

***Caisse d'indemnisation
des dommages dus à la pollution
par les hydrocarbures causée
par les navires
Rapport Annuel 1996-1997***



Canada

Photo de couverture: L'IRVING WHALE faisant surface le 30 juillet 1996 après avoir reposé près de 26 ans sur le fond de la mer dans le golfe du St. Laurent.

Photographie due à l'obligeance de:
Environnement Canada

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 1996-1997***



Étude d'indemnisation
des dommages due à la pollution
par les hydrocarbures causée
par les navires
Rapport Annuel 1996-1997

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, par les hydrocarbures, causée par les navires.....	3
4.	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.....	3
5.	Projet de loi C-58 visant à modifier la Loi sur la marine marchande du Canada	4
6.	Les Protocoles de 1992	4
7.	Le Fonds de 1971 - Assemblée et comité exécutif	5
	Le Fond de 1992 - Assemblée	5
8.	Événements ayant entraîné des rejets d'hydrocarbures	
8.1	Barge pétrolière IRVING WHALE	11
8.2	Pétrolier LIBERTY BELL VENTURE	11
8.3	Navire-citerne SOUTH ANGELA	12
8.4	Cargo/Porte-conteneurs NEW ZEALAND CARIBBEAN	13
8.5	Navire de pêche LUCETTE C	13
8.6	Navire-citerne CAMARGUE.....	14
8.7	Navire-citerne EASTERN SHELL	14
8.8	Barge OGDENSBURG	15
8.9	Vraquier IRENES SAPPHIRE	16
8.10	Bateau de plaisance VALERY IV	17
8.11	Rejets non identifiés d'hydrocarbures au port de Sorel (Québec)	17
8.12	Vraquier GENERAL TIRONA.....	18
8.13	Vraquier POLYDEFKIS	18
8.14	Vraquier CALYPSO IV	19
8.15	Remorqueur PRINCESS No. 1	19
8.16	Navire de charge LEADER	20
8.17	Navire de croisière SKY PRINCESS.....	21
8.18	Porte-conteneurs ZIM SAVANNAH	21
8.19	Bateau de croisière PIERRE CHAUVIN	21
8.20	Bateau de pêche MISS STEPHANIE	22
8.21	Chalutier MARWOOD	22
8.22	Bateau de pêche STEVE C.....	22
8.23	Remorqueur POINTE SEPT-ÎLES	23
8.24	Bâtiment WORKBOAT No. 5	23
8.25	Navire de pêche NAHMINT	23
8.26	Rejets non identifiés d'hydrocarbures, New Haven (Nouvelle-Écosse).....	24
8.27	Rejets non identifiés d'hydrocarbures, port de Montreal (Québec).....	24
8.28	Rejets non identifiés d'hydrocarbures, Sainte Félicité (Québec).....	24
8.29	Embarcation de plaisance CHANTY	24
8.30	Porte-conteneurs GRETE STAR	25
8.31	Petit Bac à câble SIMCOE ISLANDER	25
8.32	Navire-citerne BOREE.....	25
8.33	Navire-citerne BERGE LORD	26
8.34	Ex-Traversier PRINCE GEORGE	26
8.35	Barge HALTREN No.1	26
8.36	Vraquier des Grands Lacs JAMES NORRIS.....	28
8.37	Vraquier APJ SHALIN	28
8.38	Navire de pêche ACADIAN PAL	28
8.39	Navire-citerne LE SAULE No. 1	29
8.40	Roulier KOLOMNA.....	29
8.41	Embarcation de servitude KATHY K	29
8.42	Rejets non identifiés d'hydrocarbures, Come By Chance, Terre-Neuve (1996)	30
8.43	Rejets non identifiés d'hydrocarbures, Cherry Hill, Little Harbour (Nouvelle-Ecosse).....	30
8.44	Rejets non identifiés d'hydrocarbures, Imperial Oil (Nouvelle-Écosse).....	30
8.45	Navire de pêche aux crabes R.D.R. ENTREPRISE	31
8.46	Navire de pêche NORTHWIND	31
8.47	Yacht à moteur 42E 6903	31
8.48	Rejets non identifiés d'hydrocarbures, Goderich (Ontario)	32
8.49	Vraquier HARLAMBOS	32
8.50	Navire-citerne JADE STAR	32
8.51	Rejets non identifiés d'hydrocarbures, Placentia Bay (Terre-Neuve)	32
9.	Résumé de l'état financier	34

Introduction	1
Chapter I	10
Chapter II	20
Chapter III	30
Chapter IV	40
Chapter V	50
Chapter VI	60
Chapter VII	70
Chapter VIII	80
Chapter IX	90
Chapter X	100
Chapter XI	110
Chapter XII	120
Chapter XIII	130
Chapter XIV	140
Chapter XV	150
Chapter XVI	160
Chapter XVII	170
Chapter XVIII	180
Chapter XIX	190
Chapter XX	200
Chapter XXI	210
Chapter XXII	220
Chapter XXIII	230
Chapter XXIV	240
Chapter XXV	250
Chapter XXVI	260
Chapter XXVII	270
Chapter XXVIII	280
Chapter XXIX	290
Chapter XXX	300
Chapter XXXI	310
Chapter XXXII	320
Chapter XXXIII	330
Chapter XXXIV	340
Chapter XXXV	350
Chapter XXXVI	360
Chapter XXXVII	370
Chapter XXXVIII	380
Chapter XXXIX	390
Chapter XL	400
Chapter XLI	410
Chapter XLII	420
Chapter XLIII	430
Chapter XLIV	440
Chapter XLV	450
Chapter XLVI	460
Chapter XLVII	470
Chapter XLVIII	480
Chapter XLIX	490
Chapter L	500



CANADA

L'honorable David Collenette, 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 1er avril 1996 et finissant le 31 mars 1997, compte rendu de mes activités en tant qu'Administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, causée par les navires (la Caisse).

En vertu du décret C.P. 1993-2003 du 6 décembre 1993, le soussigné s'est vu confier un nouveau mandat d'Administrateur de la Caisse pour une durée de 5 ans, prenant effet le 18 novembre 1993, ayant déjà occupé cette fonction auparavant depuis 1988.

2. Le Plan canadien d'indemnisation

Les trois éléments permettant d'indemniser les victimes de dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires se trouvant dans des eaux canadiennes sont:

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

L'illustration 1 indique les montants d'indemnisation qui au 1er avril 1997, peuvent être accessibles aux conditions des trois éléments de ce plan.

À part une exception², 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, pour les frais encourus résultant de déversements d'hydrocarbures provenant d'un navire et également pour les frais occasionnés par des mesures préventives prises en prévision de rejets d'hydrocarbures.

