

***Caisse d'indemnisation
des dommages dus à la pollution
par les hydrocarbures causée
par les navires
Rapport Annuel 1995-1996***



Photo de couverture:

Le navire-citerne libérien SEA EMPRESS gravement échoué aux abords de Milford Haven, côte sud-ouest du Pays de Galles, Royaume-Uni. Cet événement s'est produit le 15 février 1996. Le FIPOL traite les demandes d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Photographie due à l'obligeance de:

Brace Harvatt Associates
Haverford West Sud-ouest du Pays de Galles

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

***Caisse d'indemnisation
des dommages dus à la pollution
par les hydrocarbures causée
par les navires
Rapport Annuel 1995-1996***



Case of ...

...

...

...

...

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	3
4.	Le FIPOL, Assemblée et comité exécutif	3
5.	Un nouvel événement majeur international	8
6.	Entrée en vigueur des Protocoles de 1992 à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds	8
7.	Les Protocoles de 1992 - Résumé	8
8.	Événements ayant entraîné des rejets d'hydrocarbures	11
8.1	Barge pétrolière IRVING WHALE	11
8.2	Pétrolier LIBERTY BELL VENTURE	13
8.3	Pétrolier SOUTH ANGELA	14
8.4	Porte-conteneurs NEW ZEALAND CARIBBEAN	14
8.5	Navire de pêche LUCETTE C	14
8.6	Navire-citerne CAMARGUE	15
8.7	Navire de pêche SIRIUS III	15
8.8	Navire de pêche EGMONT	16
8.9	Navire de pêche MARIE PAULE	16
8.10	Asphaltier RIO ORINOCO	17
8.11	Vraquier FORUM GLORY	17
8.12	Navire-citerne EASTERN SHELL	18
8.13	Barge OGDENSBURG	18
8.14	Vraquier TRADE GREECE	19
8.15	Vraquier FEDERAL OTTAWA	19
8.16	Vraquier IRENES SAPPHIRE	20
8.17	Roulier AMERICAN FALCON	20
8.18	Traversier SIR ROBERT BOND	21
8.19	Barge TRAILER PRINCESS	21
8.20	Yacht VALERY IV	21
8.21	Rejets non identifiés d'hydrocarbures, Rivière Vachon (Québec)	22
8.22	Bateau en bois à La Salle (Ontario)	22
8.23	Navire de pêche CARAPEC No. 1	22
8.24	Remorqueur KETA V et barge	22
8.25	Rejets non identifiés d'hydrocarbures au port de Sorel (Québec)	23
8.26	Navire de charge polyvalent ISTRAN EXPRESS	23
8.27	Vraquier GENERAL TIRONA	24
8.28	Navire-citerne TITO TAPIAS	24
8.29	Vraquier POLYDEFKIS	25
8.30	Vraquier CALYPSO IV	25
8.31	Remorqueur PRINCESS No. 1	25
8.32	Navire de charge LEADER	26
8.33	Navire-citerne NORDIC APOLLO	26
8.34	Porte-conteneurs ZIM SAVANNAH	27
8.35	Bateau de croisière PIERRE CHAUVIN	27
8.36	Bateau de pêche MISS STEPHANIE	27
8.37	Navire de pêche STEVE C	28
8.38	Chalutier MARWOOD	28
8.39	Remorqueur POINTE SEPT-ÎLES	29
8.40	Navire de charge STELLA	29
8.41	Bâtiment WORKBOAT No. 5	29
8.42	Navire de pêche NAHMIT	29
8.43	Rejets non identifiés d'hydrocarbures Baie des Ha! Ha! (Québec)	30
8.44	Rejets non identifiés d'hydrocarbures, New Haven (Nouvelle-Écosse)	30
8.45	Rejets non identifiés d'hydrocarbures, Sainte Félicité (Québec)	31
8.46	Embarcation de plaisance CHANTY	31
8.47	Porte-conteneurs GRETE STAR	31
8.48	Petit Bac à câble SIMCOE ISLANDER	32
8.49	Navire CHILOLI	32
8.50	Navire-citerne BOREE	33
8.51	Ex Traversier PRINCE GEORGE	33
8.52	Barge HALTREN No.1	34
8.53	Vraquier des Grands Lacs JAMES NORRIS	34
8.54	Navire de pêche ACADIAN PAL	35
8.55	Rejets non identifiés d'hydrocarbures Parc national de Pacific Rim (Colombie Britannique)	35
8.56	Navire-citerne LE SAULE No. 1	35
8.57	Vraquier MARLIN	36
8.58	Roulier KOLOMNA	36
9.	Résumé de l'État financier	37

Table des matières

Introduction

1. Les objectifs de l'étude

2. La structure de l'étude

3. Les limites de l'étude

4. Les conclusions de l'étude

5. Les recommandations de l'étude

6. Les perspectives de l'étude

7. Les remerciements de l'étude

8. Les références de l'étude

9. Les annexes de l'étude

10. Les index de l'étude

11. Les glossaires de l'étude

12. Les bibliographies de l'étude

13. Les listes de l'étude

14. Les tableaux de l'étude

15. Les figures de l'étude

16. Les schémas de l'étude

17. Les cartes de l'étude

18. Les photos de l'étude

19. Les vidéos de l'étude

20. Les audios de l'étude

21. Les logiciels de l'étude

22. Les matériels de l'étude

23. Les méthodes de l'étude

24. Les protocoles de l'étude

25. Les procédures de l'étude

26. Les manuels de l'étude

27. Les guides de l'étude

28. Les fiches de l'étude

29. Les notes de l'étude

30. Les rapports de l'étude

31. Les présentations de l'étude

32. Les conférences de l'étude

33. Les ateliers de l'étude

34. Les séminaires de l'étude

35. Les colloques de l'étude

36. Les congrès de l'étude

37. Les congrès de l'étude

38. Les congrès de l'étude

39. Les congrès de l'étude

40. Les congrès de l'étude

41. Les congrès de l'étude

42. Les congrès de l'étude

43. Les congrès de l'étude

44. Les congrès de l'étude

45. Les congrès de l'étude

46. Les congrès de l'étude

47. Les congrès de l'étude

48. Les congrès de l'étude

49. Les congrès de l'étude

50. Les congrès de l'étude

51. Les congrès de l'étude

52. Les congrès de l'étude

53. Les congrès de l'étude

54. Les congrès de l'étude

55. Les congrès de l'étude

56. Les congrès de l'étude

57. Les congrès de l'étude

58. Les congrès de l'étude

59. Les congrès de l'étude

60. Les congrès de l'étude

61. Les congrès de l'étude

62. Les congrès de l'étude

63. Les congrès de l'étude

64. Les congrès de l'étude

65. Les congrès de l'étude

66. Les congrès de l'étude

67. Les congrès de l'étude

68. Les congrès de l'étude

69. Les congrès de l'étude

70. Les congrès de l'étude

71. Les congrès de l'étude

72. Les congrès de l'étude

73. Les congrès de l'étude

74. Les congrès de l'étude

75. Les congrès de l'étude

76. Les congrès de l'étude

77. Les congrès de l'étude

78. Les congrès de l'étude

79. Les congrès de l'étude

80. Les congrès de l'étude

81. Les congrès de l'étude

82. Les congrès de l'étude

83. Les congrès de l'étude

84. Les congrès de l'étude

85. Les congrès de l'étude

86. Les congrès de l'étude

87. Les congrès de l'étude

88. Les congrès de l'étude

89. Les congrès de l'étude

90. Les congrès de l'étude

91. Les congrès de l'étude

92. Les congrès de l'étude

93. Les congrès de l'étude

94. Les congrès de l'étude

95. Les congrès de l'étude

96. Les congrès de l'étude

97. Les congrès de l'étude

98. Les congrès de l'étude

99. Les congrès de l'étude

100. Les congrès de l'étude



CANADA

L'Honorable David Anderson, 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 1995 et finissant le 31 mars 1996, compte rendu de mes activités en tant qu'Administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, causée par les navires (la Caisse).

En vertu du décret C.P. 1993-2003 du 6 décembre 1993, le soussigné a reçu un nouveau mandat d'Administrateur de la Caisse pour une durée de cinq ans, prenant effet le 18 novembre 1993.

2. Le Plan canadien d'indemnisation

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

1. La Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires¹;
2. La Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CRC) et;
3. Le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) créé en 1978 par la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention portant création du Fonds).

La Loi d'habilitation pour le Plan canadien est contenue dans les modifications à la Loi sur la marine marchande du Canada (L.C. 1987, chapitre 7) proclamée en vigueur le 24 avril 1989² et, modifiée par la suite en 1993 (L.C. 1993, chapitre 36).

L'illustration I, accompagnée de notes explicatives, indique le montant d'indemnisation disponible au 1^{er} avril 1996 et démontre le rôle clé joué par la Caisse d'indemnisation dans le fonctionnement du plan.

A part une exception³, la Caisse d'indemnisation est un Fonds de premier recours accessible à tous les demandeurs, y compris la Garde côtière canadienne, en cas de dommage par pollution, de frais encourus à la suite de déversements d'hydrocarbures provenant d'un navire et également en cas de frais occasionnés par des mesures préventives prises en prévention de rejets d'hydrocarbures..

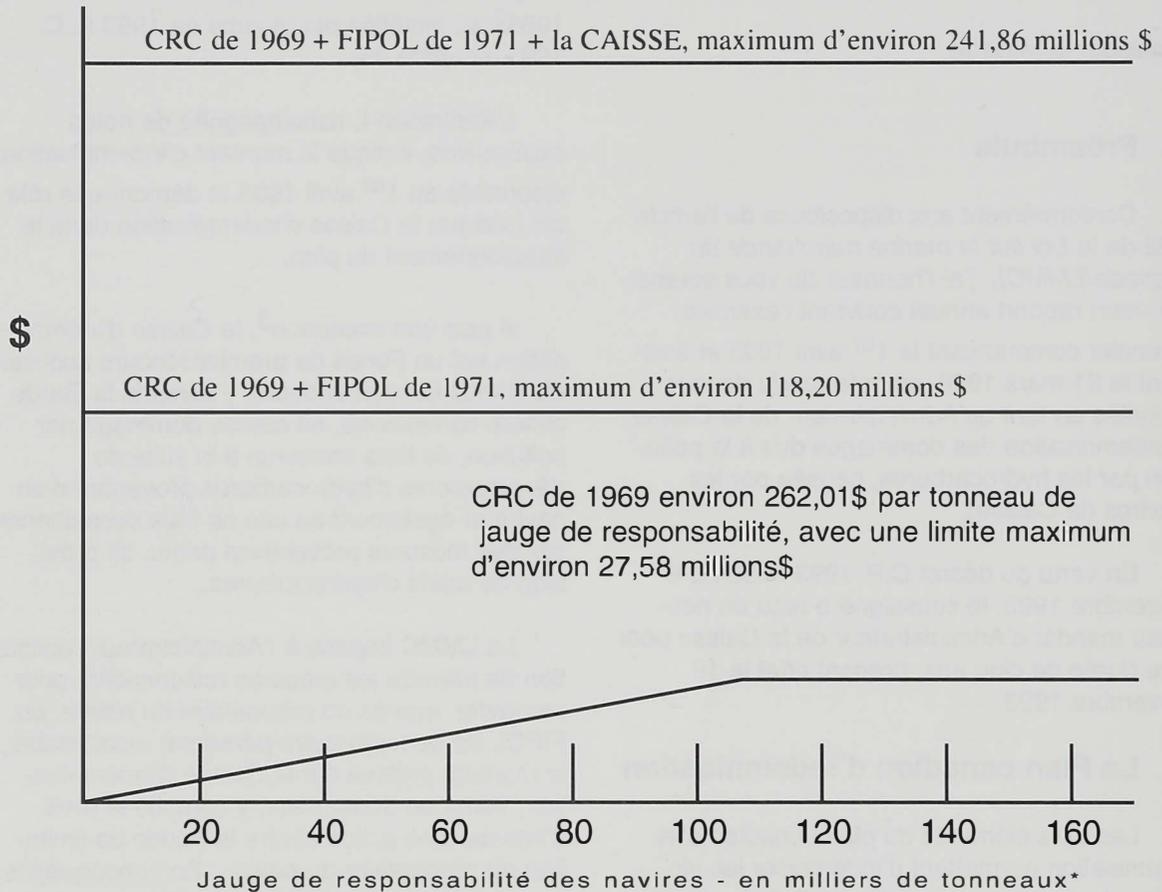
La LMMC impose à l'Administrateur l'obligation de prendre les mesures raisonnables pour recouvrer, auprès du propriétaire du navire, du FIPOL ou de toute autre personne responsable, le montant prélevé sur la Caisse d'indemnisation, versé au demandeur, y compris le droit d'intenter une action contre le Fonds de limitation du propriétaire du navire. En conséquence, l'Administrateur est habilité à intenter une action in rem à l'encontre du navire (ou à l'encontre du produit de la vente, si le navire a été vendu) en vue d'obtenir une caution afin de protéger la Caisse d'indemnisation au cas où aucune autre sorte de garantie n'aurait été fournie. Dans de telles circonstances, l'Administrateur est en droit

¹ La Caisse d'indemnisation sert à indemniser les demandeurs en cas de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, au Canada et dans les eaux relevant de l'autorité du Canada.

² Remplacée le 1^{er} mai 1989 par la LRC de 1985 chapitre 6 (3^e supplément) et modifiée par la LC de 1993 chapitre 36).

³ L'exception concerne le fait qu'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 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.

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 1er avril 1996)



1. La caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires la CRC et le FIPOL garantissent une indemnisation d'un montant global combiné limité à 241,86 millions de \$ dans le cas d'un événement de pollution par les hydrocarbures mettant en cause un pétrolier chargé.
2. La Convention de 1969 sur la responsabilité civile (CRC) garantit une indemnisation limitée à un maximum d'environ 27,58 millions de \$ et représente la part d'indemnisation versée par le propriétaire du navire.
3. Le fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) et la CRC garantissent une indemnisation globale limitée à un maximum de 18,20 millions de \$. Les sommes versées par le FIPOL représentent la part d'indemnisation redevable par les chargeurs.
4. La Caisse sert également à indemniser les dommages résultant de rejets provenant de navires autres que des navires-citernes chargés.
5. Les dispositions de la Caisse s'appliquent dans toutes les eaux canadiennes, dans les Zones de pêche 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 4)
6. 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 sont en droit de se prévaloir de la clause du "renversement du fardeau de la preuve", contenue 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.
7. La Caisse sert également 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 posséder les licences de pêche appropriées ou être des personnes qui pêchent ou chassent pour subvenir à leurs propres besoins en nourriture ou en pelleteries.

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

d'exiger une garantie avant que ne soit déposée une demande d'indemnisation contre la Caisse d'indemnisation mais cette action ne peut être poursuivie que si l'Administrateur a payé les demandes d'indemnisation visées au paragraphe 711 (3).

Depuis 1993, les dispositions de la Caisse d'indemnisation s'appliquent également, en cas de rejets d'hydrocarbures provenant d'un navire se trouvant dans les eaux de l'Arctique.

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 1996, le solde créditeur de la Caisse d'indemnisation s'élevait à 247 333 080,44\$.

Intérêts:

Au cours de l'exercice financier, les intérêts calculés mensuellement, d'un montant total de 17 075 248,36\$, ont été crédités par le Ministre des finances, à la Caisse d'indemnisation, représentant un intérêt moyen d'environ 7% pour 1995-1996.

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 123 660 534,00\$ pour l'exercice financier commençant le 1^{er} avril 1996. Ce montant est indexé annuellement sur l'indice des prix à la consommation.

Contribution:

Le Ministre des Transports est investi des pouvoirs légaux pour imposer, après concertation avec le ministre de l'Environnement et le ministre des Pêches et des Océans, une contribution, à verser à la Caisse d'indemnisation, pour chaque tonne d'une cargaison en vrac d'hydrocarbures importés au Canada ou expédiés d'un endroit 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 1996, la contribution serait de 37,10 cents par tonne. Elle est également indexée annuellement sur l'indice des prix à la consommation.

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\$.

4. Le FIPOL, Assemblée et Comité Exécutif

Au cours de l'année ont eu lieu à Londres la 18^e session de l'Assemblée et les 42^e, 43^e, 44^e, 45^e, 46^e et 47^e sessions du comité exécutif. À ces réunions, l'Administrateur était le chef de la délégation canadienne.

L'Assemblée

Cette session s'est tenue du 17 au 20 octobre 1995, y assistaient 38 États contractants, des observateurs de 12 états non-contractants et des observateurs de 7 organisations inter-gouvernementales et non gouvernementales.

Le sujet majeur des débats portait sur les préparatifs pour l'entrée en vigueur le 30 mai 1996 des Protocoles de 1992 à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds et sur la première Assemblée du Fonds de 1992, prévue durant la semaine du 24 juin 1996. Selon les estimations, les conditions requises pour "la dénonciation obligatoire" des Conventions existantes de 1969 et de 1971 devraient être remplies au cours de l'automne 1996 et à la fin du printemps de 1998, les membres du Fonds de 1992 cesseraient d'être membres du Fonds de 1971. Pour des pays comme

le Canada, qui doivent encore ratifier les Protocoles de 1992, il est clair que le nombre beaucoup plus réduit de membres du Fonds de 1971, aurait pour conséquence pour eux d'avoir à acquitter toutes les charges. Avec quasi-certitude, il est à prévoir que les contributions du Canada augmenteraient considérablement. Par conséquent, il est impératif que la Loi canadienne visant à mettre en oeuvre les Protocoles de 1992 et à dénoncer les Conventions existantes, entre en vigueur à la fin du printemps 1998 lorsque les membres du Fonds de 1992 cesseront d'être membres du Fonds de 1971⁴.

Au cours de longs débats visant de nombreuses questions éventuelles qui pourraient être posées, traitées abondamment dans une série d'articles du secrétariat, l'Assemblée a entériné les propositions de l'Administrateur regardant la plupart de ces questions. En ce qui concerne la disposition contestée sur le "plafonnement des contributions" contenue dans le Protocole de 1992 à la Convention portant création du Fonds, il est très vraisemblable que les répercussions du plafonnement cesseront avant que les Protocoles n'entrent en vigueur au Canada.

Sur la question épineuse de créer un nouvel organe pour remplacer le Comité exécutif existant qui n'existera plus dans le Fonds de 1992, l'Assemblée était d'avis qu'il serait indispensable de disposer d'un nouvel organe subsidiaire chargé du traitement des demandes d'indemnisation.

L'Assemblée estimait que l'Administrateur actuel du Fonds de 1971 devrait être nommé Administrateur du Fonds de 1992 (M. Måns Jacobsson).

L'autre point d'intérêt de cette session concernait les conséquences financières du nombre d'événements majeurs récents ayant eu lieu en Corée et au Japon, contribuant à la nécessité de constituer d'autres Fonds des grosses demandes d'indemnisation et conduisant à l'accroissement des contributions annuelles pour 1995.

