

***Caisse d'indemnisation
des dommages dus à la pollution
par les hydrocarbures causée
par les navires
Rapport annuel 1994-1995***





Louis Audette 1907 - 1995

Louis de la Chesnaye Audette, O.C., Q.C., BA, L.P.H., LL.B, D.Sc.
Mil(hon) est décédé à Ottawa le 2 avril 1995. Il fut le premier
Administrateur de la Caisse des réclamations de la pollution
maritime de 1973 à 1978 et de nouveau de 1983 à 1988.

Louis Audette a suivi une carrière remarquable. Inscrit au barreau en
1931, il pratiqua le droit jusqu'à la déclaration de la guerre en 1939.

Il s'engagea dans les forces navales canadiennes, commandant
différents navires en Atlantique nord et en Méditerranée. Après la
guerre il occupa des postes élevés dans le service public et fut à la
tête de plusieurs bureaux et commissions, y compris la Commission
maritime canadienne. Louis Audette fut aussi le Président du
Comité préparatoire pour la Convention de ce qui fut à l'époque
l'organisation intergouvernementale consultative de la navigation et
il fut le Président de la 1^{re} Assemblée de cette organisation à
Londres en 1959.



Table des matières

1. Préambule	1
2. Plan canadien d'indemnisation	1
3. État actuel de la caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, causée par les navires	1
4. Organismes d'intervention	3
5. Le FIPOL, Assemblée et Comité exécutif	4
6. Le FIPOL, mise en oeuvre des Protocoles de 1992, relatifs à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds international	7
7. Conférence internationale sur les déversements d'hydrocarbures	9
8. Événements ayant entraîné des rejets d'hydrocarbures	9
8.1 Barge pétrolière IRVING WHALE	9
8.2 Pétrolier LIBERTY BELL VENTURE	10
8.3 Pétrolier SOUTH ANGELA	11
8.4 Porte-conteneurs NEW ZEALAND CARIBBEAN	11
8.5 Navire de pêche LUCETTE C	12
8.6 Navire-citerne CAMARGUE	12
8.7 Pétrolier IRVING NORDIC	12
8.8 Navire de pêche SIRIUS III	12
8.9 Navire de pêche EGMONT	13
8.10 Navire-citerne à moteur EUROSTAR	13
8.11 Navire à marchandises diverses CARRY BULK	13
8.12 Navire de pêche MARIE PAULE	14
8.13 Vraquier LOK PRATIMA	14
8.14 Rejets non identifiés d'hydrocarbures dans le port de Louisbourg (Nouvelle-Écosse)	14
8.15 Rejets non identifiés d'hydrocarbures à Graham Pond (Île-du-Prince-Édouard)	15
8.16 Asphaltier RIO ORINOCO	15
8.17 Vraquier FORUM GLORY	16
8.18 Navire-citerne EASTERN SHELL	16
8.19 Navire-usine de traitement du poisson TENYO MARU	17
8.20 Rejets non identifiés d'hydrocarbures dans le Parc Provincial de Red Point (Île-du-Prince-Édouard)	17
8.21 Barge OGDENSBURG	18
8.22 Vraquier TRADE GREECE	18
8.23 Vraquier FEDERAL OTTAWA	19
8.24 Vraquier SKRIM	19
8.25 Navire à marchandises diverses BORA BORA 1	19
8.26 Navire de pêche NORPAK 1	20
8.27 Vraquier IRENES SAPPHIRE	20
8.28 Roulier AMERICAN FALCON	21
8.29 Traversier SIR ROBERT BOND	21
8.30 Barge TRAILER PRINCESS	21
8.31 Yacht VALERY IV	21
8.32 Rejets non identifiés d'hydrocarbures à Wolfe Island (Ontario)	22
8.33 Bateau en bois à La Salle (Ontario)	22
8.34 Navire de pêche CARAPEC No. 1	22
8.35 Remorqueur KETA V	23
8.36 Rejets non identifiés d'hydrocarbures au port de Sorel (Québec)	23
8.37 Navire à marchandises diverses ISTRAN EXPRESS	24
8.38 N.M. GENERAL TIRONA	24
8.39 Pétrolier à moteur TITO TAPIAS	24
8.40 Vraquier POLYDEFKIS	25
8.41 Vraquier à moteur CALYPSO IV	25
8.42 Remorqueur PRINCESS No. 1	25
8.43 Navire-citerne NORDIC APOLLO	26
8.44 Porte-conteneur ZIM SAVANNAH	26
8.45 Navire de pêche MISS STEPHANIE	27
8.46 Chalutier MARWOOD	27
8.47 Navire de charge STELLA	27
9. 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 1994 et finissant le 31 mars 1995, 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 s'est vu confier un nouveau mandat d'Administrateur de la Caisse pour une durée de 5 ans, prenant effet le 18 novembre 1993, ayant déjà occupé cette fonction auparavant depuis 1988.¹

2. Le Plan canadien d'indemnisation

Mon rapport de l'année dernière indiquait que les trois éléments qui permettaient d'indemniser les victimes de dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires se trouvant dans des eaux canadiennes, étaient:

1. La Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires;
2. La Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CRC)² 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).²

L'illustration I précise le montant d'indemnisation dont il est possible de disposer au 1^{er} avril 1995, dans le cadre des trois éléments du

plan. Il est à noter qu'aucune modification n'a été apportée à ce plan au cours de l'exercice financier.

Le 22 mai 1995, est entré en vigueur au Canada, le Protocole de 1976, relatif à la Convention portant création du Fonds, par lequel le franc-or est remplacé par les droits de tirage spéciaux (DTS) du Fonds monétaire international, dans le but de calculer l'indemnité payable par le FIPOI.

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

Solde créditeur: au 31 mars 1995, le solde créditeur de la Caisse d'indemnisation s'élevait à 233 261 036,39\$.

Intérêts: au cours de l'exercice financier, les intérêts calculés mensuellement, d'un montant total de 18 793 680,68\$, ont été crédités par le Ministre des finances, à la Caisse d'indemnisation, représentant un intérêt moyen d'environ 7% pour 1994-1995.

Limite de Responsabilité: pour toutes les demandes en recouvrement de créance, au titre de n'importe quel déversement d'hydrocarbures, la responsabilité maximale de la Caisse d'indemnisation s'élève à 121 474 002,00\$ pour l'exercice financier commençant le 1^{er} avril 1995. 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

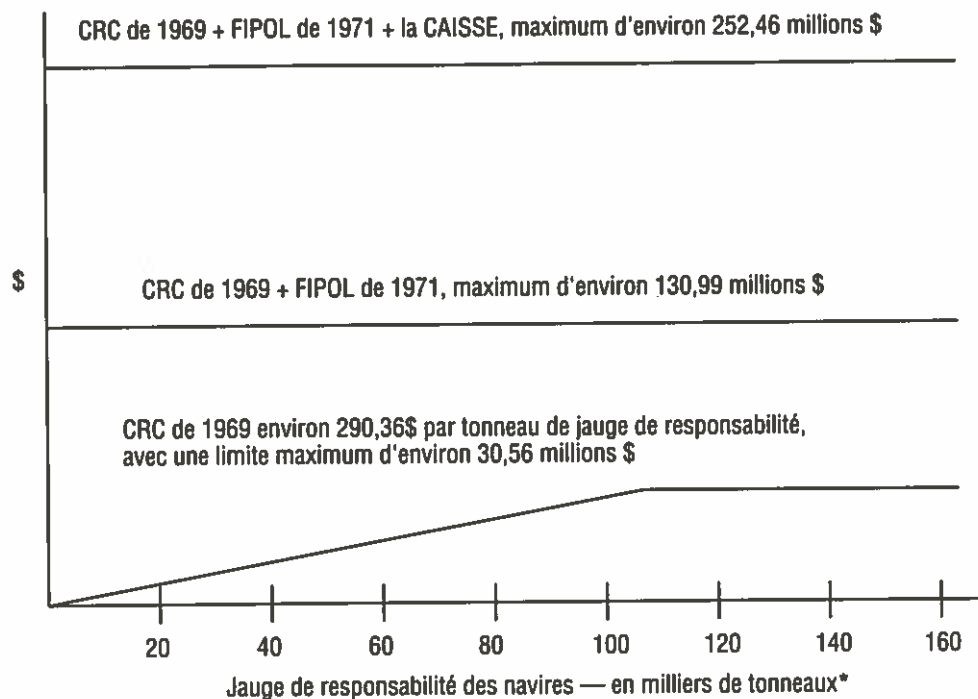
¹ Nommé Administrateur de la Caisse des réclamations de la pollution maritime (MPCF) en vertu du décret C.P. 1988-247 aux termes de l'article 89 (LC de 1987, Ch 7 — remplacée le 1^{er} mai 1989 par la LRC de 1985 Ch 6 (3^e supplément) l'Administrateur de la Caisse des réclamations (MPCF) a été maintenu à son poste en qualité d'Administrateur de la Caisse d'indemnisation jusqu'au 17 novembre 1993.

² La CRC et la Convention portant création du Fonds international ne s'appliquent qu'aux dommages de pollution, par les hydrocarbures, causée par des pétroliers chargés, encourus au Canada et sa mer territoriale, y compris les eaux de l'Arctique mais excluant les Zones de pêche du Canada.

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 1995)

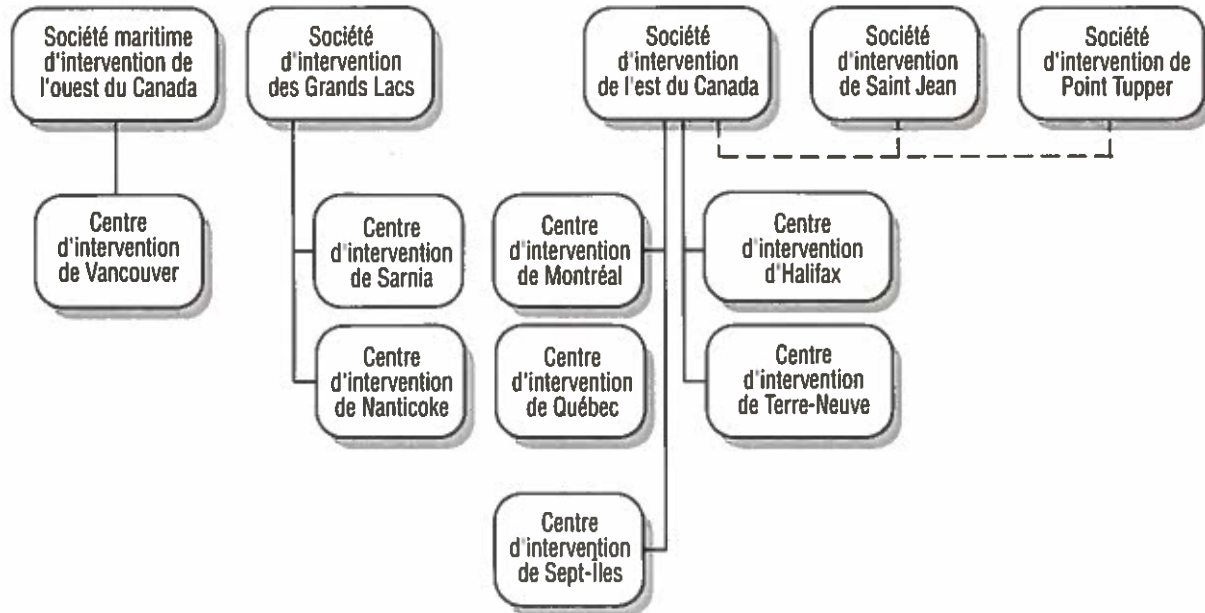


1. La Convention de 1969 sur la responsabilité civile (CRC) garantit une indemnisation limitée à un maximum d'environ 30,56 million de \$ et représente la part d'indemnisation versée par le propriétaire du navire.
2. Le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) et la CRC garantissent une indemnisation totale limitée à un maximum d'environ 130,99 million de \$. Les sommes versées par le FIPOL représentent la part d'indemnisation redevable par les chargeurs.
3. La caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires (La Caisse), la CRC et le FIPOL garantissent une indemnisation globale maximum d'environ 252,46 millions de \$. La Caisse sert également à indemniser les dommages résultant de rejets provenant de navires autres que des navires-citernes chargés.
4. Les dispositions de la Caisse s'appliquent dans toutes les eaux canadiennes, dans les Zones de pêches du Canada et également dans les eaux de l'Arctique. Le montant maximum d'indemnisation disponible est rajusté annuellement pour tenir compte de l'inflation (voir l'article 3 du présent rapport).
5. 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 s'il est d'avis que la preuve établit que l'événement n'a pas été causé par un navire.
6. 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 pelletteries.
7. Afin de respecter les dispositions de la Convention portant création du Fonds, les contributions canadiennes au FIPOL sont aussi prélevées annuellement par l'Administrateur, sur 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.

Illustration 2

Loi sur la marine marchande du Canada (L.C. 1993, chapitre 36) Organismes et centres d'intervention



1. Les Sociétés d'intervention de l'ouest du Canada, des Grands Lacs et de l'est du Canada auront chacune la capacité d'intervenir en cas de déversements d'hydrocarbures inférieurs à 10 000 tonnes.
2. Les Sociétés d'intervention de Saint Jean et de Point Tupper, auront chacune la capacité d'intervenir en cas de déversements d'hydrocarbures inférieurs à 2 500 tonnes mais elles ont l'obligation d'avoir un plan d'accord d'aide mutuelle avec la société d'intervention de l'est du Canada, de façon à ce qu'elles puissent faire face à des déversements de 10 000 tonnes.
3. Il est prévu que l'équipement des trois plus grosses sociétés d'intervention sera réparti entre les centres d'intervention comme l'indique le diagramme ci-dessus.
4. La proposition de *Loi concernant les océans* [Projet de Loi C-98] transférera du Ministre des Transports à celui des Pêches et océans, les responsabilités prévues au chapitre 36.

importés au Canada ou expédiés d'un endroit du 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 1995, la contribution serait de 36,44 cents par tonne. Elle est également indexée annuellement sur l'indice des prix à la Consommation.³

4. Organismes d'intervention

Il est prévu que le règlement visant les normes que doivent respecter les organismes d'intervention et les installations de manutention d'hydrocarbures, entre en vigueur le 15 août 1995, ouvrant par conséquent la voie, à la mise en application intégrale des dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada, visant de tels organismes et de telles installations de

manutention et à la mise en place d'un plan d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures en mer.