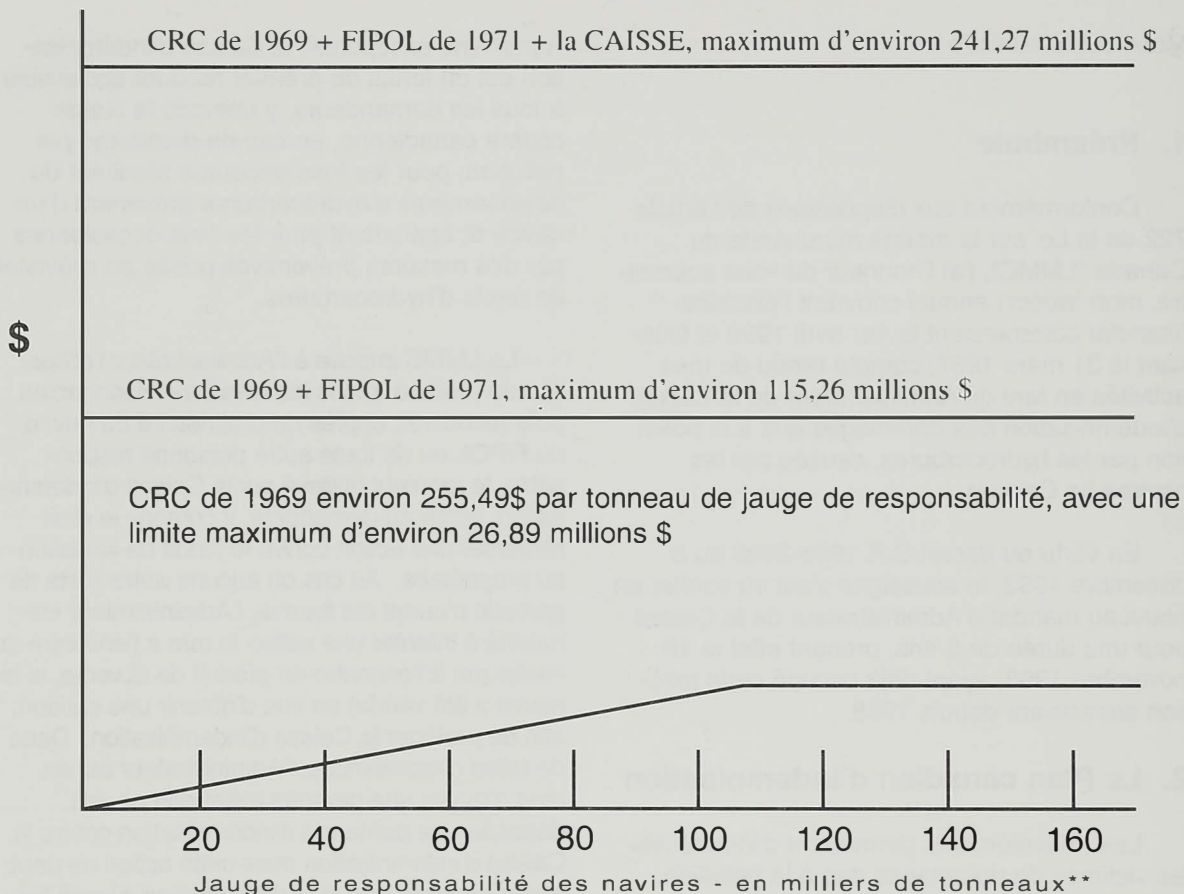
La LMMC impose à l'Administrateur l'obligation de prendre toutes les mesures raisonnables pour recouvrer, auprès du propriétaire du navire, du FIPOLE ou de toute autre personne responsable, le montant prélevé sur la Caisse d'indemnisation, versé au demandeur, y compris le droit d'intenter une action contre le fonds de limitation du propriétaire. Au cas où aucune autre sorte de garantie n'aurait été fournie, 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. Dans de telles circonstances, l'Administrateur est en droit 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 conformément au paragraphe 711(3).

Depuis le 30 décembre 1993, les dispositions de la Caisse d'indemnisation s'appliquent également en cas de rejets d'hydrocarbures

¹ La CRC de 1969 et la Convention de 1971 portant création du Fonds, ne s'appliquent qu'aux dommages de pollution, par les hydrocarbures, causée par des pétroliers chargés, encourus au Canada et sa mer territoriale, y compris les eaux de l'Arctique mais excluant la zone économique exclusive du Canada.

² 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 Fonds de 1971, 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 1997)



* Droit de tirage spécial du Fonds Monétaire International.

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

1. La caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires la CRC de 1969 et le Fonds de 1971 garantissent une indemnisation d'un montant global combiné limité à 241,27 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 26,89 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 (Fonds de 1971) et la CRC de 1969 garantissent une indemnisation globale limitée à un maximum de 115,26 millions de \$. Les sommes versées par le Fonds de 1971 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 3)
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.

provenant d'un navire se trouvant dans les eaux de l'Arctique.

Il est à noter que bien qu'aucun changement n'ait été apporté au plan au cours de l'exercice financier, le projet de loi permettant de donner effet aux Protocoles de 1992 à la CRC et à la Convention de 1971 portant création du Fonds, a été rédigé et déposé sur le bureau de la Chambre des Communes le 19 septembre 1996. Ces élaborations sont traitées à l'article 5 de ce rapport.

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 1997, le solde créditeur de la Caisse d'indemnisation s'élevait à: 260 637 762,68\$³

Intérêts:

Au cours de l'exercice financier, les intérêts calculés mensuellement, d'un montant total de 15 484 806,07\$, ont été crédités par le Ministre des Finances, à la Caisse d'indemnisation, représentant un intérêt moyen d'environ 6.1% pour 1996-1997.

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 126 008 262,60\$ pour l'exercice financier commençant le 1er avril 1997. 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 une contribution, à verser à la Caisse d'indemnisation, pour chaque tonne d'une cargaison en vrac d'hydrocarbures importés au Canada ou expédiés d'un endroit au Canada, sur un navire. Aucune contribution n'a été imposée ou perçue depuis 1976. Si elle était imposée au cours de l'exercice

financier commençant le 1er avril 1997, la contribution s'élèverait à 37,80 cents par tonne. Elle est également indexée annuellement sur l'indice des prix à la consommation⁴

4. 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.

Mon rapport de l'année dernière indiquait que les Protocoles étaient entrés en vigueur le 30 mai 1996 dans les États suivants:

Allemagne	Mexique
Danemark	Norvège
Egypte	Oman
(CRC de 1992 seulement)	Royaume Uni
France	Suède
Japon	

Depuis cette date, les Protocoles sont déjà entrés ou entreront en vigueur dans de nombreux autres pays. En conséquence, le 15 mai 1998, date à laquelle la dénonciation obligatoire de la CRC de 1969 et de la Convention de 1971 portant création du Fonds, prendra effet, les pays dont les noms suivent, seront parties aux protocoles de 1992 seulement. À l'heure actuelle ces États comptent pour 73,92% de la quantité totale d'hydrocarbures donnant lieu à contribution, reçus dans les États parties à la Convention de 1971 portant création du Fonds.

³ La Caisse d'indemnisation est un compte spécial ouvert parmi les comptes du Canada instauré pour les besoins exposés à la partie XVI de la LMMC. Etant donné que l'État canadien a emprunté la totalité des fonds de la Caisse d'indemnisation, il a l'obligation de lui fournir les fonds indispensables pour qu'elle puisse faire face à ses responsabilités lorsqu'elles surviennent.

⁴ 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 1er 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\$.

Allemagne	Irlande
Australie	Japon
Bahamas	Libéria
Bahreïn	Mexique
Chypre	Monaco
Danemark	Norvège
Espagne	Pays-bas
Finlande	République de Corée
France	Royaume-Uni
Grèce	Suède
Iles Marshall	Suisse
	Tunisie

Lorsque les États ci-dessus, membres du Fonds de 1992 auront quitté la CRC de 1969 et le Fonds de 1971, les contribuables des États demeurant dans le Fonds de 1971, pourraient avoir à faire face à une augmentation considérable des contributions, étant donné que les charges financières devront être réparties entre beaucoup moins de contribuables.

Le Canada ne sera pas en mesure d'adhérer aux Protocoles de 1992 et de dénoncer, le 15 mai 1998⁵, les Conventions de 1969/1971, étant donné que la disposition législative habilitante n'a pu être adoptée avant la dissolution de l'assemblée du Parlement, le 27 avril 1997 (voir l'article 5 ci-après). Par conséquent les contributions du Canada au Fonds de 1971, prélevées sur la Caisse d'indemnisation, conformément aux dispositions de la LMMC, passeront d'environ 3,21% actuellement à 12,30% du total à payer par les 23 États contribuables restants.

5. Projet de Loi C-58 visant à modifier la Loi sur la marine marchande du Canada

Le 19 septembre 1996 le projet de loi a été présenté en première lecture devant la Chambre des Communes. Il fut modifié par le comité permanent des Transports et renvoyé devant la Chambre des Communes le 11 décembre 1996. En raison de priorités plus marquantes dans le calendrier parlementaire, aucune autre initiative ne fut prise, regardant le projet de loi, avant la dissolution de la trente-cinquième législature, le 27 avril 1997⁶.

Comme dans le cas du Projet de Loi C-58 antérieur, la législation proposée dans le Projet

de Loi S-4 modifiera la Partie IX de la LMMC afin de permettre la mise en application de la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes [Convention de 1976 sur la LRCM (LLMC)] et de son Protocole de 1996. Le projet de disposition législative précisera également que la responsabilité, pour des rejets d'hydrocarbures provenant de navires autres que des pétroliers, sera calculée conformément aux dispositions de la Convention de 1976 sur la LRCM (LLMC) et de son Protocole de 1996. Beaucoup plus important encore, le projet de loi modifiera également la partie XVI de la LMMC, ce qui permettra l'adoption et la mise en application de la CRC de 1992 et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, de façon à ce que les demandeurs au Canada puissent bénéficier des indemnités améliorées prévues par les Protocoles de 1992, telles que précisées à l'article 6 ci-après.

