécial pour les animaux de ferme, y compris la main d'oeuvre supplémentaire et les autres frais.

(c) Des demandes d'indemnisation de la part des pêcheurs qui pêchaient dans les zones où la pêche a été interdite, pour pertes de revenus à la pêche et pour les dommages à leurs bateaux et leurs équipements.

(d) Des demandes d'indemnisation pour des dommages subis par des éleveurs de saumons installés dans la zone d'exclusion qui faisaient valoir que ces demandes résultaient de dommages à leurs biens, spécialement s'ils établissaient une comparaison avec leurs prises de smolts (jeunes saumons) effectuées en 1991 et éventuellement en 1992.

(e) Des demandes d'indemnisation de la part des conserveurs de poissons, victimes de dommages résultant indirectement de la contamination des eaux comprises dans la zone d'exclusion décrétée.

(f) Des demandes d'indemnisation s'élevant à 105 000 Livres, présentées par des groupes de volontaires pour le nettoyage des oiseaux et des autres animaux.

5. Conférence internationale visant à réviser la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds

Comme je l'indiquais dans mon rapport de l'année dernière, l'Assemblée du Fonds, lors de sa 14^e session tenue en octobre 1991, avait demandé au secrétaire général de l'Organisation maritime internationale de convoquer une conférence internationale pour examiner l'adoption des instruments de traité qui suivent, proposés dans les conclusions du Groupe de travail du FIPOL⁽⁶⁾:

(i) un projet de Protocole pour modifier la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CRC de 1969);

(ii) un projet de Protocole pour modifier la Convention internationale de 1971 portant création du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (La Convention de 1971 portant création du Fonds); et

(iii) d'autres propositions, y compris une ébauche de proposition d'un système de plafonnement des contributions totales payables par les réceptionnaires d'hydrocarbures dans un État donné, pendant une période transitoire.

En réponse à la demande faite par l'Assemblée, le secrétaire général de l'OMI convoquait une conférence internationale afin d'examiner ces questions. Cette conférence s'est tenue à Londres, Angleterre, au siège de l'OMI, du 23 au 27 novembre 1992.

Les représentants de 55 États participaient à la conférence. Son Excellence M. L.M. Singhvi, Haut Commissaire de l'Inde et Chef de la délégation indienne, fut élu président de la conférence. Hong-Kong, membre associé de l'OMI, avait délégué un observateur à la conférence.

La délégation canadienne comprenait:

Le représentant et chef de la délégation:	A.H.E. Popp, C.R. Avocat-général principal, Amirauté et droit maritime Ministère de la Justice, Canada
son suppléant:	M.A.M. Gauthier Services juridiques Transports Canada
conseiller:	P.M. Troop, C.R. Administrateur Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires
conseiller:	D. Bieber Conseiller économique Haut Commissariat canadien Londres, Royaume-Uni

Il y avait également des observateurs de différentes organisations intergouvernementales et non gouvernementales, comprenant entre autres, le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL), les représentants des armateurs et des assureurs sur facultés (marchandises) et des écologistes.

La CRC de 1969 et la Convention de 1971 portant création du Fonds

L'objectif principal de cette conférence internationale était de modifier les dispositions devant entrer en vigueur les protocoles de 1984 relatifs à la CRC de 1969 et à la Convention de 1971 portant création du Fonds, adoptés par la Conférence internationale sur la

⁽⁶⁾ Le Groupe de travail a tenu deux sessions à Londres, la première les 13 et 14 mars 1991 et la seconde les 17 et 18 juin 1991 afin de préparer les projets de protocoles et d'autres propositions.

responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de certaines substances, qui s'était tenue à Londres en mai 1984.

Ces protocoles ne sont pas entrés en vigueur et tels qu'ils sont rédigés, n'ont aucune chance d'y parvenir, étant donné l'incapacité des États-Unis d'Amérique à les ratifier ou à y adhérer.

Il n'était pas dans les intentions de la conférence de 1992 de réexaminer les principes fondamentaux des protocoles de 1984 ou de revenir sur ces principes, mais de supprimer le plus d'obstacles possibles à une rapide entrée en vigueur de ces protocoles.

La structure de la conférence

La conférence mit en place un Comité plénier. M. A.H.E. Popp, C.R., chef de la délégation canadienne, fut élu président de ce comité, chargé de l'examen fondamental des deux projets de protocoles ainsi que de la proposition de «plafonnement» et d'un certain nombre de projets de résolutions de la conférence. La conférence mit également en place un Comité de rédaction, chargé de rédiger tous les textes devant être adoptés par la conférence, et un Comité de vérification des pouvoirs, chargé d'examiner les lettres de créance des délégués présents à la conférence.

Pour servir de base à ses travaux, la conférence fut saisie des documents suivants, préparés par un groupe de travail intersessions mis en place par la 13^e Assemblée du FIPOL et approuvé par le Comité juridique de l'OMI:

(a) Un projet de Protocole à la CRC de 1969.

(b) Un projet de Protocole à la Convention de 1971 portant création du Fonds.

(c) Deux projets de résolutions de la conférence, portant sur les questions de droit des traités.

À la suite de ses délibérations, la conférence adopta l'Acte final comprenant les instruments qui suivent:

(a) Le Protocole de 1992 destiné à modifier la CRC de 1969.

(b) Le Protocole de 1992 destiné à modifier

la Convention de 1971 portant création du Fonds.

(c) Les résolutions qui suivent:

Résolution 1: Relative à la reconnaissance des certificats délivrés conformément à la CRC de 1969 et à la nouvelle Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

Résolution 2: Relative à la création du FIPOL, 1992.

Résolution 3: Relative à la nécessité d'éviter toute incompatibilité entre les Protocoles de 1984 et de 1992.

Résolution 4: Relative à certains problèmes de droit des traités concernant les États qui ont déjà donné leur accord pour être tenus liés par les Protocoles de 1984.

Résolution 5: Relative à l'acceptation d'un plafonnement sur les contributions payables par les réceptionnaires d'hydrocarbures dans un État donné, pendant une période transitoire.

Les protocoles mentionnés ci-dessus incorporent les modifications apportées à la CRC de 1969 et à la Convention de 1971 portant création du Fonds au cours de la Conférence de 1984, tout comme les modifications apportées durant la Conférence de 1992 dont il est question ci-dessous.

Les deux Conventions, telles que modifiées maintenant, seront connues sous l'appellation de la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (La Convention de 1992 sur la responsabilité civile) et de la Convention internationale de 1992 portant création du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention de 1992 portant création du Fonds).

Après une réunion préliminaire des chefs de délégation, la première partie de la conférence fut consacrée à l'élaboration de règles de procédure et aux questions administratives. Il faut noter en particulier la règle adoptée sur la façon de voter. Il fut convenu que les décisions seraient prises en assemblée plénière, à la majorité des deux tiers de tous les États présents et participant au vote et à condition

que la moitié au moins des États contractants soient présents et participent au vote.

Le Comité a traité les questions qui suivent:

A. L'entrée en vigueur du Protocole à la CRC de 1969

Protocole de 1984 à la CRC

Le Protocole de 1984 à la CRC de 1969 stipule qu'il devrait entrer en vigueur 12 mois après la date à laquelle les gouvernements de dix États, dont six représentant des États ayant chacun au moins un million d'unités de jauge brute en navires-citernes, auront ratifié ce protocole. Jusqu'à maintenant, un seul État (la France) ayant plus d'un million d'unités de jauge brute en navires-citernes a ratifié le protocole.

Décision prise à l'Assemblée plénière

Il fut décidé de modifier le paragraphe 1 de l'article 13 du Protocole de 1984 à la CRC de 1969, pour faire en sorte que dix États, dont quatre seulement représentant des États ayant chacun au moins un million d'unités de jauge brute en navires-citernes, soient exigés pour que le protocole puisse entrer en vigueur.

B. L'entrée en vigueur du Protocole à la Convention de 1971 portant création du Fonds

Protocole de 1984 à la Convention portant création du Fonds

Le Protocole de 1984 à la Convention portant création du Fonds devra entrer en vigueur 12 mois après la date à laquelle les obligations suivantes auront été respectées:

(a) huit États au moins l'ont ratifié;

(b) un total d'au moins 600 millions de tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution a été reçu dans les États contractants, au cours de l'année précédente.

Jusqu'à maintenant, seules la France et l'Allemagne ont ratifié le protocole.

Décision prise à l'Assemblée plénière

L'Assemblée plénière adopta à l'unanimité la proposition du Président de modifier le

paragraphe 1 de l'article 30, de façon à abaisser la quantité requise de 600 millions de tonnes à 450 millions de tonnes.

C. La proposition de «plafonnement»

Convention de 1971 portant création du Fonds

Il n'existe aucune disposition dans la Convention portant création du Fonds permettant de limiter le montant des contributions annuelles payables par les réceptionnaires d'hydrocarbures dans un État contractant.

Décision prise par l'Assemblée plénière

Dès qu'elle eut reçu le rapport du Comité de rédaction, l'Assemblée plénière adopta un article 36 ter indépendant, englobant l'accord de «plafonnement» tel que proposé par le Comité plénier.

