

***Caisse d'indemnisation
des dommages dus à la pollution
par les hydrocarbures causée
par les navires
Rapport annuel 1993-1994***



Table des matières

1. Préambule	1
2. Plan canadien d'indemnisation	1
3. Modifications apportées au plan	1
4. État actuel de la caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, causée par les navires	3
5. Le FIPOL, Assemblée et Comité exécutif	3
6. La première réunion de la septième intersession du groupe de travail du FIPOL	6
7. Événements ayant entraîné des rejets d'hydrocarbures	8
7.1 Barge pétrolière IRVING WHALE	8
7.2 Pétrolier LIBERTY BELL VENTURE	10
7.3 Pétrolier SOUTH ANGELA	10
7.4 Navire-citerne CZANTORIA	11
7.5 Porte-conteneurs NEW ZEALAND CARIBBEAN	11
7.6 Navire de pêche LUCETTE C	11
7.7 Navire-citerne CAMARGUE	11
7.8 Navire de pêche SIRIUS III	12
7.9 Navire de pêche EGMONT	12
7.10 Navire-citerne à moteur EUROSTAR	13
7.11 Navire à marchandises diverses CARRY BULK	13
7.12 Navire de pêche ARCTURUS/Vraquier RUBIN LOTUS	13
7.13 Navire de pêche MARIE PAULE	13
7.14 Vraquier LOK PRATIMA	14
7.15 Rejets non identifiés d'hydrocarbures à North Sydney (Nouvelle-Écosse)	14
7.16 Asphaltier RIO ORINOCO	15
7.17 Vraquier FORUM GLORY	15
7.18 Navire-citerne EASTERN SHELL	15
7.19 Navire-usine de traitement du poisson TENYO MARU	15
7.20 Rejets non identifiés d'hydrocarbures dans le Parc Provincial de Red Point (Île-du-Prince-Édouard) ..	17
7.21 Barge OGDENSBURG	17
7.22 Vraquier TRADE GREECE	17
7.23 Rejets non identifiés d'hydrocarbures à Port Alfred (Québec)	18
7.24 Vraquier FEDERAL OTTAWA	18
7.25 Vraquier SKRIM	18
7.26 Rejets non identifiés d'hydrocarbures à Ste. Anne de la Pérade (Québec)	19
7.27 Navire à marchandises diverses BORA BORA 1	19
7.28 Navire de pêche NORPAK 1	20
7.29 Vraquier IRENES SAPPHIRE	20
7.30 Roulier AMERICAN FALCON	21
7.31 Rejets non identifiés d'hydrocarbures à l'Île aux Barques, Sorel (Québec)	21
7.32 Rejets non identifiés d'hydrocarbures à la Baie des Sables (Québec)	21
7.33 Rejets non identifiés d'hydrocarbures à Lockeport (Nouvelle-Écosse)	22
7.34 Barge TRAILER PRINCESS	23
7.35 Rejets non identifiés d'hydrocarbures à Come by Chance (Terre-Neuve)	23
7.36 Yacht VALERY IV	24
7.37 Navire de pêche CARAPEC No. 1	24
7.38 Rejets d'hydrocarbures à Wedgeport (Nouvelle-Écosse)	25
7.39 N.M. GENERAL TIRONA	25
7.40 Rejets non identifiés d'hydrocarbures dans le Bassin Lanctôt à Sorel (Québec)	25
7.41 Pétrolier à moteur TITO TAPIAS	26
7.42 Vraquier POLYDEFKIS	26
7.43 Vraquier à moteur CALYPSO IV	27
7.44 Remorqueur PRINCESS No. 1	27
8. Résumé de l'État financier	27

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

Monsieur le Ministre,

1. Préambule

Conformément aux dispositions de l'article 722 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* (LMMC), j'ai l'honneur de vous soumettre, mon rapport annuel couvrant l'exercice financier commençant le 1^{er} avril 1993 et finissant le 31 mars 1994, 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. 1993-2003 du 6 décembre 1993, le soussigné a reçu un nouveau mandat d'Administrateur de la Caisse pour une durée de 5 ans, prenant effet le 18 novembre 1993.

2. Le Plan canadien d'indemnisation

Mon rapport pour l'exercice financier s'étendant du 1^{er} avril 1992 au 31 mars 1993, examinait en détail des éléments du plan canadien qui permet d'indemniser les victimes de dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par des navires dans des eaux canadiennes. Les trois éléments sont:

1. La caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires;
2. La Convention internationale de 1992 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).

La loi d'autorisation pour le Plan canadien figure dans les modifications apportées à la *Loi sur la marine marchande du Canada* (L.C. 1987, ch. 7) proclamées en vigueur le 24 avril 1989.⁽¹⁾

À titre de renseignement, l'illustration I précise le montant d'indemnisation dont il est possible de disposer au 1^{er} avril 1994, dans le cadre des trois éléments du plan.

3. Modifications apportées au Plan, pendant l'exercice financier

Le 23 avril 1993, la Sanction Royale a été accordée à une Loi modifiant la *Loi sur la marine marchande du Canada* (L.C. 1993, Ch. 36). Par décret en Conseil 1993-2138, les modifications concernant la caisse d'indemnisation sont entrées en vigueur le vendredi 31 décembre 1993.

À une exception près, précisée ci-dessous, les modifications stipulent que la caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires (La Caisse d'indemnisation) est un fonds de premier recours pour toute demande d'indemnisation consécutive à des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et pour des frais engagés à la suite d'un rejet d'hydrocarbures provenant d'un navire. Auparavant, une administration publique (c'est-à-dire le Ministre des Transports) devait, avant de pouvoir déposer une demande d'indemnisation auprès de la Caisse d'indemnisation, tenter d'engager une action récursoire contre le propriétaire du navire, ses assureurs et, dans le cas d'un navire-citerne chargé, contre le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL).

L'exception se caractérise par le fait qu'un organisme d'intervention, tel que précisé dans les modifications à la LMMC mentionnées ci-dessus, n'est pas en droit de déposer directement une demande en recouvrement de créance, contre la caisse d'indemnisation mais peut, après avoir épuisé toutes les possibilités d'exercer ses droits de recouvrement de sa créance auprès du propriétaire du navire, de l'assureur ou du

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

⁽²⁾ La Caisse d'indemnisation n'est accessible aux créanciers que pour des dommages, dus à la pollution par les hydrocarbures, encourus au Canada, et dans les eaux relevant de l'autorité du Canada.

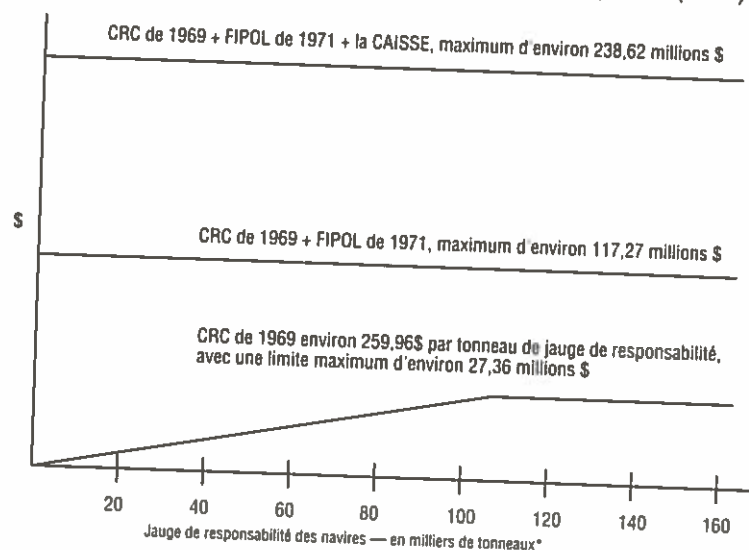
FIPOL, selon le cas, se retourner contre la caisse pour se faire rembourser des frais restés impayés. Nous croyons comprendre qu'il n'est pas prévu que les modifications concernant les organismes d'intervention, n'entrent en vigueur avant 1995.

Il est à remarquer que tout créancier (y compris la Garde Côtière Canadienne) a le choix pour recouvrer auprès du propriétaire

du navire le montant de ses dommages, préjudices ou frais mais il semble qu'il soit plus raisonnable de penser que la majeure partie, sinon toutes les demandes, seront déposées auprès de l'Administrateur conformément aux dispositions de l'article 710, à moins que le créancier ne souhaite tirer parti des délais prolongés de prescription prévus à cet effet dans la LMMC.⁽²⁾

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) le 1^{er} avril 1994)



1. La Convention de 1969 sur la responsabilité civile (CRC) garantit une indemnisation limitée à un maximum d'environ 27,36 million de \$ et représente la part d'indemnisation versée par le propriétaire du navire.
2. Le Fonds international d'indemnisation pur les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) et la CRC garantissent une indemnisation totale limitée à un maximum d'environ 117,27 million de \$. Les sommes versées par le FIPOL représentent la part d'indemnisation redevable par les personnes ayant un intérêt dans la cargaison.
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 238,62 millions de \$. La Caisse sert également à indemniser les dommages résultant de rejets provenant de navires autres que des navires-citernes chargés.
4. En outre, la Caisse sert à indemniser les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, au cas où l'identité du navire demeure inconnue, c'est-à-dire en cas de rejets non identifiés d'hydrocarbures. Dans ces cas là, les demandeurs ont le droit de se prévaloir de la clause du «renversement du fardeau de la preuve», figurant dans la LMMC et n'ont donc pas à prouver que les hydrocarbures proviennent d'un navire. Toutefois, l'Administrateur doit rejeter une demande d'il est d'avis que la preuve établit que l'événement n'a pas été causé par un navire.
5. La Caisse sert aussi à verser des indemnités à une vaste catégorie déterminée de personnes impliquées dans l'industrie canadienne des pêches, en cas de demandes pour un manque à gagner présent ou futur, résultant de rejets d'hydrocarbures provenant d'un navire. Les demandeurs doivent être des citoyens canadiens ou des résidents permanents et avoir les licences de pêche appropriées ou être des personnes qui pêchent ou chassent pour subvenir à leurs propres besoins en nourriture ou en pelleteries.
6. Afin de respecter les dispositions de la Convention portant création du Fonds, les contributions canadiennes au FIPOL sont aussi prélevées annuellement par l'Administrateur, à même la Caisse d'indemnisation, conformément aux dispositions de l'article 701 de la LMMC.

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

Le but des modifications est d'obliger l'Administrateur à prendre des mesures raisonnables pour recouvrer auprès du propriétaire du navire, du FIPOL ou de toute autre personne responsable, le montant des indemnités versées au demandeur par la Caisse d'indemnisation, y compris le droit d'intenter une action contre le fonds de limitation de responsabilité du propriétaire du navire. Par conséquent, l'Administrateur est habilité à intenter une action *in rem* à l'encontre du navire (ou à l'encontre du produit de la vente si le navire a été vendu) en vue d'obtenir une garantie visant à protéger la caisse d'indemnisation au cas où aucune autre garantie n'aurait été déposée. Il est à remarquer que l'Administrateur est en droit d'obtenir une garantie avant même que n'ait été déposée une demande en recouvrement de créance à l'encontre de la Caisse d'indemnisation mais cette action ne peut se poursuivre que si l'Administrateur a déjà versé le montant aux demandeurs comme le prévoit le paragraphe 711(3) de la LMMC.

Les modifications prévoient également que dorénavant, il est possible d'avoir recours à la Caisse d'indemnisation en cas de rejets d'hydrocarbures provenant de navires se trouvant dans les eaux de l'Arctique. Auparavant, la Caisse d'indemnisation n'était responsable que pour les demandes en recouvrement de créance visant les pétroliers chargés, se trouvant dans ces eaux, couverts par la CRC de 1969 et par la Convention de 1971 portant création du Fonds.

L'illustration 2, à l'aide d'un diagramme, expose le fonctionnement des nouvelles dispositions. Pour de plus amples renseignements sur la façon dont fonctionne le régime canadien, veuillez s'il vous plaît vous reporter à l'article 2 du rapport annuel 1992-1993.

4. État actuel de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires

Solde: au 31 mars 1994, le solde créditeur de la Caisse d'indemnisation s'élevait à 217 885 170,98\$.

Intérêt: au cours de l'exercice financier, les intérêts calculés mensuellement, d'un montant

total de 13 366 113,34\$, ont été crédités par le ministre des finances, à la Caisse d'indemnisation, représentant un intérêt moyen d'environ 6,23% pour 1993-1994.

Limite de Responsabilité: pour toutes les demandes en recouvrement de créance, visant n'importe quel rejet d'hydrocarbures, la responsabilité maximale de la Caisse d'indemnisation s'éleve à 121 352 649,30\$ pour l'exercice financier commençant le 1^{er} avril 1994. Ce montant est indexé annuellement sur l'indice des prix à la Consommation.