6. Protocoles de 1992

Dans mon rapport annuel 1995-1996 figurait un résumé des Protocoles, aussi afin que le présent rapport soit plus complet et pour aider à la compréhension des renvois, en voici une reproduction: les principes sous-jacents de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et sur la Convention de 1971, 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 petit tonnage, tandis que les montants de limitation sont considérablement relevés. Les limites sont de 5,76 millions de dollars pour un navire dont la jauge brute ne dépasse pas 5 000 unités, augmentant selon une progression linéaire pour atteindre un plafond de 114,68 millions de dollars pour des navires dont la jauge brute est égale ou supérieure à 140 000 unités.

⁵ Toutefois, il est à noter que tous les États membres demeurent astreints à une participation financière pour tous les événements exceptionnels qui viendraient à se produire avant le 15 mai 1998.

⁶ Il est à remarquer maintenant que le projet de loi a été réintroduit durant la trente-sixième législature, devant le Sénat, où le 8 octobre 1997 il a été présenté en première lecture en tant que Projet de Loi S-4.

- La limite des indemnités payables par le FIPOLE est relevée pour atteindre 259,33 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, causée par des déversements de combustible de soute et des résidus de cargaison d'hydrocarbures provenant de navires-citernes légers effectuant le voyage suivant immédiatement le déchargement de leur cargaison, seront couverts.

- Les dépenses encourues au titre de mesure de sauvegarde ouvrent droit à un remboursement même s'il ne s'est pas produit de déversement d'hydrocarbures, sous réserve qu'il y ait eu une menace grave et imminente de dommages par pollution.

- Il est prévu une nouvelle définition du dommage par pollution qui retient le libellé de la définition actuelle en y ajoutant une phrase afin de bien préciser que, s'agissant de dommages causés à l'environnement, les indemnités se limitent aux coûts des mesures raisonnables prises pour remettre en état l'environnement contaminé, et sont donc incluses dans la notion de dommage par pollution.

L'illustration 2 établit une comparaison entre les limites actuelles (régime de 1969/1971) et les limites révisées de responsabilité et d'indemnisation (Protocoles de 1992).

7. Fonds de 1971 - Assemblée et comité exécutif Fonds de 1992 - Assemblée

Au cours de l'année se sont tenues la seconde session extraordinaire et la 19^{ème} session de l'Assemblée du Fonds de 1971 et les 48^{ème},

49^{ème}, 50^{ème}, et 51^{ème} sessions du comité exécutif, ainsi que la première session et la première session extraordinaire de l'assemblée du Fonds de 1992.

À ces réunions, tenues à Londres, l'Administrateur était le chef de la délégation canadienne.

Les Assemblées

La seconde session extraordinaire de l'assemblée du Fonds de 1971 a coïncidé avec la première session de l'assemblée du Fonds de 1992 et se sont tenues du 24 au 28 juin 1996.

Trente-quatre États contractants, des observateurs de 7 États non-contractants et des observateurs de 7 organisations intergouvernementales et non gouvernementales ont assisté à l'assemblée du Fonds de 1971.

Huit États contractants, des observateurs de 15 États non-contractants et des observateurs de 6 organisations intergouvernementales et non gouvernementales ont assisté à l'assemblée du Fonds de 1992.

M. Charles Coppolani de France fut élu président des deux Fonds. Néanmoins, afin de faire face à tout conflit d'intérêts éventuel, un vice-président indépendant du Fonds de 1971, interviendrait pour remplacer le président si une telle situation venait à se produire.

La raison d'être de ces réunions était essentiellement organisationnelle et consistait à prendre un certain nombre de décisions permettant de réaliser un passage en douceur, du Fonds de 1971 au Fonds de 1992. Il fut convenu que le Fonds de 1992 aurait son siège à Londres et que les deux Fonds partageraient, à titre temporaire, des bureaux communs, présentement donnés à bail au Fonds de 1971, par l'OMI. En outre le secrétariat du Fonds de 1971 devrait également administrer le Fonds de 1992, au cours de la période transitoire et les deux Fonds devront partager les frais administratifs communs pendant l'année 1996, les trois quarts étant payés par le Fonds de 1971 et un quart réglé par le Fonds de 1992.

Illustration 2

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

En dollars canadiens en fonction de la valeur du droit de tirage spécial (DTS) au 1er avril 1997

----- Convention de 1992 portant création du Fonds, 2e étape: 384,20 M. de \$*

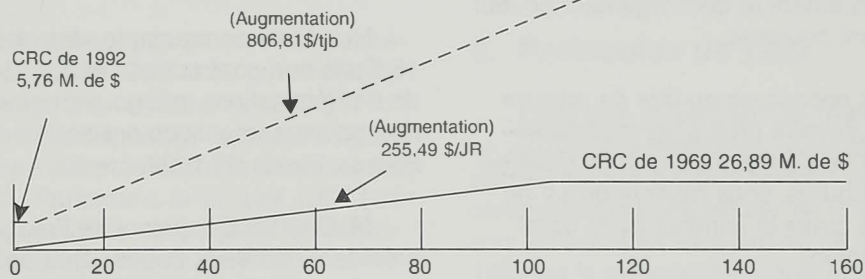
----- Convention de 1992 portant création du Fonds, 1ère étape: 259,33 M. de \$

(y compris les montants disponibles aux termes de la CRC de 1992)

(y compris les montants disponibles aux termes de la CRC de 1969)

Fonds de 1971: 115,26 M. de \$

CRC de 1992: 114,68 M. de \$



Unités de Jauge de responsabilité des navires - En milliers de tonnes
(CRC de 1969 - Jauge de responsabilité) - (CRC de 1992 Tonneaux de Jauge brute)

* 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 depuis 1990.
JR = Jauge de responsabilité

Par décision des deux assemblées un système de facturation différée pour fixer le montant des contributions à mettre en recouvrement a été introduit, de façon à parvenir à une plus grande souplesse de gestion et à éviter une accumulation inutile d'argent dans le Fonds général et dans le Fonds des grosses demandes d'indemnisation. L'Administrateur a été autorisé à décider s'il fallait ou non facturer la totalité ou une partie du montant additionnel autorisé par les assemblées des Fonds.

L'assemblée du Fonds de 1992 a convenu que l'Administrateur devrait avoir les mêmes pouvoirs que ceux qu'il détient sous le régime du Fonds de 1971, pour régler les demandes d'in-

demnisation et que le Fonds devrait être doté d'un organe subsidiaire chargé de traiter les demandes d'indemnisation, ayant les mêmes pouvoirs que ceux chargés du comité exécutif actuel, sous le régime du Fonds de 1971. L'assemblée du Fonds de 1992 a adopté également une résolution par laquelle elle a décidé de veiller à ce qu'il n'y ait pas de divergences entre les décisions des deux Fonds et qu'étant donné que quelques événements pourraient mettre en cause l'un et l'autre, il faudrait dans la mesure du possible, que le Fonds de 1992 adopte les mêmes critères de recevabilité de demandes d'indemnisation, que ceux existant sous le régime du Fonds de 1971. Les deux assemblées ont également décidé que les deux Fonds

publieraient un manuel commun sur les demandes d'indemnisation qui s'appliquerait aux demandes faites sous le régime de l'un et de l'autre et que, provisoirement, les deux Fonds publieraient des rapports annuels conjoints.

En matière de finance, le Fonds de 1992 a adopté des ouvertures de crédits s'élevant à 338 507£ pour la période comprise entre le 30 mai 1996 (jour où le Fonds de 1992 est devenu opérationnel) et la fin de 1996. Les ouvertures de crédits pour 1997 devront être ensuite soumises à l'approbation de l'assemblée du Fonds de 1992, en octobre 1996. En outre, il a été décidé que la perception des premières contributions pour le Fonds de 1992, serait reportée jusqu'au mois d'octobre 1996, étant donné que le Fonds de 1971 fournira, le préfinancement (qui devra être remboursé) pendant les huit premiers mois d'exploitation du Fonds de 1992. Afin que le Fonds de 1971 et celui de 1992 disposent du même commissaire aux comptes, c'est le contrôleur et vérificateur général des comptes du Royaume-Uni qui a été nommé pour les deux Fonds.

L'assemblée du Fonds de 1992 a tenu sa première session extraordinaire du 23 au 25 octobre 1996, laquelle a coïncidé avec la 19^{ème} session du Fonds de 1971.

Les représentants de 40 États contractants, des observateurs de 11 États non-contractants et ceux de 5 organisations intergouvernementales et non gouvernementales, assistaient à l'assemblée du Fonds de 1971.

Les représentants de 10 États contractants, des observateurs de 33 États non-contractants et ceux de 5 organisations intergouvernementales et non gouvernementales, assistaient à l'assemblée du Fonds de 1992.