Cet article stipule que:

(a) le montant cumulé des contributions annuelles payable au titre des hydrocarbures donnant lieu à contribution reçus dans un seul État contractant au cours d'une année civile ne devra pas être supérieur à 27,5 % du montant total perçu auprès de tous les États contractants;

(b) au cas où ces contributions annuelles seraient supérieures à 27,5 % dans un seul État, ces contributions seraient ramenées à 27,5 %;

(c) le montant de la réduction ci-dessous serait ensuite ajouté, au pro rata, aux contributions annuelles payables par d'autres États; et

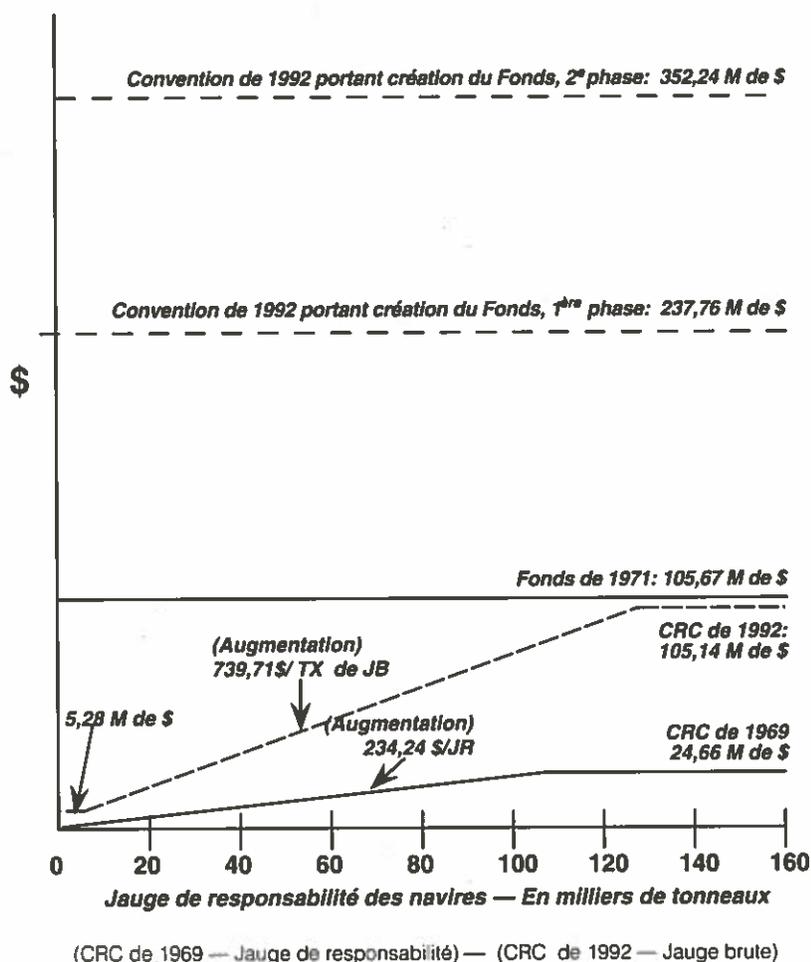
(d) le plafonnement ne s'appliquera que jusqu'au moment où la quantité totale d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçue dans tous les États contractants au cours d'une année civile aura atteint 750 millions de tonnes, ou jusqu'à l'expiration d'une période de cinq ans après la date d'entrée en vigueur du Protocole de 1992, si cette dernière date est plus rapprochée.

La conférence, dans sa Résolution 5, prit grand soin de souligner que l'instauration d'un système de plafonnement ne devait pas être regardée comme un précédent à l'égard de conventions existantes ou futures.

Illustration 2

Comparaison entre les limites d'indemnisation actuelles et révisées de la CRC et du FIPOL

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



Il est à noter que toutes les décisions prises en Comité plénier, en Comité de rédaction et à l'Assemblée plénière l'avaient été par consensus, sans avoir à mettre une motion aux voix.

L'Acte final

L'Acte final fut signé par 49 délégations, six s'étant abstenues. Il fut décidé que les Protocoles de 1992 seraient ouverts à la signature du 15 janvier 1993 au 14 janvier 1994.

La Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds

La particularité la plus remarquable de ces conventions réside dans le fait qu'elles

permettent d'obtenir des indemnités considérablement accrues. L'illustration 2 ci-dessus établit une comparaison entre l'indemnité calculée d'après le régime existant (la CRC de 1969 et la Convention de 1971 portant création du Fonds) et celle qu'il sera possible d'obtenir d'après le régime révisé (Convention de 1992) lorsqu'il entrera en vigueur au niveau international.

D'autres changements importants étendent le champ d'application géographique des conventions au-delà du rebord externe de la mer territoriale jusqu'à la limite extérieure de la zone économique exclusive de 200 milles (les zones de pêche du Canada), et s'applique aux navires-citernes légers effectuant un voyage faisant suite à un voyage durant lequel des

hydrocarbures en vrac ont été transportés en tant que cargaison. Ceci est destiné à couvrir les déversements de résidus de cargaison.

Dans la récente convention, une nouvelle définition de la notion de dommage par pollution couvre les frais effectivement encourus, ou pouvant l'être, pour remettre en état l'environnement. Le régime existant ne couvre pas les frais et dépenses des mesures de sauvegarde prises avant qu'un déversement d'hydrocarbures ne se produise effectivement, alors que le nouveau régime prévoit cette éventualité.

Le régime actuel contient une clause faisant état de la faute personnelle du propriétaire du navire, c'est-à-dire que le droit qu'a le propriétaire du navire de limiter sa responsabilité peut ne pas être recevable s'il ne peut réfuter le fait que les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ont été causés par sa faute personnelle.

Toutefois, le nouveau régime prévoit que le propriétaire du navire peut dans tous les cas limiter sa responsabilité, sauf s'il peut être prouvé que le propriétaire ou ses agents ont été téméraires ou avaient conscience que ces dommages résulteraient de leurs actes. Néanmoins, il convient de se souvenir que les conventions de 1992 garantissent des indemnités beaucoup plus élevées que celles accordées jusqu'à maintenant.

La CRC de 1969 concentre la responsabilité sur le propriétaire du navire. Cette disposition est considérablement renforcée dans la Convention de 1992 sur la responsabilité. En outre, la Convention de 1992 prévoit une procédure d'amendement beaucoup plus rapide que celle qui existe d'après les conventions actuelles.

Comme je l'ai déjà indiqué, la Convention de 1992 a modifié la disposition sur l'entrée en vigueur des nouvelles conventions de façon à ce qu'elles puissent entrer en vigueur le plus tôt possible. La Garde côtière canadienne (GCC) appuie l'idée d'une ratification rapide des deux protocoles⁽⁷⁾ de 1992.

6. Modifications à la *Loi sur la marine marchande du Canada*

Conséquence des recommandations faites dans le rapport 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, publié en novembre 1990, la GCC a, au cours de l'année, rédigé la version définitive des modifications à la LMMC.

Ces modifications accroîtront l'aptitude du gouvernement et de l'industrie à prévenir les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et à protéger le milieu marin. Elles représentent la première étape des changements législatifs apportés pour répondre aux recommandations du Comité d'examen public. Ces modifications ont été déposées devant le Parlement le 2 avril 1993 sous le couvert du Projet de Loi C-121⁽⁸⁾ et sanctionné le 23 juin 1993 (L.C. 1993, ch. 36).

Les modifications qui ont des répercussions directes sur la Caisse d'indemnisation prévoient que:

(1) les dispositions de la Caisse d'indemnisation s'appliqueront à l'avenir aux déversements d'hydrocarbures provenant de toutes les classes de navires se trouvant dans les eaux arctiques, et inclueront les fuites et les rejets provenant de sources non identifiées. Actuellement, les dispositions de la Caisse d'indemnisation ne s'appliquent qu'aux pétroliers couverts par la CRC et la Convention portant création du Fonds;

(2) la Caisse d'indemnisation sera un fonds de premier recours en cas de demandes d'indemnisation présentées par le ministre des Transports pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, pour des mesures de sauvegarde et pour des frais et dépenses. D'après la législation actuelle, une administration publique⁽⁹⁾ doit d'abord déposer

⁽⁷⁾ Réponse définitive aux 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 — juin 1993.

⁽⁸⁾ *Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et une autre Loi en conséquence.*

⁽⁹⁾ Actuellement, la seule administration publique est le ministre des Transports.

sa demande d'indemnisation auprès du propriétaire du navire, de l'assureur ou du FIPOL, selon le cas; et

(3) en cas d'événement dont la responsabilité est imputable au propriétaire d'un navire, l'Administrateur peut, même avant d'avoir reçu la demande d'indemnisation, intenter une action *in rem* à l'encontre du navire. L'Administrateur peut exiger une garantie d'un montant au moins égal à la responsabilité maximale cumulée du propriétaire du navire, prévue à la Partie XVI de la LMMC.

7. Colloque sur le droit relevant de la compétence d'une cour d'Amirauté

La Caisse d'indemnisation et le ministère de la Justice ont parrainé conjointement le Colloque sur le droit relevant de la compétence d'une cour d'Amirauté, tenu à Ottawa les 10 et 11 février 1993. Le thème choisi de ce colloque était «considérant la responsabilité en droit maritime — quel cap prenons-nous?»