L'Assemblée a approuvé le budget de fonctionnement pour 1996 et décidé que quoique les avoirs du fonds de roulement resteraient les

mêmes pour un montant de 15 000 000£, il était impératif de percevoir les contributions des États membres pour un montant de 43 000 000£, payables au plus tard le 1er février 1996, au titre du:

- | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| a) Fonds général | 6 000 000£ |
| b) Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le BRAER | 14 000 000£ |
| c) Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le SEA PRINCE/ le YEO MYUNG/le YUIL NO. 1 | 20 000 000£ |
| b) Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le SENYO MARU | 3 000 000£ |

La part du Canada, du montant total des contributions perçues en 1995, s'élevait à 1 217 448,77£, ou 2 527 058,41\$, a été payée en totalité par l'Administrateur, le 25 janvier 1996 par prélèvement sur la Caisse d'indemnisation.

Une autre question importante débattue par l'Assemblée, soulignée par le Canada et de nombreuses autres délégations, concernait les sérieuses conséquences qu'a eu le fait de ne pas arriver à un règlement dans l'affaire du ministre du HAVEN. L'Assemblée a estimé que l'offre de règlement global n'avait pas été acceptée par le Gouvernement italien et a décidé qu'à l'avenir toute initiative devait être prise par les demandeurs. Toutefois, il a été convenu que le Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le HAVEN demeurerait mais qu'aucune autre contribution ne serait perçue.

Il a été établi clairement que toute initiative future visant le règlement global du HAVEN, au cas où les demandeurs présenteraient des propositions, devrait être prise par l'Assemblée laquelle ne devrait pas, en principe, se réunir avant juin 1996.

En octobre 1995 le Canada était à nouveau éligible et fut dûment élu au Comité exécutif.

⁴ La loi permettant l'adhésion aux Protocoles de 1992 a été déposée devant le Parlement le 19 septembre 1996.

Comité exécutif

42e session du Comité - 10 et 11 avril 1995

L'ordre du jour était axé sur les sinistres du RIO ORINOCO (1990), du HAVEN (1991) de l'AEGEAN SEA (1992) du BRAER (1993) et du SEKI (1994). Le Comité examina les progrès réalisés pour mettre au point les derniers détails de ces sinistres et les régler. En ce qui concerne le RIO ORINOCO, il fut décidé qu'étant donné que cet événement avait été causé uniquement parce que le navire ne respectait pas les prescriptions de la Convention de 1974/1978 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, il n'y avait pas obligation pour le FIPOL de prendre en charge financièrement le propriétaire du navire et son assureur. Dans le cas du HAVEN, l'Administrateur a été chargé de poursuivre les négociations avec toutes les parties afin d'arriver à un règlement global des demandes d'indemnisation et des questions non encore réglées. En ce qui concerne l'AEGEAN SEA, il semble évident pour le Comité que de nombreux demandeurs appartenant au milieu de la pêche ne sont pas en mesure d'apporter suffisamment de documents à l'appui de leurs demandes, comme l'exige la politique établie du FIPOL en matière de demandes d'indemnisation. Dans le traitement du sinistre du BRAER, le Comité a approuvé, en principe, deux demandes majeures d'indemnisation.

43e session du Comité - 9 juin 1995

Des faits nouveaux survenus dans les sinistres du HAVEN et du BRAER furent examinés et débattus assez longuement. Le Comité fut informé que les Protocoles de 1992 à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds, entreraient en vigueur le 30 mai 1996. Le Comité approuva un certain nombre d'autres révisions visant le nouveau Manuel du FIPOL sur les demandes d'indemnisation.

44e session du Comité - 16 et 17 octobre 1995

De nouveau le Comité a examiné et porté

son attention sur les sinistres dont il avait traités à sa 42e session en avril 1995. En ce qui concerne le HAVEN, il est à remarquer qu'après 4 1/2 ans, depuis la date du sinistre, aucune indemnité n'a été versée jusqu'à maintenant aux quelques 1 300 demandeurs distincts. D'après l'Administrateur, selon les termes des articles pertinents de la Convention de 1971 portant création du Fonds, un grand nombre de demandes d'indemnisation contre le FIPOL pourrait être frappé de prescription. L'Administrateur et le Président de l'Assemblée ont déployé des efforts considérables au cours des six mois précédents, en vue de conclure un règlement global mais sans succès. Le Comité a noté qu'il était prévu que la cour d'appel italienne tiende audience le 24 novembre 1995, pour instruire l'appel du FIPOL sur la question du Franc-or. La cour devrait se prononcer au début de 1996.

On ne saurait trop insister sur l'importance du règlement de ce sinistre, faute de quoi ce litige pourrait s'éterniser jusqu'au prochain siècle, à un coût prohibitif pour le FIPOL et pourrait empêcher de mettre un terme au Fonds de 1971.

Dans le cas de l'AEGEAN SEA, il faut déplorer le manque inquiétant de preuves fondées pour appuyer les demandes d'indemnisation des pêcheurs. L'Administrateur a déployé des efforts considérables pour venir à bout du manque de documents appuyant les demandes mais ce manque grave de preuve, à l'appui des demandes existe toujours et très peu de demandes d'indemnisation ont été réglées et payées.

Le BRAER

À l'approche du 5 janvier 1996, date à laquelle les demandes d'indemnisation nées du sinistre du BRAER seront frappées de prescription, deux questions ont dominé les débats en Comité, à savoir: quels demandeurs doivent entamer une procédure devant les tribunaux pour respecter le délai de prescription et si oui ou non les fonds restants étaient suffisants pour payer à 100% toutes les demandes d'indemnisation acceptées comme étant recevables.

En ce qui concerne la première question, il

a été décidé que si les demandeurs et le FIPOL étaient parvenus à un "accord total" sur le quantum recevable de leurs demandes mais qu'au 5 janvier 1996, ils n'avaient reçus aucun paiement ou qu'un paiement partiel seulement et si de tels demandeurs n'avaient pas introduit d'action en justice, le FIPOL ne considérerait pas leurs demandes comme étant prescrites. En d'autres circonstances, tous les demandeurs doivent engager une action en justice pour empêcher que leurs demandes d'indemnisation ne soient frappées de prescription.

En ce qui concerne la seconde question, la situation n'était pas tout à fait claire. Il y a encore un nombre considérable de demandes d'indemnisation en suspens et non encore réglées. Jusqu'à présent, le montant total des demandes d'indemnisation payées s'élève à environ 45,9 millions de £, alors que le montant maximal disponible aux termes des Conventions de 1969 et de 1971 est de 57 114 000£. Le Comité a consenti à ce que le Fonds suspende tout paiement ultérieur jusqu'à ce que la situation ait été clarifiée.

En ce qui concerne le KEUMDONG No. 5, même s'il semble évident maintenant que quelques demandes d'indemnisation liées à la pêche ont été acceptées, pour leur montant maximal, les coopératives de pêcheurs n'ont pas encore donné leur accord pour que leurs registres de vente soient communiqués. En août 1995, l'expert maritime coréen agissant au nom du FIPOL avait été attaqué et enlevé pendant peu de temps mais avait été rapidement relâché après que les autorités coréennes aient été appelées.

Comme cela semble se confirmer, il n'existe aucune base sur lesquelles s'appuyer pour contester la requête du propriétaire du navire, de limiter sa responsabilité, en conséquence le FIPOL devra prendre à sa charge la presque totalité des frais des demandes d'indemnisation recevables, pour le montant maximal.

Le SEKI est le responsable du premier déversement majeur d'hydrocarbures survenant dans les États du Golfe. Cet événement a causé une vive inquiétude, aussi bien parmi les autorités, qu'au FIPOL, étant donné qu'à nouveau le manque de documentation retardait la

mise au point finale de cet événement. Jusqu'à maintenant, l'assureur concerné a payé la plupart des demandes d'indemnisation, étant donné que la limite de responsabilité du SEKI est d'environ 13,6 millions de £.

Le SEA PRINCE, le YEO MYUNG, le SENYO MARU, et le YUIL No. 1 sont de nouveaux sinistres survenus en Corée et au Japon.

Ces 5 nouveaux sinistres entraîneront des demandes d'indemnisation considérables contre le FIPOL et à cet effet, une somme de 20 000 000£ pour constituer un nouveau Fonds de grosses demandes d'indemnisation sera perçue en 1996 pour faire face aux demandes d'indemnisation envisageables. Il est à espérer que ces sinistres pourront être réglés pour des montants inférieurs à la responsabilité maximale prévue dans les Conventions.

45e session du Comité - 20 octobre 1995

Un nouveau président, Mr. Oosterveen de la délégation des Pays-Bas a été élu à l'unanimité pour remplacer M. Coppolani (France) qui devient le nouveau Président de l'Assemblée.

À l'exception de quelques débats visant deux nouvelles demandes d'indemnisation nées du sinistre de l'AEGEAN SEA, aucune décision d'importance n'a été prise.

46e session du Comité - 11 et 12 décembre 1995

Des questions relatives au BRAER, au HAVEN, à l'AEGEAN SEA et aux nouveaux déversements d'hydrocarbures en Corée ont été débattues.

En ce qui concerne le BRAER, la question de savoir si le FIPOL devrait contester la requête du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité, a été débattue. La position adoptée par la délégation canadienne était qu'il existait suffisamment de preuves pour contester la requête du propriétaire du navire, de limiter sa responsabilité. Toutefois, une majorité au sein du Comité décida que le droit de limitation du propriétaire ne devrait pas être contesté,

étant donné que l'Administrateur avait présenté une analyse indiquant qu'il n'y avait aucune chance de réussite à vouloir tenter une action en justice pour recouvrer les montants versés. La question d'une action en recours fut débattue mais étant donné que ce recours serait assorti d'une condition, constituant un précédent pour une telle action, impliquant que le propriétaire ne serait pas en mesure de limiter sa responsabilité, le Comité partageait le point de vue de l'Administrateur, que le FIPOL ne devrait pas entreprendre une telle action. Sur la question de la demande de prendre en charge financièrement le propriétaire, le Comité fut d'accord pour trancher cette question à sa prochaine session.

En raison du manque de progrès pour parvenir à un règlement global d'ensemble dans le sinistre du HAVEN, le Gouvernement français a adressé une requête formelle proposant que les demandeurs français et monégasques, ainsi que quelques demandeurs italiens dont les demandes n'étaient pas prescrites, puissent recevoir des paiements partiels. Toutefois, ceci risquerait de poser quelques sérieux problèmes quant aux perspectives de règlement global. En conséquence, le Comité fut d'accord pour reporter sa décision jusqu'à sa prochaine session.

En ce qui concerne le sinistre de l'AEGEAN SEA, pour des motifs juridiques, il s'est avéré très difficile de déterminer si oui ou non l'action intentée par quelques demandeurs était suffisante pour empêcher que leurs demandes d'indemnisation ne soient frappées de prescription, ce délai de prescription ayant expiré le 3 décembre 1995. Le Comité a décidé de reporter sa décision jusqu'à la prochaine session, avec l'espoir que la situation se serait clarifiée. L'Administrateur a avisé le Comité qu'il était toujours nécessaire de limiter les paiements des demandes d'indemnisation à 40% des dommages réels dus à la pollution, en raison du degré d'incertitude planant sur le montant total des demandes avérées. L'Administrateur rendit compte des quatre plus récents déversements d'hydrocarbures provoqués par des navires-citernes dans les eaux coréennes, tous ayant eu lieu entre juillet et novembre 1995. Du fait de l'imbrication des dommages par pollution dans les mêmes eaux, en raison des déversements successifs

survenus en très peu de temps, de nouvelles questions de principe se sont posées, qui ont retenu l'attention du Comité.

47e session du Comité - 26 et 27 février 1996

Dans le cas du sinistre de l'HAVEN, le Comité a décidé qu'étant donné que l'on pouvait présumer maintenant qu'il n'y aurait pas de règlement global, il ne pouvait donc y avoir d'obstacle au paiement de ces demandes d'indemnisation qui n'étaient pas frappées de prescription pourvu que le FIPOL bénéficie de la protection juridique contre le risque d'excès de paiement. En conséquence, le Comité a demandé à l'Administrateur de payer les demandes d'indemnisation françaises, monégasques et toutes les demandes non frappées de prescription des demandeurs italiens. Les demandes pour des intérêts et des frais de justice seraient laissées en suspens, en attendant le résultat des poursuites judiciaires devant les tribunaux italiens.

Les questions regardant le sinistre de l'AEGEAN SEA furent examinées mais ne purent être résolues par le Comité, étant donné que le jugement du tribunal espagnol était attendu. Faut-il ou refus de la part des demandeurs de la pêche de présenter des livres de comptes, des registres de leurs prises ou des déclarations d'impôts permettant d'évaluer les demandes d'indemnisation, demeurait un problème qui n'a pas encore été résolu.

Avec 250 procès en attente devant le tribunal écossais, par suite du sinistre du BRAER, le Comité n'avait d'autre choix que de poursuivre la suspension de tous les paiements, même si quelques demandeurs pouvaient, de ce fait, éprouver quelques difficultés financières. Il est à remarquer que presque tous les pêcheurs et les fermiers ont été payés peu après le sinistre. Il ne reste environ que 10 millions de £ pour faire face aux demandes d'indemnisation, d'un montant de 80 millions de £, non encore réglées.

Il n'est plus du tout réaliste d'envisager que toutes les demandes d'indemnisation non encore réglées, puissent être payées en totalité, par prélèvement sur le solde non encore utilisé

du Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le BRAER. Il pourrait s'écouler un certain temps avant que le tribunal écossais ne décide quelles demandes d'indemnisation sont valides et quelles sont celles qui ne le sont pas. Il faut également prendre en considération, les conséquences juridiques pour le FIPOL, au cas où il n'y aurait pas suffisamment d'argent.

Le Comité s'est également penché sur les différents problèmes liés à l'estimation du niveau de paiement des demandes d'indemnisation avant qu'elles ne soient frappées de prescription à l'expiration du délai de 3 ans applicable aux sinistres coréens du KEUMDONG No. 5, du SEA PRINCE, du YUIL No. 1 et du HONAM SAPPHIRE.

Il a été noté que diverses tentatives avaient été faites lors du sinistre du KEUMDONG No. 5 pour parvenir à un règlement global avec les coopératives de pêcheurs mais que celui-ci n'avait pu se concrétiser et demeurait dans l'incertitude.

En ce qui concerne le sinistre du YUIL No. 1, le Comité a donné son accord pour que le paiement des demandes d'indemnisation soit limité, pour le moment, à 60% du montant des dommages avérés.

5. Un Nouveau Sinistre International Majeur - SEA EMPRESS

Le 15 février 1996, le navire-citerne SEA EMPRESS, immatriculé au Libéria (147 000 TPL) s'est gravement échoué aux abords du port de Milford Haven situé sur la côte sud-ouest du Pays de Galles (Royaume-Uni). Le navire avait chargé à Hounds Pointe (Ecosse) une pleine cargaison de pétrole brut de la mer du nord et faisait route vers une raffinerie de Milford Haven. Le navire-citerne s'est fait de graves avaries structurelles côté tribord, à ses citernes à cargaison et à ses ballasts, déversant au total environ 71 250 tonnes de pétrole brut. Le 21 février, le navire était renfloué et remorqué jusqu'à Milford Haven où les hydrocarbures restants furent déchargés.

Le sinistre s'est produit dans une zone écologiquement vulnérable, renfermant des

réserves ornithologiques et d'autres réserves naturelles. La zone attire également de nombreux touristes.

Le sinistre s'est produit peu avant l'ouverture de la 47e session du Comité exécutif. En conséquence, compte tenu de l'incertitude planant sur le montant total des demandes d'indemnisation, le Comité décidait qu'à ce stade, l'Administrateur ne devait pas être autorisé à effectuer de paiement. À sa 48e session, en avril 1996, le Comité autorisait l'Administrateur à régler les demandes d'indemnisation en limitant les paiements à 75% des dommages avérés subis, étant donné que le total des demandes d'indemnisation pouvait être largement supérieur au montant de l'indemnisation maximale payable aux termes des Conventions.

6. Entrée en vigueur des Protocoles de 1992, à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds international

Comme annoncé dans le rapport annuel de l'année dernière, les conditions pour l'entrée en vigueur des Protocoles de 1992 ont été satisfaites le 30 mai 1995. Par conséquent, les Protocoles sont entrés en vigueur le 31 mai 1996 pour les États dont les noms suivent:

Allemagne	Oman
Danemark	Royaume-Uni
France	Suède
Japon	Norvège
Mexique	

Egypte (Protocole de 1992 à la Convention sur la responsabilité civile seulement)

Les États dont les noms suivent ont déposé les instruments de ratification mais pour eux les Protocoles n'entreront en vigueur qu'à des dates ultérieures:

Australie	Grèce
Bahreïn	Îles Marshall
Espagne	Libéria
Finlande	

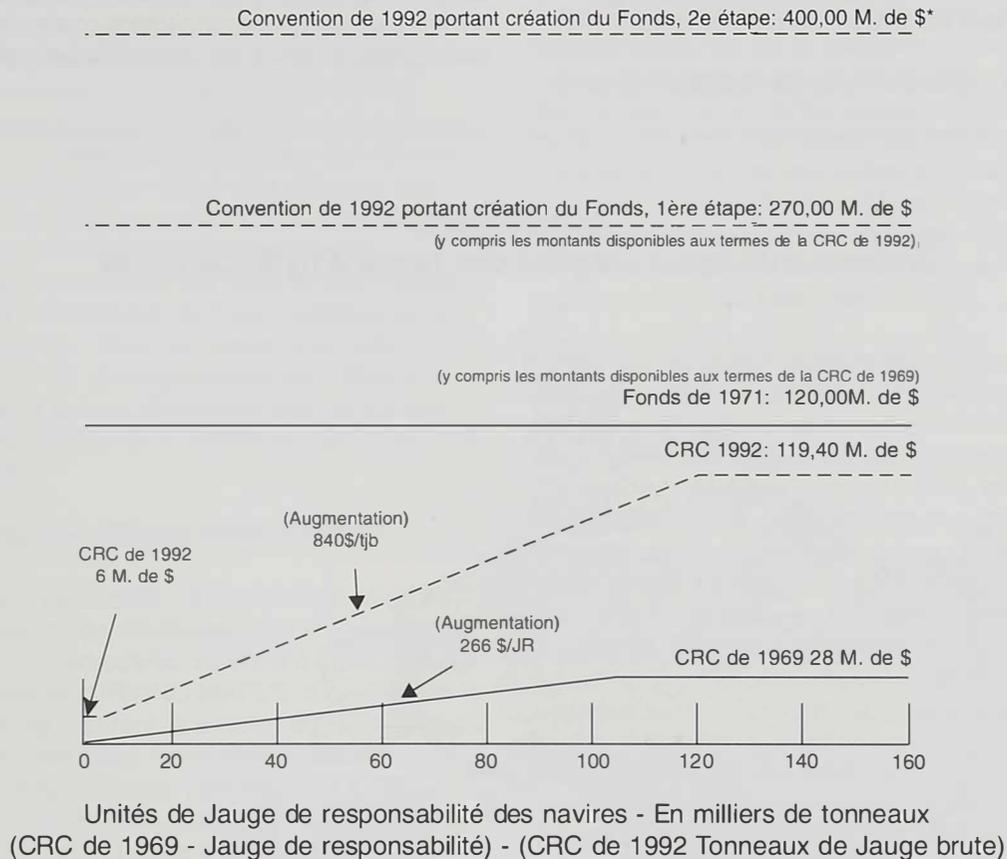
7. Les Protocoles de 1992 - Résumé

Les principes sous-jacents de la Convention sur la responsabilité civile et sur la Convention

Illustration 2

Comparaison entre les limites de responsabilité et d'indemnisation du plan actuel et du plan révisé

[1-DTS = une valeur nominale de 2\$ (canadien)]



* Il y a peu de chance que la Seconde Phase entre en vigueur sans la participation des États-Unis d'Amérique qui possèdent leur propre plan de responsabilité et d'indemnisation.