Les assemblées ont pris un certain nombre de décisions importantes ayant des répercussions sur les Fonds de 1971 et de 1992. Il fut décidé qu'à compter du 15 mai 1998, le secrétariat du Fonds de 1992 administrerait à la fois le Fonds de 1992 et celui de 1971. À cette date, la plupart des contribuables importants ne seront plus membres du Fonds de 1971. Il fut également convenu d'accroître de trois personnes, le personnel du secrétariat, si besoin est. Par déci-

sion, les dépenses administratives pour 1997, du secrétariat conjoint (1 821 720£), seront réparties, à raison de 70% pour le Fonds de 1971 et de 30% pour le Fonds de 1992, répartition qui sera réexaminée de temps à autre, au fur et à mesure que les tâches consacrées aux demandes d'indemnisation, seront transférées du Fonds de 1971, au Fonds de 1992.

L'assemblée du Fonds de 1971 a approuvé le budget de fonctionnement pour 1997 et a décidé de ramener le fonds de roulement du Fonds de 1971 à 10 000 000£, soit une réduction de 5 000 000£, qui sera portée au crédit des contribuables, de ce Fonds. En conséquence, il a été décidé que le recouvrement des contributions d'un montant de 23 000 000£, s'avérait indispensable et serait exigible au 1^{er} février 1997 au plus tard, en ce qui concerne:

a) Le Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour les: SEA PRINCE/YEO MYUNG/YUIL No. 1	13 000 000£
b) Le Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le SEA EMPRESS	10 000 000£
c) moins le remboursement du fonds de roulement	- 5 000 000£
TOTAL	18 000 000£

La part du Canada, du montant total des contributions perçues en 1996, s'élevait à 512 198,00£ (1 111 828,20\$), a été payée en totalité par l'Administrateur, le 31 janvier 1997, par prélèvement sur la Caisse d'indemnisation.

L'assemblée autorisa également de différer la levée du solde des contributions, pour un montant maximum de 53 800 000£⁷ à condition et seulement pour autant que d'autres fonds soient nécessaires.

⁷ En avril 1997, l'assemblée du Fonds de 1997, à sa 3^{ème} session extraordinaire, a donné son accord, pour que la levée différée des contributions soit ramenée à 31 000 000£, exigible le 1^{er} septembre 1997. À cette session, l'assemblée a décidé qu'un montant additionnel de 15 000 000£, exigible lui aussi le 1^{er} septembre 1997, serait perçu au titre des contributions de 1997, pour le Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le sinistre du NAKHOD-KA qui s'est produit en mer du Japon, le 2 janvier 1997.

En octobre 1996, le Canada fut élu au comité exécutif du Fonds de 1971, pour un second mandat d'une année.

Comité exécutif

48^{ème} session du Comité 16 avril 1996

Le but essentiel de cette session était de parvenir à résoudre deux problèmes incompatibles relatifs au sinistre du SEA EMPRESS.

Le premier problème est lié à l'atténuation des difficultés financières auxquelles font face les demandeurs d'indemnisation; à cet égard dans des cas de véritables difficultés financières, le gouvernement du Royaume-Uni s'est engagé à donner en garantie ses créances découlant des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde si les assureurs en matière de pollution étaient prêts à régler très rapidement les demandes d'indemnisation.

Le second problème regardait le niveau des versements d'indemnités de façon à protéger le Fonds de 1971, et d'éviter qu'il ne se trouve en situation de surpaiement, étant donné que le montant total des demandes avérées, nées de ce sinistre, risquait de dépasser le montant maximum de l'indemnisation disponible. Le comité a décidé d'autoriser l'Administrateur à régler les demandes d'indemnisation en les limitant à soixante-quinze pour cent des préjudices réels.

En ce qui concerne le sinistre du Haven, l'Administrateur a avisé le Comité que le 30 mars 1996, la cour d'appel de Gênes avait confirmé le jugement rendu par le tribunal de première instance, selon lequel il fallait calculer le montant maximal payable par le Fonds de 1971, en appliquant le cours de l'or sur le marché libre, ce qui donnait un montant de 313 millions de livres, au lieu d'un montant d'environ 55 million de livres, fondé sur la valeur des droits de tirage spéciaux. Le Comité a demandé à l'Administrateur de faire appel de la décision, devant la cour suprême de cassation d'Italie. Un jugement pourrait être prononcé dans environ deux ans.

L'Administrateur a également informé le Comité que le 5 avril 1996, le tribunal de première instance de Gênes avait publié une liste des demandes recevables ("stato passivo"), d'un mon-

tant total de 78 000 000£, y compris les intérêts et les corrections apportées pour compenser la dévaluation de la lire italienne. Pour de nombreuses demandes d'indemnisation, le tribunal a confirmé la position du Fonds de 1971, mais pour d'autres grosses demandes d'indemnisation, y compris les demandes du gouvernement italien pour des dommages à l'environnement, la position du FIPOL n'a pas été maintenue. Sur une autre importante question, le tribunal a déclaré qu'il n'y avait pas prescription pour les demandes d'indemnisation. Le Comité a demandé à l'Administrateur de faire opposition au stato passivo, y compris à la décision concernant la prescription.

Le Comité a noté que l'ensemble des 33 créances présentées par des organismes publics français (autres que l'État français) avait été payé; c'était le premier paiement de créances effectué depuis qu'avait eu lieu le sinistre du HAVEN, en avril 1991.

49^{ème} session du Comité du 26 au 28 juin 1996

En ce qui concerne le sinistre du HAVEN, l'Administrateur a informé le Comité qu'aucun progrès n'avait été réalisé depuis la 48^{ème} session d'avril 1996, si ce n'est que les nombreuses oppositions au stato passivo (demandes d'indemnisation recevables) faites par le Fonds de 1971, seraient examinées par le tribunal de première instance de Gênes, le 28 novembre 1996.

Le Comité a examiné le sinistre de l'AEAGEAN SEA et les conséquences du jugement prononcé par le tribunal criminel de La Coruña. Le tribunal a confirmé la position du Fonds de 1971 qui estime que sans preuves justificatives suffisantes, il est impossible de calculer le montant du préjudice réel subi par les demandeurs. Le tribunal a également estimé que le pilote désigné pour piloter l'AEAGEAN SEA, un employé de l'État espagnol, devait être blâmé à hauteur de 50% pour l'échouement du navire. Le Comité a noté que l'État espagnol avait offert de déployer tous ses efforts pour convaincre les demandeurs de la pêche de fournir tous les documents pour étayer leurs demandes mais hélas tous leurs efforts sont demeurés vains à ce jour.

Lorsqu'il eut à traiter du sinistre du BRAER, le Comité a été informé qu'en dépit de la sus-

pension de tous les paiements, quelques négociations au sujet d'un règlement avaient eu lieu et un certain nombre de demandes d'indemnisation avait été retiré. Toutefois, avec la première audience du tribunal prévue seulement en avril 1997, devant le tribunal écossais d'Édimbourg, la perspective d'un règlement prochain des demandes d'indemnisation des pêcheurs, semble être encore très lointaine. En ce qui concerne le sinistre du SEA EMPRESS, le Comité a, en principe, admis d'accepter une demande d'indemnisation provenant d'une société de transformation du poisson mais le Comité n'était pas prêt à prendre de décisions regardant d'autres demandes préliminaires, pour préjudices économiques, lorsqu'aucune demande d'indemnisation n'avait été effectivement présentée. Le Comité a réaffirmé que les paiements des indemnités devraient être limités à 75% des préjudices effectivement subis, étant donné que le montant total des demandes nées de ce sinistre risquait de dépasser le montant total de l'indemnisation disponible en vertu de la CRC de 1969 et de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

50^{ème} session du Comité du 21 au 23 octobre 1996

Le Comité a examiné le sinistre du HAVEN et noté que l'assemblée du Fonds de 1971 lui avait donné pour instruction d'approuver le règlement global qui répond aux critères qui suivent:

- a) La contribution du Fonds de 1971 ne devrait pas dépasser la différence existant entre la limite de responsabilité du propriétaire du navire (74 million de DTS) et le montant maximal payable par le Fonds de 1971 (60 000 000 de DTS).
- b) Toutes les autres demandes d'indemnisation seraient réglées par les assurances responsabilité du propriétaire du navire.

En ce qui concerne le sinistre de l'ÆGEAN SEA, seuls d'infimes progrès ont été réalisés dans le règlement des demandes d'indemnisation de la pêche, depuis la 49^{ème} session du Comité en juin 1996, étant donné que les demandeurs n'ont toujours pas fourni les registres de leurs prises.