Le ministre des Transports est investi des pouvoirs légaux pour imposer une contribution, à verser à la Caisse d'indemnisation, pour chaque tonne d'une cargaison en vrac d'hydrocarbures importés au Canada ou expédiés d'un endroit au Canada, sur un navire — aucune contribution n'a été imposée ou perçue depuis 1976. Si elle était imposée au cours de l'exercice financier commençant le 1^{er} avril 1994, la contribution serait de 36,40 cents par tonne. Elle est également indexée annuellement sur l'indice des prix à la Consommation.⁽³⁾

5. Le FIPOL, Assemblée et Comité Exécutif

Au cours de l'année ont eu lieu à Londres la 16^e session de l'Assemblée et les 36^e, 37^e, et 38^e sessions du comité exécutif. À ces réunions, l'Administrateur était le chef de la délégation canadienne.

L'Assemblée

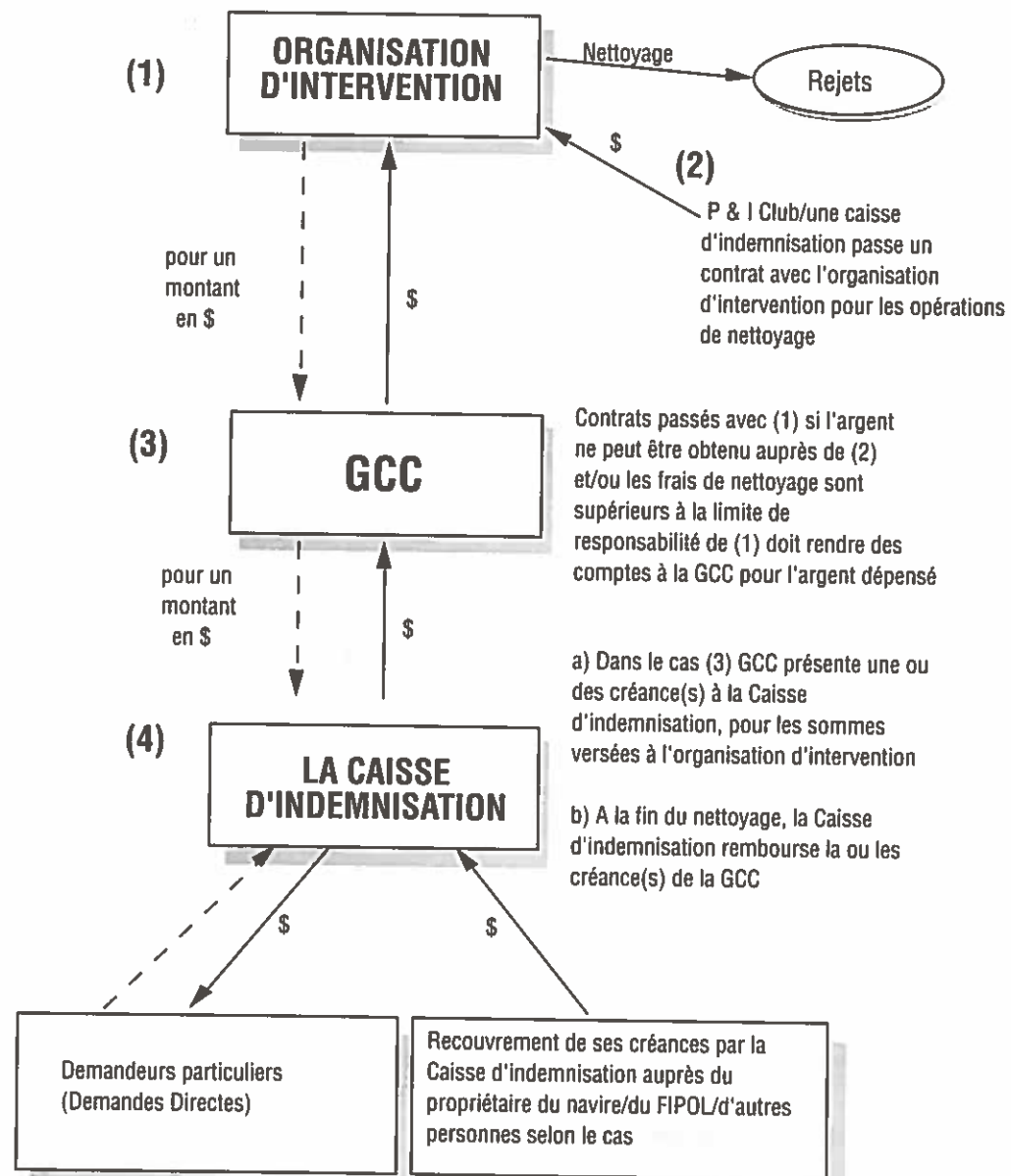
Cette session s'est tenue du 5 au 8 octobre 1993. Y assistaient trente-cinq États contractants, des observateurs de douze États non-contractants et des observateurs de huit organisations intergouvernementales et non gouvernementales.

⁽³⁾ Le 24 Avril 1989, la Caisse des réclamations de la pollution maritime (MPCF) a été remplacée par la Caisse d'indemnisation. Ce jour là, tout le fonds créditeur du MPCF (149 618 850,24\$) a été transféré sur le compte de la Caisse d'indemnisation. Entre le 15 février 1972 et le 1^{er} septembre 1976, une contribution de 15 cents était prélevée et encaissée pour chaque tonne d'une cargaison en vrac d'hydrocarbures importés au Canada ou expédiés d'un endroit au Canada, sur un navire. Le montant total des contributions perçues, porté au crédit de la MPCF, s'élevait à 34 866 459,88\$.

Illustration 2

Modifications à la loi sur la marine marchande du Canada accords financiers avec les organisations d'intervention

4



La session fut prédominée par les récents événements de rejets catastrophiques d'hydrocarbures et leurs conséquences au point de vue financier et structurel, de même que par le brusque accroissement des adhésions au FIPOL. Au cours de la semaine précédant celle de l'Assemblée, deux nouveaux événements se sont produits (KEUMDONG No. 5 et PACIFIC DIAMOND).

Côté financier, l'Assemblée a adopté le budget d'exploitation pour 1994 et a décidé que les avoirs du fonds de roulement pour 1994 passeraient de 6 000 000£ à 11 000 000£ et que les contributions annuelles suivantes seraient perçues en 1993, payables au plus tard le 1^{er} février 1994 en ce qui concerne:

- a) Le fonds général — 8 000 000£
- b) Le fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour l'AEGEAN SEA — 20 000 000£
- c) Le fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le BRAER — 35 000 000£
- d) Le fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le TAIKO MARU — 10 000 000£
- e) Le fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le KEUMDONG No. 5 — 5 000 000£

La part du Canada soit 3,22% du montant total des contributions perçues s'élevant à 78 000 000£, était de 2 509 705,49£ ou 4 927 555,76\$, a été payée en totalité par l'Administrateur, le 1^{er} février 1994.

Se rapportant directement au budget, il y eut les décisions prises par l'Assemblée en matière de politique de placement et la proposition d'établir un organe consultatif sur les placements, chargé de donner des conseils à l'Administrateur sur les questions de placement. L'Administrateur a été chargé d'étudier la possibilité de créer un organe consultatif sur les placements, composé d'experts, d'examiner le mandat et de soumettre un rapport à cet effet, à la 17^e Assemblée qui se tiendra en octobre 1994. Cette évolution reflète la réalité sur le fait que le portefeuille des placements du FIPOL sera probablement supérieur à 50 000 000 ou 60 000 000£ en 1994. L'Assemblée a réaffirmé sa politique de

fusionnement de tous les fonds (autre que le fonds de prévoyance) afin d'obtenir les meilleures rémunérations possibles du capital. Afin d'autoriser ces modalités, le règlement financier a été modifié.

Sous réserve d'éclaircissements concernant quelques questions de droit, le fonds de prévoyance (qui procure retraite et autres avantages sociaux au personnel du FIPOL) sera constitué, selon la Loi anglaise, comme un fonds en fideicommiss indépendant et ses placements seront effectués séparément des autres sommes d'argent gérées par le Fonds.

Une autre question ayant des répercussions économiques majeures, est la politique du FIPOL en matière de recevabilité des demandes d'indemnisation. Une session récente du Comité exécutif a révélé un manque de consensus au sujet des catégories de demandes d'indemnisation que le Fonds devrait accepter. Etant allé bien au-delà des lois nationales correspondantes de la plupart des États membres, il ne fait aucun doute que les décisions ad hoc actuelles visant les demandes d'indemnisation pour les "préjudices économiques purs" et les "mesures de sauvegarde", manquent de prévisibilité et de précision en matière de planification financière et budgétaire. Depuis 1980, il n'a été fait aucun examen général de la politique en matière de demandes d'indemnisation. D'un commun accord il a été décidé que le sujet devrait être étudié d'urgence, par un groupe de travail.

Il a été décidé que le groupe de travail se réunirait au cours de la semaine débutant le 7 février 1994 (comme indiqué à l'article 5) et se réunirait à nouveau au cours de la semaine débutant le 2 mai 1994 et soumettrait son rapport à la 17^e Assemblée qui devrait avoir lieu à Londres, entre le 17 et le 21 octobre 1994.

L'Assemblée a aussi:

a) Décidé que le FIPOL n'était pas obligé de verser d'indemnités pour des "rejets non identifiés", à moins que le demandeur puisse prouver qu'il était "très vraisemblable" que le dommage dû à la pollution par les hydrocarbures, avait été causé par un navire-citerne chargé.

b) Conclu qu'aucune majorité ne s'était dégagée en faveur de la proposition faite par

le gouvernement égyptien soutenant que les hydrocarbures transitant par l'oléoduc de SUMED, devraient être considérés comme "un transbordement de navire à navire" et non pas comme "reçus" en Egypte. L'Assemblée a donné son accord pour réexaminer cette question si une proposition nouvelle de compromis était présentée.

c) À la demande du Canada, à titre d'éclaircissement, décidé que le "cohasset-panuke crude" produit par Lasmo Oil Limited, au large de la Nouvelle-Écosse, ne relevait pas de la définition des "hydrocarbures donnant lieu à contribution" figurant dans la Convention de 1971, portant création du Fonds.

Le Canada a été élu, pour un second mandat, au Comité exécutif.

Comité exécutif

La 36^e session du Comité s'est tenue les 4 et 5 octobre 1993. À nouveau l'ordre du jour s'était focalisé sur les sinistres du HAVEN, de l'AEGEAN SEA et du BRAER. En ce qui concerne le HAVEN, il semble bien qu'il n'y ait que très peu d'espoir d'arriver à résoudre avant plusieurs années, des questions de droit apparemment insolubles, alors que pas mal de demandeurs attendent depuis près de trois ans, une offre quelconque d'indemnisation, soit de la part du propriétaire du navire, soit de la part du FIPOL.

Il est vraisemblable que les demandes d'indemnisation relatives au sinistre de l'AEGEAN SEA seront supérieures, après évaluation, à la limite de responsabilité cumulée du propriétaire du navire et du FIPOL. Par conséquent, il pourrait être nécessaire de ne payer tout d'abord, au prorata des demandes d'indemnisation que 35% du montant des nouvelles demandes approuvées.

Le Comité a délibéré assez longuement à propos des nouvelles demandes d'indemnisation visant le sinistre du BRAER. Etant donné que les demandeurs ont jusqu'au 5 janvier 1996 pour déposer leurs demandes, il pourrait donc très bien ne pas y avoir suffisamment d'argent pour payer toutes les demandes d'indemnisation, particulièrement

en raison du fait que la politique en matière de demandes d'indemnisation s'élargit à chaque session du Comité.

La 37^e session du Comité s'est tenue le 8 octobre 1993, un nouveau président et un nouveau vice-président pour l'année prochaine, y ont été élus. Le Comité a aussi débattu des demandes relatives au sinistre du BRAER et de la question d'un possible conflit d'intérêt. Le Comité a accepté les modalités qui suivent, de façon à veiller à ce que les débats soient équilibrés.

La délégation de tout état membre qui possède un intérêt direct dans un événement ne serait autorisée à faire qu'une seule intervention. Toutefois, si des questions venaient à lui être posées, elle serait autorisée à répondre.

La 38^e session du Comité s'est tenue du 9 au 11 février 1994 et s'est concentrée sur deux importantes questions:

a) Le nombre croissant de rejets majeurs d'hydrocarbures et la multiplication des demandes d'indemnisation; et

b) L'importance et la nécessité logiques d'intenter des actions recursives contre le propriétaire du navire et ses assureurs lorsque celui-ci n'est pas en mesure d'établir son "droit" à limiter sa responsabilité selon les dispositions de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.

6. Première réunion de la septième intersession du groupe de travail du FIPOL

Le groupe de travail s'est réuni à Londres du 7 au 9 février 1994, conformément à la décision prise par l'Assemblée à sa 16^e session.

Le chef de la délégation canadienne était A.H.E. Popp, C.R. avocat-général principal, Amirauté et droit maritime. L'Administrateur de la Caisse d'indemnisation était le conseiller de la délégation. Vingt-quatre États membres assistaient à la réunion et huit autres États étaient représentés en qualité d'observateurs. Neuf organisations intergouvernementales ou organisations internationales non gouverne-

mentales étaient également représentées.