Le nouveau règlement⁴ insiste sur les exigences que devront respecter les organismes d'intervention et précise les modalités, l'équipement et les ressources qu'un futur organisme d'intervention devra mettre en place pour remplir les

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\$.



conditions lui permettant d'obtenir l'agrément du ministre des Transports. Le règlement insistera de même sur les exigences que devra respecter un exploitant d'une installation de manutention d'hydrocarbures, désignée comme tel par le ministre des Transports.

En outre, le règlement⁵ qui entrera en vigueur le 15 Août 1995, précisera comment les normes publiques seront incorporées par renvoi dans les règlements, en ce qui concerne les organismes d'intervention et les installations de manutention d'hydrocarbures.

La mise en application, dans la LMMC, de la loi instaurant les organismes d'intervention, résulte de l'adhésion du Canada aux dispositions de la Convention internationale de 1990, sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (Convention OPRC)⁶. En règle générale cette Convention invite à la mise en place d'un dispositif national d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures en mer, étend les exigences en matière de planification pour des cas imprévus de façon à englober les installations de manutention d'hydrocarbures et cherche à obtenir la coopération des nations, en matière d'exploitation et de technique, tout comme en matière de recherche et de développement.

Comme je le mentionnais dans mon rapport annuel de 1993-1994, un organisme d'intervention, tel que précisé dans la LMMC, 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 FIPOL, selon le cas, se retourner contre la Caisse d'indemnisation pour se faire rembourser des frais restés impayés.

L'illustration 2 indique les organismes d'intervention des sociétés canadiennes d'intervention et les centres d'intervention.

5. Le FIPOL, Assemblée et Comité Exécutif

Au cours de l'année ont eu lieu à Londres la 17^e session de l'Assemblée et les 39^e, 40^e, et 41^e sessions du comité exécutif. À ces réunions, l'Administrateur était le chef de la délégation canadienne.

L'Assemblée

La 17^e session s'est tenue du 18 au 21 octobre 1994, y assistaient trente-six États contractants, des observateurs de treize États non-contractants et des observateurs de sept organisations intergouvernementales et non gouvernementales.

À l'ouverture de l'Assemblée, le Président Mr. Jurgen Bredholt, chef de la délégation danoise, informa l'Assemblée qu'il n'était pas en mesure de se représenter lors de l'élection à la prochaine session de 1995. Mr. Bredholt a été élu président en 1978, lors de la première Assemblée et l'est resté sans discontinuer jusqu'à maintenant. Il a servi avec talent la communauté internationale, en tant que président de l'Assemblée.

L'Assemblée s'est focalisée sur l'accroissement du nombre de sinistres majeurs. Pour aviver cette attention particulière, vingt-quatre heures avant que ne débute l'Assemblée, un sinistre majeur s'était déclaré dans les eaux japonaises (TOYOTAKA MARU).

L'Assemblée a adopté le budget pour 1995 et a décidé, malgré les avis contraires exprimés par le Canada et une autre délégation, de porter le capital de roulement du FIPOL de 11 000 000€ à 15 000 000€ et a décidé de percevoir pour 1994 les contributions annuelles dont nous faisons état ci-dessous qui devraient être payées au plus tard le 1^{er} février 1995 au titre:

a) Du fonds général	6 000 000€
b) Du fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour	
(i) l'ÆGEAN SEA	15 000 000€
(ii) le KEUMDONG No. 5	10 000 000€
(iii) le TOYOTAKA MARU	9 000 000€
TOTAL	40 000 000€

⁴ Règlement DORS/95-405 relatif aux organismes d'intervention et aux installations de manutention d'hydrocarbures.

⁵ Règlement DORS/95-406 relatif à la publication des normes.

⁶ Le 13 mai 1995, l'OPRC est entrée en vigueur au Canada et dans les autres États contractants.

La part du Canada soit 3,23% du montant total des contributions perçues s'élevait à 1 292 225,75£, ou 2 903 695,55\$, payée en totalité par l'Administrateur, le 31 janvier 1995. (En comparaison, la part annuelle des contributions du Canada pour l'année précédente et payée le 1er février 1994, s'élevait à 4 927 555,76\$).

En 1993 la 16^e Assemblée décidait qu'il conviendrait d'établir un organe spécial qui donnerait à l'Administrateur des conseils sur les questions de placement, compte tenu des grosses sommes placées. En conséquence, l'Administrateur fut chargé d'étudier la possibilité de créer un organe consultatif sur les placements.

À sa 17^e session, l'Assemblée prit en considération l'étude faite par l'Administrateur et décidait qu'un tel organe devrait être créé et serait composé d'"experts" extérieurs, ayant des connaissances spécialisées en matière de placement. En conséquence, l'Assemblée nomma trois experts répondant à ces critères, pour donner en termes généraux des conseils à l'Administrateur, sur ces questions.

L'importance de cet organe consultatif est démontré par le fait que les fonds placés ont plus que doublé depuis 1991. Au 31 décembre 1994, les sommes placées étaient supérieures à 64,6 millions de £.

En outre, l'Assemblée a décidé également d'augmenter les montants maxima que le FIPOL pouvait placer dans n'importe quelle institution financière, les portant de 4 millions de £ à 8 millions de £.

L'Assemblée a aussi décidé que:

a) le rapport du groupe de travail siégeant entre deux sessions, formé par l'Assemblée en octobre 1993, devrait être accepté. Le groupe s'est réuni en deux occasions, du 7 au 9 février et les 3 et 4 mai 1994. Le Canada était représenté aux deux réunions. Le mandat du groupe consistait à faire un examen et des recommandations sur les critères de recevabilité des demandes d'indemnisation et à étudier aussi les problèmes liés aux demandes d'indemnisation pour les "préjudices économiques purs" et les "mesures de sauvegarde prises pour limiter de tels préjudices. Il restait deux questions à résoudre, à savoir:

- (i) les demandes d'indemnisation par les employés qui ont perdu leur emploi du fait d'un déversement d'hydrocarbures et;
- (ii) des questions liées aux paiements des frais des campagnes de marketing afin de déterminer le cas échéant, l'effet de la pollution pour les industries dans le secteur touché, là où de tels frais sont prélevés sur des fonds budgétisés prévus pour de la réclame.

b) le manuel du FIPOL sur les demandes d'indemnisation devrait être révisé afin qu'il contienne, les critères appliqués actuellement par le FIPOL en matière de recevabilité des demandes d'indemnisation et aussi les recommandations du groupe de travail siégeant entre deux sessions.⁷

Ayant déjà accompli deux mandats consécutifs, le Canada ne pouvait pas être réélu comme membre du Comité exécutif mais il sera éligible à la réélection devant avoir lieu à la 18^e Assemblée en octobre 1995.

Comité exécutif

La 39^e session tenue les 5 et 6 mai 1994 a immédiatement succédé à la seconde session du groupe de travail siégeant entre deux sessions, chargé d'examiner les critères de recevabilité des demandes d'indemnisation pour les dommages par pollution. En conséquence, cette session du Comité a procuré une expérience précieuse sur l'utilité d'avoir des règles préétablies en matière de recevabilité des demandes d'indemnisation. Ceci a prouvé finalement que chaque demande d'indemnisation devrait être traitée selon ses propres mérites en se fondant sur la CRC de 1969 et la Convention de 1971 portant création du Fonds international.

L'ordre du jour était consacré essentiellement aux sinistres du RIO ORINOCO (1990) de l'AEGEAN SEA (1992) et du BRAER (1993).

Par suite des découvertes faites par le Bureau Canadien de la Sécurité des transports, révélant que le RIO ORONOCO était affecté par un certain nombre de carences persistantes,

⁷ Le manuel révisé sur les demandes d'indemnisation a été soumis aux États membres pour qu'ils fassent connaître leurs remarques et a été approuvé par le Comité exécutif à sa 43^e session tenue le 9 juin 1995.

permettant d'en déduire que le navire n'était pas en état de naviguer ce que n'ignorait pas le propriétaire du navire au moment de l'événement. L'Administrateur prit la décision d'examiner la possibilité de recouvrer les 11 791 848\$ versés par le FIPOL.⁸ Il a été admis que la faillite du propriétaire du navire était un facteur qui pourrait rendre une action récursoire, à la fois lourde de conséquences et coûteuse. Il a été aussi admis que la responsabilité de la Société de classification en cause devrait être également examinée.

Des demandes d'indemnisation beaucoup plus importantes au titre du sinistre de l'AEGEAN SEA sont à prévoir qui risquent d'atteindre le double ou presque du montant maximum d'indemnisation payable par le FIPOL. Jusqu'à ce que la situation relative aux demandes d'indemnisation soit éclaircie, l'Administrateur a été prié pour le moment de ne verser au pro rata aux demandeurs que 25% du montant justifié des demandes d'indemnisation.

Au sujet du sinistre du BRAER, le Comité a été informé que jusqu'à la fin du mois d'avril 1994, environ 900 demandes d'indemnisation, d'un montant total s'élevant approximativement à 26,4 millions de dollars avaient été approuvées en tout ou en partie. Beaucoup d'autres demandes d'indemnisation étaient à prévoir.

Au cours de la semaine du 17 au 21 octobre 1994, ont eu lieu les 40^e et 41^e session du Comité.

Le Comité a délibéré assez longuement pour savoir si une action récursoire devait être entreprise pour recouvrer auprès du propriétaire du navire, les montants versés par le FIPOL au titre de l'événement du RIO ORINOCO. Le rapport de l'inspecteur de l'État du pavillon a confirmé les découvertes faites par le Bureau canadien de la sécurité des transports. Ce rapport indiquait, notamment qu'il "serait bon de s'interroger sur le fait de savoir s'il avait été avisé de laisser prendre la mer au navire dans cet état et par conséquent si ceci n'était pas la raison profonde pour laquelle le voyage n'avait pu se terminer".

En raison de la faillite du propriétaire du navire, l'Administrateur a avisé le Comité que le seul recours possible serait de s'adresser au Club P & I suédois auprès duquel le navire-citerne avait souscrit son assurance mais ceci dépendrait de la loi suédoise sur les

assurances. En conséquence l'Administrateur a été prié d'obtenir les conseils d'un juriste qui soit un expert indépendant.

Il a été convenu que les deux questions qui seraient abordées à la 42^e session, en avril 1995, consisteraient à savoir:

- a) si une action récursoire devait être entreprise contre le Club P & I suédois et;
- b) si le Fonds devait indemniser le propriétaire du navire, au titre de l'article V de la Convention portant création du Fonds international.⁹

Au sujet du sinistre du HAVEN (1991) le Comité a débattu la question de savoir si la majorité des demandes d'indemnisation italiennes était forclosée aux termes de la Convention, du fait que les procédures appropriées n'avaient pas été engagées avant le 11 avril 1994, jour du 3^e anniversaire de la survenance de l'événement.

Après de longues discussions le Comité a décidé qu'étant donné que l'aspect juridique est encore loin d'être évident pour autoriser l'Administrateur à négocier, sans tenir compte de l'argumentation de la forclusion des demandes d'indemnisation, un règlement global à des conditions très strictes et dans certains délais. Un tel règlement doit être approuvé par le Comité.

Jusqu'à maintenant, en ce qui concerne le sinistre de l'AEGEAN SEA, le Comité a reçu des demandes d'indemnisation s'élevant à environ 250 000 000\$.

À la date de ces sessions du Comité, le Fonds n'avait payé aucune demande d'indemnisation, en raison principalement du manque de preuves recevables de perte. Étant donné

⁸ Versés par le FIPOL au gouvernement du Canada au titre des mesures de sauvegarde, des opérations de nettoyage et de l'enlèvement du navire.

⁹ À sa 42^e session, en avril 1995, le Comité a décidé:

- i) qu'en se fondant sur l'avis juridique d'un juriste suédois, il n'intenterait pas d'action en justice contre le Club suédois, étant donné qu'il était évident que ce n'était pas là une cause très fameuse qui vaille la peine de mettre au défi la règle d'or de ce Club "payez d'abord vos dettes et vous serez remboursés ensuite"
- ii) qu'il n'avait aucune obligation d'indemniser le Club suédois (un montant d'environ 265 654\$) car l'événement et la pollution en découlant avaient été uniquement causés par le fait que les dispositions de SOLAS 1974/1978 n'avaient pas été respectées.

que le montant des demandes d'indemnisation s'élève à plus du double du montant d'indemnisation payable par le FIPOL, il faudra se résoudre à payer au pro rata les demandes d'indemnisation. Beaucoup d'autres demandes d'indemnisation sont à prévoir.

À ce jour, le FIPOL à payer pour le sinistre du BRAER, des demandes d'indemnisation dont le montant est supérieur à 75 000 000\$ mais beaucoup plus de demandes d'indemnisation vont être déposées. Il est évident qu'il existe un risque réel que les demandes d'indemnisation soient supérieures au montant payable par le FIPOL.

À la 41^e session du Comité, ayant succédé à la 17^e Assemblée, le Président et le Vice-président ont été réélus pour l'année prochaine.

6. Le FIPOL, mise en oeuvre des Protocoles de 1992, relatifs à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds international

Comme je l'ai mentionné dans mon rapport annuel 1992-1993, une conférence internationale convoquée par le Secrétaire générale de l'OMI, tenue à Londres (Angleterre) du 23 au 27 novembre 1992, adoptait deux protocoles. L'un relatif à la CRC de 1969 et l'autre relatif à la Convention de 1971 portant création du Fonds international.

Le but essentiel de la conférence était de modifier les dispositions visant l'entrée en vigueur des deux Protocoles relatifs aux Conventions réalisés en 1984, étant donné que la Loi des États-Unis de 1990 sur la pollution par les hydrocarbures ne permettait pas aux États-Unis de ratifier les Protocoles de 1984. Par conséquent, il y avait peu de chance que ces Protocoles puissent entrer en vigueur, dans leur présentation actuelle.

La Conférence modifiait les dispositions de l'entrée en vigueur des Protocoles de 1984 et fusionnait les autres dispositions de ces protocoles, en deux nouveaux instruments, les Protocoles de 1992, de façon à remplacer la CRC de 1969 et le FIPOL par la Convention de 1992 sur la responsabilité et le Fonds de 1992.