En examinant le sinistre du BRAER, le Comité a donné son accord pour maintenir la suspension de tous les paiements d'indemnisation,

étant donné les affaires considérables en souffrance au tribunal écossais.

Le Comité a également examiné les progrès réalisés dans les sinistres du KEUMDONG No. 5 et du SEA EMPRESS. En ce qui concerne le second sinistre, du fait de l'incertitude quant à l'importance des demandes d'indemnisation, au stade actuel, il a été décidé que tous les paiements d'indemnisation seraient limités à 75% du préjudice avéré. L'Administrateur a indiqué qu'en ce qui concerne le sinistre du SEKI qui s'était produit dans les Émirats Arabes Unis (Fujairah), le problème avait été réglé sans avoir besoin de recourir au Fonds de 1971.

51^{ème} session du Comité 25 octobre 1996

Cette session a eu lieu immédiatement après la 19^{ème} assemblée. M. Oosterveen des Pays-Bas et M^{elle} A.N. Ogo du Nigéria furent respectivement élus président et vice-présidente du Comité pour l'année prochaine.

52^{ème} session du comité 18 et 19 février 1997

À cette session une attention particulière a été apportée au sinistre du NAKHODKA qui s'est produit en mer du Japon le 2 janvier 1997. Ce pétrolier faisant route de Chine vers la péninsule du Kamchatka, avec une cargaison de 19 000 tonnes de fuel-oil lourd, s'est cassé en deux dans une violente tempête. La partie avant du navire-citerne est venue s'échouer plus tard, sur la côte, dans la préfecture de Fukui, à environ 300 km à l'ouest de Tokyo. Il s'en est suivi une vaste pollution qui a causé des dommages considérables aux crustacés et également aux algues comestibles.

Le déversement est couvert à la fois par le régime de 1969/1971 et par le régime de 1992. Il faut s'attendre à de nombreuses demandes d'indemnisation.

À nouveau le Comité a examiné le sinistre du HAVEN mais aucun progrès n'avait été réalisé pour arriver à un règlement global. En ce qui concerne le sinistre de l'ÆGEAN SEA, aucun progrès n'avait été fait sur la question des demandes d'indemnisation de la pêche. À l'égard du sinistre du BRAER, les procédures se poursuivent devant le tribunal écossais. Le Comité a débattu

assez longuement de la recevabilité de certaines demandes d'indemnisation regardant le sinistre du SEA EMPRESS et a noté que les grosses demandes d'indemnisation inconnues seraient celles concernant les demandes visant le sauvetage, nées des efforts faits pour renflouer le navire-citerne après sept échouements différents. Le Comité a décidé de continuer à limiter le paiement des demandes d'indemnisation à 75% du montant des dommages avérés.

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 Barge pétrolière IRVING WHALE (1970)

Pour connaître l'historique de cet événement, veuillez vous reporter à mes rapports annuels 1991-92, 1992-93, 1994-95 et 1995-96. Pour la période comprise entre le 1er avril 1996 et le 31 mars 1997, couverte par ce rapport annuel, les faits qui suivent sont à mentionner.

1. Pour la période débutant le 19 mars 1996, des réunions publiques de concertation ont eu lieu à Dartmouth (N.E.), Charlottetown (I.P.E.) Caraquet (N.B.), aux Îles de la Madeleine (Québec), Montréal (Québec), Stephenville (Terre-Neuve), et Cheticamp (N.E.).
2. Le 16 avril 1996, la période de 30 jours accordée pour l'examen public du projet étant révolue, le Ministre de l'Environnement et celui de Pêches et Océans annonçaient leur intention d'entreprendre les opérations de renflouement, au cours de l'été 1996, après que la Société pour vaincre la pollution (SVP), ait accepté, d'abandonner sa contestation au sujet de la décision de 1995 de procéder au relevage de l'épave.
3. Après tenue d'une audience en Cour fédérale les 3 et 4 juin 1996, le tribunal autorisait le projet de renflouement à aller de l'avant.

4. Le 25 juin 1996, le SIR WILLIAM ALEXANDER, le navire de commandement pour les opérations de renflouement, appartenant à la Garde Côtière Canadienne (GCC), arrivait sur les lieux.

5. En juin 1996, le contrat de sauvetage attribué à la Don-Jon McAllister, signé en 1995, fut modifié afin qu'il vise les opérations de renflouement de 1996.

6. Le 26 juin 1996, le bâtiment de renflouage BOA 9 arrivait sur les lieux.

7. Le 30 juin 1996, les opérations de plongée sous-marine commençaient.

8. Le 30 juillet 1996, à 08.54 heures HEE (heure d'été de l'est) l'IRVING WHALE faisait surface et la vidange de l'eau de mer commençait.

9. Le 31 juillet 1996, l'IRVING WHALE était arrimée sur la barge semi-submersible BOA 10 qui fut remorquée jusqu'à Alberton (I.P.E.). Là l'IRVING WHALE fut nettoyée, débarrassée des salissures de coque (végétaux) et disposée pour reprendre le remorquage jusqu'à Halifax (N.E.).

10. Le 4 août 1996, la barge BOA 10 et l'IRVING WHALE appareillaient d'Alberton pour Halifax.

11. Le 7 août 1996, la barge BOA 10 et l'IRVING WHALE arrivaient à Halifax.

12. Le 8 août 1996, à 10.45 heures (HEE), au chantier de réparation navale d'Halifax, l'IRVING WHALE était transférée à l'Atlantic Towing Ltd.

13. Le 7 avril 1997, le conseiller de la Couronne a adressé au Groupe Irving, une lettre demandant le remboursement des frais engagés par la Couronne, s'élevant à 42 226 563,65\$.

8.2 Navire-Citerne LIBERTY BELL VENTURE (1987)

Le 29 mars 1987, ce navire-citerne immatriculé au Libéria, de 31 331 tonneaux de jauge brute (tjb), exploité par une compagnie de Hong-Kong et affrété par une compagnie de

New-York, a été mis en cause dans un déversement à la mer d'hydrocarbures alors qu'il était amarré à quai à la Centrale électrique de Seal Cove, Conception Bay (Terre-Neuve) pour y décharger sa cargaison d'hydrocarbures. D'après une estimation, 25 à 50 barils (1 baril équivaut à environ 160 litres) de mazout de soute "C" ont été déversés sur le pont du navire et à la mer. Au moment de l'incident, la mer était couverte par la banquise. Le navire rejetait la responsabilité du déversement sur la Centrale électrique alors que celle-ci la rejetait sur le navire.

Aucune des parties ne voulait endosser la responsabilité du nettoyage des hydrocarbures, de ce fait, la GCC en effectuant ce travail a encouru des frais s'élevant à 11 779,71\$.

Les propriétaires du navire ayant refusé d'honorer la facture de la GCC, la Couronne, le 28 mars 1989, intentait un procès devant la Cour fédérale du Canada, contre le navire et ceux y ayant un intérêt, afin de pouvoir récupérer son argent. Tout d'abord, les représentants du navire refusaient d'accepter la signification de l'exposé détaillé des prétentions du demandeur ce qui a retardé les poursuites judiciaires jusqu'à ce que finalement, il ait été signifié en application de la règle 310(2) des règlements de la Cour fédérale.

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

Conformément à la Loi sur la LMMC l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation s'était constitué partie selon la Loi mais il fut convenu qu'il n'aurait pas à entreprendre d'autres démarches à ce sujet, à moins et pas avant que les intérêts de la Caisse d'indemnisation ne soient mis en cause. L'Administrateur a été avisé que le règlement de cette affaire était en attente d'une décision de la Cour Suprême du Canada, pour un autre cas, regardant l'application de la législation provinciale concernant le manque de précautions de la part de la victime, lors de poursuites engagées devant la Cour d'Amirauté.

8.3 Navire-citerne SOUTH ANGELA (1988)

Les 5 et 7 mars 1988, alors que le navire-citerne libérien SOUTH ANGELA de 59,353 tjb était amarré au quai de la raffinerie de la Compagnie Newfoundland Processing, de Come By Chance, en Baie de Placentia (Terre-Neuve), des déversements d'hydrocarbures eurent lieu. Il a été déclaré qu'à la première occasion, environ 15 barils de pétrole brut avaient été déversés et qu'à la seconde occasion il y avait environ 500 barils. La plus grande partie des hydrocarbures avait été endiguée par la raffinerie mais un certain nombre de pêcheurs prétendaient que leurs embarcations, leur matériel et leurs lieux de pêche avaient été pollués. Une action en justice fut intentée de façon à ce que le navire fasse parvenir par courrier, avant son appareillage une garantie d'un montant de 300 000\$ pour couvrir les frais de la GCC, une de 4 millions de dollars pour couvrir les demandes d'indemnisation éventuelles des pêcheurs et une de 6 millions de dollars à titre d'indemnisation éventuelle pour la raffinerie. Le navire prétendait que le déversement était de la faute de la raffinerie alors que celle-ci affirmait qu'il était la conséquence de mesures inappropriées prises par le navire. Le 20 décembre 1988, devant le tribunal provincial, les propriétaires du navire furent déclarés coupables d'avoir provoqué une pollution telle que précisée dans le règlement sur la pollution par les hydrocarbures.