Les quatre éléments du mandat du groupe de travail étaient les suivants:

a) examiner les critères généraux de recevabilité des demandes d'indemnisation pour les "dommages par pollution" et les "mesures de sauvegarde" dans le cadre de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds ainsi que des Protocoles de 1992 à ces Conventions;

b) étudier en particulier les problèmes liés aux demandes d'indemnisation pour les "préjudices économiques purs" et les "mesures de sauvegarde" prises pour prévenir ou limiter les préjudices économiques purs;

c) examiner les problèmes liés à la recevabilité des demandes d'indemnisation pour les dommages à l'environnement dans le cadre de la définition du "dommage par pollution" mentionnée ci-dessus; et

d) étudier les procédures que doit appliquer le FIPOL pour l'évaluation et le règlement des demandes d'indemnisation.

Cette réunion très suivie, reflétait l'inquiétude des États membres devant l'accroissement de l'étendue et de l'ampleur des frais liés à des rejets d'hydrocarbures et sur la nécessité de déterminer uniformément quelles sont les demandes d'indemnisation qui devraient être recevables.

La délégation canadienne avait adopté le point de vue que le point de départ des débats devrait être les Protocoles de 1992 et les définitions qu'ils contiennent.

Il y eut également de longs débats en ce qui concerne les demandes d'indemnisation visant: les dommages aux biens; les opérations de nettoyage; les mesures pour empêcher les dommages matériels; les frais généraux c'est-à-dire les demandes d'indemnisation présentées par le secteur public ayant procédé

à des opérations de nettoyage ou pris des mesures de sauvegarde, et, les préjudices économiques purs.

Il est à remarquer que le groupe de travail appuyait la politique actuelle suivie par le FIPOL, stipulant que le demandeur devait justifier ses pertes ou préjudices. Toutefois, le point de vue suivant avait été adopté que l'obligation de fournir une documentation à l'appui, demandait une étude plus approfondie.

Des débats très importants ont eu également lieu en ce qui concerne les dommages à l'environnement et à cet égard il est à remarquer que le FIPOL accepte les demandes d'indemnisation qui ont un rapport avec des éléments "quantifiables" de dommages au milieu marin, tels que:

i) les frais raisonnables de remise en état du milieu endommagé; et

ii) le manque à gagner (salaires, revenus) résultant de dommages au milieu marin, éprouvé par des personnes qui dépendent directement des revenus procurés par des activités liées au domaine côtier ou à la mer, par exemple le manque à gagner éprouvé par des pêcheurs ou par des hôteliers et des restaurateurs dans les stations balnéaires.

Il a été décidé que les indemnités pour des dommages à l'environnement seraient de nouveau débattues à la seconde réunion qui aura lieu en mai 1994 lorsque le groupe de travail reprendra ses délibérations et se concentrera également, sur la recevabilité des demandes d'indemnisation relatives à des questions d'emploi, sur les procédures que devrait appliquer le FIPOL lors de l'évaluation et du règlement des demandes d'indemnisation et sur les questions relatives à la contamination des poissons d'élevage et des coquillages.

7. Événements ayant entraîné des rejets d'hydrocarbures

7.1 Barge Pétrolière IRVING WHALE (1970)

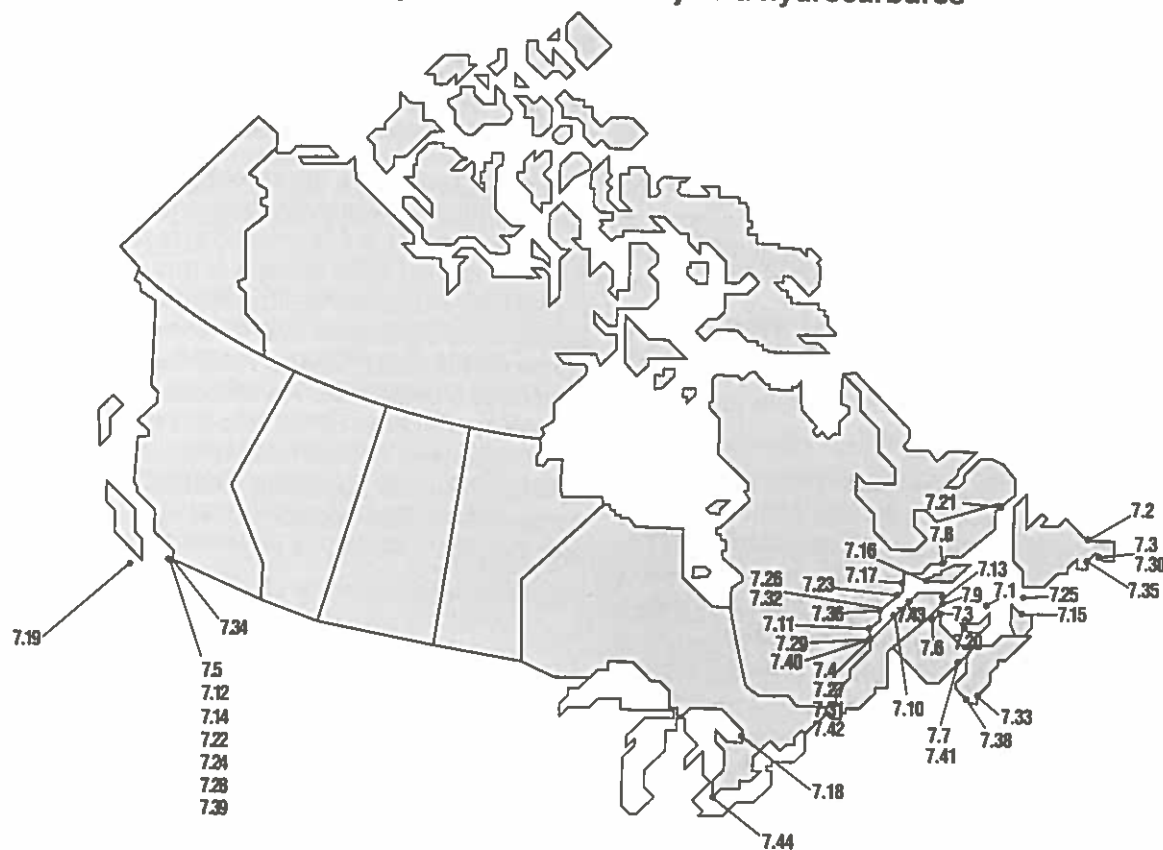
Le 7 septembre 1970, la barge pétrolière océanique, propriété d'Irving Oil, l'IRVING WHALE (2 261 TX JB) transportant une cargaison de 4 200 TM de mazout de soute C, effectuant un voyage entre Dartmouth (Nouvelle-Ecosse) et Bathurst (Nouveau-Brunswick) a coulé par 67 mètres de profondeur, dans le golfe du St. Laurent, à 60 km au nord-est de North Point, Île du Prince Édouard. À ce jour, environ 1 100 TM d'hydrocarbures se sont échappées de l'épave de l'IRVING WHALE.

Les extraits suivants du rapport provisoire de l'enquête préliminaire sur les circonstances ayant entouré le naufrage de la barge pétrolière IRVING WHALE, daté du 10 septembre

1970, fournissent d'autres renseignements au sujet de cet événement.

"Le remorqueur IRVING MAPLE, ayant en remorque la barge vide IRVING WHALE était arrivé à Halifax le 3 septembre 1970. Durant cette journée et le jour suivant, de petites réparations avaient été effectuées sur la barge à la cale marine de Dartmouth. Les réparations consistaient à souder une légère cassure dans la tôle de bordé, à environ 10 pieds sur l'arrière de l'étrave et à souder une cassure autour des écubiers, ainsi qu'à faire de petites réparations aux tuyaux d'échappement des groupes électrogènes. Les réparations avaient été effectuées la barge étant à flot alors que le dernier passage en cale sèche avait eu lieu plus tôt cette année après que la barge ait été libérée de la mission ayant fait suite au désastre de l'ARROW.

Illustration 3 Événements ayant entraîné des rejets d'hydrocarbures*



* Veuillez vous reporter à la partie 7 pour avoir les détails des événements ayant entraîné des rejets d'hydrocarbures figurant sur cette carte.

"Après les réparations, la barge pétrolière a été déhalée jusqu'à la raffinerie de l'Imperial Oil où 1 001 131 gallons anglais ou 4 297 tonnes de mazout de soute C ont été chargés dans les 4 citernes principales de la barge. Les citernes principales à cargaison de la barge étaient divisées longitudinalement ce qui représentait donc 8 citernes de chargement.

"L'IRVING MAPLE ayant la barge en remorque appareilla d'Halifax à 0845 heures le 5 septembre 1970. Il a été déclaré que le tirant d'eau moyen de la barge à l'appareillage était d'environ 14 pieds, avec une assiette positive de 6 pouces. Le franc-bord arrière a été estimé à 2 1/2 pieds toutefois, aucun de ces chiffres n'a été vérifié et n'étaient qu'approximatifs, basés sur de précédentes expériences de chargement de la barge.

"Après avoir appareillé d'Halifax, le remorqueur et le remorqué firent route sur Bathurst au Nouveau-Brunswick, via le canal CANSO, franchissant l'écluse vers midi le dimanche 6 septembre. Alors que la barge était dans l'écluse, le pompiste embarqua à son bord et descendit dans la salle des machines afin de rallumer l'une des chaudières. Il était également descendu dans la salle des machines pour vérifier le compartiment et il déclara qu'après l'avoir quitté il avait condamné solidement derrière lui les deux portes étanches.

"Peu de temps après 1300 heures l'IRVING MAPLE et le remorqué appareillaient de l'écluse CANSO et faisaient route, cap sur East Point. La longueur de la remorque utilisée à ce moment là était d'environ 1200 pieds et East Point fut doublée à 1915 heures. Durant cette période le temps avait été beau, avec une légère houle et des vents faibles. La vitesse du remorqueur et du remorqué était estimée à un peu plus de 8 noeuds.

"Des quarts à la passerelle de six heures étaient assurés par le Commandant Enstey et le lieutenant Harold Baker, ce dernier assurant le quart de minuit à 0600 heures le 7 septembre. Monsieur Baker a déclaré que le temps s'était maintenu au beau jusqu'à environ 0115 heures, moment où le vent commença à fraîchir du nord-est et la barge à ressentir les effets d'une houle modérée à forte, également du Nord-est. Du fait du changement des conditions météorologiques, la vitesse du remorqueur fut réduite

et la longueur de la remorque fut allongée pour atteindre 1800 pieds. Jusqu'à la fin du quart de Monsieur Baker, le remorqueur et le remorqué roulaient et tanguaient, la barge roulant parfois jusqu'à 30 degrés, a-t-il été indiqué. Toutes les 10 à 15 minutes, l'état de la barge était vérifié, à l'aide de puissants projecteurs installés sur l'IRVING MAPLE et il a été précisé par le Commandant et le lieutenant qu'à aucun moment la barge ne fatiguait excessivement du fait des conditions météorologiques. Entre 0200 heures et 0600 heures, la vitesse des deux bâtiments, calculée d'après les points portés sur la carte, avait été de 5,6 noeuds.

"À 0600 heures le Commandant Enstey prit la relève du quart à la passerelle assuré par le lieutenant, les conditions météorologiques étant les mêmes que celles précisées plus tôt. Il a été indiqué que le vent soufflait en général du Nord-est entre 20 et 25 noeuds, avec des rafales occasionnelles de 30 noeuds. La houle se maintenait au Nord-est, avec des lames atteignant parfois 10 pieds; toutefois, la description donnée par les témoins, semblerait indiquer qu'il existait une seconde houle venant du Nord, provoquant une mer confuse.

"Vers 0615 heures le jour commença à se lever et en plein jour, à la première apparition de la barge en remorque, tout semblait normal. Vers 0700 heures, (au moment où nous rédigeons ce rapport, nous ne disposons pas des extraits du journal de bord et des heures exactes), le Commandant ressentit une vibration dans la remorque et regardant vers l'arrière en direction de la barge, vit que l'étrave de celle-ci était grandement au-dessus de l'eau et que la barge était fortement inclinée sur le cul. Le Commandant réduisit à nouveau la vitesse du remorqueur, permettant ainsi à la remorque de prendre du mou ce qui fait que l'inclinaison de la barge déjà sur le cul, augmenta immédiatement et fit qu'elle se retrouva couchée dans l'eau sous un angle de 45 degrés. En moins de 10 minutes, la barge s'est enfoncée par l'arrière et est demeurée dans une position presque verticale, avec environ 70 pieds de sa partie avant hors de l'eau. À partir de ce moment, la barge continua à s'enfoncer, jusqu'à ce que finalement elle disparaisse à la vue et coule à 1023 heures. Pendant ces trois heures, des tentatives ont été faites pour manoeuvrer la barge, toutefois, cela s'est avéré

pratiquement impossible sans prendre le risque de casser la remorque, une éventualité que le Commandant prenait soin d'éviter. Le Commandant informa le bureau de sa compagnie à St. John, l'Atlantic Towing Ltd., de ce qui s'était passé et reçut en retour des instructions pour tenter de remorquer la barge dans des eaux peu profondes. Ceci se révéla impossible et la barge coula par 47°28' de latitude nord et 63°18' de longitude ouest, dans environ 40 brasses d'eau.