JR = Jauge de responsabilité

portant création du Fonds, demeurent. Les principales différences introduites par les Protocoles de 1992 sont les suivantes:

- Une limite spéciale de responsabilité est prévue pour les propriétaires de navires de petites dimensions, tandis que les montants de limitation sont considérablement relevés. Les limites sont de 6 millions de dollars pour un navire dont la jauge brute ne dépasse pas 5 000 unités, augmentant selon une progression linéaire pour atteindre 119,4 millions de dollars pour des navires dont la jauge brute est égale ou supérieure à 140 000 unités.
- La limite des indemnités payables par le

FIPOL est relevée pour atteindre 270 millions de dollars, ce montant comprenant l'indemnisation payable par le propriétaire du navire en vertu du Protocole de 1992 à la Convention sur la responsabilité civile.

- Selon une décision prise à la majorité des États signataires des Conventions, la procédure de relèvement des montants de limitation prévus dans les deux Conventions est simplifiée.
- Le champ d'application géographique des deux Conventions est étendu à la zone économique exclusive créée en vertu de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

- Les dommages par pollution causés par des déversements de combustible de soute et des résidus de cargaison d'hydrocarbures provenant de navires-citernes à l'état lège effectuant le voyage suivant immédiatement le déchargement de leur cargaison, seront couverts.

- Il est prévu une nouvelle définition du dom-

mage par pollution qui retient le libellé de la définition actuelle en y ajoutant une phrase afin de préciser qu'en ce qui concerne les dommages causés à l'environnement, seul le coût des mesures raisonnables prises pour remettre en état l'environnement contaminé est inclus dans la notion de dommage par pollution.

Illustration 3 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.

8. Événements ayant entraîné des rejets d'hydrocarbures

Quelle que soit l'année, la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires (la Caisse d'indemnisation), reçoit de nombreux rapports d'événements de pollution par les hydrocarbures, envoyés par une variété de personnes, y compris des particuliers qui 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. Tous ces rapports et toutes ces demandes de renseignements sont étudiés à fond par la Caisse d'indemnisation et les faits qui relevaient de sa compétence sont relatés ci-dessous.

8.1 Pétrolier IRVING WHALE (1970)

Le 7 septembre 1970, l'IRVING WHALE, une barge mixte de chargement en pontée/de transport d'hydrocarbures étant à la remorque du remorqueur IRVING MAPLE, a coulé dans le Golfe du St. Laurent, à environ 60 kilomètres au large du Cap Nord, Île-du-Prince-Édouard. La barge transportait une cargaison de 4 270 tonnes métriques de mazout de soute C. À ce moment là, une grande quantité d'hydrocarbures s'est échappée de la barge. Des nappes d'hydrocarbures polluèrent les plages des îles de la Madeleine et quelques unes firent leur apparition sur la côte ouest de l'île du Cap Breton. Le nettoyage du déversement s'en suivit. Toutefois, de petites quantités d'hydrocarbures continuèrent de s'échapper de la barge coulée. Périodiquement la barge était inspectée. Des mesures de redressement furent prises pour essayer de colmater les fuites mais ce ne fut pas un succès complet. D'après des estimations, la barge contiendrait encore environ 3 113 tonnes métriques d'hydrocarbures.

En 1989, à la suite de l'abordage de l'OCEAN SERVICE et de la barge NESTUCCA au large de la côte de l'État de Washington, et à la suite de l'échouement de l'EXXON VALDEZ en Alaska, les craintes se sont intensifiées en

ce qui concerne la pollution causée au milieu marin par les déversements d'hydrocarbures. En 1991-92, plusieurs options furent envisagées quant à la conduite à tenir au sujet de l'IRVING WHALE. 1) ne rien entreprendre 2) abandonner la barge au fond de la mer après avoir pompé les hydrocarbures ou 3) renflouer la barge et l'envoyer en cale sèche où sa cargaison serait déchargée. De nombreux rapports furent préparés. L'un s'intitulait "étude Marex", il recommandait le pompage des hydrocarbures hors de la barge. Un autre l'"étude Murray Fenton" recommandait de renflouer la barge avec sa cargaison toujours à bord et de pomper la cargaison une fois en cale sèche.

Pour un certain nombre de raisons, le pompage des hydrocarbures hors de la barge et l'abandon de celle-ci au fond de la mer furent finalement rejetés. Il aurait été impossible de pomper la totalité des hydrocarbures, et une quantité résiduelle aurait été impompageable. La viscosité des hydrocarbures qui se trouvent actuellement à bord par des températures sous-marines très basses, serait trop épaisse ce qui signifierait que leur consistance "ressemblerait à celle du caramel". Pour pouvoir pomper les hydrocarbures, il serait nécessaire tout d'abord, de les réchauffer pour leur rendre leur fluidité. Il fut donc décidé que le renflouement de la barge comporterait moins de risques pour la vie humaine, moins de risques de pollution accidentelle par les hydrocarbures et serait moins onéreux que de choisir l'option du pompage. Des études furent donc effectuées au sujet de la structure de la barge et il fut déterminé qu'elle pouvait facilement résister aux contraintes auxquelles elle serait soumise lors du renflouement. Il est envisagé qu'une certaine quantité d'hydrocarbures ait filtré de l'intérieur de la barge jusque sur le pont et qu'au cours de l'opération de renflouement, il en filtre un peu plus. Après que la barge aura été renflouée, il faudra procéder à un nettoyage.

Le 5 août 1994, le ministre des Transports et le ministre de l'Environnement annonçaient la décision d'aller de l'avant avec le projet de renflouement de l'IRVING WHALE et que celui-ci aurait lieu au cours de l'été de 1995. Il était programmé pour les mois d'été, en raison du mauvais temps à d'autres périodes de l'année qui rendrait les travaux impraticables.

Le 9 décembre 1994, était proposée une modification au projet: un changement relatif au port de destination de la barge - Halifax au lieu de Mulgrave (Nouvelle-Écosse). La modification oblige à parcourir une distance supplémentaire de 113 milles ce qui représente environ huit heures de plus de temps de route.

Une évaluation supplémentaire en matière d'environnement a été effectuée en application de l'article 10 du décret sur les lignes directrices visant le processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement (EARP/PEEE). Cette évaluation, intitulée - Rapport d'évaluation initiale en matière d'environnement visant la proposition sur la conduite à tenir à l'égard de l'IRVING WHALE" - Modification du plan concernant le port de destination - concluait que "les effets néfastes éventuels que ces modifications peuvent avoir sur l'environnement sont minimes ou limités du fait de l'utilisation de technologies reconnues" - La période de 30 jours réservée aux observations du public a été respectée mais aucune personne ne s'est manifestée.

En avril 1995, à la suite de la réorganisation des services gouvernementaux, le ministère des Pêches et océans (MPO) prit en charge la Garde côtière canadienne (GCC). Ce ministère a remplacé le ministère des Transports, parmi les ministères responsables du projet de renflouement. Le 9 juin 1995, un contrat était signé en vue du renflouement de l'IRVING WHALE. Au cours des jours qui suivirent une grande activité fut déployée pour organiser le renflouement de l'IRVING WHALE. Durant cette période, le 26 juin 1995, J.D. Irving Ltd. prévenait le ministère de l'Environnement que des polychlorobiphényles (PCBs) se trouvaient à bord de la barge. Des échantillons de sédiments prélevés tout autour de la barge et ailleurs, furent analysés. De toute évidence, une certaine quantité de ces PCBs s'était répandue dans le milieu marin; certains étaient mélangés aux hydrocarbures qui s'étaient échappés au moment du naufrage de la barge et d'autres semblaient avoir filtré indépendamment de cet événement.

Par suite de ce nouveau renseignement, une autre évaluation en matière d'environnement fut entreprise. Le 14 juillet 1995, cette étude était publiée, elle s'intitule: Rapport

d'évaluation initiale en matière d'environnement, faisant suite à un élément supplémentaire concernant la proposition de renflouer l'IRVING WHALE et de récupérer sa cargaison de "mazout de soute "C" et d'enlever et d'éliminer les PCBs contenus dans le dispositif de réchauffage de la cargaison d'hydrocarbures de la barge. Cette étude concluait qu'aussi longtemps que la barge resterait immergée, toute tentative pour déterminer l'emplacement exact et la quantité réelle de PCBs à bord de la barge ou l'origine précise de la contamination par les PCBs, ce qui s'est déjà produit, entraînerait le risque de libérer dans le milieu marin, ces PCBs incontrôlés. Etant donné qu'il n'était pas possible de déterminer l'emplacement et la quantité exacts de PCBs à bord et du fait de la stabilité des PCBs, de leur absence de corrosivité et de la conception du dispositif de réchauffage, le rapport présumait que la majeure partie des PCBs se trouvait encore dans le dispositif de réchauffage ou du moins à l'intérieur de la coque de la barge.

Le rapport concluait, assorti d'une décision, conformément à l'alinéa 12 c) du décret sur les lignes directrices EARP/PEEE, que les effets néfastes éventuels sur l'environnement, dûs au renflouement de la barge seraient minimes ou limités, du fait de l'utilisation de technologies reconnues.

Cette décision a donné matière à procès devant le tribunal fédéral du Canada (T-1738-95) - La décision des ministres de procéder au renflouement de la barge fut donc suspendue jusqu'à ce que: ou bien le tribunal puisse procéder à une audition contradictoire au sujet de la contestation de l'évaluation en matière d'environnement, faite en juillet 1995, ou bien les ministères fédéraux concernés fassent effectuer une évaluation plus poussée en matière d'environnement.

Voici un extrait de l'ordonnance du tribunal fédéral:

"Que la décision prise par le ministre le 25 juillet 1995, autorisant le renflouement de l'IRVING WHALE" soit suspendue en attendant le jugement du tribunal de première instance, à l'égard de la demande du requérant, visant l'examen de la constitutionnalité de la décision

ou jusqu'à ce que soit effectuée une autre évaluation initiale, conformément aux articles 10, 11 et 12 du décret sur les lignes directrices visant le processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement.

Conformément à ce jugement, une autre évaluation a été effectuée. Le 12 mars 1996 elle était publiée. Elle s'intitule: Évaluation supplémentaire relative au renflouement de l'IRVING WHALE, eu égard à la présence de PCBs ("Évaluation de mars 1996") - Cette évaluation précise à la page 83:

Le ministère des Pêches et océans et le ministère d'Environnement Canada déduisent que toutes les précautions en matière de sécurité ont été planifiées et que le projet tel que proposé, peut aller de l'avant tel que planifié, d'une manière sûre et expéditive.

Le choix du renflouement et de l'enlèvement de l'IRVING WHALE" se justifie par le fait d'avoir la certitude qu'au fil des ans, tous les PCBs et toutes les substances restant à bord finiraient par se répandre dans le milieu marin. Bien que les hydrocarbures et les PCBs aient été à l'origine, étudiés dans des documents distincts, une plus grande considération a été accordée au fait qu'à présent, ils coexistent à bord de l'IRVING WHALE. Il existe suffisamment de justifications, à l'encontre des deux chefs d'accusation, pour parvenir à dissiper le plus rapidement possible, ce genre de menace pour l'environnement.

En conséquence du fait des technologies reconnues, le MPO et EC en déduisent que les répercussions du renflouement de l'IRVING WHALE, en matière d'environnement, eu égard à la présence des PCBs, seront minimales et limitées.

Les renseignements pertinents ont été mis à la disposition du public. Des séances d'informations publiques ont eu lieu. Le tribunal a accepté l'assertion que d'une manière générale, la réponse du public aux propositions était favorable. Les Ministres responsables ont annoncé que la décision avait été prise d'aller de l'avant avec le projet de renflouement.

N.B. L'exposé de cet événement relaté ci-

dessus et le projet ultérieur de renflouement de l'IRVING WHALE découlent d'une décision rendue par la Cour fédérale du Canada en date du 11 juin 1996 (instance T1056-96).

8.2 Pétrolier LIBERTY BELL VENTURE (1987)

Ce navire est un pétrolier de 32 331 tonneaux de jauge brute (tjb) immatriculé à Monrovia (Libéria). L'exploitant a son siège à Hong-Kong et le navire était frété à une compagnie ayant son siège à New-York (U.S.A.). Le 29 mars 1987, alors qu'il déchargeait une cargaison de fuel oil No 6 au terminal local des hydrocarbures à la centrale électrique d'Holyrood, à Conception Bay (Terre-Neuve), un déversement à la mer de la cargaison d'hydrocarbures s'est produit, dans la baie. D'après une estimation, environ 25 à 50 barils d'hydrocarbures (1 baril équivaut à 205 litres) s'étaient déversés sur le pont et à la mer qui, à ce moment là, était couverte par la banquise. Du fait des opérations de nettoyage, les frais encourus par la GCC s'élevaient à 11 779,71\$.

Le navire rejetait la responsabilité du déversement, sur le terminal alors que ce dernier la rejetait sur le navire. La question ne pouvant être résolue, la Couronne, le 28 mars 1989, intentait un procès devant la Cour fédérale du Canada afin de recouvrer la demande d'indemnisation présentée par la GCC. L'administrateur s'était constitué partie aux actions judiciaires conformément aux dispositions de la LMMC. Il y eut quelques difficultés à signifier au défendeur, l'exposé des prétentions du demandeur mais finalement il fut signifié en application de la règle 310 (2) de la Cour fédérale du Canada.

Cet événement est régi par la loi antérieure, à savoir la Partie XX de la LMMC qui a été abrogée le 24 avril 1989.

Il fut convenu, avec les mandataires de la Couronne que l'Administrateur n'avait pas à entreprendre d'autres démarches à moins et pas avant que les intérêts de la Caisse d'indemnisation ne soient mis en cause. L'Administrateur a été informé que des négociations se poursuivaient entre les parties.

8.3 Pétrolier *SOUTH ANGELA* (1988)

Le *SOUTH ANGELA* était un pétrolier à moteur, à coque en acier, d'une longueur de 258,26 mètres, d'une largeur de 42 mètres, immatriculé au port de Monrovia (Libéria) ayant à bord au moment de l'événement, une cargaison de 768 320,7 barils U.S. de pétrole brut.

Le 7 mars 1988, eu lieu un déversement provenant de la cargaison d'hydrocarbures de ce pétrolier qui était amarré à quai à la raffinerie de Come by Chance, en Baie de Placentia (Terre-Neuve). À ce moment là, le déversement de pétrole brut avait été estimé à environ 72 tonnes. Les pêcheurs locaux du secteur, craignant que leurs moyens d'existence puissent être affectés, entamèrent une action en justice contre le navire et une lettre d'engagement limitée à 4 millions de \$ fut envoyée par la poste par la mutuelle de protection et d'indemnisation du propriétaire du navire (Club P et I).

La GCC intervenait pour lutter contre les déversements et avec l'aide d'entrepreneurs et autres personnes, nettoyait la pollution, encourant des frais d'un montant déclaré s'élever à 251 629,71\$. Le navire fut inculpé de pollution, déclaré coupable et condamné à une amende. Toutefois, 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 la Cour fédérale du Canada afin de recouvrer sa créance et l'Administrateur se constituait partie selon la Loi. Un autre procès fut intenté par les propriétaires de la raffinerie mais les deux actions en justice furent fusionnées sur injonction de la Cour fédérale.

La seule question dans ce procès est de savoir qui est responsable du déversement d'hydrocarbures du 7 mars 1988. La raffinerie considère que le déversement était dû à la négligence des officiers du navire. Le propriétaire du navire estime que le déversement avait été causé par la raffinerie qui avait permis un refoulement par sa raffinerie. L'Administrateur a été informé que le procès se poursuivait et que les débats définitifs étaient prévus en avril 1996 et que le jugement était attendu.

8.4 Porte-conteneurs *NEW ZEALAND CARIBBEAN* (1989)

Le 17 août 1990, l'Administrateur s'est vu notifier par la Société du port de Vancouver qu'une action en justice avait été intentée auprès de la Cour fédérale du Canada, soutenant que ce navire était mis en cause au sujet d'un déversement d'hydrocarbures dans le port, après avoir heurté un appontement au cours de sa manoeuvre d'accostage à quai et crevé une caisse journalière à combustible installée sur l'intérieur de son bordé de muraille. L'événement s'était produit le 30 janvier 1989, alors que ce navire à marchandises diverses/porte-conteneurs était sous pavillon du Vanuatu, appartenait à une compagnie du Libéria et était géré par une compagnie installée à Londres (Angleterre). Depuis cet événement, le navire a changé de nom, de propriétaire, de pavillon et d'exploitant. En qualité de défendeurs le propriétaire de l'appontement et la Société du port de Vancouver ont fait cause commune et l'Administrateur s'est constitué partie selon la Loi. Le montant de la demande d'indemnisation relative au nettoyage de la pollution par les hydrocarbures, présentée par la Société du port de Vancouver est déclaré s'élever à 76 272,26\$.

Un renseignement récent reçu de la Société du port de Vancouver, indiquait que la procédure judiciaire se poursuivait. Toutefois, il paraît qu'un accord entre les tiers a été conclu mais la Société du port de Vancouver attend toujours le règlement de sa demande d'indemnisation.

8.5 Navire de pêche *LUCETTE C* (1989)

Le 8 mai 1989, le navire de pêche canadien, à coque en bois, coulait dans la baie, au large de l'Anse de Newport, en Gaspésie (Québec). Le navire avait à bord environ 4 500 litres de combustible diesel dont une certaine quantité s'est échappée par les dégagements d'air de la soute. La GCC se chargea d'endiguer et de nettoyer la pollution. L'épave fut abandonnée par son propriétaire et, comme elle reposait par 6 mètres de fond, fut considérée comme un danger pour la navigation. Le 31 mai 1989, l'épave était renflouée.