Aucun règlement n'a été effectué dans le cadre de la demande d'indemnisation présentée par la GCC, d'un montant de 234 336,58\$, découlant des frais encourus lors de l'intervention très étendue de nettoyage. Le 2 mars 1990, la Couronne déposait, devant la Cour fédérale du Canada, à l'encontre du SOUTH ANGELA, de ses propriétaires et de la raffinerie de Come By Chance, un exposé détaillé des prétentions du demandeur, nommant l'Administrateur partie à la procédure, selon la Loi. La raffinerie engageait également un procès, devant la Cour fédérale du Canada mais plus tard, les deux actions en justice furent fusionnées sur injonction du tribunal.

Les propriétaires du navire donnèrent leur accord pour endosser la responsabilité du déversement d'hydrocarbures du 5 mars 1988

mais refusèrent de consentir à être tenus responsables du deuxième déversement beaucoup plus important.

Un conseiller juridique fut nommé pour représenter les intérêts de la Caisse d'indemnisation mais il fut convenu avec les autres parties et le tribunal qu'il n'aurait pas à comparaître à moins que ne s'élèvent des controverses affectant directement la Caisse d'indemnisation.

Dans la deuxième moitié de 1995, l'affaire est passée à plusieurs reprises devant le tribunal. Le 23 septembre 1996, le jugement du tribunal était rendu et concluait que le SOUTH ANGELA et la raffinerie étaient tous les deux responsables du déversement du 7 mars 1988 et que les frais de nettoyage des hydrocarbures devaient être répartis également entre les parties.

D'après les derniers renseignements obtenus par l'Administrateur sur cet événement, le règlement n'avait pas été accepté et le jugement rendu par le tribunal devait attendre que la Cour Suprême du Canada se prononce, dans une autre affaire, regardant l'applicabilité de la législation provinciale, concernant le manque de précautions de la part de la victime, lors de poursuites engagées devant la Cour d'Amirauté.

8.4 Cargo/Porte-conteneurs NEW ZEALAND CARIBBEAN (1989)

Pour la première fois, l'Administrateur a été mis au courant de cet événement, lorsqu'il a reçu notification qu'il avait été constitué partie dans une action en justice, engagée devant la Cour fédérale du Canada, par la Société du port de Vancouver, contre le navire, d'autres ayant des intérêts dans ce navire et un chantier de construction navale local. L'action en justice avait été intentée le 16 août 1990 et soutenait que ce navire transporteur simultanément de conteneurs et de marchandises diverses, de 19 613 tjb, battant pavillon du Vanuatu, avait causé, le 30 janvier 1989, dans le port de Vancouver, une pollution par des hydrocarbures. Il semble qu'en manoeuvrant pour venir accoster un appontement du chantier de construction navale, le navire ait heurté un bollard situé sur l'appontement et crevé une caisse journalière à com-

bustible installée sur la face interne du bordé de muraille du navire, laissant échapper une certaine quantité de combustible de soute. Pour effectuer le nettoyage du déversement, la Société du port avait encouru des frais déclarés s'élever à 76 272,26\$.

Entre le moment de l'événement présumé et celui où fut intentée une action en justice, le navire avait changé de nom, de pavillon, d'immatriculation, de propriétaire et d'exploitants. Par la suite, mais sans relation directe avec cette affaire, le chantier de construction navale a été déclaré en faillite.

A ce jour, cette affaire n'est toujours pas passée en jugement. Au moment où il rédige ce rapport, l'Administrateur a été informé que même si les défendeurs s'étaient mis d'accord pour parvenir à un règlement entre eux, la Société du port de Vancouver n'avait toujours pas reçu de paiement.

8.5 Navire de pêche LUCETTE C (1989)

Cet événement a mis en cause un navire de pêche canadien à coque en bois de 49 tjb qui le 8 mai 1989 a coulé par 7,5 mètres de fond au large de Newport, Baie des Chaleurs (Québec). Le navire avait à bord environ 4 500 litres de combustible diesel qui se sont déversés dans la mer environnante. Le propriétaire du navire n'ayant pris aucune mesure, la GCC est intervenue pour endiguer et nettoyer la pollution ce qui incluait le renflouement de l'épave et son enlèvement pour la mettre en lieu sûr, de ce fait la GCC avait encouru des frais déclarés s'élever à 136 669,32\$.

Les négociations, avec les propriétaires du navire et leurs assureurs, en vue d'obtenir le paiement des sommes déboursées par la GCC, s'étant avérées infructueuses, la Couronne, le 24 avril 1992 engageait une action en justice, devant la Cour fédérale du Canada. Les défendeurs désignés étaient le LUCETTE C, les propriétaires du navire, le Capitaine, l'équipage et les agents. Un propriétaire d'usine à poissons et la Caisse d'indemnisation furent aussi nommées parties à l'action en justice.

Le 3 novembre 1992, l'Administrateur fut avisé que la Couronne avait suspendu son

action en justice, après que le propriétaire du LUCETTE C ait déclaré faillite. La Couronne maintenait sa demande d'indemnisation auprès de l'Administrateur. Selon les convictions de l'Administrateur, la plus grande part des frais encourus aurait pu être à juste titre imputée à l'enlèvement de l'épave, étant donné qu'elle représentait un danger pour la navigation. Des négociations furent entreprises entre les conseillers juridiques et le 7 avril 1995, l'Administrateur était informé que la GCC avait rejeté son offre de règlement de 70 000\$. Les négociations se poursuivirent et le 20 février 1997, le ministère de la Justice informait l'Administrateur que son offre finale de 100 000,00\$ incluant les intérêts et tous les frais de justice, avait été acceptée. Le 28 février 1997, l'ordre de transfert des fonds indispensables était donné. Le 25 mars 1997, la Couronne, avec l'assistance de l'Administrateur, déposait un avis d'abandon des poursuites devant la Cour fédérale du Canada et de ce fait le dossier fut clos.

8.6 Navire-citerne CAMARGUE (1989)

Le 18 juin 1989, ce navire-citerne de 69 016 tjb, battant pavillon français, était amarré à la bouée unique d'amarrage de Canaport, au large de Mispic Point dans la Baie de Fundy. L'IRVING SHARK, une barge canadienne de ravitaillement en combustible, commençait à refouler vers le CAMARGUE lorsqu'au cours de cette opération de transbordement de combustible, une quantité considérable d'hydrocarbures débordait sur le pont du navire-citerne et ensuite s'écoulait à la mer. Le navire ne fut pas en mesure d'endiguer le déversement qui fut estimé par la suite à 500 barils. L'événement fut signalé aux autorités et la GCC mobilisa immédiatement une équipe de lutte contre la pollution, déployant du matériel afin de restreindre l'étalement de la nappe d'hydrocarbures et d'en récupérer le plus possible. Les moyens d'intervention comprenaient également une surveillance aérienne. Lors de cette intervention la GCC a encouru des frais déclarés s'élever à 1 275 048,78\$.

Les propriétaires du CAMARGUE n'ayant pas réglé la demande d'indemnisation, la Couronne engageait une action en justice, devant la Cour fédérale du Canada, contre le

navire, ses propriétaires et ses exploitants, nommant, selon la Loi, l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation partie à l'action en justice. Le 24 février 1993, la liste des défendeurs au procès fut modifiée de façon à y inclure les propriétaires de la barge de ravitaillement en combustible, ceux du terminal pétrolier en cause et d'autres.

Au cours de l'année 1994, un échange de documentation s'est opéré entre les diverses parties, en préparation à l'examen des pièces du dossier avant l'audience. Le 25 septembre 1996, l'Administrateur était informé que les parties s'étaient mises d'accord pour transiger avant jugement et que la Caisse d'indemnisation ne serait pas impliquée.

Au terme de l'exercice financier l'Administrateur n'avait reçu aucune autre information concernant l'abandon de l'action en justice, à cet égard.