"A peu près au moment où la barge s'enfonçait par l'arrière et se trouvait presque à la verticale, du mazout s'échappant de la barge fut aperçu par les trois témoins et bien que la plus grande partie des hydrocarbures fut décrite comme étant du diesel, au moins deux des témoins sembleraient avoir vu une remontée en surface additionnelle de mazout de soute C.

"L'IRVING MAPLE est resté sur place, près de la barge coulée, avec la remorque toujours au croc à bord, jusqu'à ce que le NGC TUPPER arrive sur les lieux, dans l'après-midi du jeudi 8 septembre. À ce moment, la remorque fut transférée sur le NGC TUPPER de façon à ce que l'emplacement de la barge puisse être marqué par une bouée. Avant de quitter les lieux, l'IRVING MAPLE fit une passe au-dessus de la position du naufrage de la barge et deux minces colonnes d'hydrocarbures furent aperçues remontant vers la surface, à un intervalle d'environ 500 pieds. Ensuite, l'IRVING MAPLE fit route sur Charlottetown afin de se ravitailler en eau douce."

Le 18 mars 1994, le vice-Premier ministre, ainsi que le ministre de l'Environnement et le ministre des Transport annonçaient, au nom du gouvernement du Canada, un projet de renflouement de l'épave de l'IRVING WHALE. Ce projet de renflouement et de sauvetage de l'épave serait subordonné à une évaluation environnementale comme le prévoient les articles 10, 12, 13 et 15 des directives de 1984 du processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement.

À une conférence de presse, peu après cette annonce, le vice-Premier ministre précisait qu'une fois accomplis les travaux réels, une demande serait adressée à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à

la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires, afin que soient remboursés les frais encourus. Le vice-Premier ministre reconnaissait également que l'Administrateur n'était pas autorisé à prendre en considération les demandes d'indemnisation jusqu'à ce que les frais aient été encourus et que la demande ait été déposée auprès de l'Administrateur.

Conformément à ces directives, et sur une proposition faite par le ministère des Transports et le ministère de l'Environnement pour traiter le problème de l'IRVING WHALE, le rapport initial d'évaluation environnementale a été publié le 7 avril 1994, et sera suivi de réunions publiques en divers lieux des provinces maritimes, au cours de la semaine débutant le 25 avril 1994.

7.2 Pétrolier LIBERTY BELL VENTURE (1987)

Aucun changement n'est survenu dans la situation actuelle de ce litige dont j'ai parlé dans mon dernier rapport annuel 1992-1993.

La responsabilité de l'Administrateur, est déterminée par la précédente législation c'est-à-dire la partie XX de la *Loi sur la marine marchande du Canada* qui a été abrogée le 24 avril 1989. Il n'existe aucune indication que l'Administrateur sera mis en demeure de payer les demandes d'indemnisation de la Couronne, résultant de cet événement datant du 29 mars 1987, d'un montant total de 11 659,71\$.

7.3 Pétrolier SOUTH ANGELA (1988)

Cet événement implique un rejet d'hydrocarbures survenu le 5 mars 1988, à Come by Chance, Baie Placentia, causé par le navire SOUTH ANGELA, alors qu'il déchargeait du pétrole brut à la raffinerie propriété de Newfoundland Processing Limited. L'Administrateur s'était constitué partie, selon la Loi, dans le procès intenté le 2 mars 1988, par la Couronne contre le navire SOUTH ANGELA, devant la cour fédérale du Canada. Le 9 mars 1988, un second procès a été intenté contre le SOUTH ANGELA et ses armateurs, par Newfoundland Processing Limited.

Le 21 avril 1994, ces deux procès étaient fusionnés sur une injonction du vice-président de la Cour Fédérale.

7.4 Navire-citerne CZANTORIA (1988)

Le 1^{er} septembre 1993, sa Majesté la Reine, représentée par le sous-procureur général du Canada abandonnait totalement les poursuites engagées (Acte No. T1210-90 du 4 mai 1990) devant la cour fédérale contre l'Administrateur.

7.5 Porte-conteneurs NEW ZEALAND CARIBBEAN (1989)

Dans mon rapport annuel 1992-1993, j'indiquais à propos de cet événement, ce qui suit:

"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."

Au moment où je rédige ce rapport, la Société du port de Vancouver m'a informé que ce cas n'avait toujours pas été réglé.

7.6 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 gazole, alors qu'il se trouvait au mouillage au port de Newport dans la Baie des Chaleurs.

En l'absence de toute initiative de la part du propriétaire du bateau de pêche, la Garde Côtière Canadienne a, conformément à la Partie XVI de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, pris des mesures pour récupérer le gazole, y compris le renflouement du LUCETTE C, en engageant des frais d'un montant total s'élevant soit disant à 136 669,32\$.

Les poursuites engagées le 24 avril 1992 par la Couronne devant la cour fédérale, contre le propriétaire du bateau de pêche, ont été suspendues car maintenant M. Donat Bertrand est en faillite.

Le conseiller de la Couronne mène actuellement une enquête pour savoir si oui ou non le propriétaire était couvert par une assurance contre la pollution par les hydrocarbures et si oui ou non les assureurs étaient prêts à assurer la défense au procès.

À la fin de l'exercice financier à l'étude, aucun fait nouveau n'a été rapporté à l'Administrateur.

7.7 Navire-citerne CAMARGUE (1989)

Cet événement concerne un déversement de mazout de soute qui s'est produit dans la Baie de Fundy le 18 juin 1989, après déchargement d'une cargaison de pétrole brut à la bouée unique d'amarrage de Canaport au large de Mispicot Point. Le pétrolier à moteur CAMARGUE (19 016 TX de JB), battant pavillon français, alors qu'il faisait des soutes pompées sur la barge de soutage IRVING SHARK, déchargeait dans les eaux de la Baie de Fundy, une quantité considérable de mazout (estimée à 80 TM par la Couronne).

Suite à des frais et dépenses s'élevant soit disant à 1 275 048,78\$, cette demande d'indemnisation de la Garde Côtière Canadienne a fait l'objet d'un procès le 24 avril 1992 devant le tribunal de première instance de la cour fédérale du Canada. Dans un exposé détaillé modifié des prétentions du demandeur, présenté le 12 juin 1992, le nom du propriétaire du navire a été changé pour devenir la Compagnie Nationale de Navigation. 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 et a assisté en tant qu'observateur conseil aux déroulements de ces procédures judiciaires dont les détails sont donnés à la page 16 de mon rapport annuel 1992-1993.

Le 2 septembre 1993, la défense conjointe des tierces parties, Universal Sales Limited, Atlantic Towing Limited, et Irving Oil Terminals Limited, répliquait à l'exposé détaillé modifié des prétentions de la Couronne, refusant d'admettre cette demande, en faisant valoir



que la Couronne n'avait encouru aucun frais, dommage ou aucune perte au sens donné aux alinéas 677(1)(b) ou (c) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

À la fin de l'exercice financier, objet de mon rapport, des arrangements étaient en train de se prendre pour pouvoir interroger un agent de la Couronne, à propos de la communication des pièces du dossier avant l'audience, prévue pour le 25 avril 1994.

7.8 Navire de pêche SIRIUS III (1989)

J'ai donné des détails de cet événement dans mon rapport de 1992-1993:

"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 gazole dans les eaux le long du quai, eaux auxquelles la partie XVI de la *Loi sur la marine marchande du Canada* s'applique.

"Il fut nécessaire pour la Garde côtière du Canada 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 introduisait 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."

La Couronne, à la fin de l'année faisant l'objet de ce rapport, continue les démarches indispensables, pour obtenir du propriétaire du navire, le remboursement de ses frais et dans ce but poursuit son action devant la cour fédérale.

7.9 Navire de pêche EGMONT (1989)

Le 6 septembre 1989, le navire de pêche canadien EGMONT (511 TX de JB) heurtait l'appontement dans le port de Paspébiac (Québec) et déversait dans les eaux du port, environ 3 000 gallons d'une substance, prétendue être des hydrocarbures.

Etant donné que les propriétaires de l'EGMONT avaient négligé de prendre des mesures pour maîtriser et récupérer les hydrocarbures, la Garde côtière canadienne avait engagé un entrepreneur indépendant pour effectuer les travaux indispensables, achevés le lendemain, à un coût, comme le réclame la Garde côtière, s'élevant soit disant à 12 776,60\$

Le 28 août 1992, la Couronne introduisait une action *in rem*, auprès de la cour fédérale du Canada, contre l'EGMONT, et *in personam* contre ses propriétaires, ses officiers et son équipage, se joignant à l'Administrateur constitué partie, selon la Loi, afin de respecter les dispositions de l'article 713 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. A ce moment, l'avocat-conseil de la Couronne convenait qu'il n'était pas nécessaire pour l'Administrateur, jusqu'à nouvel ordre, d'entreprendre d'autres démarches dans cette action en justice.

Pour leur défense, les propriétaires, Cantin Navigation Ltée, niaient que la substance déversée par l'EGMONT, était des hydrocarbures et que par conséquent ils n'étaient pas tenus de rembourser à la Couronne les frais de nettoyage. Si la substance déversée n'est pas un hydrocarbure au sens donné à la Partie XVI de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, alors il n'existe aucune base légale sur laquelle s'appuyer pour que l'Administrateur soit obligé de payer la demande d'indemnisation de la Garde côtière.

Dans ces circonstances, le différend entre la Couronne et le propriétaire du navire, sur la nature de la substance déversée, devra être résolu, avant que l'Administrateur ne puisse envisager le règlement de ce litige.

7.10 Navire-citerne à moteur EUROSTAR (1990)

Le 10 janvier 1990, alors qu'il était amarré à Gros Cacouna (Québec), le N.M. EUROSTAR, vraquier immatriculé aux Bahamas, déversait dans les eaux du port, une certaine quantité de mazout de soute.

Conformément aux dispositions de la Partie XVI de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, la section des urgences maritimes de la Garde côtière canadienne prit des mesures pour atténuer les dommages par pollution et y remédier, et déclara avoir encouru des frais s'élevant à 25 344,00\$.

Le 3 décembre 1993, conformément aux dispositions de l'article 713 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* la Couronne présentait un exposé détaillé modifié des prétentions du demandeur, devant le tribunal de première instance de la cour fédérale (N°. T2916-92) ce qui fut signifié à l'Administrateur, constitué partie, selon la Loi. 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.

Au 31 mars 1994, aucun avis contraire n'avait été déposé.

7.11 Navire à marchandises diverses CARRY BULK (1990)

Comme je l'ai indiqué dans mon rapport annuel 1992-1993, cet événement s'est produit le 30 janvier 1990, dans le port de Bécancour (Québec). Au moment de l'accident le N.M. CARRY BULK, navire à marchandises diverses, immatriculé au Panama et propriété de Unican International SA, de Hong Kong, a déversé dans le port une certaine quantité de mazout de soute.

Le 2 décembre 1992, une action en justice *in rem* et *in personam* fut introduite devant la cour fédérale par la Couronne qui réclamait 20 493,85\$ pour des frais de nettoyage encourus, du fait du déversement du mazout de soute. L'Administrateur s'était constitué partie, selon la Loi mais par suite d'un accord, n'était pas tenu d'entreprendre d'autres démarches, à moins d'un avis contraire.

Il semblerait que la lettre d'engagement donnée par les assureurs du propriétaire du navire était arrivée à son terme, avant que le ministère de la justice n'ait été instruit de cet événement.

Au 31 mars 1994, aucune demande d'indemnisation n'avait été déposée contre la Caisse d'indemnisation.

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

J'ai été informé par la Société du port de Vancouver que le litige porté devant la cour fédérale avait été réglé à l'amiable et que les poursuites avaient été abandonnées sans frais pour les parties. Les détails du règlement à l'amiable ne sont pas exposés dans les dossiers du tribunal mais il a été indiqué que le règlement à l'amiable comprenait une somme allouée, pour des dommages à l'environnement et pour des blessures aux oiseaux sauvages, découlant des rejets d'hydrocarbures (voir Harry J. Wruck, *Recovery of Environmental Damage: A Matter of Survival*, *Journal of Environmental Law & Practice*, 3^e édition, page 178). L'Administrateur ne s'était pas constitué partie au procès et n'était pas partie au règlement à l'amiable.

7.13 Navire de pêche MARIE PAULE (1990)

Cet événement s'est produit le 5 mars 1990, lorsque le MARIE PAUL, un navire de pêche canadien (134 TX de JB) a coulé à son poste à quai dans le port de Grand Rivière (Québec), et déversé du fuel oil dans le port.

Conformément aux dispositions de la partie XVI de la LMMC, la Garde côtière canadienne mobilisa le matériel de lutte contre la pollution et avec l'aide d'un entrepreneur, prit des mesures pour nettoyer les hydrocarbures déversés, à un coût s'élevant soit disant à 25 692,13\$.