Les principaux changements apportés par les Protocoles de 1992 relatifs aux deux Conventions sont:

- à l'entrée en vigueur des Protocoles de 1992, la Convention révisée portant création du Fonds international et la CRC révisée offriront une indemnisation globale plafonnée à 294,72 millions de dollars ce qui représente une augmentation de 163,73 millions de dollars par rapport à l'indemnisation prévue dans le régime international actuel (l'illustration 3 établit la comparaison entre les limites d'indemnisation actuelles et révisées de la CRC et du FIPOL);
- l'indemnisation serait accordée pour des dommages de pollution par les hydrocarbures causée par des navires-citernes sur lest effectuant après déchargement, le voyage suivant immédiatement le voyage fait avec une cargaison d'hydrocarbures persistants;
- les frais encourus pour les mesures de sauvegarde prises en prévision raisonnable d'un déversement provenant d'un navire-citerne, seraient recouvrables et;
- la définition de dommage par pollution serait modifiée de façon à tenir particulièrement compte de l'altération de l'environnement, ayant donné lieu à des frais pour la prise de mesures raisonnables de remise en état.

Alors que le régime actuel est limité aux dommages par pollution sur le territoire y compris la mer territoriale, les protocoles étendent la couverture à de tels dommages dans la Zone économique exclusive (ZEE) ou à son équivalent, (dans le cas du Canada, la Zone de pêche s'étendant au-delà de la mer territoriale).

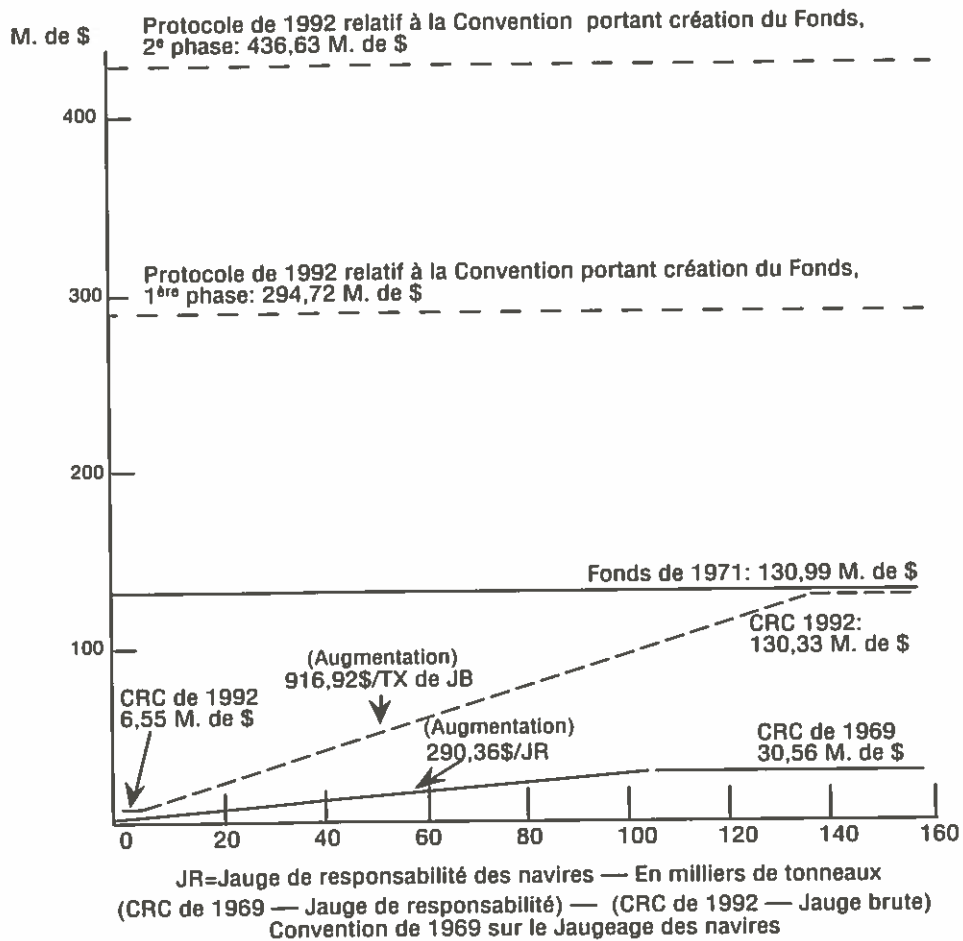
Les Protocoles de 1992 contiennent un certain nombre d'autres modifications, telle que la disposition sur le "Plafonnement" visant les contribuables dans tout Etat contractant, au cours de la période de transition lorsque seront en vigueur à la fois le régime international actuel et le régime révisé. Les Protocoles de 1992 contiennent également une disposition sur leur entrée en vigueur, le plus tôt possible.

Les conditions pour l'entrée en vigueur des Protocoles de 1992 seront réunies le 30 mai 1995; par conséquent, conformément aux dispositions des Protocoles de 1992, ils entreront en vigueur le 30 mai 1996 pour les États mentionnés ci-dessous.

Illustration 3

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

(en dollars canadiens en fonction de la valeur du droit de tirage spécial (DTS) le 1^{er} avril 1995)



1. La Convention de 1971 portant création du Fonds international et la CRC de 1969 garantissent une indemnisation globale limitée à un maximum de 130,99 millions de dollars.
2. Le Protocole de 1992 1^{re} phase et la CRC de 1992 garantissent une compensation globale limitée à un maximum de 294,72 millions de dollars.
3. Il y a fort peu de chance que le Protocol de 1992 relatif au Fonds, phase 2 — entre en vigueur un jour, étant donné que cette formalité exige la participation des États-Unis.

Danemark	Oman
France	Suède
Allemagne	Royaume-Uni
Japon	Egypte (uniquement la convention de 1992 sur la responsabilité)
Mexique	
Norvège	

Il est à noter qu'un certain nombre d'autres États envisagent actuellement d'adhérer aux Protocoles de 1992 ou de les ratifier.

Ces États pour qui le Protocole de 1992 relatif au Fonds international entrera en vigueur le 30 mai 1996, devront avoir reçu une quantité totale d'hydrocarbures donnant lieu à contributions, s'élevant à 576 702 149 tonnes. Étant donné qu'un plus grand nombre d'États deviennent membres du Fonds de 1992 et que les

quantités totales d'hydrocarbures donnant lieu à contribution atteignent déjà 750 000 000 de tonnes, les membres sont obligés de dénoncer le régime 1969/1971 actuel. Ceci signifiera que les contribuaires dans des États qui n'auront pas adhéré au régime de 1992 et qui resteront dans le régime de 1969/1971 risquent d'avoir à verser des contributions plus élevées dans le cas de déversements catastrophiques, étant donné que le groupe des contribuaires sera de plus en plus petit, une situation potentiellement dangereuse pour ces contribuaires.

7. Conférence internationale sur les déversements d'hydrocarbures

Du 27 février au 2 mars 1995, s'est tenue à Long Beach (Californie) la 14^e Conférence internationale sur les déversements d'hydrocarbures. La Conférence était parrainée par l'American Petroleum Institute, le service des garde-côtes des États-Unis, l'Environment Protection Agency des États-Unis et pour la première fois, par l'Organisation maritime internationale et l'International Petroleum Industry Environmental Conservation Association. Le Directeur, des services techniques de la Caisse d'indemnisation assistait à la Conférence.

Le thème sous-jacent principal de cette conférence de l'année était "réaliser et maintenir l'état d'alerte préventive" en relation avec les questions de déversements d'hydrocarbures. Environ 136 documents furent présentés et 225 compagnies et agences internationales exposaient des produits et proposaient des services visant à prévenir la pollution en cas de déversements ou permettant d'intervenir.

Les sujets traités au cours de la Conférence avaient été groupés d'après les rubriques qui suivent: technologies en évolution, les transports maritimes, cheminement et effets des déversements dans des environnements aquatiques, traitement/atténuation des déversements et maintien de l'état d'alerte préventive globale.

Il y eut également des sessions spéciales relatives au sinistre du BRAER en janvier 1993, dans les Îles Shetland. En plus de la présentation des documents officiels, il y eut également un total de sept séances non officielles de démonstrations et d'explications au cours desquelles 126 présentations furent faites.

Cette année, le nouveau trait particulier ajouté était la publication avant-conférence de trois "livres blancs" intitulés mise en oeuvre d'un système de gestion pour des interventions efficaces, l'utilisation et l'abus de la science dans l'évaluation des dommages aux ressources naturelles et finalement les perspectives sur la mise en place et le maintien des moyens d'intervention en cas de pollution par les hydrocarbures. Ces "livres blancs" donnèrent lieu par la suite, à des entretiens et des débats au cours de sessions spéciales.

Au cours de la Conférence des entretiens sans caractère officiel eurent lieu avec un certain nombre de délégués d'autres pays et des organismes d'intervention, sur des questions d'appréhension et d'intérêts communs.

8. Événements ayant entraîné des rejets d'hydrocarbures

Quelle que soit l'année, la Caisse d'indemnisation reçoit de nombreux rapports d'événements de pollution par les hydrocarbures, envoyés par une variété de personnes, y compris des particuliers qui désirent être conseillés pour savoir s'ils ont droit, aux conditions de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, d'être considérés comme des requérants éventuels par suite de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures qu'ils ont éprouvés.

8.1 Barge Pétrolière IRVING WHALE (1970)

Dans mon rapport annuel 1993-1994, j'exposais la proposition faite par la Garde côtière canadienne (GCC) de renflouer la barge pétrolière coulée qui repose sur le fond de la mer dans le Golfe du St. Laurent. La barge remorquée avait appareillé de Dartmouth (Nouvelle-Ecosse) à destination de Bathurst (Nouveau-Brunswick) avec une cargaison de 4,200 tonnes de mazout de soute C et avait coulé le 7 septembre 1970 par environ 67 mètres de profondeur, à 60 km au nord-est du Cap Nord, Île-du-Prince-Édouard. Une évaluation récente indiquait qu'environ 1,100 tonnes d'hydrocarbures s'étaient échappées de l'épave.

Au début de 1994, en prévision du renflouement de l'épave, une évaluation environnementale a été effectuée. En vue d'obtenir les réactions du public et de discuter la proposition de renflouement, la GCC a organisé des réunions

publiques en divers lieux des provinces maritimes et aux Îles de la Madeleine. Le 5 août 1994, le vice-premier ministre, le ministre de l'Environnement et le ministre des Transports ont annoncé que le gouvernement fédéral avait décidé de donner suite au projet de renflouer la barge coulée IRVING WHALE, de la transporter à Mulgrave (Nouvelle-Ecosse), de récupérer sa cargaison de mazout de soute C, de nettoyer la barge et d'ensuite la vendre ou de s'en débarrasser d'une manière ne présentant aucun danger pour l'écologie. Le 3 mars 1995, le ministre de l'Environnement, l'honorable Sheila Copps, annonçait au cours d'une allocution prononcée à l'Île-du-Prince-Édouard que le projet de renflouement de la barge coûterait 10 millions de dollars et que son propriétaire J.D. Irving Company Ltd, avait

donné son accord pour contribuer à hauteur de 3 millions de dollars, aux frais des opérations de renflouement. Le ministre a dit ensuite que le gouvernement espérait obtenir de la Caisse d'indemnisation les 7 autres millions de dollars restants.

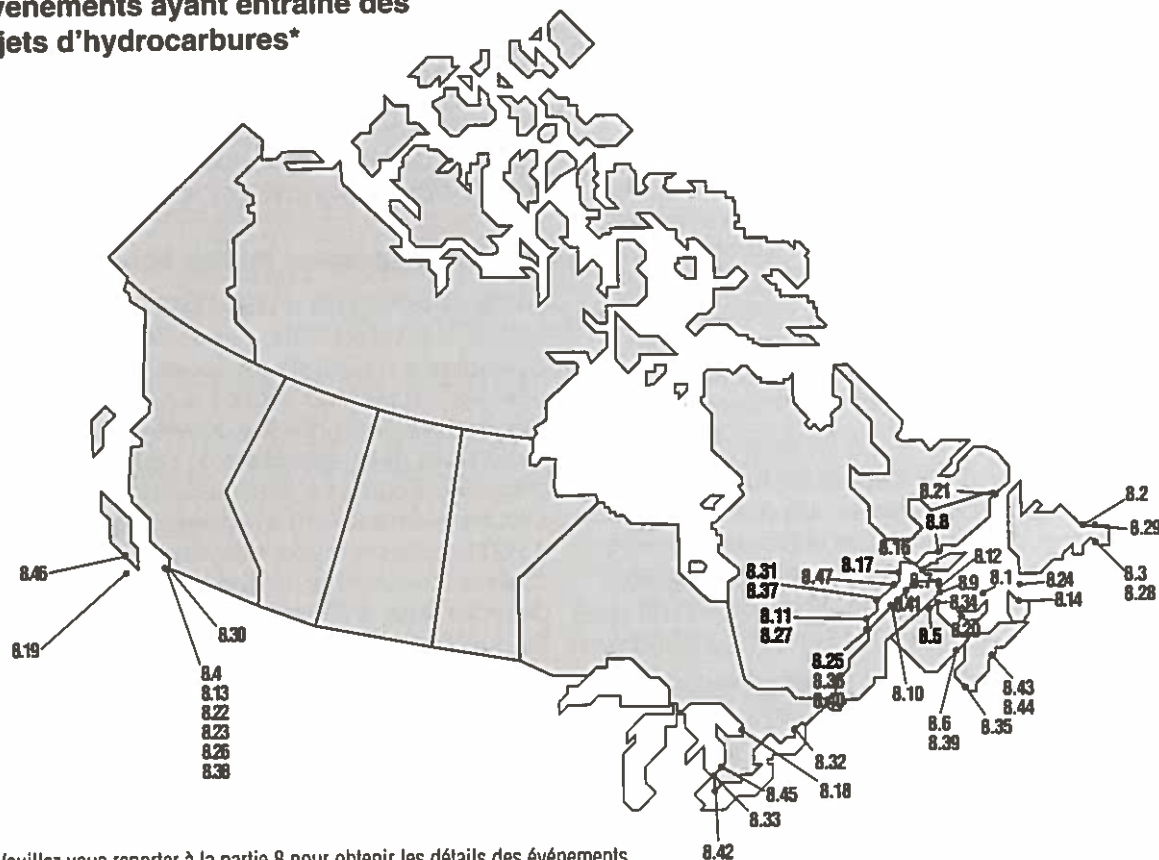
Le 1^{er} mars 1995, Transports Canada a lancé un appel d'offres en vue du renflouement de l'IRVING WHALE, en fixant sa fermeture au 13 avril 1995.