8.7 Navire-citerne EASTERN SHELL (1989)

Le 10 mai 1991, le navire-citerne canadien EASTERN SHELL, de 4 008 tjb, faisait route de Sarnia (Ontario) à Parry Sound en Baie Géorgienne, également en Ontario, avec une cargaison d'essence et de diesel. De bonne heure le matin, par un soleil aveuglant, le navire-citerne talonnait sur un haut-fond rocheux à l'entrée du chenal d'approche. Après s'être dégagé du haut-fond, le navire mouillait pour effectuer une inspection permettant ainsi de déceler une fuite de sa cargaison. Les autorités furent informées mais en dépit des mesures d'endiguement prises, il a été indiqué par la suite qu'environ 100 000 litres d'essence et 62 000 litres de combustible pour moteur diesel avaient été perdus dans les eaux alentours. Caractère typique d'une bonne partie des Grands Lacs, la zone est considérée comme étant l'une des beautés naturelles d'origine.

Le navire, les propriétaires et les affréteurs du navire, ainsi que la Garde Côtière sont intervenus et ont joint leurs efforts pour endiguer et nettoyer la pollution. Par la suite, il a été déclaré que les frais directs qui suivent avaient été encourus:

Les propriétaires (SOCANAV)	326 546,08\$
Les affréteurs	
(La Compagnie Shell Oil)	310 000,00\$
La Garde Côtière Canadienne	<u>356 143,48\$</u>
TOTAL	992 689,56\$

La limite de responsabilité calculée du navire, s'élevait à 728 238,33\$. Le 2 février 1993, l'Administrateur recevait une lettre envoyée par le conseiller juridique agissant pour le compte des propriétaires du navire, indiquant qu'ils avaient l'intention de demander à limiter leur responsabilité ce qui en fait, ne laisserait que 91 692,25\$ pour la créance de la GCC. Les propriétaires du navire affirmaient avoir réglé la demande d'indemnisation de la Compagnie Shell Oil et adoptaient le point de vue que le reliquat de la créance de la GCC devrait être réglé par la Caisse d'indemnisation. Etant donné que le déversement était composé d'hydrocarbures non-persistants, les dispositions des Conventions internationales ne s'appliquaient pas à cet événement. Toutefois, les dispositions de la partie XVI de la LMMC s'appliquaient.

Le 2 mars 1993, le conseiller juridique de la Caisse d'indemnisation répondait aux propriétaires du navire, leur demandant de plus amples renseignements, en insistant sur les points essentiels suivants:

- exprimant des doutes quant au chiffre avancé de 992 689,56\$, eu égard à un reliquat d'acceptation de créance contre la Caisse d'indemnisation;
- exprimant le point de vue que quelques uns des frais mentionnés ci-dessus résultaient d'opérations de sauvetage du navire et de réparations provisoires effectuées pour lui permettre de se rendre à un chantier pour des réparations définitives et;

La créance de la GCC n'ayant pas été réglée par les propriétaires du navire, la Couronne, le 14 janvier 1994, intentait une action en justice devant la Cour fédérale, contre l'EASTERN SHELL, tous ceux y ayant des intérêts et d'autres, en vue de récupérer l'argent et les intérêts en cause. Conformément à l'alinéa 710(1)(a) de la Loi, l'Administrateur fut constitué partie à la procédure. La principale

des objections des propriétaires du navire, à l'égard de la créance de la GCC, concernait la méthode de calcul des frais du navire de la GCC qui se contentait de se tenir sur les lieux de l'accident et d'apporter son soutien. Le 8 février 1995, les propriétaires du navire déposèrent leur exposé des moyens de fait et de droit des défendeurs et une demande reconventionnelle. En se fondant sur les faits du talonnage, la Couronne et la Caisse d'indemnisation, adoptèrent le point de vue que les propriétaires du navire n'étaient pas en droit de limiter leur responsabilité. Au cours de l'année 1996, l'examen des pièces du dossier allait de l'avant lorsque le 20 septembre 1996, les propriétaires du navire, conformément à l'article 50.4 de la Loi du Canada sur la faillite et l'insolvabilité, présentèrent une requête de mise en faillite. Le 7 février 1997, le syndic de faillite désigné, agissant au nom de l'administrateur judiciaire, annonçait une date pour la première réunion des créanciers dont la Couronne fait partie.

8.8 Barge OGDENSBURG (1991)

Le 26 septembre 1991, la barge canadienne OGDENSBURG de 1 405 tjb était à la remorque du remorqueur canadien MANIC, lorsque par gros temps, la remorque a cassé, laissant la barge partir à la dérive. Le 28 septembre 1991, un rapport signalait que la barge avait été retrouvée, ayant coulé dans une petite baie à environ 17 milles à l'ouest de St. Augustin sur la rive nord du St. Laurent au Québec. La barge transportait un chargement de graviers, deux chargeurs à benne frontale et deux remorques routières. Un rapport indiquait que les réservoirs à combustible des chargeurs à benne frontale avaient été vidangés avant d'être mis à bord, mais le 16 octobre 1991, de la pollution était signalée à la GCC. Le 17 octobre 1991, une reconnaissance aérienne confirmait l'existence de pollution sur la côte, ce secteur étant près d'un centre d'élevage de moules. Il a été découvert que la pollution provenait des réservoirs à combustible des chargeurs à benne frontale. Les 27 et 28 octobre 1991, des récupérateurs agissant pour le compte des assureurs, remontèrent à la surface les deux chargeurs à benne frontale, éliminant de la sorte toute autre pollution. Le MPO analysa des échantillons des moules et déclara qu'elles n'avaient pas été polluées par la pollution limitée qui avait eu lieu.

Dans son intervention pour lutter contre la pollution, la GCC avait encouru des frais déclarés s'élever à 157 916,49\$. Le propriétaire de la barge n'ayant pas réglé la demande d'indemnisation que lui avait présentée la GCC, la Couronne, le 26 mars 1996 déposait une demande d'indemnisation contre la Caisse d'indemnisation. Le 7 mai 1993, la Couronne engageait également une action en justice devant la Cour fédérale du Canada contre le propriétaire de la barge, l'affréteur, la barge et d'autres, nommant, selon la Loi, l'Administrateur partie à la procédure. Le 3 septembre 1993, les propriétaires de la barge, déposaient un exposé des moyens de fait et de droit des défendeurs, dont le point essentiel insistait sur le fait que la barge était sous affrètement et que les affréteurs avaient la charge, la garde et la commande exclusives de la barge au moment de sa perte. Depuis lors, les mêmes affréteurs avaient déclaré faillite. La Couronne et l'Administrateur acceptaient ce point de vue et reprenaient les délibérations à l'égard de la demande d'indemnisation de la Couronne.

L'Administrateur avait certains doutes quant au caractère raisonnable des actions menées par la Couronne, conduisant à une demande d'indemnisation s'élevant à 157 916,49\$ et également au sujet de certaines estimations du prix de revient contenues dans la demande elle-même. Le point capital se résumant à la question de savoir si oui ou non la Couronne avait, avant tout, pris les mesures suffisantes pour obtenir une garantie financière, couvrant ses frais de nettoyage. Ensuite, le 3 octobre 1993, eurent lieu des délibérations au sujet d'un règlement pour résoudre le problème de la créance, l'Administrateur offrant un règlement de 100 000,00\$ incluant des intérêts et des frais de justice. Le 20 février 1997, le ministère de la Justice acceptait cette offre au nom de ses clients et le 3 mars 1997, l'Administrateur faisait transférer les fonds. Le 18 mars 1997, la Couronne, avec l'assistance de l'Administrateur, déposait un avis d'abandon des poursuites, devant la Cour fédérale du Canada.

8.9 Vraquier IRENES SAPPHIRE (1992)

Le 7 décembre 1993, l'Administrateur eut officiellement connaissance de cet événement lorsqu'il reçut un exemplaire d'une action en jus-

tice déposée par la Couronne devant la Cour fédérale du Canada, prétendant que ce vraquier battant pavillon grec, avait, le 22 septembre 1992, causé une pollution par hydrocarbures alors qu'il était amarré à quai à Trois Rivières (Québec). Les propriétaires du navire n'étant pas intervenus, la GCC avait organisé une opération d'endiguement et de nettoyage, encourageant des frais déclarés s'élever à 16 813,40\$. Conformément à l'alinéa 713(1)(a) de la LMMC, l'Administrateur avait été nommé partie à la procédure. À ce moment là, il avait été convenu que la Caisse d'indemnisation n'aurait pas à entreprendre d'autres démarches à ce sujet, à moins que ses intérêts n'obligent à le faire.