Le 2 décembre 1992, la Couronne engageait des poursuites *in rem* et *in personam* contre le MARIE PAULE, ses propriétaires, ses officiers et son équipage. L'Administrateur s'était constitué partie, selon la Loi. Le 29 juin 1994, le conseiller de l'Administrateur l'avisait que la Couronne et le propriétaire du navire étaient

en train de prendre des dispositions pour examiner des pièces du dossier avant l'audience devant avoir lieu dans la Ville de Québec.

7.14 Vraquier LOK PRATIMA (1990)

Cet événement s'est produit le 3 avril 1990, dans le port de Vancouver, lorsque le vraquier LOK PRATIMA (15 197,2 TX de JB) battant pavillon de l'Inde déversa dans le port, du mazout de soute.

En conséquence, le 16 août 1990, la Société du port de Vancouver engageait des poursuites judiciaires contre les propriétaires du navire, afin de se faire rembourser ses demandes d'indemnisation pour des frais encourus lors du nettoyage du déversement d'hydrocarbures. L'Administrateur s'est constitué partie, selon la Loi mais par suite d'un accord, n'a entrepris aucune démarche dans l'action en justice.

Des faits récents sembleraient indiquer que l'affaire sera prochainement réglée et que l'action en justice sera abandonnée sans frais pour les parties.

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

Le 5 avril 1990, la Garde côtière recevait un message signalant un déversement considérable d'hydrocarbures dans le port de North Sydney, (Nouvelle-Écosse). Les eaux polluées étaient des eaux auxquelles la partie XVI de la *Loi sur la marine marchande du Canada* s'applique.

La Garde côtière, agissant au nom du Ministre des Transports, conformément aux dispositions de l'article 677 de la Loi, prit des mesures pour nettoyer les rejets d'hydrocarbures et présenta une demande d'indemnisation pour les frais encourus à cet effet, s'élevant au total à 21 407,83\$.

Le 22 mai 1992, le ministère de la Justice déposait 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 encourus s'élevant à 21 407,83\$. Le 28 avril 1993 d'autres documents et renseignements ont été fournis.

Etant donné que l'origine des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures est inconnue et que je n'ai pas été en mesure d'établir que l'événement qui avait donné lieu aux dommages, n'avait pas été occasionné par un navire, la Garde côtière peut se prévaloir de la présomption légale précisée à l'article 710 de la Loi, que les rejets d'hydrocarbures provenaient d'un navire.

Après enquête, en me fondant sur les renseignements fournis, j'ai été en mesure d'évaluer les frais raisonnables réels encourus par la Garde côtière, lors de cet événement et qui ne sont pas supérieurs à la somme de 16 226,62\$ que je proposais le 30 juin 1993 à la Garde côtière pour solde de tout compte. Le 29 juin 1993, j'étais informé que mon offre était acceptée.

Etant donné les retards apportés à présenter à l'Administrateur la demande d'indemnisation, la Couronne n'a réclamé aucun intérêt.

Les facteurs ayant décidé l'Administrateur à régler à l'amiable cette demande d'indemnisation, obligeant la Caisse d'indemnisation à verser la somme de 16 226,62\$ sont:

- a) Les frais réels encourus par la Couronne semblent avoir été raisonnablement contractés.
- b) Un litige aurait été très coûteux et aurait entraîné un sérieux risque de voir le tribunal accorder des intérêts sur le montant des frais, en plus d'avoir à payer les dépens.
- c) Le manque de preuves prouvant que les rejets d'hydrocarbures ne provenaient pas d'un navire.
- d) Ce règlement à l'amiable convenait à la bonne gestion de la Caisse.

Pour toutes les raisons qui précèdent et conformément aux dispositions de l'alinéa 709(f) de la Loi, j'ai ordonné que la somme de 16 226,62\$ soit versée au Receveur général du Canada, par prélèvement sur la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, causée par les navires, en règlement des frais réclamés par la Couronne.

D'après la pièce justificative de journal, le transfert des fonds a eu lieu par la suite.

7.16 Asphaltier RIO ORINOCO (1990)

Les détails de cet événement figurent aux pages 16 et 17 de mon rapport annuel de 1991-1992. Le rapport tant attendu du Bureau Canadien de la Sécurité des Transports a été rendu public le 30 décembre 1993 et a donné lieu à des débats à la session à caractère privé de la 38^e réunion du Comité exécutif du FIPOL tenue à Londres (Angleterre) le 9 février 1994.

Le Comité fut informé par l'Administrateur que le 15 octobre 1993 le FIPOL avait engagé des procédures en justice devant la cour fédérale du Canada, contre le propriétaire du RIO ORINOCO (Rio Number One Limited) l'armateur-gérant (Horizon Management Corporation Incorporated) et l'assureur P & I Club du propriétaire du navire (Le Swedish Club). Au cours de cette procédure judiciaire le FIPOL a demandé au défendeur le remboursement de la somme de 12 831 892\$ plus les intérêts, en faisant valoir que l'événement était dû à la faute personnelle du propriétaire du navire et de ce fait, soutenait que celui-ci n'était pas en droit de limiter sa responsabilité. Les conclusions du rapport du Bureau de la sécurité des Transports allaient dans le sens de cet argument.

Le Comité a chargé L'Administrateur d'examiner si le FIPOL devrait engager d'autres procédures en justice, y compris une action récursoire. Il était prévu que l'Administrateur, avec l'aide des experts techniques et des avocats-conseil du FIPOL, poursuive ses examens et adresse un rapport plus détaillé aux sessions ultérieures du Comité exécutif.

7.17 Vraquier FORUM GLORY (1991)

Comme indiqué dans mon rapport annuel 1992-1993, l'Administrateur, conformément aux dispositions des articles 710 et 711 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, avait réglé à l'amiable la demande d'indemnisation présentée par la Compagnie Minière du Québec. Selon les termes du règlement à l'amiable, l'Administrateur était subrogé dans les droits du demandeur.

Le 3 mars 1994, l'Administrateur déposait un exposé détaillé des prétentions du demandeur devant la cour fédérale du Canada (tribunal de

première instance) *in rem* et *in personam* contre le navire FORUM GLORY et ses propriétaires, Penta Navigation, Sidemar di Navigazione, S.P.A. afin de recouvrer ces droits s'élevant à 44 399,98\$ avec les intérêts et les frais.

Le 22 mars 1994, les avocats conseil des propriétaires du navire à Montréal nous avisaient qu'ils avaient l'autorisation de se voir signifier l'exposé détaillé des prétentions du demandeur. Des discussions sur le règlement à l'amiable ont lieu actuellement.

7.18 Navire-citerne EASTERN SHELL (1991)

Le 14 janvier 1994, le sous-procureur général du Canada, au nom de la Couronne, déposait un exposé détaillé des prétentions du demandeur devant la cour fédérale, réclamant aux propriétaires du navire-citerne à moteur EASTERN SHELL (4 009 TX de J.B.) battant pavillon canadien et à l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation, quelques 356 143,48\$ plus les intérêts.

Pour les détails de cet accident, veuillez s'il vous plaît vous reporter à mon rapport annuel 1992-1993 et au rapport No. M91C2009 des accidents maritimes, publié par le Bureau Canadien de la sécurité des Transports, le 8 décembre 1991.

Il a été convenu que l'Administrateur se verrait signifier la demande afin que soient respectées les dispositions de l'article 713 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* et qu'aucune autre action de sa part n'était requise à l'heure actuelle.

Au 31 mars 1994, l'Administrateur n'avait toujours pas été informé de faits nouveaux ultérieurs qui puissent réclamer une intervention de sa part.

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

Cet événement a été causé par un abordage entre le vraquier TUO HAI (86 959 TX de J.B.), battant pavillon Chinois et le navire-usine de traitement du poisson TENYO MARU (4 239 TX de J.B.), battant pavillon Japonais, survenu par brume épaisse le 22 juillet 1991. À la suite de cet abordage, le TENYO MARU a coulé par

48° 29' N et 125° 17' W, à l'entrée du détroit Juan de Fuca, 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 aux termes de la *Loi sur la mer territoriale et les zones de pêche*.

Au moment de l'abordage, le TENYO MARU avait à bord, dans différents ballasts et caisses à combustible séparés, environ 1 000 tonnes métriques de mazout de soute C intermédiaire, 400 tonnes métriques de gazole 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 l'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 les côtes de l'État de Washington et plus au sud jusqu'à la côte de l'Oregon. Du fait, en partie, des mesures de sauvegarde couronnées de succès prises par la GCC, aucune nappe confirmée d'hydrocarbures n'était en vue sur les plages canadiennes.

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. 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 (E-U) 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 (E-U) fut déposée, suite à une injonction de la cour fédérale, portant le total de la garantie à 18,41 millions de dollars (E-U).

Au cours de l'exercice financier objet de mon rapport, la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires, obtenait les détails qui suivent concernant la demande d'indemnisation du gouvernement du Canada:

Demande d'indemnisation globale du gouvernement du Canada

5 328 185,36\$

Ventilation

1. Garde côtière canadienne	5 176 996,61\$
2. Services de l'environnement atmosphérique (Environnement Canada)	12 828,50\$
3. Conservation et protection (Environnement Canada)	75 891,17\$
4. Pêches et océans	29 160,27\$
5. Parc national de la bordure Pacifique (Environnement Canada)	<u>33 308,81\$</u>

5 328 185,36\$

Fin mars 1994, la Caisse d'indemnisation procédait à l'examen et à l'analyse de la demande d'indemnisation de la Couronne.

Les parties à ce litige, en vue de prendre position avant la conférence de pré-audience prévue pour le 2 mai 1994, traiteront de l'unification des différentes actions et fixeront la date limite pour la communication des pièces du dossier avant l'audience, pour l'examen des pièces du dossier et pour la déposition des témoignages des experts.

7.20 Parc provincial de Red Point, Rejets non identifiés d'hydrocarbures à l'Île-du-Prince-Édouard (1991)

Le 16 juillet 1992, la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires, a reçu une demande d'indemnisation d'un montant de 4 080,32\$, consécutive, soit disant, au nettoyage de dépôts de mazout de soute C, survenus le 30 août 1991, sur les plages du parc national de Red Point.

Le nettoyage semble avoir eu lieu le 30 août et le 1^{er} septembre 1991.

La direction de la sécurité des navires de la Garde côtière n'a pas été en mesure de déterminer l'origine des hydrocarbures, bien que le gardien du parc ait fourni des renseignements, précisant qu'un navire était passé par le détroit de Northumberland la nuit précédente.

Afin de terminer l'enquête concernant la demande d'indemnisation de la Couronne, d'autres renseignements et documents étaient recherchés mais au 31 mars 1994, rien n'avait été reçu.

7.21 Barge OGDENSBURG (1991)

Le 28 septembre 1991, la barge OGDENSBURG (1 405 TX de J.B.), battant pavillon canadien, immatriculée au port de Windsor (Ontario) et propriété de McKeil Work Boats Limited, d'Hamilton (Ontario), transportant une cargaison de gravier, deux chargeurs à benne frontale et deux remorques routières, a coulé à 17 milles dans l'ouest de St. Augustin (Québec). Il a été prétendu qu'au moment du naufrage, la barge était frêtée à Navigation Harvey & Frères Inc.

Le 24 octobre 1991, il a été établi que les chargeurs à benne frontale laissaient échapper des hydrocarbures, aussi la Garde côtière canadienne a-t-elle déployé son matériel de lutte contre la pollution afin d'atténuer les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et retenu les services d'un entrepreneur pour récupérer les chargeurs à benne frontale.

Par suite des mesures prises, la Couronne demanda le remboursement des frais encourus par la Garde côtière canadienne, s'élevant à 157 916,49\$.

Le 7 mai 1993, la Couronne déposait un exposé détaillé des prétentions du demandeur, devant la cour fédérale du Canada, contre: McKeil Work Boats Limited, la barge OGDENSBURG et, Navigation Harvey & Frères Inc.

Selon la Loi, l'Administrateur s'était constitué partie au procès.

En septembre 1993, les conclusions de la défense de McKeil Work Boats Limited ont été versées au dossier, déniaient toute responsabilité visée par la partie XVI de la Loi sur la marine marchande du Canada, en se fondant sur le fait qu'au moment du naufrage, le défendeur, Navigation Harvey & Frères Inc, détenait les droits du propriétaire de la barge, ainsi que les droits de possession et d'utilisation de celle-ci.

Une procédure de faillite a été engagée contre le défendeur, Navigation Harvey & Frères Inc et le 13 mai 1993, le Syndic de faillite, conformément aux dispositions de l'article 69 de la Loi sur les faillites, suspendait la procédure en cour fédérale, contre le défendeur.

Au 31 mars 1994, l'Administrateur est dans l'attente d'autres évolutions dans ce litige.