Le règlement des frais encourus par la GCC pour le nettoyage de la pollution n'ayant pu être conclu avec le propriétaire ou ses mandataires, la Couronne, le 24 avril 1992 déposait, auprès de la Cour fédérale, contre le navire, les autres et leurs agents, une demande d'indemnisation et l'Administrateur s'était constitué partie selon la Loi. Le montant de la demande s'élevait à 136 669,32\$. En juillet 1992, le conseiller de la Couronne informait l'Administrateur qu'il y avait de fortes présomptions pour que la Couronne ne soit pas en mesure de recouvrer en totalité, sa créance. Durant les derniers mois de 1993, le propriétaire se déclarait en faillite. L'une des questions soulevées par la demande d'indemnisation était qu'il n'existe pas de différence entre les frais de nettoyage de la pollution et ceux de l'enlèvement de l'épave.

Différentes tentatives pour régler ce cas ont été vaines.

Même si le dossier est toujours ouvert pour un règlement, l'action judiciaire devant la Cour fédérale se poursuit. Il est prévu de procéder en avril 1996, à l'examen des pièces du dossier avant l'audience intéressant ce cas.

8.6 Navire-citerne CAMARGUE (1989)

Cet événement a mis en cause un navire-citerne français de 69 016 tjb qui le 18 juin 1989 était impliqué dans un déversement d'hydrocarbures alors qu'il se ravitaillait en mazout sur la barge pétrolière canadienne IRVING SHARK, au poste de la bouée unique d'amarrage de Canaport dans la Baie de Fundy. Une surveillance subséquente du déversement montrait qu'il était beaucoup plus considérable que celui insignifiant signalé tout d'abord par le navire alors qu'une évaluation faite par la GCC le chiffrait à 80 tonnes d'hydrocarbures. La GCC s'était chargée de prendre des dispositions pour le nettoyage. Vers le 19 juin 1989, le Club P et l'agissant au nom du navire, remettait une lettre d'engagement d'un montant maximum de 500 000\$ pour couvrir les frais engagés par la GCC.

N'ayant pu se mettre d'accord sur un règlement des frais définitifs réclamés, la Couronne, le 24 avril 1992, engageait un procès afin de recouvrer des frais s'élevant à

1 275 048,78\$, déclarés avoir été encourus par la GCC en tentant d'endiguer et de récupérer la pollution. L'Administrateur s'était constitué partie, selon la Loi.

Le 24 février 1993, l'exposé détaillé des prétentions du demandeur était modifié en Cour fédérale du Canada afin d'inclure les autres parties, y compris le propriétaire et l'exploitant de la barge de ravitaillement en combustible. Le 22 septembre 1993, ces tierces parties déposaient, auprès de la Cour fédérale du Canada, un exposé des moyens de fait et de droit des défendeurs.

L'Administrateur est avisé que la demande d'indemnisation de la Couronne a maintenant été modifiée pour s'élever à un total de 1 169 440,87\$ et que l'examen des pièces du dossier avant l'audience a été maintenu.

8.7 Navire de pêche SIRIUS III (1989)

Ce navire de pêche de 11 mètres, immatriculé au Canada a coulé le 26 août 1989 alors qu'il était amarré le long du quai à Longue Pointe de Mingan Sud (Québec). La CGG intervenait à la suite de rejets d'hydrocarbures provenant de la coque coulée et prenait des dispositions pour le nettoyage. Pour ces travaux, la Couronne déposait une demande d'indemnisation pour des frais s'élevant à 20 010,70\$. N'ayant pu se mettre d'accord sur un règlement, la Couronne, le 12 mai 1992, engageait des poursuites judiciaires devant la Cour fédérale du Canada afin de recouvrer ses frais.

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

Le 22 décembre 1993, l'Administrateur était informé que le propriétaire avait offert une somme de 8 000\$ en règlement, pour solde de tout compte. Après concertation avec l'Administrateur, cette offre fut rejetée par la Couronne qui par la suite offrit que le cas soit réglé pour 15 000\$.

En juin 1995, l'Administrateur fit une offre de 12 850\$; cette somme représentait la différence entre le calcul de la limite de responsabilité du propriétaire du navire, fait par la Caisse d'indemnisation et le montant des frais

avérés de la Couronne, plus les intérêts imposés par la Loi. L'offre fut faite en règlement pour solde de tout compte, de la responsabilité de la Caisse d'indemnisation envers la Couronne, à condition que la Couronne recouvre auprès du propriétaire le reliquat de sa créance. Cette offre fut acceptée et le 19 juin 1995, les fonds nécessaires furent transférés. Le 27 juin 1995, un avis de désistement en faveur de l'Administrateur était déposé auprès de la Cour fédérale du Canada.

8.8 Navire de pêche EGMONT (1989)

Le premier renseignement reçu par la Caisse d'indemnisation concernant cet événement, était un exemplaire de la déclaration de la Couronne, déposée auprès de la Cour fédérale du Canada le 28 août 1992, à l'encontre du navire, des autres et de son propriétaire. Selon la Loi, l'Administrateur s'était constitué partie. Il était indiqué que vers le 6 septembre 1989, ce navire de pêche canadien de 511 tjb avait déversé environ 13 600 litres d'un mélange d'hydrocarbures, juste après s'être amarré à quai à Paspébiac (Québec) et la Couronne réclamait la somme de 12 776,60\$ pour les frais de nettoyage résultant de la pollution. Il fut convenu que l'Administrateur n'avait pas à entreprendre d'autres démarches en la matière à moins que les intérêts de la Caisse d'indemnisation n'exigent d'intervenir.

Le 27 septembre 1993, l'Administrateur recevait une lettre de la Couronne lui adressant l'exposé des moyens de fait et de droit des défendeurs et lui fournissant certains renseignements tirés de leurs registres concernant la matière déversée. L'exposé des moyens de fait et de droit des défendeurs, par le propriétaire du navire avait été déposé le 23 juillet 1991, auprès de la Cour fédérale du Canada et l'élément essentiel de la défense était que la matière déversée n'était pas constituée "d'hydrocarbures".

Le 25 avril 1995, l'Administrateur recevait une lettre du ministère de la Justice (MJ) lui demandant quelle était la position de la Caisse d'indemnisation concernant la demande d'indemnisation de la Couronne bien qu'aucune demande officielle n'ait été adressée à la Caisse. Le 31 juillet 1995, l'Administrateur

écrivait au MJ, faisant observer qu'en égard à la requête du propriétaire du navire, précisant que la matière n'était pas constituée d'hydrocarbures, il appartenait à la Couronne d'établir, avant que la Caisse d'indemnisation puisse prendre en considération une telle demande, que la matière était bien en fait constituée d'hydrocarbures. Le 17 août 1995, l'Administrateur a été informé par le MJ que les poursuites judiciaires allaient être abandonnées, chaque partie payant ses propres frais.

8.9 Navire de pêche MARIE PAULE (1990)

Le 7 décembre 1992, l'Administrateur recevait un exemplaire de l'exposé détaillé des prétentions du demandeur, présenté par la Couronne devant la Cour fédérale du Canada le 2 décembre 1992, mettant en cause le navire de pêche canadien MARIE PAULE de 134 tjb, qui avait coulé à son poste à quai dans le port de Grande Rivière (Québec) le 5 mars 1990, provoquant une pollution. Le procès était engagé contre le propriétaire du navire, le navire lui-même et d'autres et indiquait que la GCC avait encouru des frais s'élevant à 25 692,13\$ pour le nettoyage. Selon la Loi, l'Administrateur s'était constitué partie. Le conseiller de la Caisse d'indemnisation avait été désigné pour la représenter mais il s'est avéré impossible de faire progresser ces questions, aussi l'Administrateur prévint que la Caisse d'indemnisation ne pourrait être tenue responsable du paiement de quelconques intérêts couvrant une période de temps aussi prolongée. La Caisse d'indemnisation calculait le montant de la limite de responsabilité du MARIE PAULE, le chiffrant à 17 456,00\$. Le conseiller de la Caisse reçut pour directive, le 22 décembre 1994, d'offrir à la Couronne la somme de 8 236,13\$ représentant la différence entre la limite de responsabilité du navire et le montant de la créance de la Couronne. Cette offre fut acceptée par la Couronne et les fonds furent transférés le 5 juin 1995. Le 20 juin 1995, un avis de désistement fut déposé auprès de la Cour fédérale du Canada. L'Administrateur a été informé que le reliquat de la créance de la Couronne avait été entièrement versé au cours du mois de juin 1995 et que les poursuites judiciaires étaient abandonnées.

8.10 Asphaltier RIO ORINOCO (1990)

Dans les rapports précédents, cet événement a été entièrement relaté. Était en cause un navire-citerne de 5 999 tjb, battant pavillon des îles Caïmans, chargé de 8 245 tonnes d'asphalte qui le 16 octobre 1990 était venu s'échouer au large de la côte sud-ouest de l'Île d'Anticosti (Québec) alors qu'il faisait route vers Montréal (Québec). Une avarie de sa machine principale est la cause première de cet événement de mer. Le navire ne put être immédiatement renfloué, se fit de graves avaries de coque et perdit environ 185 tonnes de combustible de soute qui polluèrent très gravement, environ 10 kms de côte. Par la suite, le RIO ORINOCO fut déclaré perte totale virtuelle. Au cours de l'été 1991, sa cargaison fut partiellement déchargée et le navire renfloué.

La GCC, EC et le MPO ont encouru des frais considérables tout au long de ces opérations et ont présenté au Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL), à Londres (Royaume-Uni), une demande d'indemnisation s'élevant globalement à 12 382 224,00\$; ces demandes furent réglées à concurrence de 11 791 848,00\$.

Le Bureau canadien de la sécurité des transports (BCST) dans son rapport d'enquête relatif à l'échouement, révèle qu'il a découvert que le navire éprouvait un certain nombre de carences continues dans son dispositif d'alimentation en combustible et dans ses machines, dont les directeurs-gérants du navire étaient au courant; il est possible de dire que de telles carences rendaient le navire inapte à prendre la mer. En examinant la demande d'indemnisation et en connaissant la cause probable de l'échouement, le Comité exécutif du FIPOL décidait à sa 40e session qu'il ne servirait à rien d'engager des poursuites judiciaires contre le propriétaire du navire, la compagnie gérant le navire ou les directeurs particuliers.

Deux autres questions relatives à cette demande d'indemnisation furent réglées en 1995 durant la 42e session du Comité exécutif. La première question concernait l'utilité de poursuivre la Société de classification et/ou le Club P et I en cause. En se fondant sur les conseils

juridiques d'un conseiller juridique suédois, le Comité décidait de ne pas exercer de poursuites judiciaires. La question restante était de savoir si le FIPOL en application de l'Article 5 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, était "exonéré" de son obligation de prendre en charge financièrement le propriétaire du navire et l'assureur (ce montant s'élevant pour cet événement à environ 295 654,00\$). Le Comité exécutif décidait que l'événement de mer du navire et par conséquent la pollution en découlant, était dû uniquement au non respect des dispositions des Conventions de 1974/78 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) et qu'en tout état de cause, il n'y avait aucune obligation pour le Fonds international de prendre en charge financièrement le propriétaire du navire ou le Club P et I.

8.11 Vraquier FORUM GLORY (1991)

Les installations du port de Port Cartier (Québec) appartiennent à la Compagnie Minière Québec Cartier (CMQC) qui les exploite. Le 26 mars 1993, la Caisse d'indemnisation était avisée par télécopie, par le Conseiller de la CMQC qu'un déversement d'hydrocarbures avait eu lieu dans le port, le 28 mars 1991. Le FORUM GLORY, un vraquier de 34 951 tjb, immatriculé au port du Pirée (Grèce) était arrivé à Port Cartier vers le 27 mars 1991 pour charger une cargaison de concentrés de minerai de fer. Au cours de cette période de chargement, il a été prétendu que le navire avait déversé des hydrocarbures dans le port. La CMQC indiquait que les échantillons d'hydrocarbures prélevés par la GCC à ce moment là, révélaient des similitudes qui prouvaient que le navire FORUM GLORY était bien à l'origine du déversement. À son tour, le FORUM GLORY refusait d'endosser la responsabilité de la demande d'indemnisation de la CMQC relative au nettoyage du déversement d'hydrocarbures. Ensuite, la CMQC présentait, à la Caisse d'indemnisation, pour se faire rembourser, sa demande d'indemnisation, y compris les intérêts et les frais de justice. Le 23 avril 1993, après vérification des faits, l'Administrateur autorisait le versement à la CMQC, de la somme de 44 399,98\$, se faisait remettre un document signé, de décharge subrogatoire et toutes les preuves sur le déversement, en possession de la CMQC.

Le 3 mars 1994, le conseiller de la Caisse

d'indemnisation engageait une procédure devant la Cour fédérale du Canada, à l'encontre du navire, de son propriétaire et autres, afin de recouvrer, comme le prévoit la LMMC, la somme de 44 399,98\$. Le 18 avril 1995, le conseiller de la Caisse d'indemnisation m'avisait que les mandataires du navire avaient offert de régler cette affaire pour la somme de 39 399,98\$. L'Administrateur donnait son accord pour abandonner les poursuites judiciaires, sur ces bases. Ces poursuites prirent fin lorsque fut déposé le 19 mai 1995 un avis de désistement. Le 30 mai 1995, le montant convenu fut porté au crédit de la Caisse d'indemnisation.

8.12 Navire-citerne *EASTERN SHELL* (1991)

Ce bâtiment est un navire-citerne monoque de 4 009 tjb, appartenant à des canadiens, battant pavillon canadien, propriété de la Soconav Inc. de Montréal (Québec) qui l'exploite. Le 10 mai 1991 à 07.20 heures (heure locale), alors qu'il approchait de Parry Sound (Ontario), par un soleil éclatant et éblouissant ce qui contribuait à rendre difficile la vue des aides à la navigation, le navire talonnait sur le Knight Shoal, poursuivait sa route tout au long du haut-fond, avec une déchirure dans sa coque et ensuite mouillait juste à l'est du haut-fond. Le navire transportait environ 1 360 tonnes de diesel-oil et 4 030 tonnes d'essence chargées à Sarnia (Ontario) et destinées à Parry Sound. Il a été indiqué qu'environ 70 tonnes d'essence et 52 tonnes de diesel-oil s'étaient déversées dans les eaux alentour.

Les frais qui suivent sont déclarés avoir été engagés pour endiguer et nettoyer la pollution et pour mettre le navire en lieu sûr:

Compagnie Shell Oil	310 000,00\$
Garde côtière canadienne	356 143,48\$
Soconav Inc	<u>326 546,08\$</u>
Total	992 689,56\$

Le propriétaire a déclaré que le montant de sa limite de responsabilité s'élevait à 728 238,33\$.

Le 2 février 1993, l'Administrateur recevait

une lettre du conseiller juridique du propriétaire du navire qui essentiellement, déposait une demande d'indemnisation à l'encontre de la Caisse d'indemnisation en vue de recouvrer tous ses frais, dépassant le montant de sa limite de responsabilité.

Etant donné que le propriétaire du navire n'était pas d'accord pour payer la demande d'indemnisation de la GCC relative, au nettoyage de la pollution et aux frais, la Couronne, le 14 janvier 1994, intentait un procès devant la Cour fédérale du Canada à l'encontre de l'*EASTERN SHELL*, de son propriétaire et d'autres, cherchant à recouvrer ces frais et nommant l'Administrateur partie à la procédure, selon la Loi.

Dans la situation actuelle les chefs d'accusation ont été notifiés et en même temps il a été procédé à une déposition sous serment des pièces du dossier. Différentes tentatives ont été faites pour parvenir à régler ce cas mais sans succès jusqu'à maintenant.

8.13 Barge *OGDENSBURG* (1991)

Le remorqueur canadien MANIC était en train de remorquer la barge canadienne de transport en pontée *OGDENSBURG*, au large de la basse rive nord du Québec, par gros temps, lorsque le 26 septembre 1991 à 21.45 heures, heure locale, la remorque a cassé et la barge est partie à la dérive. Le capitaine du remorqueur signalait sa perte immédiatement par radio aux services du trafic maritime (STM) de la GCC.

Le 28 septembre 1991, la barge était retrouvée coulée à 17 milles à l'ouest de St. Augustin (Québec), dans une baie qui renfermait un centre d'élevage de moules. Le 16 octobre 1991, la direction des urgences de la GCC était informée du naufrage et de la pollution en décollant. La barge transportait du gravier, deux chargeurs à benne frontale et deux remorques routières. Bien qu'il ait été indiqué que les réservoirs à combustible des chargeurs à benne frontale avaient été vidangés avant le chargement, une reconnaissance aérienne confirmait la pollution et bientôt après, des plongeurs confirmaient que les chargeurs à benne frontale étaient bien à son origine. Les

27 et 28 octobre 1991, les assureurs de la barge firent en sorte de récupérer les chargeurs à benne frontale. Au début, il était à craindre que le centre d'élevage des moules, ait été contaminé par les hydrocarbures mais des examens ultérieurs déterminèrent que ce n'était pas le cas.

Du fait de cet événement de pollution, la GCC avait encouru des frais pour un montant déclaré s'élever à 157 916,49\$. Le 7 mai 1993, la Couronne déposait une demande d'indemnisation devant la Cour fédérale du Canada, à l'encontre du propriétaire de l'OGDENSBURG et autres et de l'affrètement de l'OGDENSBURG, nommant l'Administrateur partie à la procédure selon la Loi. Le 6 avril 1992, l'affrètement de la barge s'était déclaré en faillite.

Le MJ faisait parvenir à la Caisse d'indemnisation par lettre du 26 mars 1993, le résumé des frais de la GCC. L'Administrateur était informé que, du fait que le règlement par les autres parties était improbable, la Couronne soumettait à la Caisse d'indemnisation sa créance pour qu'elle soit examinée.

Le 7 septembre 1993, le propriétaire de la barge déposait un exposé des moyens de fait et de droit du défendeur dont le point essentiel révélait que la barge était affrétée coque nue et que par conséquent les affrètement avaient la possession et la jouissance de la barge à l'époque en question. Etant donné ce fait, l'Administrateur, le 15 novembre 1995, autorisait l'abandon du procès intenté par la Couronne à l'encontre du propriétaire de la barge.

Les négociations relatives à cette demande d'indemnisation se poursuivent. L'Administrateur a de sérieuses craintes sur un certain nombre de questions, essentiellement, se faire donner une explication afin de savoir pourquoi y-a-t-il eu une incapacité à obtenir une lettre d'engagement de la part des assureurs, au moment de l'événement.