Une assistance nombreuse était présente au colloque, parmi laquelle nous avons noté des membres de l'Association des juristes en droit relevant de la compétence d'une cour d'Amirauté venus de tout le Canada et du Royaume-Uni, des représentants des industries pétrolières et des transports maritimes, des hauts fonctionnaires de la Garde côtière canadienne, du ministère de la Justice, des Affaires extérieures, de Pêches et Océans, d'Environnement Canada, de la Défense nationale et aussi du Centre national des fonds de la Garde côtière des États-Unis.

L'objectif de ce colloque était d'examiner les aspects essentiels des régimes maritimes de responsabilité au Canada et dans d'autres juridictions et d'en débattre. Ce colloque avait attiré un grand nombre de conférenciers et de membres de comités talentueux.

Les principaux conférenciers et sujets traités étaient:

Le 10 février 1993

- *Allocution d'ouverture du colloque*
John C. Tait, C.R.
Sous-ministre de la Justice, Ottawa

- *Aperçu général sur les régimes de responsabilité*

Président: P.M. Troop, C.R.
Administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires

- *Limitation globale et les possibilités en assurance*

Docteur en droit Frank L. Wiswall Jr.
Proctor & Advocate in Admiralty Law
Castine, Maine, U.S.A.

- *Régimes de responsabilité disponibles en cas de pollution par les hydrocarbures et apparition d'un régime de responsabilité applicable aux substances nocives et potentiellement dangereuses*

A.H.E. Popp, C.R.
Avocat-général principal
Amirauté et droit maritime
Ministère de la Justice, Ottawa

- *Transport par mer des marchandises*

Hugh Kindred, professeur
faculté de droit
Université Dalhousie

- *Transport des passagers et de leurs bagages*

M.A.M. Gauthier, avocat principal
Services juridiques
Ministère des Transports, Ottawa

- *Limitation globale*

Président: P.M. Troop, C.R.

- *Les avantages de la limitation*

David F. Marler, avocat et notaire
Marler Sproule Castonguay, Montréal

- *Les désavantages de la limitation*

James Thompson, avocat et notaire
Paterson McDougall, Toronto

- *Responsabilité en cas de pollution par les hydrocarbures*

Président: A.H.E. Popp, C.R.

- *Incidences de la Loi de 1990 sur la pollution par les hydrocarbures (L.P.H. de 1990)*

Aperçu général de la L.P.H. de 1990
Daniel F. Sheehan, Commander
National Pollution Funds Center
Arlington, Virginia, U.S.A.

*Certificat de responsabilité financière
«Impasse»*

David Bovet, Vice-président
Mercer Management Consulting Inc.
Lexington, Massachusetts, U.S.A.

*Plans d'intervention à bord des navires et
responsabilité des personnes qualifiées*

William F. Holt, consultant
Mercer Management Consulting Inc.
Lexington, Massachusetts, U.S.A.

*Responsabilité et indemnisation — Régime
actuel et propositions de modifications à la
Loi sur la marine marchande du Canada*

M.A.M. Gauthier

• *Film — Le sinistre du navire-citerne BRAER*

David Hebden, associé principal
Thomas Cooper & Stibbard, Solicitors
Londres, Angleterre

• *Convention internationale sur la
responsabilité et l'indemnisation pour les
dommages dus à la pollution par les
hydrocarbures — Activités du FIPOL*

Président: A.H.E. Popp, C.R.
Måns Jacobsson, administrateur du Fonds
international d'indemnisation pour les
dommages dus à la pollution par les
hydrocarbures
Londres, Angleterre

Le 11 février 1993

• *Comment présenter et défendre une
demande d'indemnisation en cas de pollution
par les hydrocarbures*

Président: M.A.H. Turner, Commissaire par
intérim de la Garde côtière canadienne
P.M. Troop, C.R.

Docteur en science Ian White, directeur
général de l'International Tanker Owners
Pollution Federation, Londres, Angleterre

C. Breton, analyste régional des coûts,
Région des Laurentides, Garde côtière
canadienne

Patricia Collins, Counsel, National Pollution
Funds Center, Arlington, Virginia, U.S.A.

• *Questions regardant la responsabilité, en
rapport avec les aides à la navigation et la
régulation du trafic maritime*

Président: Danièle Dion, conseillère juridique,
Section de l'Amirauté et du droit maritime,
Ministère de la Justice, Ottawa

Docteur en droit Edgar Gold, avocat et
professeur de droit à l'Université Dalhousie
M.A.M. Gauthier

Docteur en droit Frank L. Wiswall Jr.

• *Le rôle des clubs P & I à la suite du sinistre
du Fanti*

Président: R.B. Carter, conseillère juridique,
Section de l'Amirauté et du droit maritime,
Ministère de la Justice, Ottawa

*Lettres de garantie, cautionnements et autres
garanties*

Nigel Frawley, avocat et notaire, Meighen
Demers, Toronto

Certificats de responsabilité financière

John Devine, directeur, Transport Mutual
Services, New York, U.S.A.

• *Évaluation des dommages*

Président: L'honorable Monsieur Justice A.J.
Stone, juge à la cour d'appel, Cour fédérale
du Canada et ancien Président de
l'Association canadienne de droit maritime

Pertes économiques

David F. McEwen, avocat
McEwen Schmitt & Co., Vancouver

Atteintes à l'environnement

K.J. Spears, avocat
Vancouver

*Évaluation des dommages aux richesses
naturelles*

Randall B. Luthi, Senior Counsel, National
Oceanic & Atmospheric Administration,
Washington, D.C., U.S.A.

• *Récapitulation*

Docteur en droit Edgar Gold

• *Clôture du colloque*

M.A.H. Turner, commissaire par intérim de la
Garde côtière canadienne

8. Conférence internationale de 1993 sur les déversements d'hydrocarbures

La 13^e conférence internationale sur les déversements d'hydrocarbures a eu lieu à Tampa (Floride) du 29 mars au 1^{er} avril 1993. La conférence était parrainée par l'Institut américain des pétroles, la Garde côtière des États-Unis et l'Agence de protection environnementale. L'Administrateur de la Caisse d'indemnisation et le Directeur des services techniques y assistaient.

Le thème sous-jacent principal de la conférence de cette année était consacré à la coopération internationale dans la mesure où elle avait un rapport avec les questions de déversements d'hydrocarbures. Environ 125 documents furent présentés et 225 compagnies et agences internationales exposaient des produits et proposaient des services visant à prévenir la pollution en cas de déversement ou permettant d'intervenir. Malheureusement, les documents qui devaient être présentés regardant le sinistre du HAVEN avaient été retirés à la dernière minute par leurs auteurs.

Les sujets traités au cours de la conférence avaient été groupés d'après les rubriques suivantes: planification, opérations de nettoyage, intervention en cas de déversements, rapports d'accidents antérieurs, cheminement et effets des déversements, biorestoration, recherche et développement, points de vue juridiques et économiques, incinération sur place, et cours de formation. En plus des documents officiels, il y a eu également un total de sept séances non officielles de démonstrations et d'explications au cours desquelles 62 présentations furent faites.

Les sujets de la conférence consacrés spécialement à la Caisse d'indemnisation regardaient la Convention de 1990 de l'Organisation maritime internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (Convention OPRC), la *Loi des États-Unis sur la pollution par les hydrocarbures* (OPA 90) et les méthodes d'évaluation des dommages aux ressources naturelles, en considération des paiements des indemnités. Des discussions non officielles ont aussi été entreprises avec des représentants du Fonds national des

demandes d'indemnisation pour la pollution des États-Unis et la Société d'intervention en cas de déversements marins.

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

Bien que cet événement se soit produit voilà bientôt 25 ans, l'épave de l'IRVING WHALE et sa cargaison demeurent toujours d'actualité. Au moment du naufrage, l'IRVING WHALE était la propriété de J.D. Irving Ltd. et sa cargaison appartenait à l'une des compagnies d'Irving. À cette époque, les eaux dans lesquelles elle a coulé n'étaient pas des «eaux canadiennes», dans lesquelles la *Loi sur la marine marchande du Canada* ne s'appliquait pas. Les propriétaires furent indemnisés pour la perte de la barge et l'abandonnèrent aux assureurs qui refusèrent le délaissement.

Durant l'été 1971, il avait été question de renflouer l'épave. À cette époque, les propriétaires affirmèrent qu'ils n'avaient envisagé aucun plan pour renflouer l'IRVING WHALE, car le meilleur plan était assurément de laisser l'épave au fond indéfiniment. À cette époque, une certaine perception publique considérait que l'épave devait être renflouée.

Bien que diverses démarches aient été tentées en 1971-1972 en vue de mettre sur pied la récupération de l'épave, aucune action n'a été entreprise et l'épave n'a pas été dérangée. En 1992-1993, il semblait exister une certaine impression parmi le public que l'IRVING WHALE constitue une menace de

pollution et que des mesures de sauvegarde devraient être prises. La Garde côtière canadienne a obtenu les rapports de plusieurs études techniques faites sur la faisabilité de diverses méthodologies de récupération et sur les risques environnementaux éventuels qui pourraient en découler. La Garde côtière canadienne projette d'organiser une série de réunions au cours de l'automne 1993 afin de connaître la réaction du public à l'égard de ces différentes propositions.