7.22 Vraquier TRADE GREECE (1991)

Le 30 décembre 1991, alors qu'il était amarré au terminal No. 1 de Pacific Coast dans le port de Vancouver, le vraquier N.M. TRADE GREECE (30 276 TX de JB), propriété d'un armateur grec et battant pavillon Chypriote, a déversé dans le port du mazout de soute.

Par suite de ce déversement, la Société du port de Vancouver, une Société portuaire locale établie aux termes de la Loi relative à la Société Canadienne des ports, L.R.C. de 1985, chapitre C-9 et un agent de la Couronne, ont présenté une demande d'indemnisation s'élevant à 62 690,34\$ pour des frais encourus, visant à empêcher la dispersion des hydrocarbures provenant du TRADE GREECE, et pour des frais généraux non précisés.

Le 22 décembre 1993, une action *in rem* était engagée au nom de la Société du port de Vancouver, devant le tribunal de première instance de la cour fédérale du Canada, contre le navire TRADE GREECE, ses propriétaires et

son commandant. L'Administrateur s'était constitué partie, selon la Loi. L'avocat conseil de la Société du port de Vancouver a convenu qu'à moins d'un avis contraire, il n'entreprendrait aucune démarche contre l'Administrateur.

Au 31 mars 1994, aucun avis n'avait été reçu.

7.23 Rejets non identifiés d'hydrocarbures à Port-Alfred (1991-1992)

Le 23 avril 1993, la Société d'Electrolyse et Chimie Alcan Ltée ("Alcan") a déposé, conformément aux dispositions de l'article 710 de la Loi sur la marine marchande du Canada, une demande d'indemnisation auprès de l'Administrateur, pour des dommages dus à la pollution et des frais s'élevant à 10 595,53\$.

La demande d'indemnisation comprenait les cinq événements de rejets d'hydrocarbures qui suivent, aux installations portuaires d'Alcan à Port-Alfred (Québec).

Les détails qui suivent, sur les événements, ont été fournis par le demandeur:

Date	Navire	Montant
3 mai 1991	CAPTAIN DIAMANTIS	3 027,28\$
28 août 1991	Inconnu	439,45\$
30 août 1991	JALATAPI	268,00\$
19 mai 1992	KRISTIANIA FJORD	2,033,80\$
1 juillet 1992	EDEL SIF	4.827,00\$
		10 595,53\$

Pour chacun de ces événements, la Société Alcan a démontré qu'il y avait eu déversement d'hydrocarbures et qu'elle avait encouru des frais, s'élevant au total à 10 595,53\$, pour récupérer et nettoyer les déversements d'hydrocarbures, lors de ces cinq événements et que les mesures prises et les frais encourus étaient raisonnables dans ces circonstances.

Selon les preuves reçues, j'étais convaincu que ces événements avaient été provoqués par un ou des navires en escale à Port-Alfred.

En conséquence, la demande d'indemnisation a été réglée, en septembre 1993, pour un montant total s'élevant à 10 595,53\$.

7.24 Vraquier FEDERAL OTTAWA (1992)

Le 11 janvier 1993, l'Administrateur s'est vu signifier l'exposé détaillé des prétentions du demandeur, déposé devant la cour fédérale du Canada, au nom du plaignant, la Société du port de Vancouver, à l'égard d'un déversement de combustible de soute dans le port de Vancouver les 22 et 23 janvier 1992, provenant du N.M. FEDERAL OTTAWA, immatriculé dans le Duché du Luxembourg.

Du fait de cet événement, la Société du port de Vancouver ayant en charge l'administration du port, prit des mesures de sauvegarde pour empêcher la dispersion des hydrocarbures et pour nettoyer le port. Ce faisant, la Société déposa une demande d'indemnisation pour des frais estimés, à ce moment là, à environ 50 000\$.

L'avocat-conseil de la Société du port de Vancouver a informé l'Administrateur que la demande d'indemnisation avait été réglée en partie par les assureurs du propriétaire du navire mais qu'il y avait désaccord quant à savoir si le N.M. FEDERAL OTTAWA était responsable de la totalité des déversements d'hydrocarbures.

Au 31 mars 1994, aucune demande d'indemnisation n'avait été reçue par l'Administrateur.

7.25 Vraquier SKRIM (1992)

Dans mon rapport annuel 1991-1992, je relatais:

"Le 13 mars 1992, alors qu'il faisait route vers Québec pour y charger une cargaison de minerai de fer, le vraquier SKRIM (86 093 TX de J.B), sous pavillon panaméen, signalait au centre du trafic à Halifax que dans le secteur de Port-aux-Basques (Terre-Neuve), il s'était fait des avaries à la coque, dues aux glaces, sur son avant bâbord, provoquant le déversement à la mer, de mazout lourd provenant de son deep-tank bâbord où des fissures s'étaient produites près de la ligne de flottaison du navire. Le mazout lourd déversé était estimé à 100-145 mètres cubes.

"Le lendemain, des mottes de mazout et de goudron furent découvertes dans le secteur de Port-aux-Basques, ainsi que des émulsions visqueuses discontinues de mazout, sur trois milles, le long du littoral.

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

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

Je suis au courant que la Garde côtière canadienne a présenté au propriétaire du navire et à ses assureurs, le 25 septembre 1992, une demande en recouvrement de créance, d'un montant de 190 603,32\$ et qu'une procédure judiciaire a été introduite en avril 1994.

Au moment où ce rapport est rédigé, l'Administrateur ne s'est pas vu signifier cette procédure judiciaire.

7.26 Rejets non identifiés d'hydrocarbures à S^{te} Anne de la Pérade

Le 17 mai 1992, Environnement Canada signalait qu'une nappe d'hydrocarbures d'environ 5 000 litres de mazout de soute C avait été aperçue dans le fleuve S^t Laurent, près de Sainte Anne de la Pérade.

Les eaux polluées étaient des eaux auxquelles s'applique la Partie XVI de la Loi sur la marine marchande du Canada.

Conformément aux dispositions de l'article 677 de la Loi, la Garde côtière canadienne, au nom du ministre des Transports, prit des mesures pour nettoyer les rejets d'hydrocarbures, ce qui prétend-elle, lui a occasionné des frais d'un montant total s'élevant à 19 170,43\$.

Etant donné que la Garde côtière n'était pas en mesure d'identifier le navire particulier qui avait causé le rejet d'hydrocarbures, elle déposa, le 30 juillet 1993, conformément aux dispositions des articles 709 et 710 de la Loi, une demande d'indemnisation auprès de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires.

Etant donné que l'origine des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures est inconnue et que je n'ai pas été en mesure d'établir que cet événement qui avait donné lieu aux dommages, n'avait pas été occasionné par un navire, la Garde côtière peut se prévaloir de la présomption précisée à l'article 710 de la Loi, que les rejets d'hydrocarbures provenaient d'un navire.

Après enquête, en me fondant sur les renseignements fournis, j'ai été en mesure d'évaluer les frais raisonnables réels encourus par la Garde côtière canadienne lors de cet événement, qui s'élevaient à la somme réclamée.

Conformément aux dispositions de l'article 723 de la Loi, la Couronne avait également le droit de percevoir des intérêts pour sa créance qui furent calculés et s'élevaient à 3 058,64\$.

Les facteurs ayant décidé l'Administrateur à régler à l'amiable cette demande d'indemnisation, obligeant la Caisse d'indemnisation à verser la somme de 19 170,43\$ sont:

- a) Les mesures prises et les frais réels encourus par la Couronne, semblent être raisonnables;
- b) Le manque de preuves prouvant que les rejets d'hydrocarbures ne provenaient pas d'un navire;
- c) Ce règlement à l'amiable convenait à la bonne gestion de la Caisse.

Pour les raisons qui précèdent et conformément aux dispositions de l'alinéa 709 (f) de la Loi, j'ai ordonné que le versement de la somme totale de 22 229,07\$ soit effectué pour solde de tout compte, en règlement des frais et des intérêts réclamés par la Couronne, à la suite de ces rejets non identifiés d'hydrocarbures.

7.27 Navire à marchandises diverses BORA BORA 1 (1992)

Alors qu'il était amarré au poste 275 dans le port de Montréal, province de Québec, le navire grec à marchandises diverses, BORA BORA 1 immatriculé au port de la Valette Île de Malte, a déversé une certaine quantité de combustible de soute, dans les eaux du port.

Après que les propriétaires du navire eurent négligé d'intervenir à la suite des rejets d'hydrocarbures, la Garde côtière canadienne déploya son matériel de lutte contre la pollution afin d'atténuer les dommages et retint les services d'un entrepreneur pour nettoyer ces rejets. Suite à ces actions, la Garde côtière déposait une demande d'indemnisation pour les frais encourus, d'un montant de 40 243,31\$, après que les propriétaires du navire aient refusé de payer cette créance.

Le 14 décembre 1994, le sous procureur général du Canada, au nom de sa Majesté la Reine, intenta une action *in rem* et *in personam*, devant le tribunal de première instance de la cour fédérale du Canada, contre les propriétaires du navire, la Commodore Navigation Limited, le navire BORA BORA 1 (renommé maintenant le DANCING SISTER) et d'autres personnes.

Comme l'exige l'article 713 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, l'Administrateur s'était constitué partie, selon la Loi mais il était entendu qu'il ne serait pas obligé jusqu'à nouvel ordre, d'entreprendre d'autres démarches dans l'action en justice. Au 31 mars 1994, aucun avis n'avait été reçu.

7.28 Navire de pêche NORPAK 1 (1992)

Le NORPAK 1 est un petit bâtiment de pêche/seigneur (38 TX de J.B.) immatriculé au port de Vancouver. Le 10 août 1992 à 1800 heures, le NORPAK 1 a abordé le vraquier IRAN SHARIAT, battant pavillon Iranien, mouillé au poste de mouillage N° 12 à English Bay dans le port de Vancouver. Par suite de l'abordage, le NORPAK 1 commença à couler par l'avant puis fut échoué sur SPANISH BANKS par le remorqueur MILLER DELTA. Une certaine quantité d'hydrocarbures fut déversée par le NORPAK 1 dans les eaux auxquelles la partie XVI de la *Loi sur la marine marchande du Canada* s'applique.

Le 20 août, 1993 sa Majesté déposait un exposé détaillé des prétentions du demandeur devant la cour fédérale du Canada, visant à recouvrir auprès des propriétaires du NORPAK 1, les frais encourus par la Garde côtière canadienne et se joignait dans l'action en justice, à l'Administrateur constitué partie, selon la Loi, comme il est stipulé dans les

dispositions de l'article 713 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

Le 20 septembre 1993, les conclusions de la défense, niant toute responsabilité, furent versées au dossier, en cour fédérale, au nom des propriétaires du bâtiment de pêche. Le 17 mars 1994, l'avocat-conseil de la Couronne informait l'avocat-conseil agissant pour le compte de l'Administrateur qu'apparemment le NORPAK 1 avait été envoyé à la ferraille et sa licence de pêche transférée, ne laissant d'autre alternative que de poursuivre l'action en justice devant la cour fédérale.

Au 31 mars 1994, d'autres démarches de la part de la Couronne étaient attendues.

7.29 Vraquier IRENES SAPPHIRE (1992)

Le 22 septembre 1992, le vraquier IRENES SAPPHIRE (10 153 TX de JB) propriété d'un armateur grec et battant pavillon grec, a déversé une certaine quantité de combustible de soute dans les eaux du port de Trois Rivières (Québec).

Etant donné que Ordeq Shipping Co. Ltd. du Pirée (Grèce), les propriétaires enregistrés du vraquier, n'étaient pas intervenus au moment des rejets d'hydrocarbures, la Section des urgences maritimes de la Garde côtière canadienne s'était chargée d'intervenir, pour lutter contre cet événement impliquant des rejets d'hydrocarbures, en déployant son matériel de lutte contre la pollution due aux hydrocarbures.

La Garde côtière prétend que le ministre des Transports et sa Majesté ont encouru des frais s'élevant à 16 813,40\$. Du fait que les propriétaires du navire n'avaient pas daigné rembourser la Garde côtière, une action en justice a été intentée le 6 décembre 1993 au nom de Sa Majesté la Reine, devant le tribunal de première instance de la cour fédérale du Canada.

L'Administrateur s'était constitué partie, selon la Loi, afin de respecter les dispositions de l'article 713 de la Loi sur la marine marchande du Canada, en se fondant sur le fait qu'il n'était pas nécessaire pour l'Administrateur, d'entreprendre d'autres démarches dans cette action en justice, à moins de

recevoir des instructions de la part de l'avocat conseil de la Couronne.

Au 31 mars 1994, aucun avis n'avait été reçu.

7.30 Roulier: AMERICAN FALCON (1992)

Comme je l'ai indiqué dans mon rapport annuel 1992-1993, cet événement s'est produit dans le port d'Argentia, le 24 octobre 1992. Au cours de sa manoeuvre d'accostage, le N.M. AMERICAN FALCON a heurté le quai, endommageant sa caisse à combustible tribord arrière et déversant environ 20 tonnes de combustible de soute, dans le port.