8.14 *Vraquier TRADE GREECE (1991)*

Le 22 décembre 1993, la Société du port de Vancouver intentait un procès devant la Cour fédérale du Canada, affirmant que le navire TRADE GREECE, battant pavillon chypriote, un

vraquier de 30 286 tjb, avait, vers le 30 décembre 1991, déversé du mazout de soute dans le port de Vancouver. Pour effectuer le nettoyage indispensable, la Société du port de Vancouver avait encouru des frais déclarés s'élever à 62 690,34\$. L'Administrateur s'était constitué partie selon la Loi mais il était convenu que la Caisse d'indemnisation n'aurait pas à prendre une part active à l'action en justice, à moins que la Société du port de Vancouver ne le lui demande. Le 3 mai 1995, il était demandé à l'Administrateur de consentir à l'abandon du procès intenté devant la Cour fédérale du Canada. Le 17 juillet 1995, l'ordonnance de non-lieu était délivrée.

8.15 *Vraquier FEDERAL OTTAWA (1992)*

Ce cas fut porté à l'attention de l'Administrateur lorsqu'un exemplaire du procès, intenté le 24 janvier 1993, par la Société du port de Vancouver devant la Cour fédérale, lui fut remis, le nommant partie au procès, selon la Loi. La Société du port de Vancouver avait intenté un procès contre le navire, son propriétaire et d'autres, prétendant que le navire, un vraquier de 22 734 tjb, immatriculé au Luxembourg, avait laissé échapper vers le 22/23 janvier 1992, certaines quantités de combustible de soute, alors qu'il était au mouillage "C" dans les limites du port de Vancouver.

Dans le procès, il était indiqué que les frais de nettoyage encourus par la Société du port de Vancouver s'élevaient à environ 50 000,00\$. À ce moment là, il fut convenu que l'Administrateur n'avait pas à entreprendre d'autres démarches dans cette affaire, à moins que le conseiller de la Société du Port de Vancouver ne l'avise du contraire. Le 3 novembre 1994, le conseiller de la Société du port de Vancouver informait l'Administrateur qu'un règlement à l'amiable avait été conclu, avec le propriétaire du navire, à l'exception des frais de nettoyage d'un montant approximatif de 5 000,00\$, encourus aux alentours d'un secteur connu sous le nom de Siwash Rock, pour lesquels le conseiller de la Société du Port de Vancouver indiquait qu'il était impossible d'affirmer que les hydrocarbures provenaient du FEDERAL OTTAWA. Par la suite nous avons appris que la Société du port de Vancouver avait réglé la question avec les propriétaires du

navire, pour la somme de 21 000,00\$. Il a été demandé à l'Administrateur de signer le formulaire de consentement de classement de l'affaire, mettant fin au procès devant le tribunal, ce qui fut fait le 4 novembre 1994, à la condition expresse, comme convenu avec le conseiller du port que la Société du port de Vancouver accepterait les risques d'une telle annulation du procès devant le tribunal. À la suite de quoi l'Administrateur recevait un exemplaire de l'ordonnance de mise à exécution du classement de l'affaire, datée du 6 décembre 1994.

Le 20 décembre 1994, l'Administrateur recevait une demande d'indemnisation de la part de la Société du port de Vancouver, d'un montant de 4 358,00\$, censé être la portion des frais de nettoyage aux alentours du secteur de Siwash Rock qui maintenant était classé comme ayant été victime de rejets non identifiés d'hydrocarbures. L'Administrateur effectua des recherches considérables regardant ces rejets et fut d'accord qu'ils étaient liés à un navire mais avait beaucoup de mal à se faire à l'idée qu'ils ne provenaient pas du FEDERAL OTTAWA. Le 19 décembre 1995, ayant conclu un accord de compromis, l'Administrateur autorisait le versement à la Société du port de Vancouver de 2 911,50\$, ce montant représentant la moitié de la somme réclamée, plus les intérêts s'élevant à 732,50\$, pour solde de tout compte, regardant ce cas.

8.16 *Vraquier IRENES SAPPHIRE (1992)*

Ce navire était un vraquier immatriculé en Grèce et il était prétendu qu'il avait été impliqué dans un déversement de mazout de soute vers le 22 septembre 1992, alors qu'il était amarré le long du quai à Trois Rivières (Québec). Il était indiqué que la GCC avait encouru des frais s'élevant à 16 813,40\$ pour nettoyer le déversement. Aucun règlement n'avait pu être conclu avec le propriétaire du navire, aussi le 7 décembre 1993, la Couronne avait intenté un procès devant la Cour fédérale du Canada afin de recouvrer son argent. À cette époque il avait été convenu que l'Administrateur n'avait pas à entreprendre d'autres démarches pour protéger les intérêts de la Caisse d'indemnisation à moins qu'il n'en soit avisé. Le 9 février 1995, l'Administrateur recevait une lettre du ministère de la Justice (MJ), avisant la Caisse d'indemni-

sation que la Couronne avait perdu sa cause distincte en accusation à l'encontre du navire, engagée conformément au règlement sur la pollution par les hydrocarbures. Ensuite cette lettre se poursuivait demandant que l'Administrateur prenne en considération le fait que la demande d'indemnisation de la Couronne était maintenant formulée à l'encontre de la Caisse d'indemnisation. Après avoir effectué quelques recherches à ce sujet, l'Administrateur, le 21 février 1995, répondait au MJ qu'étant donné que l'importance des preuves pour une procédure civile, était moindre que celle requise pour une procédure au criminel, il existait encore, selon ses convictions suffisamment de preuves contre le propriétaire du navire, dans le cas de la Couronne, pour le poursuivre en justice. Toutefois, l'Administrateur acceptait d'examiner toute demande d'indemnisation présentée par la Couronne, si la situation venait à changer. Une plus ample correspondance à ce sujet a été reçue, provenant de la Couronne, mais à la fin de l'exercice financier, la Caisse d'indemnisation était informée que la Couronne attendait les conclusions d'un autre expert, concernant les résultats de l'analyse des échantillons d'hydrocarbures.

8.17 *Roulier AMERICAN FALCON (1992)*

Par un rapport de situation envoyé par la GCC, l'Administrateur était avisé que le 25 octobre 1992, ce navire de charge de 15 636 tjb, immatriculé aux États-Unis, avait heurté un bollard du quai alors qu'il venait s'amarrer à quai à Argentia (Terre-Neuve) et qu'il avait crevé une caisse journalière à combustible installée sur l'intérieur de la muraille du navire, déversant environ 3 tonnes de combustible de soute, dans le port. Le rapport se poursuivait pour indiquer que le Club P et I du propriétaire avait fourni une lettre d'engagement et que par mesure supplémentaire de précaution, une caution couvrant les frais de nettoyage allait être obtenue. Un rapport ultérieur de situation indiquait qu'une lettre d'engagement, d'un montant de 500 000,00\$ avait été reçue. La demande d'indemnisation de la GCC pour des frais relatifs à ce déversement, s'élevait à 288 151,59\$ et l'Administrateur croit comprendre qu'un versement de 256 424,73\$ a été reçu par la Couronne, en août 1993. Aucune demande d'indemnisation n'a été présentée à la Caisse d'indemnisation et

le 26 octobre 1994, toute demande d'indemnisation éventuelle était frappée de prescription.

8.18 Traversier SIR ROBERT BOND (1992)

Cet événement fut porté à l'attention de la Caisse d'indemnisation mais aucune demande d'indemnisation ne lui a été adressée. Nous croyons comprendre qu'il a été prétendu que le navire était en cause dans le déversement d'hydrocarbures, survenu le 24 octobre 1992, dans le port de St. John (Terre-Neuve) mais ce fait est nié par le navire. Le navire a été accusé d'avoir provoqué une pollution par hydrocarbures mais le 3 mai 1994 l'accusation faisait l'objet d'un non-lieu. La GCC avait encouru des frais de nettoyage déclarés s'élever à 7 242,00\$. Toute demande d'indemnisation éventuelle relative à cet événement, adressé à la Caisse d'indemnisation, était frappée de prescription le 25 octobre 1994.

8.19 Barge TRAILER PRINCESS (1993)

Le 3 février 1994, le conseiller agissant au nom de la Caisse d'indemnisation à Vancouver (Colombie Britannique) a reçu une lettre du bureau local du MJ, l'avisant que cette barge était mise en cause dans un déversement d'hydrocarbures ayant eu lieu en janvier 1993, que les frais de nettoyage étaient de l'ordre de 23 000,00\$ et qu'une demande d'indemnisation à l'encontre du propriétaire de la barge et de la Caisse d'indemnisation, avait été déposée. À l'époque, il s'était avéré que le propriétaire de la barge était en faillite.

Nous avons appris par la suite que le 31 janvier 1993, près du pont Patullo, sur le fleuve Fraser (Colombie Britannique) un déversement d'hydrocarbures avait été signalé et son origine remontait jusqu'à cette barge qui était amarrée le long d'un appontement, pour effectuer des réparations. Des échantillons d'hydrocarbures en vue d'analyse avaient été prélevés sur la barge et dans le fleuve. Des poursuites judiciaires furent exercées pour lesquelles le propriétaire plaidait coupable et était condamné à 7 500,00\$ d'amende. Malgré sa faillite la compagnie acceptait de payer 5 000\$ pour solde de tout compte eu égard aux frais de nettoyage de la pollution dont le montant

définitif s'élevait à 23 530,27\$. Un exemplaire d'une lettre datée du 30 mai 1994 envoyée par le bureau local du MJ, au bureau local d'EC fut mise à la disposition de l'Administrateur qui nota que la Couronne avait l'intention de clore son dossier regardant cet événement. Aucune demande d'indemnisation n'a été déposée à l'encontre de la Caisse d'indemnisation et toute demande d'indemnisation éventuelle était frappée de prescription le 1er février 1995.

8.20 Yacht VALERY IV (1993)

Le 10 juin 1993 sans personne à bord, ce bâtiment, un yacht de 65,7 tjb, immatriculé au Canada, à coque en béton, coulait le long de son poste à quai à Sabrevois (Québec) sur le fleuve Richelieu. Il s'est avéré impossible d'entrer en relation avec le propriétaire à ce moment là et la GCC était intervenue pour endiguer et nettoyer la pollution qui était composée essentiellement d'hydrocarbures provenant de la machine et de son dispositif d'alimentation en combustible diesel. Il s'est avéré nécessaire de renflouer le navire et au cours de cette opération, il a été découvert que deux bouchons de vidange manquaient sur le dispositif de refroidissement de la machine principale ce qui avait permis l'envahissement par l'eau du yacht. Le 13 juin 1993 le propriétaire put être joint, il déclara qu'il n'avait souscrit aucune assurance pour son yacht et n'avait pas d'argent pour payer les frais de nettoyage. Dans une lettre du 15 juin 1993, le propriétaire déclarait qu'il désirait vendre le yacht renfloué et que le montant de la vente irait dans un compte en fidéicomis destiné à la Couronne afin de compenser les frais en cause. Par la suite le propriétaire indiquait qu'il était en mesure de vendre son yacht pour 2 000,00\$.

Le 23 juin 1993, l'Administrateur recevait une lettre de la part du MJ, pour en fait, indiquer qu'il déposait une demande d'indemnisation à l'encontre de la Caisse d'indemnisation, représentant le reliquat du montant d'argent qu'il n'avait pas été en mesure de recouvrer. Le 31 mars 1995, l'Administrateur recevait le résumé des frais de la Couronne qui s'élevaient à 14 641,68\$.

A la fin du présent exercice financier, des négociations se poursuivent et il est envisagé

qu'un règlement de la demande d'indemnisation puisse être réalisé prochainement.

8.21 Rejets non identifiés d'hydrocarbures, Rivière Vachon (Québec) (1993)

Le 23 juillet 1993, Environnement Québec signalait à Environnement Canada qu'un rejet d'hydrocarbures légers, provenant d'une source inconnue avait été observé ce jour là, dans le secteur de Rivière Vachon, près de Port Cartier (Québec). Les deux organismes et la GCC intervenaient. Après examen, il se révéla tout d'abord y avoir plusieurs petites nappes d'hydrocarbures mais une nappe plus grande fut ensuite découverte plus au large. Des échantillons furent prélevés pour analyse et l'on fit appel à un entrepreneur pour nettoyer les rejets, en commençant par les berges de la rivière. Le 26 juillet 1993, le nettoyage était achevé et la GCC avait encouru des frais déclarés s'élever à 13 184,64\$. Il s'est avéré impossible d'identifier l'origine de ces hydrocarbures.

Nous avons cru comprendre qu'une demande d'indemnisation serait adressée à la Caisse d'indemnisation mais à ce jour, aucune demande n'a été reçue.

8.22 Bateau en bois, à La Salle (Ontario) (1993)

Un renseignement est parvenu à l'attention de la Caisse d'indemnisation, indiquant que ce petit bateau de plaisance en bois avait coulé à son poste dans une marina à La Salle (Ontario) sur la rivière Détroit, le 5 octobre 1993. Il était indiqué qu'environ 900 litres d'essence avaient été déversés dans la rivière, provenant de la coque coulée et que la GCC était intervenue en prenant des mesures pour effectuer le nettoyage. Les frais de nettoyage étaient déclarés s'élever à 7 992,79\$. L'Administrateur croit comprendre que la GCC n'avait pas été en mesure de remettre sa facture de frais au propriétaire car le droit de propriété du bateau était contesté. À ce jour, aucune demande d'indemnisation n'a été soumise à l'examen de la Caisse d'indemnisation et en principe, toute demande d'indemnisation éventuelle, à l'encontre de la Caisse d'indemnisation, était frappée

de prescription le 6 octobre 1995.

8.23 Navire de pêche CARAPEC No. 1 (1993)

Le CARAPEC No. 1 est un navire de pêche immatriculé au Canada, à coque en acier et de 418 tjb. Il était amarré solidement à l'apontement du ministère des pêches du Nouveau-Brunswick à Caraquet (Nouveau Brunswick) depuis mai 1993, à l'état semble-t-il d'épave flottante abandonnée. Sa situation avait été portée à l'attention de la GCC parce qu'il faisait craindre qu'il ne coule et pollue.

En l'absence de réponse de la part du propriétaire enregistré, domicilié à Calgary (Alberta), concernant cette menace de danger, la GCC, le 21 octobre 1993 décidait d'agir en asséchant l'intérieur du navire, en évacuant les hydrocarbures, en étanchant les fuites sur la coque et en amarrant convenablement le navire.

La propriétaire enregistrée, basée à Calgary, déclarait qu'elle n'agissait qu'en tant qu'agent et qu'en fait le navire appartenait à ses mandants à Hong Kong. Ensuite, il a été prétendu que la compagnie de Hong Kong refusait d'accepter la responsabilité du navire. L'Administrateur a été informé que les frais de la GCC, pour remettre le navire en état de sécurité, sont déclarés s'élever à 25 326,44\$. Dans cette affaire, toute demande d'indemnisation éventuelle à l'encontre de la Caisse d'indemnisation était frappée de prescription vers le 22 octobre 1995.

8.24 Remorqueur KETA V et Barge (1993)

Le 19 novembre 1993, était signalé un rejet de diesel-oil provenant d'une source non identifiée, découvert dans le port de Wedgeport (Nouvelle-Ecosse). La GCC intervenait et organisait le nettoyage: d'après une estimation, environ 45 litres d'hydrocarbures avaient été déversés. Plus tard le même jour, l'équipage du remorqueur canadien KETA V, de 236 tjb, admettait que le bâtiment avait été impliqué dans un léger déversement de diesel-oil dans le port, pendant la nuit du 18 au 19 novembre 1993. Le 20 novembre 1993, la GCC était prévenue qu'une barge échouée sur la plage

laissait échapper des hydrocarbures dans le port. La GCC confirmait qu'une barge de dragage, échouée sur la plage, laissait échapper du diesel-oil à travers les tôles de fond endommagées. Nous avons appris par la suite que les deux engins appartenaient au même propriétaire qui avait obtenu un contrat de dragage dans le port de Wedgeport. Wedgeport est le principal port d'attache des pêcheurs de homards et beaucoup d'entre eux conservent leurs prises dans des caisses à claire-voie dans les eaux du port jusqu'à ce qu'elles soient vendues. De ce fait, les pêcheurs étaient très inquiets à propos d'une éventuelle contamination, alors que la saison de pêche aux homards devait s'ouvrir le 29 novembre 1993. Le MPO interdisait l'utilisation de Wedgeport par les pêcheurs de homards. Le propriétaire des deux bâtiments, prêta assistance à la GCC pour effectuer le nettoyage qui fut déclaré terminé le 26 novembre 1993, alors que les barrages flottants restants protégeant les plages, n'avaient été enlevés que le 28 novembre 1993. Aucun travail ultérieur n'avait été entrepris par la suite, si ce n'est une surveillance appropriée. Le jour de l'ouverture de la pêche, le MPO était en mesure de lever l'interdiction d'utiliser le port par les pêcheurs de homards.

L'Administrateur est au courant que les frais globaux encourus par la GCC, au cours de cet événement, s'élevaient à 15 486,91\$ et avaient été entièrement payés par le propriétaire des deux bâtiments, en septembre 1995. Aucune intervention par la Caisse d'indemnisation n'a été requise.

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

Le 1er décembre 1993, la GCC était informée que tard dans la soirée précédente, une drague travaillant dans le bassin Lanctôt, dans le port de Sorel (Québec) avait crevé un fût d'hydrocarbures enfoui dans le lit du fleuve, dans le port et avait libéré une certaine quantité de "mazout lourd". À ce moment là, une mince couche de glace recouvrait une grande partie du bassin. La GCC intervenait en organisant le nettoyage, encourageant des frais déclarés s'élever à 46 813,79\$, montant communiqué à la Caisse d'indemnisation, par la Couronne, dans une lettre

du 14 février 1994, considéré comme étant une demande d'indemnisation à l'encontre de la Caisse.

Les pouvoirs de l'Administrateur de payer les demandes d'indemnisation se limitent aux dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et au nettoyage de cette pollution et qui sont définis comme étant: les dommages ou le préjudice subis hors d'un navire, causés par la contamination découlant du rejet d'hydrocarbures provenant d'un navire. Dans ce cas, la cause du dommage dû à la pollution par les hydrocarbures, était connue, c'est-à-dire un fût enfoui au fond de l'eau. Le 10 février 1995, l'Administrateur écrivit au MJ, précisant la position adoptée par la Caisse d'indemnisation considérant que cette demande d'indemnisation était une question de principe et que pour cette raison la demande avait été rejetée. D'autres négociations suivirent et le 7 septembre 1995, l'Administrateur écrivait de nouveau au MJ, réclamant certains renseignements d'ordre technique de façon à reconsidérer la position de la Caisse d'indemnisation. À la fin de cet exercice financier à l'étude, aucune réponse à cette lettre n'avait été reçue.