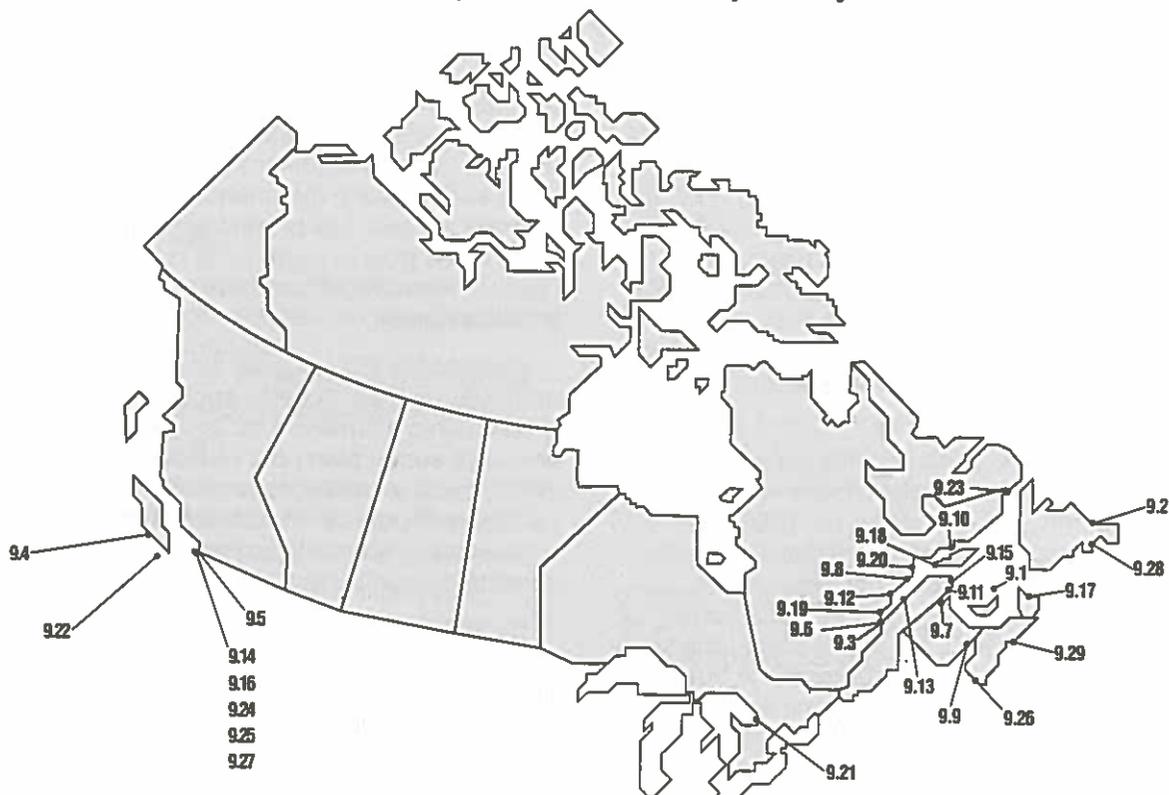
9.2 Pétrolier LIBERTY BELL VENTURE (1987)

Cet événement s'est produit le 29 mars 1987, lorsque le pétrolier (31 821,00 TX de JB) battant pavillon libérien a déversé une partie de sa cargaison d'hydrocarbures dans Conception Bay (Terre-Neuve).

Les frais et dépenses supportés par la Garde côtière canadienne pour nettoyer ce déversement d'hydrocarbures s'élevaient à 11 659,71 \$ et, le 28 mars 1989, des procédures en justice furent introduites devant la cour fédérale du Canada afin de les recouvrer.

L'Administrateur de la Caisse s'était constitué partie au procès selon la Loi mais ne s'était pas vu signifier la requête à ce moment. Par la suite, en 1992, il fut convenu qu'il ne serait pas nécessaire que l'Administrateur entreprenne d'autres démarches auprès du tribunal, étant donné que la Couronne prévoyait de recouvrer sa créance auprès du propriétaire du navire. J'ai été informé par le conseiller juridique de la Couronne qu'il attendait le résultat de l'appel au criminel avant de pouvoir régler à l'amiable l'action civile.

Illustration 3 Événements ayant entraîné des rejets d'hydrocarbures*



* Veuillez vous reporter à la partie 9 pour avoir les détails des événements ayant entraîné des rejets d'hydrocarbures figurant sur cette carte.

9.3 Navire-citerne CZANTORIA (1988)

Les poursuites devant la cour fédérale du Canada découlent de l'événement qui s'était produit le 8 mai 1988, avant que n'entre en vigueur le 24 avril 1983 la Partie XVI de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Par mesure de précaution, l'Administrateur du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) et l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires ont fait cause commune pour se constituer parties aux procédures en justice introduites devant la cour fédérale. En juillet 1991, le FIPOL, après quelques retards, réussit à obtenir de la part des plaignants la promesse de ne présenter aucune demande d'indemnisation au FIPOL.

En 1992, il est arrivé que la Caisse d'indemnisation se soit engagée dans de nombreuses procédures interlocutoires sans réelles intentions, étant donné que les assureurs des propriétaires du navire avaient versé des cautions d'un montant bien supérieur aux demandes d'indemnisation globales des plaignants, sa Majesté la Reine et Ultramar Canada Inc. Laissant l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation être partie aux procédures en justice devant de la cour fédérale n'a servi à rien.

Le 9 février 1993, les avocats d'Ultramar confirmèrent que leur client ne ferait aucune demande auprès de la Caisse d'indemnisation et le 27 avril 1993, toute poursuite était abandonnée. Nous nous efforçons actuellement d'arrêter les procédures introduites par la Couronne.

9.4 Barge pétrolière NESTUCCA (1988)

Cet événement s'est produit dans les eaux des États-Unis le 23 décembre 1988, lorsque la barge pétrolière NESTUCCA, immatriculée aux États-Unis, s'est échouée et a déversé des quantités considérables d'hydrocarbures. Une partie de ces hydrocarbures a été entraînée par les courants et les marées vers les eaux canadiennes et finalement est venue s'échouer sur les plages en différentes places de la côte ouest de l'Île de Vancouver. Le gouvernement canadien a eu à supporter des frais et

dépenses considérables lors du nettoyage des hydrocarbures.

Des procédures en justice ont été introduites devant le tribunal de district américain de Portland en Orégon. Après que le tribunal eut constaté que le propriétaire de la barge, à en juger par les faits, n'était pas en droit de limiter sa responsabilité et après communication d'un nombre considérable de pièces du dossier, s'est tenue à Portland, Orégon, en mai 1992 une conférence devant un médiateur officiel. Le 20 mai 1992, toutes les questions furent réglées à l'amiable grâce à un accord par lequel le propriétaire de la barge s'engageait à verser les sommes suivantes:

1. 500 000 \$ canadiens pour toutes les demandes d'indemnisation individuelles, celles des pêcheurs commerciaux et celles ayant trait au nettoyage effectué par les personnes morales du conseil tribal Nuu-Chah-Nulth.

2. 4 382 000 \$ canadiens au gouvernement fédéral du Canada pour des frais de nettoyage.

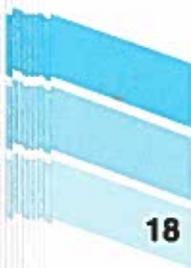
3. 700 000 \$ canadiens au conseil tribal Nuu-Chah-Nulth pour les demandes d'indemnisation relatives à l'environnement; au gouvernement fédéral du Canada et à la province de la Colombie-Britannique, 1 749 500 \$ canadiens en vue de la remise en état de l'environnement, plus une rente versée pendant dix ans achetée pour la somme de 1 600 000 \$ canadiens.

Le 17 juin 1992 fut signé par le Ministre de l'Environnement du Canada et le Ministre de l'Environnement, Terrains et Parcs de la Colombie-Britannique l'accord Canada-Colombie-Britannique-NESTUCCA. Cet accord instaurait le Fonds d'indemnisation pour les dommages aux ressources naturelles dus aux déversements d'hydrocarbures du NESTUCCA et prévoyait l'administration de ce Fonds.

Le 27 juillet 1992, le propriétaire de la barge a payé les sommes stipulées dans l'accord.

9.5 Porte-conteneurs NEW ZEALAND CARIBBEAN (1989)

Le 30 janvier 1989, ce porte-conteneurs (19 613 TX de JB) avait heurté le quai aux chantiers de construction navale Versatile



Pacific de Vancouver nord (C.-B.), entraînant un déversement de mazout de soute dans le port de Vancouver.

Conformément aux dispositions de la Loi, l'Administrateur s'est constitué partie aux actions judiciaires intentées par la Société du port de Vancouver devant la cour fédérale du Canada pour recouvrer auprès du propriétaire du navire ses frais et dépenses et se faire payer les dommages. Il y a peu de chance que ce cas puisse être réglé à l'amiable. Toutefois, il n'est pas envisagé qu'il soit demandé à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires d'avoir à payer une partie des créances de la Société du port de Vancouver.

9.6 Navire-citerne HAPPY SITANI (1989)

Ce cas a été réglé à l'amiable et les poursuites contre l'Administrateur ont été abandonnées.