Le 22 mars 1993, à la suite des opérations de nettoyage, la Garde côtière canadienne a présenté une demande d'indemnisation s'élevant à 288 151,59\$, aux assureurs du propriétaire du navire, lesquels ont réglé la plus grande partie de cette somme, en août 1993. Le solde de cette demande (soit environ 33 520,84\$) fait l'objet d'un différend.

Il n'est pas évident qu'une demande d'indemnisation soit déposée auprès de l'Administrateur.

7.31 Rejets non identifiés d'hydrocarbures à l'île aux Barques, Sorel (1992)

Le 21 novembre 1992, le N.M. FASTNESS signalait à la Garde côtière canadienne, la présence d'un déversement d'hydrocarbures près de l'île aux Barques, Sorel, dans le lac Saint Pierre, dans la Province de Québec. Les eaux polluées étaient des eaux auxquelles la partie XVI de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, s'applique.

Conformément aux dispositions de l'article 677 de la Loi, la Garde côtière, agissant au nom du ministre des Transports, prit des mesures pour surveiller la nappe d'hydrocarbures et faire effectuer des vols de surveillance au-dessus d'elle. Se faisant, elle déclare avoir encouru des frais s'élevant au total à 25 694,93\$.

Etant donné que la Garde côtière n'était pas en mesure d'identifier le navire particulier qui avait causé le rejet d'hydrocarbures, elle déposa, le 30 juillet 1993, conformément aux dispositions des articles 709 et 710 de la Loi, une demande d'indemnisation auprès de la

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

Etant donné que l'origine des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures est inconnue et que je n'ai pas été en mesure d'établir que cet événement qui avait donné lieu aux dommages, n'avait pas été occasionné par un navire, la Garde côtière peut se prévaloir de la présomption précisée à l'article 710 de la Loi, que les rejets d'hydrocarbures provenaient d'un navire.

Après enquête, en me fondant sur les renseignements fournis, j'ai été en mesure d'évaluer les frais raisonnables réels encourus par la Garde côtière lors de cet événement, qui s'élevaient à la somme réclamée.

Conformément aux dispositions de l'article 723 de la Loi, la Couronne a également le droit de percevoir des intérêts pour sa créance telle qu'évaluée.

Les facteurs ayant décidé l'Administrateur à régler à l'amiable cette demande d'indemnisation, obligeant la Caisse d'indemnisation à verser la somme de 25 694,93\$, sont:

- a) Les mesures prises et les frais réels encourus par la Couronne, semblent être raisonnables;
- b) Le manque de preuves prouvant que les rejets d'hydrocarbures ne provenaient pas d'un navire;
- c) Ce règlement à l'amiable convenait à la bonne gestion de la Caisse.

Conformément aux dispositions de l'alinéa 709 (f) de la Loi, j'ai ordonné le versement de la somme de 28 623,72\$ y compris les intérêts prescrits, prélevée sur la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires, pour solde de tout compte de la demande d'indemnisation présentée par la Couronne à la suite de ces rejets non identifiés d'hydrocarbures.

7.32 Rejets non identifiés d'hydrocarbures à Baie des Sables (1992)

Le 21 novembre 1992, la Garde côtière canadienne recevait un message du C.P.C. HOLLANDIA qui signalait la présence d'un

déversement vraisemblable de mazout de soute au large de la Pointe Michel, dans la Baie des Sables (Québec).

Les eaux polluées étaient des eaux auxquelles la partie XVI de la Loi sur la marine marchande du Canada s'applique.

Conformément aux dispositions de l'article 677 de la Loi, la Garde côtière canadienne, agissant au nom du ministre des Transports, prit des mesures pour surveiller et superviser les opérations de nettoyage des rejets d'hydrocarbures, effectuées par un entrepreneur privé. Se faisant, elle déclare avoir encouru des frais s'élevant au total à 48 109,32\$.

Etant donné que la Garde côtière n'était pas en mesure d'identifier le navire particulier qui avait causé le rejet d'hydrocarbures, elle déposa, le 30 juillet 1993, conformément aux dispositions des articles 709 et 710 de la Loi, une demande d'indemnisation auprès de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures causée par les navires.

Etant donné que l'origine des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures est inconnue et que je n'ai pas été en mesure d'établir que cet événement qui avait donné lieu aux dommages, n'avait pas été occasionné par un navire, la Garde côtière peut se prévaloir de la présomption précisée à l'article 710 de la Loi, que les rejets d'hydrocarbures provenaient d'un navire.

Après enquête, en me fondant sur les renseignements fournis, j'ai été en mesure d'évaluer les frais raisonnables réels encourus par la Garde côtière lors de cet événement, qui s'élevaient à la somme réclamée.

Conformément aux dispositions de l'article 723 de la Loi, la Couronne a le droit de percevoir des intérêts pour sa créance, telle qu'évaluée.

Les facteurs ayant décidé l'Administrateur à régler à l'amiable cette demande d'indemnisation, obligeant la Caisse d'indemnisation à verser la somme de 48 109,32\$, sont:

a) Les mesures prises et les frais réels encourus par la Couronne, semblent être raisonnables;

b) Le manque de preuves prouvant que les rejets d'hydrocarbures ne provenaient pas d'un navire;

c) Ce règlement à l'amiable convenait à la bonne gestion de la Caisse.

Conformément aux dispositions de l'alinéa 709 (f) de la Loi, j'ai ordonné le versement de la somme totale de 53 508,61\$ y compris les intérêts prescrits, prélevée sur la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires, pour solde de tout compte de la demande d'indemnisation présentée par la Couronne à la suite de ces rejets non identifiés d'hydrocarbures.

7.33 Rejets non identifiés d'hydrocarbures à Lockeport (Nouvelle-Écosse) (1993)

Le 7 janvier 1993, un déversement de gazole s'est produit dans le port de Lockeport. Le fuel oil ainsi déversé s'est répandu sur de nombreuses caisses à claire-voie contenant des homards vivants achetés récemment par D & L Williams Fisheries Ltd.

Du fait de cette contamination, le ministère des Pêches et Océans, ordonnait à D & L Williams Fisheries Ltd., de détruire 437 livres de homards vivants appartenant à la Compagnie. En conséquence, sous la surveillance directe du ministère, les homards contaminés furent détruits, conformément à la Loi sur les pêches.

Entre temps, les homards en question avaient été vendus à Wallace Fisheries Ltd. Un litige entre ces deux compagnies avait été soumis à la cour suprême de Nouvelle-Écosse afin de résoudre le différend existant entre elles quant à savoir à qui appartenaient les homards contaminés et qui pouvait prétendre avoir subi les dommages résultant de cette pollution.

Le 4 avril 1993, D & L Williams Fisheries déposait auprès de l'Administrateur, conformément aux dispositions de l'article 710 de la *Loi sur la marine marchande*, une demande d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, concernant 437 livres de homards, d'un prix de 5,25\$ par livre, d'une valeur totale de 2 294,25\$.

Comme je suis tenue de le faire, j'ai mené une enquête au sujet de la demande d'indemnisation, me permettant d'obtenir des preuves de la part de D & L Williams Fisheries Ltd. et d'autres personnes, pour établir leur pertes.

J'étais convaincu d'après les preuves recueillies que l'accident avait été provoqué par le déversement dans le port de Lockeport, d'hydrocarbures provenant d'un ou de plusieurs navires. Il n'y avait aucune preuve que cette demande d'indemnisation résultait en tout ou en partie d'une action ou d'une omission ou de la négligence du demandeur. Wallace Fisheries Ltd. donna son accord pour que le montant du règlement à l'amiable soit versé à D & L Williams Ltd.

D'après les preuves recueillies, j'évaluais la demande d'indemnisation à 2 294,25\$ et ordonnais, conformément aux dispositions des alinéas 711(3) (a) et 712(5) (a) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, que cette somme soit versée par prélèvement sur la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires. Ce montant a été versé le 26 novembre 1993.

7.34 Barge TRAILER PRINCESS (1993)

Par une lettre en date du 3 février 1994, l'avocat conseil du ministère de la Justice a signifié à l'Administrateur que la Couronne allait déposer une demande d'indemnisation contre la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires, pour des rejets d'hydrocarbures, qui soit disant se seraient produits en janvier 1993 et proviendraient de la barge TRAILER PRINCESS.

Il a été suggéré à l'avocat conseil de la Couronne, d'obtenir l'autorisation du tribunal pour pouvoir poursuivre en justice le propriétaire en faillite de la barge, de façon à ce qu'elle puisse recouvrer sa créance auprès des assureurs maritimes en cause.

Au 31 mars 1994, aucune demande d'indemnisation n'avait été reçue par la Caisse d'indemnisation.

7.35 Rejets non identifiés d'hydrocarbures à Come by Chance (1993)

Le 15 avril 1993, conformément aux dispositions de l'article 710 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, Llewellyn Baker and Baker Enterprises Ltd. ("les demandeurs") déposaient 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 encourus par suite de dommages causés au N.M. ROSE AU RUE, par la pollution due à des rejets d'hydrocarbures, à Come by Chance ou aux abords, dans la Baie Placentia (Terre-Neuve).

Suite à mon enquête, j'ai découvert ce qui suit:

1) Le 31 janvier 1993 alors que le N.M. ROSE AU RUE était amarré pour l'hiver à l'appontement public de Come by Chance, le demandeur s'aperçut que les amarres du navire, en contact avec la mer, étaient couvertes d'hydrocarbures épais et noirs.

2) Le 8 février 1993, un échantillon d'hydrocarbures fut prélevé sur le retour d'une des amarres passées en double du navire et analysé pour voir s'il ne correspondrait pas à un échantillon d'hydrocarbures remis par Newfoundland Processing Ltd. (NPL) ou à un échantillon prélevé sur la plage.

3) Les échantillons furent analysés et comparés chimiquement. Les caractéristiques de l'échantillon remis par NPL étaient suffisamment différentes pour ne pas correspondre aux deux autres.

4) A l'exception de la raffinerie NPL à Come by Chance, il ne semble pas qu'il y ait d'autres sources connues de mazout de soute dans le secteur. Les seules autres sources possibles de mazout de soute dans le secteur laisseraient à penser que le mazout provenait d'un navire-citerne ayant pénétré dans la rade en empruntant les voies de navigation menant vers le sud de la Baie Placentia. L'identité d'un tel navire-citerne est inconnue. Dans de telles circonstances, les demandeurs ne sont pas tenus de convaincre l'Administrateur que l'accident a été causé par un navire.

Les demandeurs ont présenté une pièce justificative de créance qui prouvait que les frais s'élevaient à la somme totale de 711,44\$. Les demandeurs avaient également droit à des intérêts calculés depuis le 1^{er} juillet 1993, jusqu'au 15 novembre 1993, d'un montant de 26,68\$. D'après les documents présentés, j'étais convaincu que la demande d'indemnisation ne résultait pas en tout ou en partie de la négligence des demandeurs. Un chèque de 738,12\$ pour solde de tout compte de la créance a été adressé aux demandeurs, par courrier en date du 10 novembre 1993.

7.36 Yacht VALERY IV (1993)

Construit en béton, ce Yacht de 52 pieds immatriculé au Canada, a coulé le 10 juin 1993, provoquant sur le fleuve Richelieu à Sabrevois (Québec), une pollution provenant des caisses à combustible du bord.

Un entrepreneur engagé par la Garde côtière canadienne, avait été chargé de prendre les premières mesures de lutte contre la pollution. De bonne heure le matin du 11 juin 1993, la Garde côtière canadienne décidait de renflouer le yacht, de façon à pouvoir endiguer et récupérer les hydrocarbures flottant librement dans le bâtiment. Au cours de la période durant laquelle ces mesures étaient prises, il a été rapporté que le yacht avait été vendu à un acheteur inconnu pour la somme de 2 000\$. Ce montant a été offert à la Garde côtière canadienne, pour solde de tout compte de la responsabilité du propriétaire du yacht, telle que précisée dans les dispositions de l'article 677 de la Loi, pour les frais encourus.

Bien que la demande d'indemnisation de la Garde côtière ait été estimée à environ 18 000\$ et que la limite de responsabilité du propriétaire du yacht se soit élevée à 11 600\$, les renseignements dont disposait l'Administrateur ne plaidaient pas en faveur de l'argumentation que le règlement à l'amiable proposé, visant la responsabilité du propriétaire du yacht, était justifiable et dans le meilleur intérêt de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires.

À la fin de l'exercice financier objet de ce rapport, l'Administrateur attendait de plus amples renseignements de la part de la Garde côtière canadienne.

7.37 Navire de pêche CARAPEC No. 1 (1993)

Le 22 octobre 1993, le Commissaire de la Garde côtière canadienne signait un ordre d'intervention autorisant l'unité d'intervention environnementale de la région des Maritimes de la Garde côtière canadienne, de transférer et d'enlever, le combustible diesel et l'huile de graissage se trouvant à bord du navire de pêche CARAPEC No. 1, construit en Norvège et immatriculé au Canada.