8.26 Navire de charge polyvalent ISTRIAN EXPRESS (1993)

Le 3 décembre ce bâtiment, un navire de charge polyvalent de 11 849 tjb, battant pavillon du Vanuatu, était amarré au poste 102 de la Ville de Québec (Québec), lorsque se produisit à bord, un déversement d'hydrocarbures. La GCC intervenait et organisait les opérations de nettoyage dont par la suite, le mandataire du Club P et I auquel le navire avait souscrit, prenait en main la responsabilité. Ce même mandataire prenait des dispositions pour que soient déposés une garantie de 50 000\$ ainsi qu'un engagement signé par la caution, d'un montant de 5 000\$. Le 5 décembre 1993, le nettoyage du déversement était terminé, la quote-part des frais de la GCC s'élevant à 5 359,60\$.

L'Administrateur a été informé qu'un règlement en totalité avait été reçu par la Couronne en octobre 1995 et qu'aucun recours à la Caisse d'indemnisation ne s'était avéré nécessaire.

8.27 Vraquier GENERAL TIRONA (1993)

Le 13 décembre 1993, alors qu'il venait s'amarrer au terminal de Vancouver nord (Colombie Britannique) ce vraquier immatriculé aux Philippines a heurté le quai et crevé une citerne à combustible installée sur la face interne de la muraille du navire, déversant à la mer, environ 43 tonnes d'hydrocarbures. Un rapport de situation de la direction des urgences de la GCC fut la première information reçue par l'Administrateur au sujet de ce déversement d'hydrocarbures. La GCC intervenait en organisant le nettoyage. Il a été précisé que le bureau régional du ministère de la Justice était en train de négocier le dépôt d'une caution de 170 000\$ pour couvrir des amendes éventuelles, le nettoyage et des dommages à l'environnement. Le 3 février 1994, l'Administrateur recevait une lettre du Yacht Club Burrard de Vancouver nord, l'avisant qu'environ 22 yachts avaient été souillés par du diesel-oil provenant du GENERAL TIRONA et qu'il cherchait à être indemnisé. L'Administrateur demanda au conseiller local de la Caisse d'indemnisation de traiter cette question. Le 14 juillet 1995, l'Administrateur recevait des renseignements envoyés par le conseiller de la Caisse d'indemnisation de Vancouver, lui indiquant que les demandes d'indemnisation avaient été adressées au mandataire légal du Club P et I du navire et qu'à ce stade, aucune autre démarche n'était requise de la part de la Caisse d'indemnisation. La Garde côtière canadienne a indiqué que pour effectuer le nettoyage elle avait encouru des frais s'élevant à 79 523,99\$. Au terme de cet exercice financier, aucune demande d'indemnisation concernant cet événement, n'avait été présentée à la Caisse d'indemnisation.

8.28 Pétrolier TITO TAPIAS (1994)

Le TITO TAPIAS était un navire-citerne immatriculé au Panama, de 77 291 tjb et propriété dernièrement d'une compagnie espagnole. Cet événement a débuté le 11 janvier 1994. Le centre des STM de la GCC de Fundy fut informé par ce navire-citerne qu'il avait été la cause du déversement d'un ou de deux barils de mazout de soute alors qu'il se ravitaillait en combustible sur la barge canadienne SHARK VII. Au moment de l'événement, le TITO TAPIAS était au mouillage au large de Red

Head, Saint John (Nouveau Brunswick). Le P et I Club du navire prit des dispositions pour qu'une lettre d'engagement, d'un montant de 75 000,00\$ soit remise afin d'éviter que le navire ne soit immobilisé. Le 11 janvier 1994, une reconnaissance aérienne par hélicoptère, majorait l'estimation faite sur la quantité d'hydrocarbures déversée, l'évaluant à 10 barils minimum et notait que 200 mètres du littoral recelaient des traces d'hydrocarbures et qu'il fallait s'attendre à ce que d'autres hydrocarbures viennent s'échouer à terre, dans les prochains jours. Le nettoyage des hydrocarbures fut effectué sous la direction de la GCC. Le 1er février 1994, une autre reconnaissance aérienne par hélicoptère confirmait les rapports signalant que des hydrocarbures de type mazout de soute "C" avaient été rejetés à la côte le long du littoral de Digby entre Delap Cove et Hampton (Nouvelle-Ecosse), une distance d'environ 32 kms. Déjà à ce moment là la GCC estimait entre 10 et 20 tonnes la quantité déversée. Le 3 février 1994, les opérations de nettoyage dans le secteur étaient censées débiter mais avaient dû être retardées à cause de la neige et du vent; le 14 février 1994, les opérations de nettoyage reprenaient. Des échantillons d'hydrocarbures confirmaient que ces autres dépôts d'émulsion visqueuse de mazout provenaient du TITO TAPIAS. Le 28 février 1994, de nouveaux rapports signalant une pollution du littoral, par les hydrocarbures, entre Hillsburn et Hampton (Nouvelle-Ecosse) furent reçus; dans ce cas-ci, il ne put être démontré à ce moment là que les hydrocarbures provenaient du TITO TAPIAS. Une réunion eu lieu entre la GCC, les mandataires des propriétaires du navire-citerne et d'autres et il fut réaffirmé que le navire assumait la responsabilité financière du nettoyage dans ces secteurs, les hydrocarbures s'étant révélés provenir du navire. Le 31 mai 1994, d'autres dépôts d'émulsion visqueuse de mazout sur le littoral, furent découverts à Hillsburn (Nouvelle-Ecosse) et il fut confirmé qu'ils provenaient du TITO TAPIAS. Le 13 juillet 1994, au cours du procès en accusation à l'encontre du navire-citerne, un fonctionnaire de la GCC a attesté qu'au moins 17 tonnes avaient été déversées par le navire et un autre fonctionnaire a attesté que le déversement pouvait avoir été beaucoup plus près de 35 tonnes.

Par la suite, le tribunal jugea le navire-citerne coupable d'avoir causé une pollution par les hydrocarbures et le condamna à 75 000\$ d'amende. Le 3 octobre 1994, la GCC publiait son rapport de situation définitif au sujet de ce déversement et indiquait qu'aucun nettoyage ultérieur ne s'était révélé nécessaire depuis le 15 juillet 1994; jusqu'à cette date, 25 043 sacs de débris pollués par les hydrocarbures et 237 oiseaux enduits de mazout avaient été récupérés. Le 30 septembre 1994, l'événement était considéré comme clos par la GCC. Le 26 février 1996, la Couronne parvenait à se faire régler sa demande d'indemnisation à l'encontre du navire pour la somme de 165 000\$. Des sommes supplémentaires ont été versées par le navire à l'entrepreneur qu'il employait directement. Tout au long de cet événement, les intérêts de la Caisse d'indemnisation étaient représentés mais comme nous l'avons appris par la suite, le règlement a été réalisé par la Couronne sans l'intervention de la Caisse d'indemnisation.

8.29 Vraquier POLYDEFKIS (1994)

Ce navire est un vraquier immatriculé en Grèce. Le 12 janvier 1994, le commandant de port, du port de Montréal (Québec) signalait qu'il suspectait ce navire de déverser des hydrocarbures. La pollution avait contaminé une portion de glace. Le personnel d'EC avait été appelé sur les lieux pour prélever des échantillons et la GCC mena une enquête au sujet de cet événement. Le Commandant du navire nia avoir eu connaissance du déversement d'un polluant. Le nettoyage de la très petite quantité d'hydrocarbures en cause, fut achevé dans l'après-midi du 13 janvier 1994. À l'invitation de la GCC, le propriétaire du navire déposa une caution de 10 000\$.

L'Administrateur a été informé que le montant total des frais de la GCC, pour cet événement, s'élevait à 4 377,32\$ et que le dossier avait été envoyé au MJ en vue de percevoir les sommes dues. Au 31 mars 1996, aucune demande d'indemnisation n'avait été reçue par la Caisse d'indemnisation.

8.30 Vraquier CALYPSO IV (1994)

Le CALYPSO IV est un vraquier de 3 010

tjb, immatriculé au Panama, son propriétaire étant basé à Tortola (Îles Vierges Britanniques). Le 3 février 1994, la GCC publiait un rapport de situation concernant ce déversement qui avait eu lieu le 2 février 1994, le long d'un quai privé du chantier de construction navale des Méchins (Québec). Le nettoyage avait été entrepris par le chantier de construction navale qui utilisait ses propres entrepreneurs et avait été surveillé attentivement par les fonctionnaires de la GCC et d'EC. Il a été indiqué que 110 litres d'hydrocarbures avaient été récupérés en même temps que la valeur d'un baril d'un mélange d'eau et d'hydrocarbures et de plusieurs barils de glace polluée, récupérés parmi la glace de mer adhérent à la muraille du navire. Pendant le nettoyage, il fut nécessaire pour les brise-glace de dégager la glace tout autour du CALYPSO IV afin de rendre utilisable la cale-sèche toute proche. Afin d'éviter que le navire ne soit immobilisé, son propriétaire prit des dispositions pour que soit déposé un engagement signé par la caution, d'un montant de 70 000\$.

Le 16 juin 1995, l'Administrateur recevait une demande d'indemnisation d'un montant de 8 181,49\$ envoyée par la Couronne, couvrant les frais de nettoyage encourus par la GCC. En même temps, un exemplaire de la demande d'indemnisation de la Couronne était remis au propriétaire.

L'Administrateur ignore quelle est la situation en ce qui concerne toute demande d'indemnisation de la part du chantier de construction navale ou de ses entrepreneurs qui étaient également impliqués dans le nettoyage.

8.31 Remorqueur PRINCESS No. 1 (1994)

Le 9 février 1994, un remorqueur immatriculé au Canada de 87 tjb, s'est trouvé pris dans les glaces dans le Lac Erie alors qu'il faisait route de Erieau (Ontario) à Thames River (Ontario). Dans la soirée du 10 février 1994, le remorqueur gîtait fortement dans la glace et il a été indiqué qu'à un moment la gîte avait atteint 65°. Le brise-glace NEAH BAY de la Garde côtière des États-Unis (USCG) arrivé sur les lieux, a cassé la glace de façon à libérer la pression et est resté près du remorqueur. Le Capitaine du remorqueur qui avait été blessé dans un accident précédent, fut emmené par un

hélicoptère de la Garde côtière des Etats-Unis, à cause du danger que courraient le remorqueur et l'équipage. La GCC ordonna au remorqueur de se rendre à un port de relâche. Le jour suivant, un brise-glace de la GCC, le SAMUEL RISLEY relevait le NEAH BAY et escortait le remorqueur jusqu'à la base de la GCC à Amherstberg (Ontario) où il fut mis à quai vers 16.30 heures le 11 février 1994.

À l'arrivée à quai, un expert de la sécurité des navires de la GCC est monté à bord du remorqueur. A 17.30 heures deux membres de l'équipage quittèrent le bord pour se rendre chez eux et le troisième membre restant de l'équipage est aussi allé à terre. Au retour du troisième membre de l'équipage à 20.50 heures, celui-ci trouva le remorqueur en train de couler et demanda assistance. Les pompiers furent appelés mais arrivèrent trop tard pour que leurs pompes puissent être utiles et il est à remarquer que le remorqueur avait coulé à son poste à quai à 21.40 heures. Une quantité considérable d'hydrocarbures s'étant échappée de la coque coulée, la GCC organisa le nettoyage de la pollution. Au début, l'équipage du SAMUEL RISLEY fut utilisé mais le brise-glace GRIFFON et son équipage prirent ensuite sa relève. Le personnel de la GCC travailla jusqu'au 16 février 1994, endiguant et nettoyant les hydrocarbures. Le 15 février 1994, le propriétaire renflouait le remorqueur qui fut mis à terre par mesure de sécurité et pour qu'il soit inspecté. L'inspection révéla que la coque présentait de nombreuses petites voies d'eau qui avaient contribué au naufrage.

Le 30 décembre 1994, l'Administrateur recevait une demande d'indemnisation de la GCC, relative à cet événement, s'élevant à 250 742,38\$. L'utilisation du GRIFFON, revenait à 195 947\$. De nombreuses réunions ont lieu avec le conseiller de la Couronne auquel d'autres renseignements ont été demandés. À la fin de l'année, l'Administrateur a été informé que le matériel technique supplémentaire réclamé dans le cadre de cet événement, devait être présenté à la Caisse d'indemnisation.

8.32 Navire de charge LEADER (1994)

Le 8 avril 1994, ce navire de charge immatriculé en Grèce, signalait avoir effectué un déversement de quelques litres de fuel-oil alors qu'il était amarré le long du quai de chargement des grains dans le port de Vancouver (C.B.). Environ 30 minutes plus tard, la vedette du Commandant de port arrivait sur les lieux et signalait un important déversement d'hydrocarbures, le long du bord du navire. Par la suite il a été établi qu'il y avait eu un déversement à bord du navire au cours d'un transfert de combustible de soute. Le personnel du Commandant de port de Vancouver et la GCC organisèrent une opération de nettoyage mais malgré leurs efforts, environ 600 mètres du littoral furent pollués par les hydrocarbures.

Afin d'éviter que le navire ne soit immobilisé, le P et I Club prit des dispositions pour que soient fournies une lettre d'engagement d'un montant de 180 000\$, pour couvrir les frais de nettoyage et une autre lettre d'engagement d'un montant maximum de 10 000\$ pour couvrir toute amende éventuelle. Le 15 avril 1994 l'opération de nettoyage était terminée et la GCC indiquait qu'elle avait encouru des frais s'élevant à 103 792,74\$.

Jusqu'à maintenant, la Caisse d'indemnisation n'a reçu aucun autre renseignement sur des faits nouveaux.

8.33 Navire-citerne NORDIC APOLLO (1994)

Le 30 mai 1994, un simple particulier d'Halifax (Nouvelle-Ecosse) prévenait le bureau local d'EC qu'il y avait une vaste nappe d'une matière inconnue flottant autour du navire-citerne NORDIC APOLLO qui était amarré à quai dans le port. La GCC était prévenue et envoyait jusqu'au navire, un expert maritime qui confirmait le déversement. Peu après l'exploitant du navire signalait une fuite d'huile hydraulique provenant de la partie avant de la salle des machines, précisant que ce déversement était inférieur à 10 litres. Par la suite il a été découvert que le déversement à la mer tout autour du navire, était du pétrole brut de Nouvelle-Ecosse, le même pétrole brut que celui que transportait à bord, en tant que cargaison, le navire-citerne chargé. Une opération de

nettoyage fut organisée.

L'Administrateur a été informé que par la suite le navire avait été inculpé pour avoir causé une pollution par les hydrocarbures, avait plaidé coupable et avait été condamné à une amende de 20 000\$.

Aucune demande d'indemnisation n'a été présentée à la Caisse d'indemnisation, en relation avec cet événement et l'Administrateur croit comprendre que l'affaire a été réglée .

8.34 Porte-conteneurs ZIM SAVANNAH (1994)

Le 30 mai 1994, le ZIM SAVANNAH était amarré à un poste à quai à Halifax (Nouvelle-Écosse), lorsque du mazout de soute "C" fut découvert dans l'eau tout autour du navire. Le ZIM SAVANNAH est un porte-conteneurs de 36 263 tjb, immatriculé à Haïfa (Israël). Les propriétaires du navire embauchèrent un entrepreneur, prirent des dispositions pour que soit déposée une garantie monétaire comme l'exigeait la GCC. Plus tard ce jour là, le navire appareillait du quai, à destination de New-York. Alors qu'il était encore dans le port d'Halifax, le pilote signalait aux STM que le Commandant avait remarqué une traînée d'hydrocarbures flottant à l'arrière, provenant du navire et qu'ils allaient retourner à un quai à Halifax afin d'examiner plus à fond la situation. Le navire s'amarrait à quai et de nouveau des mesures furent prises pour endiguer et nettoyer les hydrocarbures.

Le 29 juillet 1994, l'Administrateur recevait une demande d'indemnisation au nom du propriétaire du navire, s'élevant à 99 579,58\$, au titre des mesures prises pour prévenir ou atténuer la pollution par les hydrocarbures. En application des pouvoirs dévolus à l'Administrateur, aux termes de la LMMC, une enquête fut menée. Nous avons appris par la suite qu'au cours de l'inspection de la coque faite par un plongeur, le 30 mai 1994, l'enregistrement effectué sur bande de magnétoscope, révélait une légère fuite d'hydrocarbures à travers l'une des décharges à la mer de la machine du navire, située sous la ligne de flotaison. À ce moment là, des échantillons d'hydrocarbures avaient été prélevés dans l'eau et

sur le navire mais malheureusement, les origines des échantillons prélevés à bord du navire, n'étaient pas détaillées. De ce fait l'analyse des échantillons prélevés dans l'eau et ceux prélevés à bord du navire ne révéla aucune analogie. L'Administrateur a été informé que la GCC avait aussi encouru des frais s'élevant à 4 141,12\$, lors de cet événement.

La Caisse d'indemnisation poursuit son enquête dans cette affaire.

8.35 Navire de Croisière PIERRE CHAUVIN (1994)

Le 8 août 1994, un navire de la GCC signalait avoir découvert un déversement d'hydrocarbures à Baie Tadoussac, sur la côte nord de l'entrée du fleuve Saguenay (Québec). Tout d'abord, rien n'indiquait clairement quelle pouvait être l'origine du déversement; ensuite une personne gardant l'anonymat signalait apercevoir un navire de croisière local pompant des hydrocarbures par-dessus bord. Il fut découvert que le PIERRE CHAUVIN de 70 tjb qui à l'époque était désarmé et amarré au quai, était le navire mis en cause. Le navire disposait d'un dispositif automatique de transfert d'hydrocarbures qui fonctionnait mal et pompait des quantités considérables d'hydrocarbures par-dessus bord. Une marina locale, ses installations et environ 37 bateaux durent être nettoyés. La GCC organisa le nettoyage du déversement qui fut-il déclaré coûta 22 341,77\$. Le 13 octobre 1995, le navire fut déclaré coupable d'avoir causé une pollution par les hydrocarbures et fut condamné à une amende de 4 000\$.

L'Administrateur a été informé que la demande d'indemnisation de la GCC avait été envoyée au MJ en décembre 1995, afin qu'il puisse percevoir les frais de nettoyage mis en recouvrement.

8.36 Bateau de pêche MISS STEPHANIE II (1994)

Le 11 août 1994, alors qu'il pêchait au large de Kettle Point dans le lac Ontario, ce bateau de pêche canadien de 14 tjb (connu localement sous l'appellation de fish tug

=remorqueur à poisson) coulait entraînant la perte de deux des cinq personnes à bord. Il a été déclaré que le bateau avait eu une voie d'eau et que la pompe de cale n'avait pas fonctionné, contrairement aux attentes. Le propriétaire a déclaré qu'environ 900 litres de diesel-oil et 23 litres d'huile de graissage étaient à bord au moment du naufrage. Ces hydrocarbures continuèrent de s'écouler hors du bateau jusqu'au 13 août 1994 quand des plongeurs embauchés par le propriétaire, réussirent à fermer toutes les vannes concernées et de ce fait diminuèrent la pollution. Par la suite la pollution se réduisit à un minimum. Le 17 août 1994, les propriétaires renflouèrent le bateau.