8.2 Pétrolier LIBERTY BELL VENTURE (1987)

Ce navire était un pétrolier immatriculé au Libéria dont l'exploitant était basé à Hong Kong. Le 29 mars 1987, alors que le pétrolier déchargeait sa cargaison, étant amarré à quai, à l'installation de l'usine électrique de Seal

Illustration 4

Événements ayant entraîné des rejets d'hydrocarbures*



* Veuillez vous reporter à la partie 8 pour obtenir les détails des événements ayant entraîné des rejets d'hydrocarbures figurant sur cette carte.

Cove (Terre-Neuve) un déversement d'hydrocarbures appartenant à sa cargaison se produisait.

La GCC organisait le nettoyage, aux coûts d'un montant déclaré s'élevant à 11 779,71\$. Le propriétaire du pétrolier niait toute responsabilité, attribuant à l'installation la faute du rejet.

Le 28 mars 1989, la Couronne engageait des poursuites contre le navire et son propriétaire, devant le tribunal de première instance de la Cour fédérale, afin de pouvoir recouvrer le montant des demandes d'indemnisation présentées par la GCC, l'Administrateur se constituant partie aux actions judiciaires conformément aux dispositions de l'article 713 de la LMMC. L'action devant le tribunal fut différée car les défendeurs refusaient d'accepter que leur soit signifié l'exposé des prétentions du demandeur. A ce moment là, il avait été convenu que l'Administrateur n'avait pas besoin 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. La condamnation au criminel à l'encontre du navire pour fait de pollution par les hydrocarbures fut annulée en appel. Au 31 mars 1995, j'attendais pour voir quelle tournure prendraient les événements dans l'action menée en cour fédérale.

8.3 Pétrolier SOUTH ANGELA (1988)

Le 5 mars 1988, ce pétrolier immatriculé au Libéria, déchargeait sa cargaison de pétrole brut à la raffinerie de Come by Chance (Terre-Neuve) lorsqu'une certaine quantité de sa cargaison se déversa à la mer. À l'époque, il avait été estimé qu'environ 72 tonnes d'hydrocarbures avaient été déversées.

Au début, une inquiétude considérable s'était manifestée sur le fait que le déversement pourrait affecter les moyens d'existence de nombreux pêcheurs dans le secteur; finalement très peu de pêcheurs furent touchés.

La GCC intervenait et aidée par d'autres, nettoyait le déversement. Une demande d'indemnisation pour tous les frais encourus s'élevait à 251 629,71\$. Le navire fut inculpé et ultérieurement trouvé coupable de pollution et

condamné à une amende mais il fut impossible de se mettre d'accord sur le règlement des frais de nettoyage.

Le 2 mars 1990, la Couronne engageait des poursuites devant le tribunal de première instance de la cour fédérale du Canada afin de recouvrer sa créance et l'Administrateur se constituait partie selon la Loi. Un second procès intenté par les propriétaires de la raffinerie avait commencé mais les deux actions en justice furent fusionnées sur injonction du vice-président de la Cour Fédérale.

Le procès de ces deux actions en justice est prévu de commencer le 29 mai 1995 à St. John's (Terre-Neuve).

8.4 Porte-conteneurs NEW ZEALAND CARIBBEAN (1989)

Ce navire était un cargo à marchandises diverses/porte-conteneurs, battant pavillon du Vanuatu dont les propriétaires étaient enregistrés au Libéria et il était exploité par une compagnie dont les bureaux étaient à Londres (Angleterre). Tard dans la soirée du 30 janvier 1989, le navire manoeuvrant pour venir à quai, avait heurté le coin d'un appontement appartenant à un chantier de construction navale local et l'une des caisses journalières à combustible du navire, avait été crevée, laissant écouler dans le port de Vancouver du combustible de soute. La Société du port de Vancouver avait encouru des frais pour nettoyer ce déversement mais aucun accord sur le règlement n'avait pu se faire avec les propriétaires du navire.

Le 16 août 1990, la Société du port de Vancouver déposait, devant le tribunal de première instance de la Cour fédérale du Canada à l'encontre du navire, de son propriétaire et d'autres personnes, l'exposé des prétentions du demandeur, afin de recouvrer tous les frais qu'elle avait encourus. L'Administrateur s'était constitué partie aux actions judiciaires comme l'exige la LMMC. À ce moment là, il avait été convenu qu'il ne serait pas nécessaire pour l'Administrateur, jusqu'à nouvel ordre, d'entreprendre d'autres démarches dans cette action en justice. Entre-temps, j'ai été informé que le navire avait changé de nom, de pavillon, de propriétaire et de compagnie d'exploitation.

À la fin de l'exercice financier, objet de mon rapport, j'ai été avisé par la Société du port de Vancouver que le litige soumis à la Cour fédérale était toujours en instance.

8.5 Navire de pêche LUCETTE C (1989)

Le 8 mai 1989, le navire de pêche canadien LUCETTE C, a coulé avec à bord environ 4 500 litres de gazole, alors qu'il était au mouillage au port de Newport (Québec) dans la Baie des Chaleurs. Aucune mesure ne fut prise par le propriétaire pour nettoyer la pollution qui s'en était suivie. Ce fut donc la GCC qui s'en chargea par la suite. Une demande d'indemnisation s'élevant à 136 669,32\$ fut présentée pour tous les frais de nettoyage comprenant également le renflouement du navire mais il fut impossible de parvenir à un règlement avec le propriétaire.

Le 24 avril 1992, des poursuites étaient engagées par la Couronne devant le tribunal de première instance de la Cour fédérale du Canada afin de recouvrer tous ces frais mais cette action en justice a été abandonnée ultérieurement car le propriétaire du navire avait fait faillite.

À ce stade de l'affaire, la GCC, conformément à la Loi, a déposé une demande d'indemnisation auprès de la Caisse d'indemnisation.

Dans ce cas, la question qui pose problème est de savoir si le renflouement de l'épave devrait être considéré comme des frais distincts des frais engagés pour atténuer la pollution par les hydrocarbures.

À la fin de l'exercice financier objet de mon rapport, des concertations entre la Couronne et la Caisse d'indemnisation étaient en cours pour arriver à un règlement.

8.6 Navire-citerne CAMARGUE (1989)

Le 18 juin 1989, après avoir déchargé sa cargaison de pétrole brut, le pétrolier à moteur CAMARGUE, battant pavillon français, déversait environ 80 tonnes de mazout de soute, au poste de la bouée unique d'amarrage de Canaport au large de Saint-Jean (Nouveau-Brunswick), alors qu'il se ravitaillait en soutes à combustible sur la barge pétrolière canadienne IRVING SHARK.

Pour les mesures de nettoyage, la GCC a présenté une demande d'indemnisation pour tous les frais encourus, dont le montant s'élevait à 1 275 048,78\$. Le 24 avril 1992, du fait que le propriétaire du navire n'était pas d'accord sur le montant réclamé, la Couronne a engagé un procès devant le tribunal de première instance de la Cour fédérale, à l'encontre du CAMARGUE, de ses propriétaires et de ses assureurs, alors que l'Administrateur s'était constitué partie, selon la Loi.

Le 24 février 1993, un avis modifié était déposé par les défendeurs devant la Cour fédérale, visant à étendre l'action en justice, de manière à inclure d'autres personnes telles que des tierces parties. L'examen des pièces du dossier avant l'audience doit avoir lieu en avril 1995.

Le conseiller de la Caisse d'indemnisation veille aux intérêts de la Caisse et observe de près ce cas.

8.7 Pétrolier IRVING NORDIC (1989)

Un récent rapport de la GCC a attiré mon attention sur une série d'événements mettant en cause un pétrolier battant pavillon canadien qui était impliqué dans des déversements de combustible de soute, dans le bas du fleuve St. Laurent. Le premier déversement eut lieu dans le port de Gaspé (Québec) le 5 août 1989, ensuite le navire faisant route de Gaspé à Rimouski (Québec) laissa derrière lui une traînée d'hydrocarbures. Le 7 août 1989, le navire fit encore un déversement d'hydrocarbures dans le port de Rimouski.

La GCC intervint pour endiguer et nettoyer ces déversements, occasionnant des frais déclarés s'élever à 540 073,54\$. L'Administrateur ne s'est pas constitué partie au procès intenté par la Couronne et toute demande d'indemnisation adressée à la Caisse d'indemnisation est maintenant foreclose.

8.8 Navire de pêche SIRIUS III (1989)

Le 26 août 1989, ce navire de pêche canadien coulait alors qu'il était amarré le long du quai, à Longue Pointe de Mingan sud (Québec). Pendant que le navire coulait, une certaine quantité d'hydrocarbures s'est écoulée à l'eau. La GCC intervenait pour nettoyer le déversement et renflouer le navire et déposait une

demande d'indemnisation pour tous les frais encourus, s'élevant à 20 010,17\$. Le propriétaire n'était pas d'accord pour régler cette demande d'indemnisation.

Le 12 mai 1992, la Couronne déposait une demande d'indemnisation devant le tribunal de première instance de la Cour fédérale du Canada, à l'encontre du navire, et de son propriétaire, en vue de recouvrer tous les frais encourus par la GCC, la Caisse d'indemnisation se constituant partie, selon la Loi. Par la suite, le propriétaire a offert que l'affaire soit réglée pour 8 000\$, ce qui est très proche de la limitation de responsabilité du navire. En se fondant sur cette somme, l'Administrateur a offert de régler le reliquat de la demande d'indemnisation de la GCC. À la fin de l'exercice financier 1994-1995, cette offre était à l'étude.

8.9 Navire de pêche EGMONT (1989)

Le 6 septembre 1989, alors qu'il était amarré au quai de Paspébiac (Québec) ce navire de pêche canadien, laissait s'écouler environ 13 620 litres d'un mélange d'eau et d'hydrocarbures. Le Capitaine et le propriétaire du navire négligeaient d'agir pour endiguer et récupérer la pollution, aussi la GCC dut-elle prendre les mesures indispensables à cet égard. La demande d'indemnisation présentée par la GCC pour cette opération de nettoyage s'élevait à 12 776,60\$, somme qui n'a pu être recouvrée par des négociations directes.

Le 28 août 1992, la Couronne déposait une demande d'indemnisation devant le tribunal de première instance de la Cour fédérale du Canada, en vue de recouvrer ses frais. L'Administrateur s'est constitué partie, selon la Loi.

Lors de sa défense, le propriétaire du navire nia avoir déversé des hydrocarbures, prétendant que le seul liquide qui aurait pu être déversé, était un résidu provenant de la cale à poissons.

La définition d'"hydrocarbures" figurant dans la Loi sur la marine marchande du Canada, applicable au mandat donné à la Caisse d'indemnisation, signifie des "hydrocarbures de toutes sortes ou de toute forme et sans que cela porte atteinte au caractère général de ce qui précède, comprend du

pétrole brut, du fuel-oil, de la boue, des résidus d'hydrocarbures . . . "

Je ne suis pas en mesure d'envisager un règlement de cette demande d'indemnisation, tant que le litige, entre la Couronne et le propriétaire du navire, sur la nature de la substance déversée, n'aura pas été réglé.

8.10 Navire-citerne à moteur EUROSTAR (1990)

Le 10 janvier 1990, alors qu'il était amarré à Gros Cacouna (Québec), le vraquier grec EUROSTAR, , déversait une certaine quantité de combustible de soute dans les eaux du port. La GCC intervenait pour endiguer et récupérer le déversement, et déposait une demande d'indemnisation pour tous les frais encourus s'élevant à 25 344,18\$.

Étant donné que le propriétaire du navire n'était pas d'accord pour régler la demande d'indemnisation de la GCC, la Couronne le 12 décembre 1992 engageait une action en justice devant le tribunal de première instance de la Cour fédérale du Canada, à l'encontre du navire, l'Administrateur se constituant partie, selon la Loi. Le conseiller de la Couronne convenait qu'il n'était pas nécessaire, jusqu'à nouvel ordre, que l'Administrateur entreprenne d'autres démarches.

Le 22 mars 1995, j'ai été informé par le conseiller de la Couronne que la demande d'indemnisation avait été réglée, sans avoir recours à la Caisse d'indemnisation.

8.11 Navire à marchandises diverses CARRY BULK (1990)

Au moment de l'événement, le CARRY BULK était un navire à marchandises diverses immatriculé à Panama, les propriétaires du navire étant enregistrés à Hong Kong. Le 30 janvier 1990, alors qu'il était amarré à quai à Bécancour (Québec), le navire déversait une certaine quantité de combustible de soute dans le port. La GCC soumettait une demande d'indemnisation s'élevant à 20 493,85\$ au titre des frais encourus pour les opérations de nettoyage du déversement.

Étant donné que le propriétaire du navire n'était pas d'accord pour le règlement de la

demande d'indemnisation, la Couronne, le 2 décembre 1992 engageait une action en justice, devant le tribunal de première instance de la Cour fédérale du Canada en vue de recouvrer les dépenses de la GCC. L'Administrateur s'était constitué partie, selon la Loi. Il avait été convenu à moins d'avis contraire que je n'aurais pas d'autres démarches à entreprendre dans cette affaire.

Le 22 mars 1995, j'ai été informé par le conseiller de la Couronne que la demande d'indemnisation avait été réglée sans avoir recours à la Caisse d'indemnisation.

8.12 Navire de pêche MARIE PAULE (1990)

Le 5 mars 1990, par suite de la rupture d'un tuyautage dans la salle des machines, ce navire de pêche canadien a coulé à son poste à quai dans le port de Grande Rivière (Québec). Le navire coulé a laissé s'écouler une certaine quantité d'hydrocarbures et la GCC a dû organiser le nettoyage. À cet égard, la GCC a déposé une demande d'indemnisation pour tous les frais encourus, s'élevant à 25 692,13\$

Le 2 décembre 1992, étant donné qu'aucun règlement à l'amiable ne pouvait être trouvé avec le propriétaire du navire, la Couronne engageait une action en justice devant le tribunal de première instance de la Cour fédérale du Canada, en vue de recouvrer sa demande d'indemnisation, l'Administrateur se constituant partie, selon la Loi. Au cours du procès la Couronne déposa une demande devant le tribunal, l'autorisant à vendre le navire, le montant de la vente devant servir à rembourser tous les frais déclarés.

Au cours des 12 mois écoulés, différentes négociations ont eu lieu entre les parties, visant à transiger avant jugement et à résoudre le problème de la demande d'indemnisation. Le navire a une limitation de responsabilité s'élevant à 17 456,00\$. Au début de cette année, j'ai offert de régler pour solde de tout compte par prélèvement sur la Caisse d'indemnisation, le reliquat de la créance de la GCC qui s'élève à 8 236,13\$. À la fin de l'exercice financier 1994-95, il semblerait qu'un accord puisse intervenir entre la GCC et la Caisse d'indemnisation.