9.7 Navire de pêche LUCETTE C (1989)

Le 8 mai 1989, le navire de pêche canadien LUCETTE C a coulé avec à bord environ 1 000 gallons de diesel oil, alors qu'il se trouvait au mouillage au port de Newport dans la Baie des Chaleurs. Après avoir donné la chance aux propriétaires du navire de récupérer les hydrocarbures rejetés, ce qu'ils n'ont pas fait, la Garde côtière canadienne prit les mesures pour y parvenir aux frais des propriétaires du navire pour un montant de 136 669,32 \$, ce qui comprend les frais de renflouement de l'épave du LUCETTE C. Ayant échoué dans sa tentative de recouvrer ces frais auprès des propriétaires du navire, la Couronne introduisit devant la cour fédérale du Canada, le 24 avril 1992, des poursuites contre les propriétaires du navire, la Poissonnerie Anse-à-Beaufils Inc., dont le siège est à Cap d'Espoir au Québec, et Donat Bertrand.

Comme le stipule l'article 713 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires s'est constitué partie selon la Loi. À la fin de l'exercice financier objet de ce rapport, des discussions ont été entreprises afin de déterminer s'il était possible de régler ce litige.

9.8 Navire-citerne ENERCHEM REFINER (1989)

Le 14 mai 1989, le navire-citerne canadien ENERCHEM REFINER (4 892 TX de JB) amarré à l'appontement Cargill dans le port de Baie Comeau, a déversé environ 2 000 à 3 000 gallons de mazout de soute sur l'appontement et dans le fleuve Saint-Laurent.

Dès que ce rejet d'hydrocarbures lui a été signalé, la Garde côtière canadienne a pris toutes les mesures pour évaluer l'étendue du rejet et pour savoir si le propriétaire du navire était prêt à assumer sa responsabilité fondamentale consistant à endiguer le rejet, à nettoyer et à récupérer les hydrocarbures déversés dans le port de Baie Comeau. Le propriétaire du navire, avec l'aide et sous la surveillance de la Garde côtière canadienne, prit des mesures à cet effet.

La Standard Steamship Owner's Protection & Indemnity Association (Bermuda) Ltd., les assureurs P & I du navire ENERCHEM REFINER, versèrent une caution de 250 000 \$ au cas où le propriétaire du navire serait tenu responsable de l'événement.

La Garde côtière réclamait au propriétaire du navire de lui rembourser les frais et dépenses et le montant des dommages, s'élevant à 59 751,77 \$. Le 24 avril 1992, la Couronne introduisit une action *in rem* contre le navire et *in personam* contre le propriétaire du navire, le commandant et le pilote, devant la cour fédérale. L'Administrateur s'était constitué partie, selon la Loi. Le 27 mars 1993, les parties se mirent d'accord sur un règlement à l'amiable et en juillet 1993 les poursuites devant la cour fédérale furent abandonnées.

9.9 Navire-citerne CAMARGUE (1989)

Le 17 juin 1989, le pétrolier à moteur CAMARGUE (19 016 TX de JB) battant pavillon français venait s'amarrer sur 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 transbordait du mazout dans les ballasts à combustible du

CAMARGUE, une quantité considérable de mazout débordait des soutes du pétrolier pour se déverser à la mer.

Le 24 avril 1992, la Couronne introduisait une action *in rem* et *in personam* contre le pétrolier à moteur CAMARGUE et ses propriétaires, la Compagnie Nationale de Navigation, en recouvrement de créances s'élevant à 1 275 048,78 \$ pour des dommages, ainsi que pour des frais et dépenses destinés à atténuer et à prévenir la pollution qui s'était produite résultant du déversement le 17 juin 1992 des hydrocarbures provenant du navire-citerne. Le 12 juin 1992, une requête modifiée fut déposée, demandant de changer le nom du propriétaire du navire. Conformément aux dispositions de l'article 713 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, l'Administrateur s'était constitué partie selon la Loi.

Dans un rapport circonstancié remis le 10 septembre 1992, la Couronne a laissé entendre que de nombreuses ressources et industries avaient été menacées par la pollution, telles la pêche aux homards qui avait lieu à cette époque, l'aquaculture dans les parages immédiats estimée à 58 000 000 \$, et un important sanctuaire d'oiseaux de mer et des sites touristiques dans les secteurs du parc national et des plages de Fundy.

Après avoir dénié toute responsabilité pour les frais et dépenses encourus par la Couronne, en faisant valoir que l'événement n'avait pas entraîné de dommages par pollution, les défendeurs intentèrent un procès à une tierce partie au procès, en l'occurrence Universal Sales Limited, Atlantic Towing Limited et Irving Oil Terminals Limited. L'injonction à tierce partie à avoir à comparaître fut signée le 24 février 1993 par le protonotaire en chef de la cour fédérale. Le défendeur prétend avoir droit à une contribution ou à une indemnité de la part des tierces parties, prises soit individuellement, soit collectivement.

À la fin de l'exercice financier objet de ce rapport, aucune autre poursuite n'avait été intentée par voie du tribunal. L'Administrateur demeure partie aux procédures selon la Loi, sans pour autant jusqu'à maintenant, selon un accord, devoir être impliqué sur le fond des procédures.

9.10 Navire de pêche SIRIUS III (1989)

Le 26 août 1989, le navire de pêche canadien SIRIUS III (30 TX de JB) coulait alors qu'il était amarré le long du quai, à Longue Pointe de Mingan sud (Québec), déversant des hydrocarbures noirs et du fuel oil pour moteur diesel dans les eaux, le long du quai, auxquelles la partie XVI de la *Loi sur la marine marchande du Canada* s'applique.

Il fut nécessaire pour la Garde côtière canadienne de prendre des mesures pour récupérer les hydrocarbures afin d'empêcher la propagation des dommages dus à la pollution et en même temps pour procéder au renflouement du SIRIUS III. Les services d'un entrepreneur indépendant furent retenus pour accomplir les travaux indispensables. Alors que la Garde côtière était incapable de recouvrer ses frais, déclarés s'élever à environ 20 000 \$, la Couronne introduisit le 12 mai 1992 une procédure en justice devant la cour fédérale contre le propriétaire du SIRIUS III, se joignant ainsi à l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, qui s'était constitué partie selon la Loi.

À la fin mars 1993, des discussions étaient en cours pour arriver à un règlement amiable entre la Couronne, le propriétaire du navire et l'Administrateur.

9.11 Navire de pêche EGMONT (1989)

Le 6 septembre 1989, le navire de pêche canadien EGMONT (511 TX de JB) heurtait le quai dans le port de Paspébiac dans la province de Québec et déversait 3 000 gallons d'hydrocarbures dans les eaux du port. Étant donné que les propriétaires de l'EGMONT n'avaient pris aucune mesure pour maîtriser et récupérer les hydrocarbures et par conséquent pour prévenir les dommages dus à la pollution, la Garde côtière canadienne engagea un entrepreneur indépendant pour faire les travaux indispensables, achevés le 7 septembre au coût de 12 776,60 \$ d'après la créance présentée par la Garde côtière.

Le 28 août 1992, la Couronne introduisait une action *in rem* auprès de la cour fédérale du Canada contre l'EGMONT, son capitaine et son équipage et son propriétaire, la Société

de Navigation Cantin. En même temps, l'Administrateur se constituait partie selon la Loi, mais le conseiller de la Couronne convenait qu'il n'était pas nécessaire pour moi, jusqu'à nouvel ordre, d'entreprendre d'autres démarches dans l'action en justice. Au 31 mars 1993, aucun avis n'avait été reçu.

En février 1993, le propriétaire du navire a introduit une action en défense auprès de la cour fédérale.

9.12 Rejets non identifiés d'hydrocarbures à Baie des Ha! Ha! (1989)

Le 20 juin 1992, le Port de Chicoutimi déposait auprès de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation pour des frais et des dépenses s'élevant à 9 185,31 \$ engagés pour récupérer des hydrocarbures et nettoyer la Baie des Ha! Ha! à la suite d'un rejet d'hydrocarbures survenu le 2 décembre 1989. Ces hydrocarbures avaient été déversés par l'un de ces deux navires, soit le N.M. MARIA H soit le N.M. SINGELGRACHT, à quai dans le port au moment de l'incident. La Garde côtière canadienne ne fut pas en mesure d'identifier le navire auteur du rejet. De ce fait, le propriétaire de chaque navire dénia toute responsabilité et le Port de Chicoutimi fut incapable de recouvrer ses frais et dépenses auprès de l'un ou l'autre navire.

Étant donné qu'il n'y avait aucun doute sur le fait que l'accident qui avait donné naissance au dommage avait été causé par un navire, le Port de Chicoutimi était en droit de recouvrer ses frais auprès de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, s'il pouvait prouver qu'il avait entrepris toutes les démarches raisonnables pour les recouvrer auprès du propriétaire du navire responsable mais sans succès. Dans les circonstances, il existait un doute quant à savoir si le Port de Chicoutimi devait être tenu pour responsable, de n'avoir pu identifier le navire particulier en cause.

Le 29 octobre 1992, du fait de ce doute, le Port offrit un règlement à l'amiable, à raison de 50 % de sa créance, augmentée des intérêts payables en application des dispositions de

l'article 723 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, le tout s'élevant à 6 500 \$. Le 6 novembre 1992 l'Administrateur acceptait cette offre et le règlement définitif intervenait le 23 novembre 1992.