La Caisse d'indemnisation n'a reçu aucune demande d'indemnisation.

8.37 Navire de pêche STEVE C (1994)

Le 15 août le STEVE C, un navire de pêche canadien à coque en bois, de 44 tjb s'est échoué sur la côte sud de l'île Anticosti (Québec), à environ 50 mètres de terre. Les quatre membres de l'équipage furent sauvés mais le navire fut finalement déclaré perte totale virtuelle. Le navire avait à bord environ 5 000 litres de combustible diesel qui le 20 août 1994, furent transbordés avec succès sur un autre navire de pêche. L'intervention du propriétaire fut réalisée sous la surveillance de la GCC, celle-ci de ce fait a déposé une demande d'indemnisation pour des frais s'élevant à 27 677,88\$. L'Administrateur a été informé que le navire était couvert par une assurance. Jusqu'à maintenant, aucune demande d'indemnisation n'a été reçue par la Caisse d'indemnisation.

8.38 Chalutier MARWOOD (1994)

Le MARWOOD est un chalutier à pêche arrière à coque en bois, de 237 tjb, immatriculé au Canada. Le 14 août 1994, le navire a coulé le long du quai du gouvernement à Ucluelet (Colombie Britannique), déplorant la mort d'un membre de l'équipage. Il a été déclaré que le navire avait à bord environ 33 tonnes de diesel-oil, 2,5 tonnes d'huile de graissage et une certaine quantité d'huile hydraulique. La GCC intervenait immédiatement pour organiser

l'endiguement et le nettoyage des hydrocarbures qui s'échappaient. Cette opération se poursuivit jusqu'au 18 août 1994.

Le propriétaire du navire prenait des dispositions pour que soit renfloué le MARWOOD ce qui fut réalisé avec succès le 17 août 1994. À la suite de négociations, il fut convenu que conjointement, la Couronne et la Caisse d'indemnisation réclameraient une lettre d'engagement de la part du navire ou de l'assureur, d'un montant maximum de 450 000\$, pour couvrir les frais éventuels encourus par la Couronne. Le 25 août 1994, le MJ envoya une lettre aux mandataires légaux du propriétaire du navire, réclamant une telle somme, au nom à la fois de la Couronne et de la Caisse d'indemnisation. Nous avons appris par la suite que le navire sauvé n'avait qu'une faible valeur mais la Caisse d'indemnisation fut avisée que sa licence de pêche avait une valeur d'environ 300 000\$. Les négociations se poursuivirent mais la garantie de fonds réclamée ne put être obtenue, aussi le 21 février 1995, la Couronne introduisait une instance auprès de la Cour fédérale du Canada pour la saisie du navire. Des démarches judiciaires furent effectuées pour veiller à ce que la licence de pêche du MARWOOD ne puisse être transférée ou vendue de toute autre manière. Etant donné que le propriétaire du navire tenait beaucoup à réutiliser sa licence avec un autre navire, le Club P et I a fourni le 4 août 1995, une lettre d'engagement d'un montant de 250 000\$, pour le cas où des demandes d'indemnisation ayant trait à la prétendue pollution par les hydrocarbures seraient présentées. Dans l'intervalle la Couronne avait révisé l'estimation faite par la GCC regardant les frais encourus la chiffrant à 165 000\$. Au reçu de la lettre d'engagement, l'action en justice pour obtenir la saisie du MARWOOD fut abandonnée le 4 août 1995.

Le 4 décembre 1995, l'Administrateur a reçu la demande d'indemnisation de la Couronne regardant cet événement, d'un montant de 178 951,65\$, y compris la TPS. Un exemplaire de la demande d'indemnisation avait été également envoyé au propriétaire du navire et à son assureur, en vue d'un règlement. À la fin de l'exercice financier la demande d'indemnisation faisait toujours l'objet d'un examen.

8.39 Remorqueur POINTE SEPT-ÎLES (1994)

L'Administrateur a reçu un avis l'informant que ce remorqueur canadien de 424 tjb était mis en cause dans un cas de pollution par les hydrocarbures ayant eu lieu le 24 août 1994 ce qui avait exigé l'intervention de la GCC. Nous avons appris par la suite que le remorqueur avait déversé environ 100 litres d'huile de graissage, à l'intérieur du port de Sept-Îles (Québec). Le propriétaire du remorqueur autorisa son agent local à accepter des frais raisonnables, dans le cadre de l'opération de nettoyage. La GCC avait encouru des frais déclarés s'élever à 2 984,66\$. Au 31 mars 1996, aucune demande d'indemnisation n'a été soumise à la Caisse d'indemnisation.

8.40 Navire de charge STELLA (1994)

Ce navire de charge immatriculé en Grèce était amarré au quai Duncan à Baie des Ha! Ha! sur le fleuve Saguenay (Québec), un appontement privé appartenant à la Société d'électrolyse et de chimie Alcan Ltée (Alcan Ltd.). Le 3 décembre 1994 fut notée sur l'eau la présence d'hydrocarbures autour du navire. Les employés de la compagnie Alcan menèrent une enquête à ce sujet et arrivèrent à la conclusion que le STELLA était l'auteur du déversement. Des entrepreneurs furent embauchés pour nettoyer le déversement, ce qui s'avéra difficile en raison de la glace. À la suite de négociations, le Club P et I remettait une lettre d'engagement d'un montant de 25 000\$. Par la suite il a été indiqué qu'il s'était avéré impossible de prouver que le déversement provenait du STELLA car il avait été impossible, en raison de la glace, de prélever suffisamment d'échantillons d'hydrocarbures dans l'eau pour analyse. Dans ces conditions, la GCC retirait sa demande de lettre d'engagement et abandonnait toute action dans les poursuites judiciaires prévues. Le propriétaire du navire refusait de payer les frais de nettoyage d'Alcan Ltée, aussi le 5 avril 1995, l'Administrateur recevait une demande d'indemnisation de la part d'Alcan, s'élevant à 6 579,96\$. Après avoir mené une enquête sur les circonstances de la demande d'indemnisation, l'Administrateur jugea que les frais encourus étaient raisonnables. Les subrogations indispensables furent obtenues d'Alcan Ltée et le 16 novembre 1995, l'Administrateur payait la

demande d'indemnisation pour un montant de 6 837,47\$ y compris des intérêts de 257,51\$ payables aux termes du paragraphe 723 (1) de la LMMC.

Après un examen sérieux des risques et des frais éventuels qu'impliquerait un procès en recouvrement, l'Administrateur décidait de ne pas poursuivre plus avant.

8.41 WORKBOAT No. 5 (1994)

Le 4 décembre 1994, un vieux môle était en cours de démolition dans le port de Sydney (Nouvelle-Écosse), le WORKBOAT No. 5 qui était amarré au môle, a coulé et libéré des irisations d'hydrocarbures. La pollution était si minime qu'une intervention pour le nettoyage fut considérée comme impossible et injustifiée et les irisations se dispersèrent d'elles-mêmes.

Le 4 décembre 1994, un pêcheur de crabes local téléphonait au bureau de la Caisse d'indemnisation et exprimait ses inquiétudes, disant que les hydrocarbures déversés avaient contaminé un certain nombre de ses prises de crabes conservées dans des caisses à claire-voie dans les eaux du port et que de ce fait il ne serait pas en mesure de les vendre. Jusqu'à 12 000 crabes étaient conservés dans ces caisses à claire-voie. Le 5 décembre 1994, des échantillons de crabes furent soumis à des réactions sensorielles et organoleptiques par des inspecteurs locaux du MPO mais aucune trace de contamination par hydrocarbures ne put être décelée.

À la suite de plus amples entretiens avec le pêcheur concerné, le directeur des services techniques de la Caisse d'indemnisation envoya au pêcheur, le 30 mars 1995, de la documentation pour l'aider à établir une demande d'indemnisation. Aucune demande d'indemnisation n'a été reçue jusqu'à maintenant.

8.42 Navire de pêche NAHMIT (1994)

Ce navire de pêche en bois de 172 tjb, immatriculé au Canada était désarmé dans Gunderson Slough sur le fleuve Fraser, près de Delta (Colombie Britannique) lorsque le 28 décembre 1994 pendant la nuit, le navire a coulé. La coque déversa une quantité de

diesel-oil estimée à 900 litres. EC et le MPO intervenaient pour endiguer le déversement et surveiller les opérations de nettoyage. Heureusement, aucune quantité importante d'hydrocarbures ne s'était échappée de Gunderson Slough pour se jeter dans le fleuve.

Le 28 décembre 1995, le conseiller des entrepreneurs de nettoyage, employés par le propriétaire du navire, déposait à l'encontre de la Caisse d'indemnisation une demande d'indemnisation pour leurs frais. Il a été indiqué que les frais des entrepreneurs, pour ce travail s'élevaient à 78 272,39\$ et bien que leur facture ait été rapidement soumise au propriétaire du navire, elle n'avait pas été payée. En enquêtant plus à fond il fut expliqué que le propriétaire avait, en fait, quelque temps auparavant déposé l'argent en fidéicommiss pour répondre à la demande d'indemnisation. La remise de l'argent avait été retardée en raison d'un litige avec les assureurs du navire mais il est prévu qu'il soit résolu très bientôt.

À la fin de cet exercice financier, l'Administrateur n'avait toujours pas été informé d'un règlement.

8.43 Rejets non identifiés d'hydrocarbures - Baie des Ha! Ha!, Québec (1995)

Le 31 mai 1995, une demande d'indemnisation, d'un montant de 3 191,81\$ envoyée par la Société d'électrolyse et de chimie Alcan Ltée (Alcan Ltd.) a été reçue, concernant le nettoyage d'une pollution par les hydrocarbures qui s'était produite les 17 et 18 avril 1995 à ses propres quais, Duncan Quai, Baie des Ha! Ha! sur le fleuve Saguenay (Québec). Il a été indiqué que deux navires canadiens étaient amarrés à quai à ce moment là, le NORTHERN PROGRESS et le CANADIAN PROVIDER. Au vu du caractère minime du déversement, estimé à 2 ou 3 litres, la GCC a déclaré qu'elle était dans l'impossibilité de prélever suffisamment d'hydrocarbures dans l'eau pour effectuer une analyse des échantillons. Par conséquent il s'est avéré impossible de démontrer avec certitude lequel des deux navires avait causé le déversement.

Au cours de l'enquête sur les

circonstances du déversement, l'Administrateur avait envoyé à Alcan Ltée, pour signature, les documents de subrogation, lorsque le 19 mars 1996, il a reçu une lettre de la compagnie indiquant qu'elle retirait sa demande d'indemnisation à l'encontre de la Caisse d'indemnisation. L'Administrateur arrêta son enquête et le dossier sur cet événement fut clos.

8.44 Rejets non identifiés d'hydrocarbures, New Haven (Nouvelle Écosse) (1995)

Le 13 juillet 1995, le centre STM de la GCC à Halifax recevait un appel anonyme, indiquant qu'un navire de pêche (le correspondant a refusé de divulguer le nom du navire) avait immergé en mer en soirée, deux jours auparavant (11 juillet 1995) environ 700 litres de combustible diesel, à environ 150 mètres au large de la côte à New Haven (Nouvelle-Écosse) et qu'il pourrait en découler un risque pour les homards conservés dans des caisses flottantes à claire-voie. À la suite de quoi la GCC effectuait une reconnaissance aérienne du secteur, par hélicoptère mais aucune trace de pollution par hydrocarbures ne pouvait être décelée. Le 31 juillet 1995, l'Administrateur a reçu une lettre envoyée par une coopérative de pêche indiquant que le 13 juillet 1995, elle avait dû arrêter la chaîne de production de son usine car une certaine quantité de homards en cours de traitement avait été trouvée contaminée par du combustible diesel. Le poids déclaré des homards en cause, était de 571,53 kgs. La lettre de la coopérative se poursuivait en réclamant une indemnisation de 6 856\$ représentant la perte totale pour cette journée de production. Il a été vérifié que le 18 juillet 1995, les inspecteurs du MPO avaient confirmé la contamination et ordonné que les homards soient détruits.

Il semble qu'une partie des 571,53 kgs de homards qui avaient été déclarés contaminés, ait été vendue à une autre usine de traitement de homards. Toutefois cette partie du lot fut aussi trouvée contaminée dans la chaîne de production de l'autre usine de traitement et reçue aussi l'ordre d'être détruite.

La demande d'indemnisation initiale faite

par la coopérative semblerait ne pas être valable car la totalité des 571,53 kgs de homards n'avait pas été en sa possession, contrairement à ce qui a été réclamé. Le 8 décembre 1995, le directeur technique de la Caisse d'indemnisation écrivait à la coopérative, expliquant qu'avant que la demande ne puisse être réglée, la Caisse exigeait qu'un acte authentique correctement rédigé et validé soit transmis par les deux compagnies, consentant à un accord, avant que la demande ne puisse être payée. À la fin de l'exercice financier, la Caisse d'indemnisation attendait toujours la réponse de la coopérative.

8.45 Rejets non identifiés d'hydrocarbures, Sainte Félicité (Québec) (1995)

Le 27 juillet 1995, le ministère de l'Environnement, de la faune et de la flore du Québec était avisé qu'une nappe de mazout était visible le long de la rive sud du fleuve St. Laurent, entre Sainte Félicité et Pointe à la Croix, une distance d'environ 20 kms. À la suite de quoi, ce renseignement fut transmis à la GCC qui immédiatement menait une enquête auprès de tous les navires qui avaient récemment transité par ce secteur. En même temps la GCC commença à organiser une opération de nettoyage. Une analyse subséquente des échantillons de la pollution, prélevés sur les plages bordant le fleuve, révélait que le produit était du mazout de soute "C", mais qu'il avait été exposé aux intempéries pendant environ deux semaines avant de venir s'échouer à terre. En conséquence, la GCC en déduisit qu'il serait illusoire d'essayer d'identifier quel navire avait pu causer la pollution parmi tous ceux qui avaient descendu ou remonté le fleuve pendant un temps indéterminé, quelques deux semaines avant que ne soit reçu le premier rapport. En conséquence, le rejet fut classé comme étant un rejet non identifié d'hydrocarbures. La quantité totale d'hydrocarbures venue s'échouer à terre, était estimée à 23 tonnes.

Le 3 août 1995, le nettoyage était achevé et à ce moment là l'Administrateur fut informé que les frais étaient supérieurs à 80 000\$. À ce jour, aucune demande d'indemnisation n'a été adressée à la Caisse d'indemnisation.

8.46 Bateau de plaisance CHANTY (1995)

Un rapport a indiqué que ce bateau de plaisance de 10 mètres, immatriculé aux États-Unis, avait coulé le 11 août 1995, dans une marina près de Port Lambton (Ontario) et qu'il avait déversé de l'essence et de l'huile de graissage. Le propriétaire vivait à Marine City (Michigan). Les pompiers locaux étaient intervenus sur le bateau coulé et avaient demandé à la GCC une aide supplémentaire pour endiguer et nettoyer la pollution. Une estimation de l'importance des irisations d'hydrocarbures qui en avaient résulté, évaluait le déversement à 270 litres d'essence et à 45 litres d'huile de graissage. Le 12 août 1995, le CHANTY était renfloué et mis à terre. Le même jour, la GCC achevait ses opérations de nettoyage.

Le 14 août 1995, l'Administrateur était informé que la GCC avait l'intention de déposer une demande d'indemnisation à l'encontre de la Caisse d'indemnisation afin de recouvrer ses frais. Le 15 août 1995, l'Administrateur écrivait à la fois, au propriétaire du bateau et à celui de la marina, les informant des responsabilités de la Caisse d'indemnisation aux termes de la LMMC. Au 31 mars 1996, l'Administrateur n'a reçu aucune information sur d'autres faits nouveaux.

8.47 GRETE STAR (1995)

Le GRETE STAR est un porte-conteneurs de 11 318 tjb, immatriculé au Panama. À 10.41 heures, heure locale, le 16 août 1995, un déversement d'hydrocarbures était signalé aux postes 14 à 17 du port de Trois Rivières (Québec). À ce moment là, le GRETE STAR était amarré à quai, au poste 16. Un autre navire était amarré à quai, à un poste adjacent. La GCC intervenait et organisait l'endiguement et les opérations de nettoyage des hydrocarbures qui s'achevèrent le 17 août 1995.

Pour analyse, la GCC préleva des échantillons des hydrocarbures, à la fois sur les deux navires et parmi le déversement dans l'eau. Le Club P et I pour le navire pris des dispositions pour fournir deux lettres d'engagement, l'une d'un montant maximum de

20 000\$ pour couvrir toute amende éventuelle et l'autre d'un montant maximum de 10 000\$ pour couvrir les frais de nettoyage.

L'Administrateur est dans l'attente d'autres faits nouveaux.

8.49 Bac à câble SIMCOE ISLANDER (1995)

Le 13 septembre 1995 à 10.50 heures, heure locale, ce petit bac à câble a chaviré. Ce bac est exploité entre Simcoe Island et Wolfe Island (Ontario) dans le secteur des Mille Îles sur le fleuve St. Laurent. Des deux personnes à bord à ce moment là, toutes deux furent sauvées; l'une était l'exploitant du bac et l'autre était le conducteur d'un camion de gravier, le camion étant embarqué sur le bac. Le bac avait à bord environ 200 litres de combustible diesel et 130 litres d'huile hydraulique. Le camion de gravier contenait une quantité indéterminée de carburant diesel et d'huiles de graissage. La GCC intervenait et organisait l'endiguement et le nettoyage de la pollution. Le 14 septembre 1995, le bac fut renfloué et le 16 septembre le camion fut récupéré, de ce fait, éliminant toute autre source de pollution.

Le 27 septembre 1995, l'Administrateur recevait une lettre de la GCC, le prévenant qu'elle avait l'intention de soumettre à la Caisse d'indemnisation, sa note de frais pour cet événement. Le 20 novembre 1995, le directeur des services techniques de la Caisse d'indemnisation écrivait aux propriétaires du bac, la municipalité de Wolfe Island, les avisant qu'aux termes de la LMMC, l'Administrateur avait l'obligation de recouvrer cette somme auprès du propriétaire du bac. La municipalité a fourni à la Caisse d'indemnisation, tous les renseignements relatifs à sa couverture d'assurance, à cet égard.

La Caisse d'indemnisation est dans l'attente d'autres faits nouveaux.