8.13 Vraquier LOK PRATIMA (1990)

Le 11 avril 1990, alors qu'il était amarré le long du silo à grain du port de Vancouver, ce vraquier battant pavillon de l'Inde a déversé du mazout de soute dans les eaux du port. Le déversement fut nettoyé par la Société du port de Vancouver qui déposa auprès du propriétaire du navire une demande d'indemnisation pour tous les frais encourus. N'étant parvenu à aucun règlement, la Société déposa, le 16 août 1990, une demande d'indemnisation devant le tribunal de première instance de la cour fédérale du Canada, à l'encontre du propriétaire du navire, la Caisse d'indemnisation se constituant partie, selon la Loi. Par suite d'un accord, il n'était pas nécessaire, à moins d'un avis contraire, que l'Administrateur entreprenne d'autres démarches dans l'action en justice.

J'ai été informé que cette demande d'indemnisation avait été réglée le 29 septembre 1994, sans avoir recours à d'autres action en justice, ni à la Caisse d'indemnisation.

8.14 Rejets non identifiés d'hydrocarbures dans le Port de Louisbourg (Nouvelle-Écosse) (1990)

Un rapport indiquait que le 9 juin 1990, un déversement d'hydrocarbures avait été découvert dans le port de Louisbourg (Nouvelle-Écosse) et que la GCC était intervenue. Il est précisé que le nettoyage a pris deux jours, les 9 et 10 juin 1990.

Le 31 août, j'ai reçu du bureau régional des Maritimes de la GCC, une facture pro-forma à la charge de la Caisse d'indemnisation, s'élevant à 8 848,29\$. À ce moment là, le conseiller de la Garde côtière a été avisé que présenter une facture pro-forma, ce qui sous-entend une dette, n'était pas une méthode acceptable pour présenter une demande d'indemnisation à l'encontre de la Caisse d'indemnisation.

Jusqu'au 30 novembre 1994, aucun autre renseignement ne m'était parvenu au sujet de cet événement, lorsque pour la première fois, le conseiller de la GCC présenta une demande d'indemnisation à la Caisse d'indemnisation. La demande fut refusée car elle était forclosée depuis le 10 juin 1993, aux termes des dispositions applicables de la LMMC.

8.15 Rejets non identifiés d'hydrocarbures à Graham Pond (Île-du-Prince-Édouard) (1990)

Le 31 août 1990, j'ai reçu du bureau régional des Maritimes de la GCC, une facture pro-forma dont le montant s'élevait à 10 225,35\$, concernant une intervention signalée par la GCC, visant un déversement d'hydrocarbures qui avait été découvert à Graham Pond (Île-du-Prince-Édouard) le 15 mai 1990. La facture représentait le premier avis reçu au sujet de cet événement.

Pour la même raison invoquée au paragraphe 8.14, je refusais la facture pro-forma. Le 30 novembre 1994, j'ai reçu une lettre du conseiller juridique de la GCC qui réclamait que la demande d'indemnisation soit acceptée. J'informais le conseiller de la Garde côtière canadienne que la demande d'indemnisation était forclosée depuis le 16 mai 1993 et que je n'avais aucun pouvoir pour négocier une demande forclosée.

8.16 Asphaltier RIO ORINOCO (1990)

L'asphaltier chargé RIO ORINOCO, battant pavillon des îles Caïmans, faisant route de Curaçao (Antilles Néerlandaises) à Montréal (Québec) avait éprouvé des ennuis mécaniques avec sa machine principale que le personnel du navire avait été incapable de réparer pendant la traversée. Au moment où le navire se trouvait dans le Golfe du St. Laurent, la décision fut prise d'aller mouiller au large de Port Menier, île d'Anticosti, afin d'effectuer des réparations. Le 15 octobre 1990, le navire mouillait par des fonds de mauvaise tenue, dans un secteur exposé aux intempéries. Au cours de la nuit les vents fraîchissaient et le navire commença à chasser sur son ancre. Au cours des premières heures de la matinée du 16 octobre 1990, le navire s'est échoué sur la côte sud-ouest de l'île. Plus tard, le navire fut déclaré perte totale. Bien qu'aucune partie de la cargaison n'ait été perdue, le navire en avarie a déversé à la mer environ 185 tonnes de combustible de soute qui ont pollué gravement environ 10 kilomètres du rivage de l'île d'Anticosti.

En concertation étroite avec les experts agissant au nom du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL), la GCC au nom

du ministre des Transports jugeait que le navire, sa cargaison et le combustible restant à son bord, constituaient une menace sérieuse de pollution. En conséquence, la plus grande partie du combustible restant fut pompée en décembre 1990. Au cours de l'été 1991, une partie de la cargaison d'asphalte fut pompée et le navire avec le reliquat de sa cargaison put être renfloué et remorqué jusqu'à un port sûr.

Au cours d'une période d'à peu près huit mois, la GCC a engagé des dépenses considérables dans cette opération, réalisée pour sa plus grande partie par des sous-traitants. Deux demandes d'indemnisation distinctes, pour des aspects différents de l'opération ont été adressées au FIPOL par la GCC afin qu'elles soient examinées. Une demande d'indemnisation ultérieure a été également adressée au FIPOL par Environnement Canada et le ministère des Pêches et Océans. Les demandes d'indemnisation totales canadiennes s'élevaient à 12 382 224\$ et furent réglées par le FIPOL pour un montant de 11 791 848\$.

Dans cette affaire, nous relevons deux questions marquantes. La première est de savoir si le FIPOL devrait contester la demande faite par le propriétaire du navire, de limiter sa responsabilité aux termes de la Convention sur la responsabilité civile. Dans son rapport sur l'événement, le Bureau canadien de la sécurité des Transports a relevé plusieurs carences dans l'exploitation du navire dont les propriétaires étaient ou auraient dû être avertis.

À la 40^e session du Comité exécutif du FIPOL, il avait été décidé, en se fondant sur les conseils d'un juriste, obtenus par l'Administrateur du FIPOL qu'il ne servirait à rien d'engager des poursuites judiciaires contre le propriétaire du navire ou la Compagnie gérant le navire, étant donné qu'il était peu probable qu'il put exister un actif à l'encontre duquel un jugement puisse être appliqué. De la même manière, il avait été décidé que les poursuites judiciaires contre les directeurs particuliers n'en vaudraient pas la peine.

De plus amples concertations eurent lieu sur l'utilité de poursuivre les sociétés de classification et/ou les Clubs P & I en cause. Le Comité a chargé l'Administrateur d'obtenir les conseils d'un juriste concernant cette question afin

qu'ils soient disponibles lors de la 42^e session prévue en avril 1995.

Un certain nombre de délégués au Comité exécutif ont insisté, en faisant une question de principe, sur le fait qu'il était important que le FIPOI essaie de recouvrer tout montant versé par ses soins, au cas où un événement aurait été provoqué par le mauvais état de navigabilité du navire en cause.

La deuxième question marquante à être prise en considération par le FIPOI était de savoir si et le cas échéant, dans quelle mesure, le Fonds était dispensé de ses obligations, aux termes de l'article 5.1 de la Convention portant création du Fonds, d'avoir à indemniser le propriétaire du navire et ses assureurs. Une décision à ce sujet fut aussi reportée jusqu'à la 42^e session du Comité.

8.17 Vraquier FORUM GLORY (1991)

Le 27 mars 1991, ce navire battant pavillon grec était amarré le long du quai au poste No. 4 du bassin de la Compagnie minière de Port Cartier, à Port Cartier (Québec) lorsqu'une pollution par les hydrocarbures fut aperçue dans l'eau, à hauteur de la hanche bâbord et de l'arrière du navire. La Compagnie minière de Port Cartier prit les dispositions nécessaires pour nettoyer les hydrocarbures ce qui lui occasionna des frais. Par la suite, l'analyse faite par la GCC des échantillons de combustible prélevés dans l'eau, lui prouva qu'ils étaient semblables à ceux prélevés au même moment à bord du FORUM GLORY.

Le 26 mars 1993, une demande d'indemnisation s'élevant à 32 776,41\$, représentant tous les frais de nettoyage, fut déposée auprès de la Caisse d'indemnisation par la Compagnie minière de Port Cartier qui n'avait pas été en mesure de recouvrer ses frais auprès du propriétaire du navire. Le 23 avril 1993, je décidais de régler la demande d'indemnisation présentée par la Compagnie minière de Port Cartier, pour un montant de 44 399,98\$ ce qui comprenait les intérêts et les frais de justice.

Le 3 mars 1994, l'Administrateur déposait un exposé des prétentions du demandeur devant le tribunal de première instance de la Cour fédérale du Canada, à l'encontre du navire, de

ses propriétaires et de ses exploitants, en vue de recouvrer le montant versé pour régler la demande d'indemnisation. À la fin mars 1995, il semblerait qu'il soit possible de transiger avant jugement.

8.18 Navire-citerne EASTERN SHELL (1991)

De bon matin le 10 mai 1991, ce navire-citerne monocoque propriété d'une compagnie canadienne, chargé d'environ 1,360 tonnes de diesel-oil et d'environ 4,030 tonnes d'essence, donnait sur des roches et se faisait une déchirure à la coque alors qu'il approchait du Port de Parry Sound, Baie Géorgienne (Ontario).

Des efforts considérables furent entrepris par le navire, la GCC, le propriétaire du navire et l'affréteur pour atténuer la pollution, malgré tout, environ 70 tonnes d'essence et 52 tonnes de diesel-oil se déversèrent dans l'eau alentours. Le nettoyage fut effectué et des efforts furent entrepris pour remettre le navire-citerne en état de navigabilité et en état satisfaisant du point de vue de la sécurité pour entreprendre la traversée jusqu'à un chantier de réparation.

Une demande d'indemnisation a été présentée pour les frais considérables encourus par:

(a) Shell Canada	310 000,00\$
(b) Soconav Inc.	326 546,08\$
(c) La Garde côtière canadienne	356 143,48\$
Total	992 689,56\$

Le propriétaire a déclaré que la limite de responsabilité du navire-citerne s'élevait à 728 238,33\$. Le 2 février 1993, j'ai reçu une lettre envoyée au nom du propriétaire du navire, prétendant qu'aux termes de la LMMC, le propriétaire du navire avait le droit d'être indemnisé par la Caisse d'indemnisation pour toute somme qu'elle a l'obligation de verser pour des frais encourus, dépassant le montant de la limite de responsabilité du propriétaire du navire.

Le 14 janvier 1994, la Couronne déposait un exposé des prétentions du demandeur, auprès du tribunal de première instance de la Cour

fédérale du Canada, en vue de recouvrer tous les frais de la GCC, l'Administrateur se constituant partie, selon la Loi. Le 8 février 1995 une défense et une contre-demande d'indemnisation étaient déposées par le propriétaire du navire, auprès de la Cour fédérale. Au 31 mars 1995, le résultat des concertations en cours, entre le ministère de la Justice et le propriétaire du navire, était inconnu.

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

Le 22 juillet 1991 le TENYO MARU un navire-usine japonais faisait des ronds dans l'eau à petite vitesse dans la brume, attendant de pouvoir transborder à son bord, le poisson des chalutiers canadiens, lorsqu'il a été abordé par le navire de charge chinois TUO HAI qui faisait route dans le détroit Juan de Fuca, vers Vancouver (Colombie Britannique). Le TENYO MARU coula rapidement après l'abordage, perdit un membre de l'équipage et laissa s'écouler environ 440 tonnes de mazout intermédiaire de soute et 185 tonnes de diesel-oil moteur. Le TUO HAI avait subi quelques avaries aux alentours de son étrave mais n'avait pas déversé d'hydrocarbures.

En prévision de la récupération de la quantité considérable d'hydrocarbures restée dans l'épave du TENYO MARU, la GCC passa un contrat avec une entreprise. L'épave reposait par 162 mètres de fond à l'extérieur des eaux territoriales canadiennes, mais à l'intérieur de la Zone de pêche canadienne. La récupération par pompage d'une certaine quantité accessible d'hydrocarbures (environ 100 tonnes) du TENYO MARU a été considérée comme une réussite. Malgré tous ces efforts, une quantité considérable d'hydrocarbures a dérivé vers le littoral des côtes des états de Washington et de l'Orégon.

Le 7 août 1991, la Couronne engageait une procédure judiciaire devant le tribunal de première instance de la Cour fédérale du Canada, à l'encontre des deux navires et de leurs propriétaires respectifs, faisant valoir des dommages par pollution d'hydrocarbures et les frais en découlant. L'Administrateur s'était constitué partie selon la Loi. Peu après le TUO HAI était saisi dans le port de Vancouver afin

de servir de cautionnement pour la Couronne et d'autres demandes d'indemnisation.

Avant que le navire puisse se voir accorder mainlevée de sa saisie, une injonction de la Cour fédérale exigea le versement d'une caution de 17,2 millions de dollars, assortie de mises à jour annuelles visant à couvrir les intérêts courus payables aux termes de l'Article 723 de la LMMC.

Le cautionnement, couvrant les demandes d'indemnisation de la Couronne et du propriétaire du TENYO MARU, tout comme la tierce caution, comprenant la Caisse d'indemnisation, fut déposé sous forme d'une garantie donnée par la banque.

Le Gouvernement du Canada présenta une demande d'indemnisation s'élevant à 5,33 millions de dollars, pour le nettoyage de la pollution et pour des mesures de sauvegarde. Le conseiller représentant la Caisse d'indemnisation, consacra le dernier exercice financier à se préparer activement, ce qui consistait notamment à recueillir les connaissances techniques indispensables en vue du procès intenté en justice prévu à l'origine en février 1995. Les demandes d'indemnisation de la Couronne ont été réglées, en transigeant avant jugement, sans avoir recours à la Caisse d'indemnisation et le 31 mars 1995, une injonction d'avoir à abandonner les poursuites se rapportant à l'affaire suite à un consentement mutuel a été signifiée par la Cour fédérale.

8.20 Rejets non identifiés d'hydrocarbures dans le Parc provincial de Red Point (Île-du-Prince-Édouard) (1991)

Le 30 août 1991, alors qu'il effectuait une patrouille dans le parc provincial, le gardien du parc découvrit des hydrocarbures couvrant la plage, sur environ 500 mètres. Ces hydrocarbures avaient la consistance du mazout de soute C, des échantillons furent prélevés. Nous savons que la nuit précédente un navire avait franchi le détroit de Northumberland, la voie d'eau qui borde le parc au sud. La GCC prit des mesures pour nettoyer les hydrocarbures mais fut incapable d'en déterminer l'origine. Une demande d'indemnisation s'élevant à 4 080,32\$, représentant tous les frais fut déposée par la GCC auprès de la

Caisse d'indemnisation. Étant donné que la provenance des hydrocarbures était inconnue et qu'il était impossible de prouver que l'événement qui avait provoqué le déversement n'avait pas été causé par un navire, la demande d'indemnisation fut réglée pour un montant de 3 396,13\$ et le 20 février 1995, les fonds furent transférés, de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires, à la Couronne.