9.13 Navire-citerne à moteur EUROSTAR (1990)

Le 10 janvier 1990, alors qu'il était amarré à Gros Cacouna (Québec), l'EUROSTAR (4 751 TX de JB) battant pavillon des Bahamas déversait du mazout de soute dans le port. Étant donné que les propriétaires du navire refusaient de prendre les mesures nécessaires pour prévenir la pollution et les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, la Garde côtière canadienne, en vertu des pouvoirs que lui confère la Partie XVI de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, faisait déployer le matériel de lutte contre la pollution visant à atténuer les dommages et retenait les services d'un entrepreneur chargé de récupérer les hydrocarbures. La Couronne demanda à être indemnisée du coût des travaux effectués, d'un montant de 25 344,18 \$, ce que le propriétaire du navire refusa de payer.

Le 2 décembre 1992, la Couronne introduisait une procédure en justice auprès de la cour fédérale et l'Administrateur se le voyait signifier immédiatement après. Le conseiller de la Couronne convenait que l'Administrateur, à moins d'un avis contraire, n'avait pas à entreprendre d'autres démarches dans l'action en justice.

9.14 Navire de pêche ARCTURUS/Vraquier RUBIN LOTUS (1990)

Le 23 février 1990, alors qu'il était amarré à quai au Terminal Vanterm, le navire de pêche ARCTURUS (2 603 TX de JB) battant pavillon polonais a été abordé par le vraquier RUBIN LOTUS (21 947 TX de JB) battant pavillon du Vanuatu. La Société du port de Vancouver introduisit une procédure en justice contre les deux navires, leurs propriétaires et leurs capitaines.

À la suite d'un accord, aucune procédure n'a été introduite contre l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation et il semble maintenant que le cas se réglera à l'amiable.

9.15 Navire de pêche MARIE PAULE (1990)

Le 5 mars 1990, le navire de pêche canadien MARIE PAULE (134 TX de JB) a coulé à son poste à quai dans le port de Grand Rivière (Québec), déversant de fait du fuel oil dans le port. Bien qu'étant fondamentalement responsable des frais et dépenses encourus lors de la prise des mesures indispensables visant à nettoyer et à récupérer les hydrocarbures, le propriétaire du navire de pêche informait la Garde côtière qu'il était financièrement dans l'impossibilité d'accepter sa responsabilité. De ce fait, la Garde côtière mobilisa le matériel de lutte contre la pollution afin d'atténuer les dommages et retint les services d'un entrepreneur pour nettoyer les hydrocarbures, à un coût faisant l'objet d'une demande d'indemnisation s'élevant à 25 692,13 \$.

Lorsque le propriétaire du navire refusa de payer la somme réclamée, la Couronne engagea des poursuites auprès de la cour fédérale du Canada, contre le navire *in rem* et le propriétaire du navire *in personam*, se joignant à l'Administrateur constitué partie selon la Loi. Bien qu'il y eut quelques difficultés au début à signifier le propriétaire du navire, il n'était pas très clair à la fin de l'exercice financier si ce dernier défendrait sa cause.

9.16 Vraquier LOK PRATIMA (1990)

Le 3 avril 1990, le vraquier LOK PRATIMA (15 197,2 TX de JB) battant pavillon de l'Inde a déversé du mazout de soute dans le port de Vancouver alors qu'il faisait ses soutes. Le 16 août 1990, la Société du port de Vancouver introduisit une action auprès de la cour fédérale du Canada, en présentant une demande d'indemnisation pour des frais, des dépenses et des dommages encourus pour prévenir ou limiter l'étalement du mazout provenant du navire et pour nettoyer le port de Vancouver. Depuis le 18 mars 1992, le sous-procureur général a pris en charge ce litige.

Bien que l'Administrateur se soit constitué partie, selon la Loi, il a été convenu par le conseiller de la Couronne qu'il n'était pas nécessaire à moins d'un avis contraire d'entreprendre d'autres démarches dans l'action en justice. Au 31 mars 1993, l'Administrateur n'avait reçu aucun avis.

9.17 Rejets non identifiés d'hydrocarbures à North Sydney (Nouvelle-Écosse) (1990)

Le 22 mai 1992, le ministère de la Justice déposait au nom de la Garde côtière une demande d'indemnisation auprès de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires pour des frais et dépenses s'élevant au total à 21 407,83 \$, encourus lors d'un événement ayant eu lieu le 5 avril 1990 impliquant des rejets d'hydrocarbures dans le port de North Sydney, Île du Cap Breton. L'Administrateur n'en savait rien de cet événement.

Les documents à l'appui de la demande d'indemnisation furent examinés en détail et le 17 septembre 1992, la Caisse d'indemnisation répondit, en demandant que plus de renseignements et de documents à l'appui de cette demande lui soient fournis afin de pouvoir l'évaluer. Au 31 mars 1993, aucun renseignement ou document n'avait été reçu.

9.18 Asphaltier RIO ORINOCO (1990)

Cet événement et ses conséquences ont fait l'objet d'une relation complète dans mon rapport annuel de 1991-1992. Deux questions seulement restent en suspens:

(a) La créance des propriétaires du navire qui doivent être indemnisés par le FIPOL n'a pas encore été réglée, car la question de savoir si leur demande de limiter leur responsabilité est acceptable n'a pas encore été résolue.

(b) Cette question ne peut être résolue tant que le rapport d'enquête du Bureau de la sécurité des transports du Canada sur la cause de l'événement n'aura pas été rendu public.

9.19 Navire à marchandises diverses CARRY BULK (1990)

Alors qu'il était amarré au poste n° B4 du port de Bécancour (Québec), le navire à marchandises diverses CARRY BULK battant pavillon panaméen a déversé du mazout de soute dans le port. La Garde côtière canadienne prit des mesures pour atténuer les dommages causés et engagea des frais et des dépenses pour retenir les services d'un entrepreneur

chargé de nettoyer les rejets d'hydrocarbures. De ce fait, la Garde côtière a eu à supporter des frais et dépenses s'élevant à 20 493,85 \$.

Le propriétaire du navire n'ayant pas remboursé les frais et dépenses, la Couronne introduisit, le 2 décembre 1992, auprès de la cour fédérale du Canada, une action en justice *in rem* contre le navire et *in personam* contre le propriétaire du navire afin de pouvoir recouvrer ses créances. L'Administrateur de la Caisse d'indemnisation s'était constitué partie selon la Loi, mais il avait été convenu qu'il ne serait pas nécessaire, à moins d'un avis contraire, qu'il entreprenne d'autres démarches dans l'action en justice. Au 31 mars 1993, aucun avis n'avait été reçu.

9.20 Vraquier FORUM GLORY (1991)

Le 26 mars 1993, conformément à l'article 710 de la LMMC, la Compagnie Minière Québec Cartier a déposé une demande d'indemnisation auprès de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et pour des frais et dépenses s'élevant à 32 776,41 \$, le tout résultant du déversement de mazout de soute qui provenait apparemment d'un navire chargeant du minerai de fer à Port Cartier dans la province de Québec le 27 mars 1991.

À l'évidence, l'accident avait été causé par le déversement d'hydrocarbures provenant d'un ou de navires se trouvant à Port Cartier. L'un des navires au port le 27 mars 1991 était le N.M. FORUM GLORY (40 567 TX de JB). Il n'existait aucune preuve que la demande d'indemnisation résultait en totalité ou en partie soit d'une action préjudiciable ou d'une omission, soit de la négligence du créancier. Par conséquent, la créance fut évaluée au montant total de 44 399,98 \$ ce qui couvrait les dommages et les intérêts payables en application des dispositions de l'article 721 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, auxquels s'ajoutaient les frais de justice.

L'une des conditions du règlement à l'amiable prévoyait que le demandeur devait fournir à l'Administrateur un exemplaire de tous les documents pertinents. Selon les termes du

règlement à l'amiable, l'Administrateur était subrogé dans les droits du demandeur contre les propriétaires du navire d'où provenaient les hydrocarbures déversés. Le demandeur était d'accord pour coopérer pleinement avec l'Administrateur pour apporter son témoignage et pour déployer tous ses efforts en vue de présenter d'autres témoins des faits, de manière à aider l'Administrateur à évaluer la demande d'indemnisation. Lorsque ce rapport a été envoyé à l'imprimerie, l'Administrateur était occupé à rassembler toutes les preuves disponibles à cet effet.

9.21 Navire-citerne EASTERN SHELL (1991)

Au petit matin du 10 mai 1991, le navire-citerne à moteur EASTERN SHELL (4 009 TX de JB) battant pavillon canadien, d'un tirant d'eau de 6,67 mètres, s'est échoué sur le haut-fond Knight à l'entrée du chenal principal de Parry Sound (Ontario). À cette époque, l'EASTERN SHELL était la propriété de Soconav Inc. et était chargé d'une cargaison mixte de diesel oil et d'essence.

Par suite de cet accident, 100 000 litres de diesel oil provenant des citernes du navire furent perdus dans les eaux alentours. La cargaison restante fut transbordée dans les citernes du LE CHENE N° 1, également propriété de Soconav Inc. (Pour plus de détails au sujet de l'accident, prière de vous reporter au rapport sur les accidents maritimes n° M91C2008 publié le 8 décembre 1991 par le Bureau de la sécurité des transports du Canada.)