8.49 CHILOLI (1995) ex navire de ravitaillement

Le matin du 13 septembre 1995, un navire naviguant au large des côtes du Cap Breton (Nouvelle-Écosse), signalait apercevoir un radeau de sauvetage. L'organisation canadien-

ne de recherche et sauvetage (SAR) traitait ce rapport comme étant une situation de détresse et entreprenait la recherche de survivants et de tout signe d'un navire en difficulté. Le même jour, un navire de la GCC récupérait le radeau de sauvetage qui se révéla contenir de la drogue. Plus tard ce jour là, un avion de reconnaissance de la marine du ministère de la défense nationale repérait sur la mer un second radeau de sauvetage qui, une fois récupéré, se révéla contenir lui aussi de la drogue. La portée des recherches fut étendue et le 15 septembre 1995, un navire, de type ravitailleur au large, fut découvert échoué et abandonné dans Capelin Cove une crique isolée au sud de la côte de l'île du Cap Breton (Nouvelle-Écosse). Le nom du navire, CHILOLI, était peint sur sa coque et avait Panama comme port d'immatriculation mais il n'y avait aucune trace d'équipage. Il fut découvert que le navire était l'ex VIKING RUBY de 499 tjb dont au préalable le propriétaire était domicilié dans les Émirats Arabes Unis où le navire avait été immatriculé. Le navire avait à bord d'après les estimations environ 130 tonnes de diesel-oil et d'autres huiles de graissage et hydrauliques. Le navire s'était mis profondément au sec dans la crique et était fortement ébranlé par l'action des lames provenant de la mer libre.

La GCC intervenait immédiatement pour contrecarrer la menace de pollution et en l'absence de tout propriétaire, prenait en charge le navire, après que la GRC ait terminé son enquête sur le navire. Le 22 septembre 1995, débutait l'opération consistant à transférer à terre les hydrocarbures encore à bord du navire, en les pompant dans plusieurs citernes et des ballons flexibles en plastique renforcés de caoutchouc, installés à terre et finalement évacués par des camions-citernes. L'enlèvement des hydrocarbures à travers un terrain accidenté était terminé le 1er octobre 1995, à ce moment là, environ 190 tonnes de diesel-oil et 900 litres d'huile de graissage avaient été récupérées. La seule pollution notable fut une fuite occasionnelle minime d'huile du tube d'émbot de l'arbre porte hélice.

Le 9 octobre 1995, profitant de la pleine mer et utilisant les navires de la GCC et du matériel loué, le CHILOLI fut renfloué sous les ordres de la GCC et remorqué jusqu'à

Dartmouth (N.E.). La république de Panama confirmait que le navire était bien enregistré sous son pavillon mais indiquait que ce n'était que le 2 octobre 1995 que le changement d'immatriculation avait été effectué, plusieurs jours après l'échouement. Tous les efforts pour retrouver le véritable propriétaire furent vains.

En vue d'une demande d'indemnisation éventuelle à l'encontre de la Caisse d'indemnisation, l'Administrateur observait sans mot dire les événements, pendant les opérations. Le 12 décembre 1995, la Couronne engageait une action en justice devant la Cour fédérale du Canada à l'encontre du navire et de son propriétaire afin de recouvrer les frais d'enlèvement des hydrocarbures et de renflouement du navire; conformément à l'Article 713 de la LMMC, l'Administrateur en tant que Partie selon la Loi s'était vu signifier toute la documentation. Aux termes d'une injonction de la Cour fédérale du Canada en date du 18 décembre 1995, le CHILOLI fut saisi et mis en vente, la date limite de dépôt des offres étant fixée au 31 janvier 1996. Conformément à une ordonnance de la Cour fédérale du Canada, du 13 février 1996, le CHILOLI a été vendu par contrat sous seing privé pour la somme de 226 073,41\$ à laquelle il fallait déduire les frais inhérents à la vente. La Couronne précisait le montant de ses frais encourus pour enlever les hydrocarbures, renflouer le navire et le mettre en lieu sûr à quai à la base de la GCC à Dartmouth (Nouvelle-Écosse), frais qui s'élevaient à 565 965,53\$. Le montant de la vente du navire s'élevait à 213 594,74\$.

Aucune demande d'indemnisation n'a été présentée à la Caisse d'indemnisation. Par une lettre du 7 mars 1996, l'Administrateur était informé que sous réserve de certaines conditions (qui ont été respectées) la Couronne ne présenterait pas de demande d'indemnisation à la Caisse d'indemnisation, dans le cadre de cet événement.

8.50 Navire-citerne BOREE (1995)

Le 27 septembre 1995 le BOREE, un navire-citerne de 132 914 tjb, battant pavillon français, au cours d'un transfert interne de combustible, a été mis en cause pour un déversement d'hydrocarbures alors qu'il était au poste

de la bouée unique d'amarrage de Canaport, au large de St. Jean (Nouveau-Brunswick). La GCC surveilla le nettoyage de la pollution qui fut effectué par l'organisation locale d'intervention. Il a été indiqué que le personnel du navire déclarait avoir déversé environ 2 barils d'hydrocarbures mais environ 16 barils d'hydrocarbures furent récupérés au cours du nettoyage, en même temps que d'autres débris.

Le 28 septembre 1995, le Club P et I du navire prenait des dispositions pour que soit déposée une lettre d'engagement destinée à payer un maximum de 50 000\$, pour les opérations de nettoyage. Un avis récent indique que les frais de nettoyage réclamés, s'élèvent à 74 966,40\$. Jusqu'à présent, aucune demande d'indemnisation n'a été présentée à la Caisse d'indemnisation et des faits nouveaux sont attendus.

8.51 Traversier PRINCE GEORGE (1995)

Le PRINCE GEORGE, un traversier très bien connu, sur la côte ouest de la Colombie Britannique avait été désarmé pendant de nombreuses années. Immatriculé à Victoria (Colombie Britannique), de 5 825 tjb, il appartenait à une compagnie de Hong Kong. Le 15 octobre 1995, le navire avait été utilisé comme plateau de tournage de films lorsque quelques jours plus tard, un incendie s'est déclaré à bord. À ce moment là, le navire était amarré le long d'un petit quai de Britannia Beach à Howe Sound (Colombie Britannique).

Au moment de l'incendie, il a été estimé que le navire avait à bord, environ 8 tonnes de combustible diesel et une petite quantité résiduelle de mazout de soute "C". La GCC, parmi un certain nombre d'autres organismes, était intervenue pour combattre l'incendie et avait pris des mesures préventives pour endiguer tout dommage éventuel dû à la pollution par les hydrocarbures, en dehors du navire. Le 20 octobre 1995, de la fumée s'échappant toujours du navire, une équipe embarquée de lutte contre les incendies du MDN, utilisant un équipement spécial, précisait que deux feux brulaient toujours, dans les profondeurs du navire. Le 3 novembre 1995, le personnel du MDN déclarait que tous les incendies à bord

étaient éteints. La GCC passait un contrat pour que les résidus d'hydrocarbures soient retirés du navire.

Aucune demande d'indemnisation n'a été reçue par la Caisse d'indemnisation et des faits nouveaux sont attendus.

8.52 Barge HALTREN No. 1 (1995)

Le 25 octobre 1995, dans l'obscurité et par gros temps dans le Golfe du St. Laurent, le remorqueur TECHNO ST. LAURENT cassait la remorque de la barge qu'il remorquait, l'HALTREN No. 1 de 1 178 tjb, immatriculée au Canada. Le 26 octobre 1995, la barge était localisée sur la plage, à environ 3 kms à l'est de Rivière La Loutre sur la côte sud de l'Île d'Anticosti (Québec). Le propriétaire signalait qu'il y avait à bord 12 fûts de 272 litres chaque, de liquide hydraulique et qu'il n'existait aucune menace pour l'environnement. Le propriétaire fit plusieurs tentatives pour renflouer la barge mais sans succès, en raison des conditions atmosphériques défavorables. Le 16 novembre 1995, le personnel de la GCC s'est rendu sur les lieux pour inspecter la barge et découvrit qu'elle laissait échapper des hydrocarbures. Il fut découvert que la barge contenait environ 5 600 litres de diesel-oil dans un compartiment situé à l'arrière et qu'également, comme cela a été précédemment indiqué de l'huile hydraulique et que la cale 3 contenait une certaine quantité d'un mélange d'eau et d'hydrocarbures. La barge restait fermement échouée. Le 21 novembre 1995, la GCC envoyait au propriétaire une lettre lui demandant quelles étaient ses intentions concernant le nettoyage et de lui communiquer un plan d'action. Le 27 novembre 1995, la GCC et EC ont reçu le plan d'action du propriétaire qui a été accepté.

Ensuite, la GCC et EC ont commencé à s'inquiéter du manque de progression dans l'enlèvement des hydrocarbures, aussi le 8 décembre 1995, une injonction d'intervention était délivrée. Entre temps, la barge avait été déclarée perte totale et le Club P et I avait repris à sa charge la responsabilité du nettoyage de la pollution par les hydrocarbures. Les 5 600 litres de diesel avaient été enlevés mais le mélange d'eau et d'hydrocarbures encore à

bord de la barge commençait à geler et avec le début de l'hiver l'opération d'enlèvement des hydrocarbures fut suspendue jusqu'au printemps prochain.

L'Administrateur est dans l'attente d'autres faits nouveaux.

8.53 Vraquier JAMES NORRIS (1995)

En raison du mauvais temps, qui aurait pu causé des avaries au navire amarré à son poste à quai, la décision était prise le 11 novembre 1995, de faire appareiller le JAMES NORRIS. Ce navire, un vraquier de série de la flotte canadienne des Grands Lacs, de 12 962 tjb, à arrière en tableau, avait une cargaison de pierre à chaux chargée à Port Colbourne (Ontario). Alors qu'il manoeuvrait pour appareiller, le navire ne fut plus maître de sa manoeuvre en raison des vents violents et vint heurter des ducs d'albe de protection du quai, causant des cassures dans la coque qui firent que le navire coula. Le navire avait à bord 400 tonnes de mazout de soute "C" et 50 tonnes de diesel-oil. Les officiers mécaniciens du navire eurent le temps de fermer toutes les vannes d'alimentation en combustible avant d'abandonner le navire et aucune pollution ne fut signalée. Sous la surveillance de la GCC, le propriétaire passa un contrat pour lutter contre la pollution, si le besoin s'en faisait sentir et le renflouement du navire et le sauvetage de la cargaison furent entrepris. Les opérations de sauvetage se poursuivirent et le navire fut renfloué le 18 novembre 1995.

Le 17 novembre 1995, la GCC avisait l'Administrateur qu'elle avait l'intention de déposer, à l'encontre de la Caisse d'indemnisation, une demande d'indemnisation eu égard à ses frais s'élevant au plus à 20 000\$. Le 19 novembre 1995, le JAMES NORRIS fut remorqué jusqu'à la cale sèche pour être réparé. L'Administrateur était en relation avec les mandataires du Club P et I du navire et le 20 novembre 1995, une lettre fut envoyée par la Caisse d'indemnisation aux mandataires du Club P et I en leur demandant une lettre d'engagement destinée à couvrir la demande d'indemnisation éventuelle de la GCC; le 20 décembre 1995, les mandataires accusaient

réception de la lettre. À ce jour, aucune lettre d'engagement financier n'a été reçue par l'Administrateur.

8.54 Navire de pêche ACADIAN PAL (1995)

Le 4 décembre 1995, ce navire de pêche canadien à coque en bois, de 64 tjb s'est mis au sec à environ 1/2 mille au large de Petit Passage dans St Mary's Bay (Nouvelle-Écosse) et s'est cassé en deux. Tous les membres de l'équipage furent sauvés. Il a été indiqué que le navire avait à bord 8 900 litres de diesel-oil mais il s'est avéré impossible de monter à bord du navire pour diminuer toute pollution éventuelle, en raison de la forte houle. En définitive, ces conditions dispersèrent le combustible déversé et la pollution disparut. Les pêcheries locales furent averties de la situation mais jusqu'à maintenant la Caisse d'indemnisation n'a reçu aucune notification de demande d'indemnisation éventuelle.

8.55 Rejets non identifiés d'hydrocarbures, Parc National de Pacific Rim (1996)

Le gardien de phare du phare de Carmanah Point, sur la côte ouest de l'Île de Vancouver (Colombie Britannique) fut le premier à rapporter officiellement ce déversement, après avoir signalé, le 8 janvier 1996, apercevoir d'épaisses nappes de mazout, venant s'échouer à la côte, sur les plages locales. Le même jour, un hélicoptère de la GCC effectuait un vol de reconnaissance mais ne pouvait découvrir aucune trace d'hydrocarbures à la surface de la mer. Toutefois, pendant la même période, les autorités de l'état de Washington (États-Unis) signalaient également les mêmes nappes de mazout venant s'échouer à la côte, sur quelques parties de leur littoral. Le 10 janvier 1996, des nappes de mazout plus nombreuses commencèrent à venir s'échouer sur l'Île de Vancouver, aussi le personnel du parc national de Pacific Rim intervenait sous la surveillance de la GCC.

Les fonctionnaires canadiens et des États-Unis prélevèrent des échantillons d'hydrocarbures, dans l'espoir de remonter jusqu'au(x) navire(s) en cause, mais jusqu'à maintenant cet événement a été classé comme étant un rejet

non identifié d'hydrocarbures.

Le 19 janvier 1996, la GCC publiait un rapport final de situation sur cet événement et faisait remarquer que 400 oiseaux avaient été enduits de mazout ainsi qu'un mammifère et qu'environ 45 kgs de débris pollués par les hydrocarbures avaient été récupérés. Le 15 mars 1996, l'Administrateur recevait une demande d'indemnisation groupée, envoyée par la Couronne, s'élevant à 23 259,38\$. Le 21 mars 1996, après avoir mené une enquête visant la demande d'indemnisation, l'Administrateur approuvait le versement de 20 025,19\$ pour régler la demande de la Couronne ce qui fut accepté.

Depuis cette date, l'Administrateur a reçu du courrier de deux particuliers qui indiquaient qu'ils s'étaient portés volontaires dans cet événement et désiraient être remboursés de certains frais. Le travail de ces particuliers n'avait été nullement autorisé par des fonctionnaires. Ceci soulève une importante question de principe, à savoir, des volontaire s'engageant d'eux-mêmes peuvent-ils réclamer le remboursement de frais raisonnables pour leur travail concernant un tel événement. Après avoir mené son enquête au sujet de cette demande, l'Administrateur fit une offre qui fut adressée aux deux demandeurs, et par la suite les demandes furent réglées pour un montant de 371\$.

8.56 Navire-citerne LE SAULE No. 1 (1996)

Le 12 janvier 1996, étant à Curling, Bay of Islands (Terre-Neuve) l'équipage de ce navire-citerne canadien de 5 114 tjb, remarqua du combustible diesel à la surface de la mer au milieu de la glace jouxtant le navire-citerne. Par la suite, il fut établi que ces hydrocarbures provenaient d'une fuite dans la citerne No. 3, aussi le contenu de la citerne fut-il transféré, jusqu'à ce que la fuite soit arrêtée. Par la suite des estimations évaluaient qu'environ 7 à 15 tonnes avaient été déversées.

Dans cette affaire, l'équipage est intervenu pour effectuer le nettoyage, sous les ordres du Commandant du navire et sous la surveillance de la GCC et d'un mandataire du Club P et I.

La Caisse d'indemnisation est dans l'attente d'autres faits nouveaux.

8.57 Vraquier MARLIN (1996)

Lorsque le MARLIN, un vraquier de 9 400 tjb immatriculé à Malte, était amarré à quai à Bécancour (Québec) sur le fleuve St. Laurent juste en aval de Montréal (Québec), l'agent de ce navire se rendant à bord, le 8 février 1996, remarqua des hydrocarbures sur la glace entre le navire et le quai. Le navire fit immédiatement appel à un entrepreneur pour nettoyer les hydrocarbures ce qui fut fait et les frais furent facturés au navire. La GCC surveilla les opérations et estima le déversement d'hydrocarbures à 2 ou 3 litres. Le 12 février 1996, le Commandant du navire écrivit une lettre niant toute responsabilité pour le déversement d'hydrocarbures, en se fondant sur le fait que ceci avait été causé par des camions-citernes qui avaient livré du combustible au navire. Le 11 mars 1996, l'Administrateur recevait une demande d'indemnisation envoyée par les agents du navire, qui en son nom, demandait le remboursement des frais de nettoyage s'élevant

à 5 758,94\$. L'Administrateur refusait d'accepter la demande d'indemnisation car toutes les preuves laissaient à penser que ce déversement avait eu lieu au cours du ravitaillement en combustible effectué par les camions-citernes de terre.

8.58 Roulier KOLOMNA (1996)

Les 23, 24 et 25 février 1996, des hydrocarbures furent découverts dans la glace, tout autour du KOLOMNA, un navire roulier combinant la manutention horizontale et verticale (ROLO - Roll On - Lift Off), de 15 903 tjb, battant pavillon russe amarré au poste 102 de la Ville de Québec (Québec). Au début, la cause du déversement d'hydrocarbures ne fut pas immédiatement évidente et le commandant en nia la responsabilité. La GCC organisa le nettoyage et le premier jour, une estimation évaluait à un minimum d'un baril le déversement de mazout lourd. Le 12 mars 1996, la GCC recevait une lettre d'engagement financier, au nom des propriétaires, en conséquence l'ordonnance d'immobilisation du navire fut levée. L'Administrateur a été informé que la GCC avait

9. Résumé de l'état financier

Au cours de l'exercice financier 1995-1996, 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 463 736.96\$ comprenant les frais et débours suivants:

Honoraires de l'administrateur	63 000,00\$
Frais de justice ou de consultation	120 757,50\$
Services d'experts	190 337,83\$
Services de secrétaire	42 329,81\$
Frais de déplacement	23 626,15\$
Frais d'imprimerie	14 659,00\$
Frais de bureau	<u>9 026,67\$</u>
	463 736.96\$

b) Conformément aux dispositions de l'article 701 de la Loi, l'Administrateur a ordonné le versement de la somme de 2 9527 058,41\$ 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:

Fonds général	352 524,65\$
Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le BRAER	882 810,21\$
Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le SEA PRINCE/ le YEO MYUNG/ le YUIL No.1	1 175 334,87\$
Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le SENYO MARU	176 388,68\$

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 51 760,29\$.

d) Conformément aux dispositions de l'alinéa 711(3)(c) de la Loi, l'Administrateur a recouvré la somme de 39 399,98\$, versée à l'occasion des rejets d'hydrocarbures provenant du FORUM GLORY survenus en 1991 à Port Cartier (Québec).

Au cours de l'exercice financier faisant l'objet de ce rapport, les intérêts crédités à la Caisse d'indemnisation se sont élevés à 17 075 258,36\$.

Au 31 mars 1996, le solde créditeur de la Caisse d'indemnisation s'élevait à 247 333 139,07\$.

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