8.21 Barge OGDENSBURG (1991)

Le 28 septembre 1991, la barge canadienne OGDENSBURG remorquée par le remorqueur canadien MANIC, transportait en pontée une cargaison de gravier, deux chargeurs à benne frontale et deux remorques routières, lorsqu'elle a coulé. À ce moment là, le remorqueur et sa barge faisaient route au large de la basse rive nord du Québec, dans le secteur situé à l'ouest de St. Augustin (Québec). Ce n'est pas avant le 16 octobre 1991 que la direction des urgences de la GCC fut informée du naufrage.

Le 17 octobre 1991, une reconnaissance aérienne fut organisée en vue de vérifier la présence signalée d'une pollution par des hydrocarbures; il se confirma qu'il y avait bien une fuite d'hydrocarbures dans les parages immédiats de l'épave. Un centre d'élevage de moules avait été implanté le long de la rive dans ce secteur. À l'aide de plongeurs, les experts en assistance et sauvetage, agissant au nom des propriétaires/des assureurs, trouvèrent la barge reposant la quille en l'air sur le lit du fleuve par des fonds variant de 7 à 17 mètres, tout l'équipement éparpillé alentour. Il s'est avéré impossible d'obturer les réservoirs des chargeurs à benne frontale, laissant écouler le carburant, aussi les propriétaires/les assureurs ont-ils récupéré les véhicules les 27 et 28 octobre 1991.

Les propriétaires n'ayant entrepris aucune autre mesure de nettoyage, la GCC a présenté une demande d'indemnisation pour les frais encourus s'élevant à 157 916,49\$, ayant permis de prendre les mesures nécessaires. Par la suite, le ministère de Pêche et océans fut en mesure de confirmer que les moules n'avaient pas été polluées.

Le 7 mai 1993, en vue de recouvrer tous ses frais, la Couronne engageait des poursuites devant le tribunal de première instance de la Cour fédérale, à l'encontre de:

- McKeil Work Boats Limited, les propriétaires de la barge;
- Navigation Harvey et Frères Incorporated, les affréteurs prétendus de la barge, et
- la barge OGDENSBURG.

Conformément à la LMMC, l'Administrateur s'était constitué partie, selon la Loi.

Le 15 avril 1992, la Société Navigation Harvey et Frères Inc a été mise entre les mains d'un liquidateur judiciaire. Le 3 septembre 1993, un exposé des moyens de fait et de droit du défendeur fut déposé par McKeil Work Boat Limited, prétendant:

- a) qu'au moment de l'événement, la barge était la propriété de l'affréteur aux fins des dispositions de la partie XVI de la LMMC et;
- b) que l'écoulement des hydrocarbures provenant des chargeurs à benne frontale, ne représentait pas un dommage de pollution tel que défini dans la LMMC.

Au 31 mars 1995, des dispositions étaient en train d'être prises pour examiner les pièces du dossier avant l'audience intéressant ce cas.

8.22 Vraquier TRADE GREECE (1991)

Le 30 décembre 1991, alors qu'il était amarré le long du quai, ce vraquier battant pavillon Chypriote appartenant à une compagnie basée à l'île de Man et exploitée par cette même compagnie, avait déversé dans les eaux du port de Vancouver, une certaine quantité de mazout de soute.

La Société du port de Vancouver intervenait pour prendre des mesures de nettoyage et présentait par la suite une demande d'indemnisation pour tous les frais encourus à cet effet, d'un montant de 62 690,34\$

La Société n'arrivant pas à trouver une solution concernant sa demande d'indemnisation,

se décida à engager des poursuites judiciaires devant le tribunal de première instance de la Cour fédérale du Canada, en vue de recouvrer sa créance découlant de cet événement. L'Administrateur s'était constitué partie, conformément à la Loi, avec l'accord qu'il n'avait pas besoin d'entreprendre d'autres démarches à ce point des procédures de cette action en justice.

Au 31 mars 1995, les derniers renseignements reçus semblent indiquer qu'il y a de fortes présomptions pour que ce cas se règle prochainement sans autre action devant les tribunaux et sans avoir recours à la Caisse d'indemnisation.

8.23 Vraquier FEDERAL OTTAWA (1992)

Le 11 janvier 1993, l'Administrateur s'est vu signifier un exposé des prétentions du demandeur, déposé devant la Cour fédérale du Canada, au nom du plaignant, la Société du port de Vancouver, prétendant que ce vraquier immatriculé au Luxembourg, avait, les 22 et 23 janvier 1992 ou vers cette période, déversé à la mer du mazout de soute alors qu'il était au mouillage officiel No. C dans le port de Vancouver. La Société encourut des frais pour son intervention visant à lutter contre ce déversement d'hydrocarbures. L'Administrateur, comme l'exige la LMMC, s'était constitué partie selon la loi et suite à un accord n'avait pas besoin d'entreprendre d'autres démarches à ce point des procédures.

Le 26 octobre 1994, j'ai été informé par le conseiller de la Société que cette demande d'indemnisation avait été réglée avec la participation des propriétaire du navire et il m'était demandé d'exécuter l'ordonnance de consentement comme faisant partie du règlement. J'exécutais cette ordonnance de consentement, réservation faite de tous les droits de la Caisse d'indemnisation.

Le 3 novembre 1994, le conseiller de la Société m'informait que pour une certaine partie des frais de nettoyage, concernant le secteur situé au large de Siwash Roch dans English Bay, il était impossible de certifier que les hydrocarbures récupérés provenaient du FEDERAL OTTAWA. Les frais de nettoyage pour cette partie, étaient évalués à environ 5 000,00\$.

Le 20 décembre 1994, j'ai été informé par le conseiller de la Société qu'après règlement avec la participation du propriétaire du navire, il restait des frais impayés s'élevant à 4 358,00\$ représentant la partie des frais de nettoyage effectué à Siwash Rock que la Société désirait recouvrer auprès de la Caisse d'indemnisation.

Le 13 janvier 1995, j'ai écrit au conseiller de la Société du port de Vancouver, pour lui demander certains renseignements et la preuve de cette partie de la créance. Au 31 mars 1995, je n'ai pas encore reçu de réponse.

8.24 Vraquier SKRIM (1992)

Un compte rendu de situation publié le 16 mars 1992 par la direction des urgences de la GCC donnait les premiers renseignements au sujet de ce déversement. Il indiquait que le 13 mars 1992, ce vraquier battant pavillon panaméen, faisant route sur lest en direction du fleuve St. Laurent, s'était fait des avaries dans les glaces, au large de Port aux Basques (Terre-Neuve). Un deep-tank contenant du mazout lourd était fissuré côté muraille du navire et laissait s'écouler des hydrocarbures. Par la suite, il a été évalué que 90 à 130 tonnes d'hydrocarbures s'étaient déversées à la mer. Une partie de ces hydrocarbures fut rejetée à la côte dans le secteur de Port aux Basques et une opération de nettoyage fut effectuée par des entrepreneurs engagés par le propriétaire du navire. La GCC déposa également une demande d'indemnisation pour des frais encourus s'élevant à 190 603,32\$.

Le 13 octobre 1994, j'ai été informé que cette demande d'indemnisation avait été réglée pour un montant de 140 000,00\$, sans avoir eu à recourir de nouveau à la Caisse d'indemnisation.

8.25 Navire à marchandises diverses BORA BORA 1 (1992)

Le 6 avril 1992, alors qu'il était amarré à quai dans le port de Montréal (Québec) ce navire à marchandises diverses, battant pavillon de Malte, avait déversé une certaine quantité de combustible dans les eaux du port. Les propriétaires du navire négligèrent d'intervenir immédiatement pour endiguer et nettoyer

ce déversement, obligeant la Garde côtière à mobiliser son équipe de lutte contre la pollution et à nettoyer ce déversement d'hydrocarbures. La demande d'indemnisation pour les frais encourus pour ce travail, s'élevait à 40 243,32\$. Les propriétaires du navire refusèrent de payer; en conséquence la Couronne intenta une action en justice le 14 décembre 1993, devant le tribunal de première instance de la Cour fédérale du Canada. L'Administrateur se constitua partie selon la loi mais par suite d'un accord, n'était pas obligé jusqu'à nouvel ordre d'entreprendre des démarches dans cette affaire.

J'ai été informé par le conseiller du ministère de la Justice que cette affaire avait été réglée le 9 février 1995, sans avoir eu à recourir de nouveau à la Caisse d'indemnisation.

8.26 Navire de pêche NORPAK 1 (1992)

Le 10 août 1992 à 1800 heures, le navire de charge IRAN SHARIAT, signalait par radio, aux services de Trafic maritime, qu'étant au mouillage à English Bay dans le port de Vancouver, il avait été abordé par le navire de pêche canadien NORPAK 1. L'avant du NORPAK 1 avait été gravement endommagé et ce dernier avait dû être échoué sur la plage de Spanish Banks avec l'assistance du MILLER DELTA, alors qu'il commençait à couler. Toutefois, les caisses à combustible du navire de pêche, contenant environ 700 gallons de diesel-oil moteur, étaient intactes; tous les orifices furent obturés. Des efforts furent faits pour absorber la faible quantité de pollution qui se dégageait au moment où le navire était envahi par l'eau à chaque marée. Le 20 août 1992, le NORPAK No. 1 était remis à flot et remorqué jusqu'à un chantier de réparation navale. La GCC déposait une demande d'indemnisation pour tous les frais encourus, pour enrayer et retenir la pollution et qui s'élevaient à 38 237,53\$.

Le 26 août 1993, étant donné que le propriétaire du navire de pêche n'acceptait pas de régler la demande d'indemnisation de la GCC, la Couronne intentait une action en justice devant le tribunal de première instance de la Cour fédérale du Canada, en vue de recouvrer les sommes en cause. Conformément à la LMMC, l'Administrateur s'était constitué partie.

Le 20 septembre 1993, le propriétaire du navire, déposait un exposé des moyens de fait et de droit du défendeur, dans lequel il prétendait qu'entre autres questions les frais présentés par la Couronne pour la retenue de la pollution étaient considérablement exagérés. À la suite de négociations avant jugement, la Couronne acceptait que soit réglée sa créance pour un montant de 25 000,00\$, sans avoir recours à la Caisse d'indemnisation et le 4 novembre 1994, l'affaire était abandonnée par consentement de gré à gré.

8.27 Vraquier IRENES SAPPHIRE (1992)

Le 22 septembre 1992, ce navire déversait du mazout de soute dans le port de Trois Rivières (Québec). Ce navire était un vraquier immatriculé en Grèce et au moment de l'accident était amarré à quai dans ce port. La GCC intervenait de façon à nettoyer ce déversement et encourait des frais qu'elle déclarait s'élever à 16 813,40\$. Les propriétaires refusaient de payer, aussi le 7 décembre 1993 la Couronne déposait une demande d'indemnisation devant le tribunal de première instance de la Cour fédérale du Canada, l'Administrateur s'étant constitué partie selon la Loi. Aux termes du règlement d'application de la Loi sur la marine marchande du Canada, relatif à la pollution par les hydrocarbures, la Couronne entamait aussi des poursuites judiciaires à l'encontre du navire. Le 9 février 1995, j'ai été informé que les poursuites judiciaires étaient un échec car il ne pouvait être démontré de façon concluante que les hydrocarbures provenaient de l'IRENES SAPPHIRE, étant donné qu'à des fins de comparaison, aucun échantillon d'hydrocarbures n'avait été prélevé sur un autre navire amarré à quai à proximité.

Par la suite, la Couronne pensa à déposer une demande d'indemnisation auprès de la Caisse d'indemnisation. L'Administrateur adopta la position que la Couronne disposait encore de suffisamment de preuve pour établir la responsabilité civile du propriétaire du navire. Le 28 mars 1995, dans une lettre qu'il m'a adressée, le ministère de la Justice me faisait part de ses craintes d'avoir recours à la procédure civile; au 31 mars 1995, cette question fait toujours l'objet de débats.

8.28 Roulier AMERICAN FALCON (1992)

Le 24 octobre 1992, au cours de sa manoeuvre d'accostage, ce navire à marchandises diverses, battant pavillon des États-Unis, a heurté un bollard du quai et crevé une de ses caisses journalières à combustible installée contre la muraille interne du navire, déversant ainsi environ 24 tonnes de mazout de soute dans le port. Une lettre d'engagement constituant une garantie fut remise au nom du Club P & I pour couvrir tous les frais de l'intervention mise sur pied par la GCC.

L'Administrateur n'a pas été directement impliqué dans cet événement. J'ai été informé que le montant total de la demande d'indemnisation pour le nettoyage s'élevait à 288 151,59\$ et qu'un versement partiel de 256 424,73\$ avait été reçu par la Couronne au cours du mois d'août 1993. Je crois comprendre que la question du reliquat du paiement de la demande d'indemnisation, fait toujours l'objet de débats.

8.29 Traversier SIR ROBERT BOND (1992)

Le 24 octobre 1992, alors que le transbordeur SIR ROBERT BOND se trouvait dans le port de St. John's (Terre-Neuve) il eut à changer de poste à quai. Alors qu'il manoeuvrait en direction du nouveau poste, des hydrocarbures remontèrent à la surface de l'eau, tout autour du transbordeur. La GCC présenta une demande d'indemnisation s'élevant à 7 242,00\$ pour tous les frais de nettoyage encourus.

Le traversier fut accusé d'avoir provoqué une pollution par des hydrocarbures mais le 3 mai 1994 cette accusation fit l'objet d'un non-lieu pour la raison que la Couronne n'avait pas apporté la preuve que ces hydrocarbures provenaient du SIR ROBERT BOND.

À la fin de l'exercice financier objet de ce rapport, aucune demande d'indemnisation n'a été déposée auprès de la Caisse d'indemnisation.