Du fait de la pollution découlant de cet accident, dont un rapport indiquait qu'elle était minime étant donné les précautions prises et le fait que les produits pétroliers se vaporisent, Soconav Inc., les produits Shell Canada Ltée., le propriétaire de la cargaison et la Garde côtière canadienne prirent une part active aux mesures déployées pour réaliser le nettoyage de cette pollution.

Le conseiller du propriétaire du navire informa l'Administrateur des demandes suivantes d'indemnisation:

(a) La Garde côtière canadienne, pour des frais et dépenses s'élevant à 332 844,37 \$.

(b) Socnav Inc., pour des frais et dépenses directs s'élevant à 326 546,08 \$.

(c) Les produits Shell Canada Itée., demande présentée à Soconav Inc., s'élevant à 473 125,11 \$.

Plus tard, l'Administrateur était informé que Soconav avait rectifié la créance de Shell Canada qui s'élevait à un montant total de 310 000 \$.

Le 29 janvier 1993, la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires recevait de Soconav Inc. un avis de demande d'indemnisation faisant valoir que toutes les demandes d'indemnisation découlant de cet événement excéderaient la limite de responsabilité du propriétaire du navire, évaluée à 728 238,33 \$, et que la *Loi sur la marine marchande du Canada* accordait au propriétaire du navire le droit d'être indemnisé par la Caisse d'indemnisation du montant qu'il devrait avoir à payer excédant sa limite de responsabilité.

À la fin de l'exercice financier faisant l'objet de ce rapport, le conseiller agissant pour l'Administrateur et le conseiller agissant pour le propriétaire du navire étaient en train d'examiner les options possibles pour résoudre l'importante question de savoir si le propriétaire du navire pouvait faire valoir un droit absolu à opposer à la Caisse d'indemnisation, aux termes des dispositions de la Partie XVI de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

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

Dans la matinée du 22 juillet 1991, le vraquier TUO HAI (86 959 TX de JB), battant pavillon chinois, et le navire-usine de traitement du poisson TENYO MARU (4 239 TX de JB), battant pavillon japonais, se sont abordés par brume épaisse. Le TENYO MARU a coulé par 48° 29' N et 125° 17' 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 constituée en vertu de la *Loi sur la mer territoriale et les zones de pêche*.

Au moment de l'abordage, le TENYO MARU avait à bord dans différents ballasts et caisses à combustible séparés 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 un déversement considérable 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 furent pompées des espaces à combustible de l'épave du TENYO MARU. Ces hydrocarbures provenaient de ballasts ou caisses à combustible où s'étaient produites des cassures.

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 la côte de l'État de Washington et plus au sud jusqu'à la côte de l'Orégon. 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.

Le 7 août 1991, la Couronne introduisait 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 des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et pour des frais et dépenses. Peu de temps après, le vraquier était saisi par la Couronne, dans le port de Vancouver, pour servir de cautionnement au paiement des frais et dépenses encourus par la GCC. L'Administrateur de la Caisse d'indemnisation s'était constitué partie selon la Loi dans l'action en justice introduite par la Couronne.

La cour fédérale exigea un cautionnement de 17,2 millions de dollars américains pour la mainlevée de la saisie du TUO HAI, qui fut déposé sous forme d'une garantie donnée par

la Banque royale du Canada, datée du 16 octobre 1991. Le 19 octobre 1992, une garantie bancaire additionnelle d'un montant de 1 290 000 dollars américains fut déposée suite à une injonction de la cour fédérale, portant le total de la garantie à 18,41 millions de dollars américains.

Au 31 mars 1993, un rapport préparé par la Garde côtière canadienne indiquait que le montant définitif de la demande totale d'indemnisation de la Garde côtière s'élevait à 5 319 853,59 \$, mais aucun détail n'était donné. Le 29 mars 1993, l'État américain de Washington avisait la cour fédérale qu'il n'avait plus l'intention d'intervenir dans les deux actions instruites par cette cour.

Le 12 janvier 1993, conformément aux dispositions de la Partie XVI de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, la province de la Colombie-Britannique présentait une demande d'indemnisation à l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires s'élevant à 28 848,14 \$ pour des frais occasionnés par suite de l'intervention de la province dans cet événement. Le 23 février 1993, le conseiller de la Caisse d'indemnisation réclama de plus amples détails à propos de la créance de la province. Au 31 mars 1993, aucun détail n'avait encore été reçu.

9.23 Barge OGDENSBURG (1991)

Le 28 septembre 1991, la barge OGDENSBURG (1 405 TX de JB) immatriculée au Canada a coulé à 17 milles marins à l'ouest de St. Augustin dans la province de Québec, alors qu'elle était remorquée. Au moment du naufrage, la barge transportait une cargaison de gravier, deux chargeurs à benne frontale et deux remorques routières. Plus tard, il fut établi que les chargeurs à benne frontale laissaient échapper des hydrocarbures. Au moment de l'événement, le propriétaire déclaré de la barge OGDENSBURG était McKeil Work Boats Limited de Hamilton (Ontario) et il y a de fortes présomptions pour que la barge eut été frétée à Navigation Harvey & Frères Inc. L'OGDENSBURG était assurée au Shipowner's Mutual Protection & Indemnity Association (Luxembourg).

Le 26 mars 1993, le conseiller de la Couronne soumettait une demande d'indemnisation à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires s'élevant à 157 916,49 \$ pour des frais et des dépenses encourus par la Garde côtière canadienne, en se fondant sur le fait qu'il y avait peu de chance de pouvoir obtenir un paiement de la part des propriétaires de la barge. Au 31 mars 1993, l'Administrateur examinait la demande d'indemnisation afin de déterminer si la Couronne avait effectué les démarches suffisantes pour se faire payer des indemnités par le propriétaire de la barge et ses assureurs.

9.24 Vraquier BEHRAM KAPTAN (1991)

Le 6 décembre 1991, le vraquier BEHRAM KAPTAN (11 188 TX de JB) battant pavillon turc a déversé une certaine quantité de diesel oil marin provenant de sa cale machine, alors qu'il était au mouillage n° 4 d'English Bay dans les dépendances du port de Vancouver. En prenant des mesures de sauvegarde pour prévenir ou limiter l'étalement des hydrocarbures ou des mélanges d'eau et d'hydrocarbures provenant du navire, la Société du port de Vancouver a eu à supporter des frais et des dépenses s'élevant à environ 250 000 \$.

Le 10 décembre 1991, la Société du port de Vancouver a introduit une action en justice contre le navire, ses propriétaires et son capitaine devant le tribunal de première instance de la cour fédérale du Canada, se joignant à l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, qui s'était constitué partie selon la Loi comme l'exige l'article 713 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. En avril 1993, cette action en justice était réglée à l'amiable et le 9 juin 1993, par consentement mutuel, l'action faisait l'objet d'un non-lieu, sans frais pour les parties.

9.25 Vraquier FEDERAL OTTAWA (1992)

Les 22 et 23 janvier 1992, le vraquier FEDERAL OTTAWA (21 661 TX de JB) battant pavillon du Luxembourg déversait une grande quantité de combustible de soute alors qu'il

était au mouillage soit dans le port de Vancouver soit à English Bay. La Société du port de Vancouver, ayant en charge l'Administration du port de Vancouver, pris des mesures de sauvegarde pour prévenir l'étalement des hydrocarbures et pour nettoyer le port de Vancouver et, de ce fait, elle déclare qu'elle a eu à supporter des frais estimés à 50 000 \$.

Le jour suivant, la Société du port de Vancouver introduisait des procédures en justice auprès de la cour fédérale du Canada, contre le N.M. FEDERAL OTTAWA et ses propriétaires, de même que contre l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, les deux se voyant notifier le 11 janvier 1993. À cette époque, il avait été convenu par le conseiller agissant pour la Société du port de Vancouver que cette dernière pouvait espérer être en mesure de recouvrer sa créance auprès des propriétaires du navire et de ses assureurs et qu'il ne serait donc pas nécessaire, à moins d'un avis contraire, que l'Administrateur entreprenne d'autres démarches dans cette action.

9.26 Rejets non identifiés d'hydrocarbures à Lockeport (Nouvelle-Écosse) (1992)

Le 19 mars 1992, s'est produit dans le Port de Lockeport un déversement de diesel oil, provenant apparemment d'un navire de pêche. Le combustible déversé s'est répandu dans les eaux du port jusqu'au vivier à homards appartenant à R. Baker Fisheries Ltd.

Du fait de cette contamination directe, le ministère des Pêches et Océans ordonnait à R. Baker Fisheries Ltd. de rejeter à la mer 3 400 livres de homards vivants appartenant à cette compagnie. En conséquence, sous la surveillance directe du ministère des Pêches et Océans, les homards contaminés furent transportés au large et rejetés à la mer, conformément à la *Loi sur les pêches*.