Depuis mai 1993, ce navire de pêche avait été abandonné et amarré solidement à la jetée de Caraquet (Nouveau-Brunswick). La Garde côtière a constaté que la salle des machines du CARAPEC No. 1 était envahie par la mer et probablement soumise au cycle des marées. Le navire était amarré à un poste inapproprié et exposé aux intempéries battant la façade de la jetée orientée au large.

Conformément à l'ordre d'intervention, le commandant sur place prit les mesures pour pomper et détruire environ 6 000 gallons d'un mélange d'eau, de diesel et d'huile de graissage et pour déplacer le navire vers un lieu sûr.

Les efforts de la Garde côtière canadienne pour tenter d'identifier le véritable propriétaire de ce navire de pêche, mirent à jour un contrat de vente daté du 27 janvier 1993, transférant les 64 parts de propriété à une dénommée Sandra Low de Calgary (Alberta) mais il demeurait quelques doutes quant à savoir si le véritable propriétaire était canadien ou résidait à l'étranger.

À la fin de l'exercice financier, objet de mon rapport, la question du propriétaire n'avait toujours pas été résolue et par conséquent, la Garde côtière pourrait très bien ne pas être en mesure de recouvrer ses frais encourus.

7.38 Rejets d'hydrocarbures à Wedgeport (Nouvelle-Écosse) (1993)

Le 20 novembre 1993, la Garde côtière canadienne fut informée que du gazole léger provenant d'une barge de dragage propriété de Verreault Navigation à Québec, avait été déversé dans le port de Wedgeport. Le secteur aux abords de la drague avait été pollué par des hydrocarbures, obligeant à prendre des mesures de redressement. Après des délibérations avec les propriétaires de la drague, La Garde côtière canadienne décidait que les 6 000 litres de gazole marin se trouvant à bord de la drague devaient être transbordés.

Le 24 novembre 1993, le ministère des Pêches et Océans interdisait l'utilisation de tous les viviers à homards dans le port de Wedgeport. Les services d'un entrepreneur local avait été retenus par le propriétaire de la drague pour enlever le sable contaminé de la plage et le remplacer par du sable propre identique. À la suite d'un accord, il fut décidé de mettre en place un barrage flottant au large du littoral pollué afin d'empêcher une plus ample pollution. Il fut également décidé de retirer du brise-lames de Wedgeport la drague endommagée. Le 26 novembre 1993, le MPO levait l'interdiction d'utiliser les viviers à homards du port de Wedgeport, juste à temps pour l'ouverture de la saison de pêche, fixée au lundi suivant, 29 novembre 1993.

Au 31 mars 1994, aucune demande d'indemnisation n'avait été déposée auprès de l'Administrateur.

7.39 N.M. GENERAL TIRONA (1993)

Le 13 décembre 1993, s'est produit un déversement de gazole marin estimé à 43 tonnes métriques, à la suite d'avarie que s'était fait le N.M. GENERAL TIRONA en accostant au quai du poste No. 2 Lynnterm à Vancouver Nord (C-B). Le même jour, la Société du port de Vancouver demandait à la Garde côtière canadienne d'être l'organisme responsable des opérations de nettoyage et un entrepreneur local fut engagé pour endiguer et

recupérer le gazole répandu ce qui fut terminé le 14 décembre 1993. Le jour suivant, le NGCC SWIFT indiquait qu'il n'y avait aucune trace de pollution dans le goulet Burrard ou dans le port de Vancouver. Les propriétaires du navire déposèrent les cautionnements qui suivent:

a) cautionnement de 150 000\$, pour couvrir toute sanction que pourrait prononcer le tribunal civil.

b) cautionnement de 20 000\$ pour couvrir les amendes éventuelles imposées, en cas de poursuites au criminel.

Le 3 février 1994, le secrétaire du Burrard Yacht Club écrivit à l'Administrateur pour l'aviser que 22 yachts amarrés dans ce yacht club avaient été souillés par les hydrocarbures. L'avocat conseil de l'Administrateur demanda au Club de présenter ses demandes d'indemnisation aux assureurs maritimes du propriétaire du navire, représentés à Vancouver par leurs avocats conseil Campney Murphy, ce qui fut fait le 10 février 1994.

Au 31 mars 1994, le règlement de ces demandes d'indemnisation était toujours en attente.

7.40 Rejets d'hydrocarbures dans le bassin Lanctôt à Sorel (1993)

Le 30 novembre 1993 vers 2100 heures, une drague travaillant dans le bassin Lanctôt à Sorel, pour le gouvernement du Canada et en son nom, heurta et creuva un fût d'huile lourde. L'événement et la pollution qui en résulta n'ont été signalés que le lendemain. Durant ce laps de temps, l'huile provenant du fût s'était répandue dans tout le bassin et de ce fait de nombreux navires au mouillage et l'appontement du gouvernement durent être nettoyés.

Pour ses frais encourus, la Garde côtière canadienne présenta à l'Administrateur, le 14 février 1994, une demande d'indemnisation d'un montant de 46 813,79\$. Au 31 mars 1994, la demande d'indemnisation était toujours à l'étude.

7.41 Pétrolier à moteur TITO TAPIAS (1994)

Le 11 janvier 1994, dans le secteur de Red Head dans le port de Saint John (Nouveau-Brunswick) au cours d'opérations de mazoutage, effectuées par la barge de ravitaillement en soute SHARK 7, remorqué par le remorqueur IRVING TEAK, sur le pétrolier à moteur TITO TAPIAS (77 291 TX de JB) battant pavillon panaméen, celui-ci a déversé dans les eaux du port, une certaine quantité de combustible de soute. Dès le début, un différend s'est élevé entre le Commandant du TITO TAPIAS et la Garde côtière canadienne, à propos de la quantité de fuel oil déversée. Le Commandant estimait que les rejets atteignaient environ deux à quatre barils alors que la Garde côtière soutenait que la quantité était beaucoup plus considérable et pouvait atteindre jusqu'à 35 tonnes. En dépit de ce différend, la Britannia Steam Ship Insurance Association Limited, engagea l'organisme d'intervention Irving Alert pour effectuer les opérations de nettoyage, alors que la Garde côtière canadienne et Environnement Canada surveillaient étroitement la situation.

Conformément aux dispositions du paragraphe 677(11) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, dans sa version modifiée, le Britannia Club, le 12 janvier 1994, remit à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires, une lettre d'engagement promettant de prendre en considération les demandes d'indemnisation de tous les tiers, pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et les frais encourus, jusqu'à concurrence de la responsabilité légale du propriétaire du navire et jusqu'à la limite où l'Administrateur resterait à couvert de toute réclamation. Par l'entremise d'une seconde lettre envoyée par le P & I, le Britannia Club fit parvenir une autre lettre d'engagement pour servir de cautionnement, d'un montant de 75 000\$ destiné à rembourser à la Garde côtière canadienne et à l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation, "les frais de nettoyage".

Le 1^{er} février 1994, la Caisse d'indemnisation fut informée que durant la semaine

précédente, deux rapports avaient été reçus signalant des émulsions visqueuses de mazout sur le littoral de DIGBY (Nouvelle-Écosse). Une reconnaissance par hélicoptère effectuée le 31 janvier 1994 mit en évidence un déversement d'hydrocarbures sur la zone intertidale, depuis Delap Cove jusqu'à Hampton, une distance d'environ 15 milles.

Le 3 février 1994, des équipes d'intervention furent envoyées vers le secteur afin d'entreprendre les opérations de nettoyage mais en raison de la neige et du mauvais temps, elles ne purent avoir lieu à ce moment là.

À la fin de l'exercice financier, objet de ce rapport, le propriétaire du navire n'avait toujours par reconnu sa responsabilité pour avoir déversé des émulsions visqueuses de mazout sur le littoral de Digby.

7.42 Vraquier POLYDEFKIS (1994)

Le 12 janvier 1994, le Commandant de port du port de Montréal signalait, sur la glace, une pollution par les hydrocarbures, soupçonnés d'avoir été déversés par le vraquier, N.M. POLYDEFKIS (17 012 TX de JB) battant pavillon Grec, amarré au poste B-1. Le Commandant du navire déclara tout ignorer d'une pollution provenant de son navire. La pollution en question avait contaminé la glace sur une longueur de 125 pieds et une largeur de 5 à 15 pieds.

Les opérations de nettoyage furent effectuées par un entrepreneur engagé par Environnement Canada pour une somme limitée à 10 000\$.

Le N.M. POLYDEFKIS avait souscrit une assurance auprès de Newcastle P & I Club, représenté par Shipowners Assurance Management Ltd. à Montréal qui, le 14 janvier 1994 fit parvenir une lettre d'engagement signée et scellée, à la Garde côtière canadienne, pour servir de cautionnement visant à couvrir toute responsabilité du propriétaire du navire. Il n'est pas prévu qu'une demande d'indemnisation ayant un rapport avec l'événement puisse être déposée contre la

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

7.43 *Vraquier CALYPSO IV (1994)*

Le 2 février 1994, alors qu'il était amarré en sécurité au quai du chantier de construction navale des Méchins à Rimouski (Québec) le vraquier N.M. CALYPSO IV (3 010 TX de JB) battant pavillon panaméen, a déversé de l'huile de graissage et des résidus de sa cale machine. Le chantier naval embaucha un entrepreneur, Sani-Mobile, pour prendre des dispositions visant à récupérer et nettoyer l'huile déversée et les résidus de cale machine.

Les propriétaires du navire, Weatherford Maritime Inc. de Roadtown, Île Tortola dans les Îles Vierges Britanniques, étaient couverts contre la pollution par les hydrocarbures par une assurance contractée auprès de Ocean Marine Mutual P & I Association. Le 11 février 1994 le Club faisait parvenir une lettre d'engagement d'un montant de 70 000\$ en faveur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires et en faveur de la Garde côtière canadienne et d'autres personnes, afin de couvrir les responsabilités du propriétaire du navire, telles que stipulées dans la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

Au 31 mars 1994, aucune demande d'indemnisation née de cet événement, n'avait été déposée contre la Caisse d'indemnisation.

7.44 *Remorqueur PRINCESS No. 1*

Le 12 février 1994, à 0201 heures, temps universel coordonné, le personnel de sécurité de la base de la Garde côtière à Amherstburg signalait que le remorqueur PRINCESS No. 1 (87 TX de JB) construit aux États-Unis, immatriculé au Canada, était en train de couler le long du quai.

À 0430 heures, temps universel coordonné, le Commandant du NGCC GULF ISLE signalait que le remorqueur déversait une importante quantité indéterminée de gazole. Des barrages flottants de retenue furent déployés autour du

remorqueur coulé. D'autres navires de la Garde côtière participèrent aux opérations de retenue et de récupération des hydrocarbures. Le 15 février 1994 des plongeurs étanchèrent les points de fuite du remorqueur coulé ce qui permit de le renflouer et de le monter sur la cale de halage d'Amherstburg.

Il a été indiqué que le propriétaire enregistré du PRINCESS No. 1, Colin Barry Gayton, d'Harrow en Ontario, avait été prévenu par la Garde côtière canadienne qu'il serait tenu responsable de tous les frais de nettoyage encourus, suite à cet événement.

Au 31 mars 1994, aucune demande d'indemnisation n'avait été reçue par l'Administrateur.

8. Résumé de l'état financier

Au cours de l'exercice financier 1993-1994, la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, causée par les navires, a selon les directives ou à la demande de l'Administrateur, versé par prélèvement sur la Caisse:

a) Conformément aux dispositions des articles 706 et 707 de la Loi, la somme totale de 290 953,01\$ comprenant les frais et débours suivants:

Honoraires de l'administrateur	66 500,00\$
Frais de justice ou de consultation	65 027,19\$
Services d'experts	81 188,02\$
Services de secrétaire	41 978,51\$
Frais de déplacement	13 719,38\$
Frais d'imprimerie	14 117,15\$
Frais de bureau	8 422,76\$

b) Conformément aux dispositions de l'article 701 de la Loi, l'Administrateur a ordonné le versement de la somme de 4 927 555,76\$ prélevée sur la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, causée par les navires, montant des contributions au FIPOL, tel que stipulé aux articles 10, 11 et 12 de la Convention de 1971 portant création du Fonds:

Le montant ci-dessus versé au FIPOL comprenait:

Fonds général	455 412, 77\$
Fonds de grosses demandes d'indemnisation constitué pour le AEGEAN SEA	1 484 744,36\$
Fonds de grosses demandes d'indemnisation constitué pour le BRAER	2 148 365,30\$
Fonds de grosses demandes d'indemnisation constitué pour le TAIKO MARU	559 355,56\$
Fonds de grosses demandes d'indemnisation constitué pour le KEUMDONG No. 5	279 677,77\$

c) Conformément aux dispositions des articles 710 et 711 de la Loi, l'Administrateur a réglé à l'amiable les demandes d'indemnisation d'un montant de 184 852,18\$.

Au cours de l'exercice financier faisant l'objet de ce rapport, les intérêts crédités à la Caisse d'indemnisation se sont élevés à 13 366 113,34\$.

Au 31 mars 1994, le solde créditeur de la Caisse d'indemnisation s'élevait à 217 885 170,98\$.

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