8.30 Barge TRAILER PRINCESS (1993)

Le 31 janvier 1993 les fonctionnaires d'Environnement Canada ont reçu un rapport signalant un déversement d'hydrocarbures dans le fleuve Fraser près de Patullo Bridge (Colombie Britannique). L'enquête sur l'origine

des hydrocarbures permit de découvrir qu'une pompe, se trouvant à bord de la barge canadienne TRAILER PRINCESS, amarrée à un appontement en attendant d'effectuer des réparations, contenait une importante quantité d'hydrocarbures. Une analyse de ces hydrocarbures, révéla des similitudes compatibles avec l'analyse des hydrocarbures récupérés lors du nettoyage du déversement.

À la suite de poursuites judiciaires exercées contre le propriétaire de la barge, inculpé en application des dispositions du règlement sur la pollution par les hydrocarbures, le propriétaire plaida coupable et fut condamné à une amende de 7 500\$. Tous les frais encourus par Environnement Canada pour effectuer le nettoyage, s'élevaient à 23 530,27\$. Le propriétaire de la barge, en procédure de faillite à ce moment là, versa 5 000\$ à la Couronne pour les frais de nettoyage.

Le 11 février 1994, j'ai reçu une lettre du bureau du ministère de la Justice de Vancouver, m'informant que la Couronne pourrait avoir à déposer une demande d'indemnisation à l'encontre du propriétaire de la barge et de l'Administrateur à propos de cet événement. Étant donné la faillite, la Couronne pourrait être obligée d'obtenir la permission du tribunal pour engager des poursuites contre le propriétaire en faillite, de façon à pouvoir récupérer son argent auprès des Assureurs maritimes Club P & I. Au 31 mars 1995, aucune demande d'indemnisation n'avait été présentée à la Caisse d'indemnisation.

8.31 Yacht VALERY IV (1993)

Cet événement met en cause un yacht de 17 mètres à coque en béton qui a coulé le long du quai à Sabrevois (Québec) sur le fleuve Richelieu, le 10 juin 1993, à ce moment, personne n'était à bord du Yacht. Plus tard, il a été découvert que l'eau avait envahi le yacht, parce que deux bouchons du système de refroidissement de l'eau du moteur avaient disparu. La Garde côtière fut informée du naufrage et de la pollution en ayant résulté et mit sur pied des moyens d'intervention pour lutter contre la pollution qui était causée par une fuite d'hydrocarbures provenant du yacht. L'intervention consistait également à renflouer le yacht et à aveugler les fuites du système de refroidissement.

De ce fait, la Garde côtière déposa une demande d'indemnisation pour tous les frais s'élevant à 14 641,68\$. Après la fin de l'intervention, la Garde côtière fut en mesure de se mettre en rapport avec le propriétaire qui déclara qu'il désirait vendre le yacht renfloué et que le montant de la vente servirait à payer la GCC, pour solde de tout compte eu égard à la créance de la GCC. Cette proposition fut acceptée par la GCC et plus tard, le propriétaire déclara que le yacht avait été vendu pour 2 000\$ et que cette somme était conservée par des hommes de loi dans un compte en fidéicomis jusqu'à ce que la GCC la réclame.

La GCC a déposé une demande d'indemnisation auprès de la Caisse d'indemnisation, cette demande est à l'étude comme le prévoit l'Article 710 de la LMMC.

8.32 Rejets non identifiés d'hydrocarbures à Wolfe Island (Ontario) (1993)

Le 1^{er} août 1993, les fonctionnaires de la GCC furent informés de la présence d'un déversement de mazout de soute C dans la partie sud de Wolfe Island (Horn's Point — à l'ouest de Cape Vincent Ferry Dock, Ontario).

Ces eaux font partie des eaux auxquelles s'applique la Partie XVI de la *Loi sur la marine marchande du Canada* (la Loi) — La GCC, agissant au nom du ministre des Transports, conformément aux dispositions de l'article 677 de la Loi, prit des mesures pour nettoyer le déversement d'hydrocarbures et ce faisant déposa une demande d'indemnisation pour tous les frais encourus totalisant 9 436,52\$.

Le 20 octobre 1994, étant donné que la Garde côtière n'était pas en mesure de déterminer la provenance du déversement d'hydrocarbures et d'identifier le navire particulier qui avait causé ce déversement d'hydrocarbures, elle déposa, conformément aux dispositions des articles 709 et 710 de la LMMC, une demande d'indemnisation auprès de la Caisse d'indemnisation. Étant donné que l'origine des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures était inconnue et qu'il était impossible de prouver que cet événement qui avait donné naissance à cette demande d'indemnisation, n'avait pas été causé par un navire, il était possible de

présumer comme le prévoit l'article 710 de la Loi que les hydrocarbures déversés l'avaient été par un navire. Après examen, en me fondant sur les renseignements fournis par la Garde côtière, j'évaluais à 7 071,57\$ les frais raisonnables réels encourus par la Garde côtière, lors de cet événement, somme qui fut proposée à la Couronne qui l'accepta.

Aux termes de l'article 723 de la Loi, la Couronne avait droit aussi à toucher des intérêts.

Conformément à l'alinéa 709 f) de la Loi, j'ordonnais que la somme de 7 071,57\$ plus les intérêts s'élevant à 841,66\$ un total de 7 913,23\$, soit prélevée sur la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires, et versée par chèque à l'ordre du Receveur Général du Canada, pour solde de tout compte, de tous les frais et intérêts réclamés par la Couronne.

8.33 Bateau en bois à La Salle (Ontario) (1993)

Un renseignement m'est parvenu, signalant que le 5 octobre 1993 un bateau en bois avait coulé dans une marina située à La Salle, Windsor, (Ontario) laissant échapper environ 200 gallons d'essence. La GCC intervenait et encourait des frais de nettoyage déclarés s'élever à 7 993,79\$.

Au moment de l'événement, il semblerait qu'il y avait contestation sur le droit de propriété de l'embarcation. Jusqu'à maintenant, aucune demande d'indemnisation n'a été présentée à la Caisse d'indemnisation.

8.34 Navire de pêche CARAPEC No. 1 (1993)

Ce navire de pêche d'une J.B. de 480 tonnes, était amarré solidement au brise-lames de Caraquet Marine, Caraquet (Nouveau-Brunswick) et selon un rapport avait été abandonné là, depuis mai 1993.

Pendant le mois d'octobre 1993, des craintes locales grandissantes se manifestèrent au sujet de la sécurité du navire et du risque de pollution. Le 21 octobre 1993, la GCC, en l'absence de réponse de la part du propriétaire enregistré, décidait d'agir, eu égard à ces craintes. Elle

organisait le pompage et la destruction de tous les polluants se trouvant à bord, asséchait la cale machine et arrêtait la fuite provenant de la salle des machines et mettait le navire en lieu sûr. Sa demande d'indemnisation pour tous les frais, s'élevait à 25 326,44\$.

Le 27 janvier, le droit de propriété du navire avait été transféré à une personne de Calgary (Alberta) par contrat de vente mais le changement du droit de propriété n'avait pas été déclaré comme l'exige le paragraphe 40(l) de la LMMC, au chef du bureau de l'immatriculation des navires du port d'immatriculation du navire, à Caraquet (Nouveau-Brunswick). Ensuite, la personne nia posséder le droit de propriété du navire, déclarant que la compagnie pour qui elle avait signé, agissait seulement comme mandataire d'une compagnie de Hong Kong. Par la suite la compagnie de Hong Kong refusa de prendre livraison du navire et ne voulut pas payer les factures en souffrance, à l'époque.

Le litige au sujet du droit de propriété demeure non résolu. Jusqu'à maintenant aucune demande d'indemnisation n'a été présentée à la Caisse d'indemnisation.

8.35 Remorqueur KETA V (1993)

Cet accident s'est produit à Wedgeport (Nouvelle-Écosse). Il semble qu'il y ait eu deux accidents distincts, les deux mettant en cause Verreault Navigation, une compagnie de dragage, en exploitation à l'époque dans le port de Wedgeport. Le 19 novembre 1993, un faible déversement de diesel-oil dont la provenance n'a pu être identifiée, était découvert dans le port; par la suite, il a été admis que le déversement provenait probablement du remorqueur KETA V. Le 20 novembre 1993, un simple particulier signalait qu'une barge de dragage échouée sur la plage laissait écouler du diesel-oil. Par la suite il s'est avéré qu'il y avait une fuite dans la tôle quille dans le secteur d'un ballast à combustible de la barge.

L'écologie du port de Wedgeport est particulièrement fragile en raison des grandes quantités de homards conservées dans des viviers flottants, avant leur expédition vers les marchés. Ce port est le port d'attache de plus de 60 pêcheurs de homards et les événements

mentionnés ci-dessus, se sont produits juste avant l'ouverture de la saison de pêche aux homards dans cette zone. La Caisse d'indemnisation prêta assistance au ministère des Pêches et Océans, ce qui fait que l'ouverture de la saison de pêche ne fut pas retardée.

Le propriétaire du navire et la GCC intervinrent pour lutter contre ce déversement, en nettoyant les viviers flottants à homards, les piles de l'apportement et d'autres secteurs et en enlevant dans toute la mesure du possible la couche de terre arable polluée.

La GCC déclara avoir encouru des frais s'élevant à 15 486,91\$. Au 31 mars 1995, aucune demande d'indemnisation n'avait été présentée à la Caisse d'indemnisation.

8.36 Rejets non identifiés d'hydrocarbures au port de Sorel (Québec) (1993)

Cet événement inhabituel a conduit la GCC à présenter une demande d'indemnisation à la Caisse d'indemnisation. Le 1^{er} décembre 1993, une drague travaillait dans le bassin Lanctôt, près du port de Sorel (Québec) pour le compte et au nom du Gouvernement du Canada lorsque fut aperçue une nappe d'hydrocarbures, de la consistance du mazout lourd, flottant à la surface de l'eau. Tout d'abord, on a cru qu'elle provenait d'un navire amarré à proximité mais par la suite, il fut découvert qu'elle provenait d'un fût de mazout enfoui dans le lit du fleuve et qui avait été crevé par la drague en action. La GCC intervenait en organisant le nettoyage de la nappe de mazout, mais la glace nouvellement formée entravait le nettoyage, dans une certaine mesure. La demande d'indemnisation de la GCC, présentée à la Caisse d'indemnisation s'élevait à 46 813,79\$. Il semble qu'il soit impossible d'identifier le propriétaire du fût et du mazout qu'il contenait. Pour que la responsabilité de la Caisse d'indemnisation soit engagée, il faudrait pouvoir répondre à la question de savoir si les dispositions de l'alinéa 709 f) de la Loi s'appliquent aux circonstances de cet événement. L'alinéa 709 f) spécifie: "la cause des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures est inconnue et l'Administrateur est incapable d'établir que l'événement qui en est à l'origine n'est pas imputable à un navire".

Jusqu'à maintenant, il n'a pas été prouvé que ce fût de mazout découvert dans le port de Sorel ait pu appartenir à un navire. Des négociations à ce sujet se poursuivent avec le conseiller représentant la GCC.

8.37 Navire à marchandises diverses ISTRAN EXPRESS (1993)

Le 3 décembre 1993, alors qu'il était amarré à quai dans le port de Québec, ce navire à marchandises diverses battant pavillon du VANUATU, déversait une petite quantité de combustible de soute. Les frais d'intervention de la GCC s'élevaient soi-disant à 5 359,60\$. Il a été indiqué que des négociations se déroulaient avec les propriétaires du navire, au sujet d'un possible règlement. La Caisse d'indemnisation n'était pas partie à ces négociations.

Aucune demande d'indemnisation n'avait été reçue à la fin de l'exercice financier 1994-95.

8.38 Vraquier GENERAL TIRONA (1993)

Le 13 décembre 1993, s'est produit un déversement d'environ 43 tonnes de gazole marin, alors que le vraquier GENERAL TIRONA, immatriculé aux Philippines, manoeuvrait pour venir s'amarrer au quai de Vancouver nord (Colombie Britannique), situé près du pont Second Narrows. Le navire, assisté de remorqueurs avait heurté le quai et avait crevé une citerne à combustible située sur la muraille interne du navire. La plus grande partie de la citerne s'était déversée dans l'eau alentour.

Les propriétaires du navire déposèrent un cautionnement pour couvrir les frais de nettoyage, la possibilité de poursuites judiciaires, d'amendes et de dommages écologiques.

Le 3 février 1994, j'ai reçu une lettre du Barrard Yacht Club m'informant qu'environ 22 yachts avaient besoin d'être nettoyés car leurs coques avaient été souillées par les hydrocarbures. En dehors des autres demandes d'indemnisation, il a été indiqué que tous les frais encourus par la Garde côtière lors de son intervention pour arrêter et nettoyer le déversement, s'élevaient à 79 523,99\$.

À la fin de l'exercice financier faisant l'objet de ce rapport, j'ai été informé que la GCC en était rendu à la phase finale précédant la

remise de sa demande d'indemnisation, aux propriétaires du navire. Aucune demande d'indemnisation n'était parvenue à la Caisse d'indemnisation, au 31 mars 1995.

8.39 Pétrolier à moteur TITO TAPIAS (1994)

Le 11 janvier 1994, alors qu'il embarquait son combustible de soutes, pompé par la barge pétrolière canadienne SHARK 7, le navire-citerne TITO TAPIAS (77 291 TX de JB) battant pavillon panaméen, propriété d'une compagnie ayant son siège à Madrid (Espagne), signalait un déversement d'hydrocarbures équivalant à un ou deux barils de mazout de soute. À ce moment là, le navire-citerne était mouillé à environ six milles au large de Redhead, port de Saint Jean (Nouveau-Brunswick), après avoir terminé le déchargement de sa cargaison d'hydrocarbures. Le 11 janvier 1994, une reconnaissance aérienne, révéla qu'environ 200 mètres du littoral dans ce secteur avaient été pollués et qu'il était à prévoir d'autres émulsions visqueuses de mazout sur la côte. Les assureurs maritimes du propriétaire du navire remirent une lettre d'engagement payable à la Garde côtière et à l'Administrateur, destinée à payer les demandes d'indemnisation présentées au titre de cet événement.

Le 13 janvier 1994, la GCC publiait un rapport de situation, précisant qu'environ 1 1/2 tonnes de mazout de soute C avaient été déversées par le navire-citerne. Le propriétaire du navire organisa des opérations de nettoyage. Des échantillons d'hydrocarbures prélevés dans le secteur, confirmèrent que ces hydrocarbures provenaient bien du TITO TAPIAS.