Le 16 avril 1992, conformément aux dispositions de l'article 710 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, R. Baker Fisheries Ltd. (le demandeur) déposait une

demande d'indemnisation d'un montant de 63 980,35 \$ auprès de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par des navires, dont la liste détaillée suit:

(a) Homards contaminés — 47 caisses à claire-voie à raison de 100 livres de homards par caisse =		
	4 700 livres x 10,40 \$/livre	48 880,00 \$
(b) Vivier à homards contaminé (frais de remplacement)		10 160,59 \$
(c) Frais de remplacement des caisses à homards à claire-voie =		
	92 caisses x 14 \$/caisse	1 260,00 \$
(d) Coûts connexes de la main-d'œuvre (68 heures à 10 \$/heure)		680,00 \$
(e) Frais de justice pour établir la demande d'indemnisation		3 000,00 \$
TOTAL =		63 980,59 \$

Le 11 juin 1992, conformément aux dispositions de l'article 712 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, le demandeur déposait une autre demande d'indemnisation auprès de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, pour un manque à gagner total de 36 960 \$, accompagnée d'une note stipulant que la compagnie avait subi une perte de revenus futurs non spécifiée pour les semaines commençant le 13 avril 1992 et le 20 avril 1992.

L'Administrateur mena une enquête au sujet de la demande d'indemnisation et réussit à obtenir les témoignages du demandeur et d'autres personnes, pour établir le montant de leurs pertes et dommages subis et de leurs frais et dépenses encourus du fait des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et du manque à gagner en résultant. Le 26 juin 1992, à Halifax (Nouvelle-

Écosse), l'Administrateur, en exécution de ses pouvoirs réglementaires, obtint une déposition sous serment de la part du Président et directeur général du demandeur.

Suite à ce témoignage, l'Administrateur fut convaincu que l'accident avait été causé par le déversement d'hydrocarbures provenant d'un navire ou de navires se trouvant dans le port de Lockeport. Il n'existait aucune preuve que les créances du demandeur, résultaient en tout ou en partie soit de son erreur ou de son omission, soit de sa négligence. Suite au témoignage fourni par le demandeur et d'autres personnes, l'Administrateur évalua les créances du demandeur, pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, pour le manque à gagner présent ou futur, pour les intérêts prévus à l'article 723 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* et pour les frais de justice et les débours s'élevant au total à 59 350 \$.

Le 22 mai 1992, un acompte de 20 000 \$ fut versé au demandeur. Conformément aux dispositions de l'alinéa 711(3)(a) et de l'alinéa 712(5)(a) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, l'Administrateur ordonnait un autre versement d'un montant de 39 350 \$, en faveur du demandeur, à prélever sur la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. Le 15 juillet 1992 ce versement fut accepté et payé.

Des échantillons des hydrocarbures prélevés dans le port de Lockeport furent analysés et expertisés par des spécialistes de l'environnement. Leurs conclusions révèlent qu'il existait des différences importantes dans les «empreintes» chromatographiques des échantillons. Ces différences étaient suffisantes pour en conclure que très probablement les échantillons ne provenaient pas d'une même source. En conséquence, l'Administrateur n'entreprit aucune démarche pour recouvrer la somme versée au demandeur.

9.27 Navire de pêche NORPAK 1 (1992)

À 18.00 heures, heure d'été du Pacifique (H.E.P.) le 10 août 1992, le navire de pêche NORPAK 1 (ex. SEAMARK 1) (38 TX de JB) est allé frapper de son étrave la coque du vraquier IRAN SHARIAT, battant pavillon iranien, mouillé

au poste de mouillage 12 d'English Bay dans le port de Vancouver (C.-B.). À 18.30 heures (H.E.P.) le NORPAK 1, ayant 700 gallons de diesel oil à bord et escorté de la vedette de la police de Vancouver, de la vedette du commandant de port et de l'OSPREY de la GCC, se rendit compte qu'il était en train de couler par l'avant. À 20.23 heures (H.E.P.) avant qu'il ne coule, le NORPAK 1 put être échoué en sécurité, par jusant à l'aide du remorqueur MILLER DELTA sur les bancs Spanish, et être ceinturé d'un barrage flottant.

Malgré la présence de reflets brillants de diesel oil dans l'eau aux abords du NORPAK 1, une inspection ne révéla que des fuites minimes et confirma que les réservoirs à combustible du navire étaient intacts.

À 12.55 heures (H.E.P.) l'aéroglysseur de la Garde côtière était sur les lieux et mettait en place des barrages flottants et des tampons absorbants à l'intérieur du barrage flottant principal afin de pouvoir récupérer les petites quantités d'hydrocarbures qui s'échappaient.

Le 13 août, les parois des réservoirs à combustible du navire semblaient bien résister et il n'y avait pas trace d'hydrocarbures à la surface des eaux environnantes. Il ne fut pas jugé indispensable ou désirable de pomper les hydrocarbures restant dans les réservoirs à combustible, cependant une stabilité positive fut redonnée au NORPAK 1, ce qui permit de le transférer dans un chantier de réparation.

À la fin de l'exercice financier faisant l'objet de ce rapport, l'Administrateur n'avait toujours pas reçu la notification officielle de la demande d'indemnisation de la Garde côtière, ou de toute procédure en justice introduite par elle pour recouvrer sa créance auprès du propriétaire du NORPAK 1.

9.28 Roulier AMERICAN FALCON (1992)

Dans la soirée du 25 octobre 1992, le N.M. AMERICAN FALCON (15 952 TX de JB), battant pavillon des États-Unis heurtait un bollard du quai du port d'Argentia, lors de sa manoeuvre d'accostage. La caisse à combustible tribord arrière fut endommagée au moment du heurt avec le quai. Environ 20 tonnes anglaises de combustible de soute se déversèrent dans le port. La caisse à combustible endommagée

et les caisses à combustible adjacentes furent vidées de façon à empêcher tout déversement ultérieur de combustible. Un barrage flottant se trouvant à bord de l'AMERICAN FALCON servant à contenir les hydrocarbures fut déployé par le bateau pilote de façon à empêcher la pollution de s'étendre.

Aussitôt, les opérations de dépollution en surface ainsi que le nettoyage de la zone intercotidale furent entrepris par le personnel des urgences maritimes de la Garde côtière. Le 27 octobre 1992, un ordre d'intervention fut donné au chef des opérations sur place. Une inspection du quai à Argentia fut effectuée, révélant une pollution considérable. La structure du quai fut cernée par un barrage flottant afin de retenir les 5 à 6 tonnes de mazout adhérent au front d'accostage et aux défenses en pilotis du quai.

Le 28 octobre 1992, l'AMERICAN FALCON, appartenant à l'American Transportation Line et géré par Crowley Maritime Corporation, fut autorisé à appareiller après que l'United Kingdom P & I Club eut remis une lettre d'engagement d'un montant de 500 000 \$. Il semble que la lettre d'engagement puisse constituer une garantie suffisante pour couvrir les frais et les dépenses de la Garde côtière canadienne.

Au 31 mars 1993, l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires n'avait toujours pas reçu de demandes d'indemnisation.

9.29 Rejets non identifiés d'hydrocarbures dans le port d'Halifax (1992)

Le 5 novembre 1992, un déversement d'hydrocarbures s'est produit dans le port d'Halifax. Bien que la provenance de ces hydrocarbures n'ait pu être découverte, il n'existait aucune preuve qu'ils n'avaient pas été déchargés par un navire.

Le 24 novembre 1992, conformément aux dispositions de l'article 710 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, l'Imperial Oil Limited déposait une demande d'indemnisation auprès de l'Administrateur de la Caisse, pour des frais et dépenses s'élevant à 8 818,39 \$. Conformément à la Loi, l'Administrateur mena une enquête à ce sujet et réussit à obtenir les témoignages du demandeur, de la Garde côtière canadienne et du ministère de l'Environnement, ce qui lui permit d'établir le montant de la créance, évalué à 5 870,67 \$. Il n'existait aucune preuve que les créances résultaient en tout ou en partie, soit de l'erreur ou de l'omission soit de la négligence des demandeurs. La créance fut réglée à l'amiable pour une valeur de 6 236,28 \$, y compris les intérêts payables, conformément aux dispositions de l'article 723 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

10. État actuel de la Caisse d'indemnisation

Au cours de l'exercice financier 1992-1993, 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 1 081 629,39 \$ comprenant les frais et débours suivants:

Honoraires de l'administrateur	60 550,00 \$
Frais de justice ou de consultation	32 222,34 \$
Services d'experts	32 731,25 \$
Services de secrétaire	41 237,80 \$
Frais de déplacement	26 510,36 \$
Frais de voyage au Colloque d'amirauté	6 794,58 \$
Frais d'imprimerie	14 203,10 \$
Frais de bureau	13 440,32 \$

(b) Conformément aux dispositions de l'article 701 de la Loi, versé la somme de 714 180,48 \$ au FIPOL, représentant les contributions payables par le Canada en exécution des dispositions des articles 10 et 12 de la Convention de 1971 portant création du Fonds:

Le montant ci-dessus versé au FIPOL comprenait:

Fonds de grosses demandes d'indemnisation
constitué pour le HAVEN 653 818,27 \$

Fonds de grosses demandes d'indemnisation
constitué pour le VOLGONEFT 263 60 362,21 \$

(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 139 750,16 \$.

Au cours de l'exercice financier faisant l'objet de ce rapport, les intérêts crédités à la Caisse d'indemnisation se sont élevés à 14 474 230,54 \$.

Au 31 mars 1993, le solde créditeur de la Caisse d'indemnisation s'élevait à 209 922 418,59 \$.

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