Le 27 mai 1994, l'entrepreneur embauché par le propriétaire du navire arrêta le travail car il n'avait pas été payé pour tous les travaux effectués jusqu'à ce jour. Les 28/29 mai, trois rapports signalant d'autres émulsions visqueuses de mazout sur le littoral de Digby dans le secteur d'Hillsburn en Nouvelle-Écosse, obligèrent à entreprendre d'autres opérations de nettoyage qui furent effectuées par les entrepreneurs sur les ordres de la GCC.

À ce moment là, la GCC évaluait ce déversement d'hydrocarbures à 10 ou 20 tonnes. Les représentants du propriétaire du navire avaient maintenant des doutes que la découverte

ultérieure de ces hydrocarbures puisse permettre de penser qu'ils provenaient du TITO TAPIAS. Le 13 juin 1994, à l'instigation du propriétaire du navire, des opérations de nettoyage furent entreprises dans le secteur de Hillsburn.

Après le 15 juillet, aucune autre opération de nettoyage ne fut entreprise, cependant jusqu'à ce jour 25 043 sacs de débris pollués par les hydrocarbures et 237 oiseaux enduits d'hydrocarbures avaient été ramassés pour être traités.

Le 11 août 1994, à la suite des poursuites judiciaires intentées au titre du règlement sur la pollution par les hydrocarbures, durant lesquelles un témoin, au nom de la GCC avait attesté que les quantités d'hydrocarbures déversés pouvaient être évaluées entre 17 et 34 tonnes, le tribunal de Saint Jean (Nouveau Brunswick) enjoignit au propriétaire du navire-citerne, qui avait plaidé coupable, de payer une amende de 75 000\$.

En plus des frais considérables encourus du fait de l'embauche directe par le propriétaire du navire, d'entrepreneurs pour effectuer le nettoyage j'ai été informé que la GCC déclarait avoir encouru des frais de l'ordre de 346 000\$ pour sa participation au nettoyage.

Aucune demande d'indemnisation n'a été présentée à la Caisse d'indemnisation en ce qui concerne cet événement.

8.40 Vraquier POLYDEFKIS (1994)

Le 12 janvier 1994, le bureau du Commandant de port signalait apercevoir des hydrocarbures sur la glace, le long du bord de ce vraquier battant pavillon Grec, amarré dans le port de Montréal (Québec). Environnement Canada intervenait et mettait sur pied le nettoyage. Il fut indiqué qu'une petite quantité d'hydrocarbures était en cause et à ce moment là, les propriétaires du navire n'avaient eu connaissance de cet événement. Par la suite la GCC acceptait une lettre d'engagement du Club P & I remise au nom des propriétaires du navire, d'un montant maximum de 10 000,00\$, pour couvrir l'amende éventuelle pour les frais de poursuites judiciaires et d'opérations de nettoyages déclarés s'élever à 4 377,32\$.

Pour cet événement, aucune demande d'indemnisation n'a été présentée à la Caisse d'indemnisation.

8.41 Vraquier CALYPSO IV (1994)

Ce petit vraquier battant pavillon grec était solidement amarré le long de la cale sèche privée appartenant au chantier de construction navale des Méchins (Québec), lorsque le 2 février 1994, ce navire déversa à l'eau de l'huile de graissage, en grande partie. Le chantier de construction navale intervenait en embauchant des entrepreneurs pour nettoyer ce déversement. Une équipe appartenant au personnel de la Garde côtière canadienne et d'Environnement Canada était aussi sur les lieux pour surveiller de près la situation, en portant une attention particulière au fait qu'il avait été demandé aux brise glace de la GCC de dégager la glace très près du CALYPSO IV, de façon à rendre libre de glace l'entrée de la cale sèche pour qu'un navire en attente puisse y pénétrer. Il était à craindre qu'en dégageant la glace, la pollution se répande.

Le déversement d'hydrocarbures était pratiquement retenu en totalité sur la glace et dans un fût élingué en pendant le long du bord du navire. Le mélange d'eau et d'hydrocarbures ainsi qu'une certaine quantité d'ordures jetées par-dessus bord sur la glace, tout autour du navire, purent heureusement être récupérés. Il a été déclaré que 110 litres d'hydrocarbures avaient été récupérés en même temps que de la glace polluée. Le propriétaire du navire a été poursuivi en justice avec succès par la GCC pour ce déversement.

Le 11 février 1994, les mandataires du propriétaire du navire faisaient parvenir une lettre d'engagement du P & I, d'un montant de 70 000\$, payable à la GCC et à la Caisse d'indemnisation, destinée à couvrir les demandes d'indemnisation présentées à la suite de cet événement.

À la fin de cet exercice financier, j'ai été informé que la demande d'indemnisation de la GCC et d'Environnement Canada s'élevait à 8 181,49\$ et depuis j'attends la suite des événements.

8.42 Remorqueur PRINCESS No. 1 (1994)

Alors qu'il faisait route de Eriau (Ontario) vers Thames River (Ontario), le remorqueur canadien s'est trouvé pris dans des crêtes de glace dans le lac Erie. Le 10 février 1994, un brise-glace de la Garde côtière des États-Unis,

dégageait le PRINCESS No. 1 et le jour suivant, un brise-glace de la Garde côtière assistait le remorqueur à sa base d'Amhurstburg (Ontario). Après qu'il eut été amarré en sécurité le long du quai, un membre d'équipage et un inspecteur de navires de la GCC examinèrent rapidement le remorqueur et tout leur sembla en ordre. Quatre heures après s'être amarré, le remorqueur coulait le long du quai.

En coulant, le remorqueur laissa s'écouler une quantité importante de diesel-oil. Un barrage flottant de retenue fut déployé tout autour du lieu du naufrage et des plongeurs aveuglèrent les fuites sur la coque du remorqueur coulé. Tout d'abord le NGCC SAMUEL RISLEY intervenait pour retenir la pollution par la suite il fut remplacé par le NGCC GRIFFON. Un certain nombre d'oiseaux de mer avaient dû être secourus et nettoyés. Le 15 février 1994, le remorqueur était renfloué et mis à terre sur une cale de halage par mesure de sécurité.

Le 30 décembre 1994, l'Administrateur recevait une demande d'indemnisation d'un montant de 250 742,38\$ pour tous les frais de la Garde côtière encourus pour le renflouement du remorqueur et le nettoyage de la pollution. Le PRINCESS No. 1 a une limite de responsabilité s'élevant à 12 618,85\$.

Parmi un certain nombre de questions soulevées par la demande d'indemnisation présentée par la GCC, nous nous interrogeons en particulier, sur le montant de la facture, supérieur à 180 000\$, pour l'utilisation du GRIFFON à l'occasion de cet événement.

À la fin de l'exercice financier 1994-95, cette demande d'indemnisation était en cours d'examen et d'évaluation, en application des dispositions de la LMMC.

8.43 Navire-citerne NORDIC APOLLO (1994)

Le 30 mai 1994, un vaste déversement d'une substance inconnue était signalé dans l'eau entourant le NORDIC APOLLO, un navire-citerne battant pavillon libérien, amarré au poste 34 d'Halterm dans le port d'Halifax. La GCC mena une enquête au sujet de ce rapport et trouva qu'une certaine quantité d'hydrocarbures avait été déversée par le navire-citerne. Un barrage flottant de retenue fut déployé et une intervention en vue d'une opération de nettoyage

fut organisée. Par la suite, il fut découvert que le déversement provenait du chargement de condensat de pétrole brut de Nouvelle-Ecosse du NORDIC APOLLO.

Il a été indiqué que le NORDIC APOLLO avait plaidé coupable à une accusation portée conformément au règlement sur la pollution par les hydrocarbures, pour avoir causé une pollution et avait été condamné à 20 000\$ d'amende.

Au 31 mars 1995, je n'ai toujours pas été avisé officiellement de cet événement et j'attends la suite de cette affaire.

8.44 Porte-conteneur ZIM SAVANNAH (1994)

Le 30 mai 1994, ce porte-conteneur battant pavillon Israélien était amarré à quai au poste 41 du port d'Halifax lorsque du mazout lourd fut découvert dans l'eau entre le navire et le quai. Au début, l'origine précise des hydrocarbures ne put être établie mais des échantillons des hydrocarbures furent prélevés pour analyse. Après concertation avec les agents du navire, la GCC organisait les opérations de nettoyage des hydrocarbures et obtenait un cautionnement pour tous les frais encourus. Le soir du même jour, le navire appareillait du quai, à destination de New York. Peu de temps après, le pilote étant encore à bord, une traînée d'hydrocarbures à l'arrière du navire fut aperçue, aussi le Commandant décidait de retourner au quai d'Halifax pour inspecter minutieusement le navire. Aucune mesure ne fut prise pour retenir et nettoyer les hydrocarbures qui manifestement s'écoulaient du navire. Des inspections effectuées par différents fonctionnaires, y compris ceux de la GCC, ne furent pas plus en mesure de déterminer l'emplacement exact par où s'écoulaient les hydrocarbures aperçus. Finalement un plongeur découvrit des fuites d'hydrocarbures à l'intérieur des orifices de décharges à la mer de la machine situés sous la ligne de flottaison, sur le côté tribord du navire et les enregistra sur bande de magnétoscope.

Le 29 juillet 1994, une demande d'indemnisation d'un montant de 99 579,58\$ fut déposée auprès de la Caisse d'indemnisation, au nom du propriétaire du ZIM SAVANNAH, au titre des mesures prises visant à prévenir ou limiter la pollution provoquée par cet événement.

À la fin mars 1995, la demande d'indemnisation était à l'étude.

8.45 Navire de pêche MISS STEPHANIE (1994)

Le 8 août 1994, alors qu'il faisait route dans le lac Huron, à environ six milles au nord de Kettle Point (Ontario) ce navire de pêche canadien de 16,4 mètres de long, a coulé. Jusqu'au 13 août 1994, l'épave laissa s'écouler du diesel-oil et de l'huile de graissage, jusqu'à ce qu'un plongeur réussisse à fermer les vannes des caisses à combustibles. Par la suite la pollution fut minimale. Le 17 août 1994, le navire de pêche fut renfloué à l'aide d'une grue et mis à terre pour être inspecté.

Tout au long de cet événement, la GCC surveilla continuellement les efforts visant à retenir la pollution. À l'heure actuelle, la Caisse d'indemnisation n'a pas été avisée officiellement d'une demande d'indemnisation résultant de cet événement.

8.46 Chalutier MARWOOD (1994)

Le MARWOOD est un chalutier en bois de 115 pieds, exploité sous pavillon canadien. Le 14 août 1994, le navire a coulé le long du quai du Gouvernement à Ucluelet, Île de Vancouver (Colombie Britannique). Lors du naufrage un membre d'équipage s'est noyé alors que deux autres ont pu se sauver. Le navire avait à bord environ 7 000 gallons de diesel-oil moteur, 600 gallons d'huile de graissage et une quantité inconnue d'huile hydraulique. La GCC était intervenue pendant le naufrage en vue d'atténuer la pollution et de nettoyer les hydrocarbures qui s'étaient écoulés. Le navire avait souscrit auprès d'un Club P & I, une assurance couvrant les cas de pollution et des représentants du Club étaient en rapport avec la GCC. Le renflouement du navire fut entrepris par des entrepreneurs embauchés par le propriétaire et se termina avec succès le 18 août 1994.

Des négociations prolongées eurent lieu entre la Couronne, les mandataires légaux du propriétaire du navire et le Club P & I afin d'obtenir un cautionnement s'élevant au total à 450 000\$ au titre des frais encourus à la suite de cet événement. Il a été affirmé que le chalutier avait une valeur assurée supérieure à 1 million de dollars.

Les assureurs sur corps dirent savoir que l'offre la plus élevée pour le renflouement du navire était de 14 000\$. Étant donné que la question ne pouvait être résolue, la Couronne fit saisir le chalutier le 21 février 1995.

Au 31 mars 1995, la Couronne et l'Administrateur tentaient d'obtenir un cautionnement approprié pour satisfaire la demande d'indemnisation de la GCC.

8.47 Navire de charge STELLA (1994)

Le 3 décembre 1994, l'officier de port du quai privé d'Alcan à Duncan, Baie des Ha! Ha! (Québec) signalait la présence d'hydrocarbures dans l'eau, tout autour du STELLA navire de charge battant pavillon grec.

Après concertation avec la GCC, Alcan embauchait des entrepreneurs qui furent en mesure de récupérer environ 80% des hydrocarbures, le reliquat étant emporté parcequ'il se trouvait à la surface de la glace. Des échantillons des hydrocarbures furent prélevés à bord du navire et dans la baie pour être analysés. La direction de la sécurité des navires de la GCC délivrait au navire, une interdiction d'appareiller, jusqu'à ce qu'une lettre d'engagement d'un montant de 25 000,00\$ soit remise. La GCC ayant reçu cette lettre dans la soirée du 3 décembre 1994, le navire fut autorisé à appareiller. L'analyse ultérieure des échantillons d'hydrocarbures, effectuée au nom de la GCC, fut peu concluante et la lettre d'engagement fut annulée.

Je suis au courant qu'Alcan à l'intention de présenter sa demande d'indemnisation au titre des frais encourus pour les opérations de nettoyage, afin que la Caisse d'indemnisation l'examine.

9. Résumé de l'état financier

Au cours de l'exercice financier 1994-1995, 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 502 810,52\$ comprenant les frais et débours suivants:

Honoraires de l'administrateur	66 850,00\$
Frais de justice ou de consultation	244 903,17\$
Services d'experts	111 374,88\$
Services de secrétaire	37 898,41\$
Frais de déplacement	20 669,63\$
Frais d'imprimerie	13 348,41\$
Frais de bureau	7 765,68\$

Fonds général	435 554,33\$
Fonds de grosses demandes d'indemnisation constitué pour l'AEGEAN SEA	1 088 885,83\$
Fonds de grosses demandes d'indemnisation constitué pour le KEUMDONG No. 5	725 923,89\$
Fonds de grosses demandes d'indemnisation constitué pour le TOYOTAKA MARU	653 331,50\$

b) Conformément aux dispositions de l'article 701 de la Loi, l'Administrateur a ordonné le versement de la somme de 2 903 695,55\$ prélevée sur la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, causée par les navires, au titre des contributions au FIPOL, tel que prévu aux articles 10, 11 et 12 de la Convention de 1971 portant création du Fonds:

Le montant ci-dessus versé au FIPOL se répartit comme suit:

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 11 309,36\$.

Au cours de l'exercice financier faisant l'objet de ce rapport, les intérêts crédités à la Caisse d'indemnisation se sont élevés à 18 793 680,68\$.

Au 31 mars 1995, le solde créditeur de la Caisse d'indemnisation s'élevait à 233 261 036,68\$.

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