Par la suite, aux termes des dispositions du règlement sur la pollution par les hydrocarbures, la GCC portait des accusations en exerçant des poursuites au pénal, contre le navire pour avoir causé une pollution mais lorsque la cause passa au tribunal, la Couronne fut incapable de démontrer, sans aucun doute raisonnable que la pollution provenait de l'IRENES SAPPHIRE. Il semblerait qu'il y ait eu un autre navire amarré à quai, à proximité et qu'aucun échantillon de son combustible n'ait été prélevé pour éliminer tout doute.

Le 8 février 1995, la Couronne présentait sa demande d'indemnisation à la Caisse d'indemnisation pour qu'elle soit examinée. L'Administrateur se posait quelques questions au sujet de cette demande car toutes les preuves concordaient pour en déduire que l'IRENES SAPPHIRE était bien le navire mis en cause. Étant donné que l'importance des preuves pour une procédure au civil était moindre que celle requise pour une procédure au criminel, l'Administrateur estimait que l'action en justice devait être poursuivie. Les négociations entre les parties se poursuivirent et le 25 février 1997, l'Administrateur offrait 5 000\$ à la Couronne, pour solde de tout compte de cette affaire. Actuellement, l'Administrateur attend la réponse de la Couronne, à son offre.

Au terme de l'exercice financier, un règlement entre le propriétaire du navire, la Couronne et la Caisse d'indemnisation, était accepté.

8.10 Bateau de plaisance VALERY IV (1993)

Le 10 juin 1993, le VALERY IV, un bateau de plaisance, à coque en béton, de 15 mètres de long, a coulé à Sabrevois, sur le fleuve Richelieu (Québec). A ce moment là, il fut impossible d'entrer en relation avec le propriétaire du bateau, aussi la GCC organisa l'endiguement et le nettoyage de la mini-pollution par les hydrocarbures qui s'en était suivie. Il fut également décidé de renflouer le bateau, plus sûr moyen de réduire l'éventualité d'une plus ample pollution. Au moment du renflouement du bateau, il a été découvert que deux bouchons de vidange avaient été enlevés sur le dispositif de refroidissement du moteur principal ce qui avait permis l'invasion par l'eau. Après que toutes les mesures aient été prises, la GCC, le 13 juin 1993 pouvait enfin entrer en relation avec le propriétaire du bateau. Il lui fut expliqué qu'il devait prendre à sa charge les frais encourus par la GCC lors de son intervention, ces frais étant déclarés s'élever à 14 641,68\$. Le propriétaire déclara qu'il n'avait pas d'argent, ni d'assurance pour rembourser cette somme mais qu'il était d'accord pour vendre le bateau, tel quel là où il était et ainsi avec l'argent obtenu, réaliser un transfert au bénéfice de la Couronne. La Couronne donnait son accord pour une telle disposition. Le 15 juin 1993, le propriétaire du bateau faisait savoir qu'il avait été en mesure de vendre le VALERY IV pour 2 000\$ et que cette somme était conservée dans un compte en fidéicommissaire pour la Couronne.

Le 31 mars 1995, le conseiller juridique de la Couronne demandait officiellement à l'Administrateur de consentir à considérer cet événement comme donnant droit à déposer une demande d'indemnisation contre la Caisse d'indemnisation. L'Administrateur se livra à une enquête sur cette demande d'indemnisation et se posa un certain nombre de questions, en particulier sur l'accord de compromis pour la vente du bateau. Les négociations avec la Couronne se poursuivirent. Le 14 mars 1996, l'Administrateur offrit de régler l'affaire pour une somme de 12 641,68\$, c'est-à-dire la créance de la GCC moins les 2 000\$ soi-disant conservés dans un compte en fidéicommissaire au nom du propriétaire du bateau, plus les intérêts courus. Cette offre de règlement fut acceptée et le

10 avril 1996, la somme de 12 641,68\$ plus 2 949,07\$ d'intérêts (pour un total de 15 590,75\$) furent transférés à la Couronne. Il était entendu que la Couronne poursuivrait le propriétaire du bateau afin de recouvrer les soi-disant 2 000\$ conservés dans un compte en fidéicommissaire et qu'elle ferait savoir si la situation du propriétaire avait changé. À ce jour, rien d'autre ne nous est parvenu à ce sujet aussi nous considérons maintenant que l'affaire est close.

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

Les circonstances de cette demande d'indemnisation contre la Caisse d'indemnisation diffèrent de la plupart des demandes que l'Administrateur reçoit. Au cours de la soirée du 30 novembre 1993, le remorqueur canadien MANIC travaillait avec la drague canadienne QUIN dans le bassin Lanctôt au port de Sorel (Québec) lorsque le personnel à bord des deux bâtiments remarqua des hydrocarbures remontant à la surface. Après examen de l'origine de ces hydrocarbures, il fut découvert que la drague avait crevé un fût d'hydrocarbures enfoui dans le lit du fleuve, dans le port, ce fait fut signalé à la GCC, le 1er décembre 1993, par le remorqueur. À ce moment là, la surface de l'eau dans le port était couverte d'une mince couche de glace. La GCC s'employa à intervenir afin d'endiguer et de nettoyer les hydrocarbures qui étaient d'une espèce très épaisse. De ce fait, la GCC avait encouru des frais déclarés s'élever à 46 813,79\$. Par une lettre du 14 février 1994, la GCC a soumis officiellement à l'Administrateur une demande d'indemnisation de ce montant.

Étant donné le caractère inhabituel de cette demande d'indemnisation et le précédent éventuel mis en jeu, l'Administrateur rechercha l'avis d'un conseiller juridique indépendant, quant à sa responsabilité en la matière, lequel concluait que la Caisse d'indemnisation n'était pas tenue de payer cette demande.

En ce fondant sur cette assertion, l'Administrateur a refusé la demande d'indemnisation mais en dépit des négociations avec la Couronne, à ce sujet, aucune solution jusqu'à présent n'a été acceptée.

8.12 *Vraquier GENERAL TIRONA (1993)*

Le 13 décembre 1993, le vraquier immatriculé aux Philippines, GENERAL TIRONA, manoeuvrant pour venir s'amarrer au terminal Vancouver nord (C.B.) a heurté le quai et crevé une citerne à combustible installée sur la face interne de la muraille du navire, déversant environ 43 tonnes de combustible diesel sur le quai et à la mer. Le navire n'est pas intervenu immédiatement pour organiser le nettoyage de la pollution, aussi la Société du port de Vancouver a appelé la GCC qui est l'organisme d'intervention principal. Le ministère de la Justice, agissant pour le compte de la Couronne, négocia avec les personnes agissant pour le compte du navire et obtint une caution de 170 000\$; ceci devrait pouvoir compenser des frais éventuels répartis comme suit: 100 000\$ pour le nettoyage, 50 000\$ pour des dommages à l'environnement et 20 000\$ pour couvrir des amendes.

Le 3 février 1994, l'Administrateur recevait une lettre envoyée au nom des membres du Yacht Club Burrard de Vancouver nord, déclarant que les coques d'environ 22 yachts avaient été souillées par le déversement. Ces membres furent priés de s'adresser directement à l'avocat conseil du Club P et I du GENERAL TIRONA qui devrait être mieux placé pour évaluer, approuver et régler de telles demandes d'indemnisation.

Etant donné qu'aucun paiement n'avait été envoyé par le navire ou ses représentants pour les principales opérations de nettoyage dans le port, la Couronne, le 4 décembre 1996, intentait un procès, devant la Cour fédérale du Canada, contre le navire, ses propriétaires et tous les autres y ayant des intérêts, en vue d'obtenir le remboursement des frais déclarés s'élever à 85 090,67\$, plus les intérêts. Conformément à l'alinéa 713 (1)(a) de la LMMC, l'Administrateur fut nommé, selon la Loi, partie à la procédure.

Le 12 décembre 1994, les propriétaires du GENERAL TIRONA déposaient, devant la Cour Suprême de Colombie Britannique, une demande reconventionnelle contre la Société du port de Vancouver et une entreprise de manutention, prétendant, en fait, que les défenses de l'appontement en question étaient défectueuses. Les propriétaires du navire demandèrent à être

indemnisés pour des frais de réparation, les coûts du désaffrètement et d'autres dépenses. Le 11 janvier 1996, au nom de la Société du port de Vancouver, était déposé un exposé des moyens de fait et de droit du défendeur.

Le dénouement des deux actions en justice est attendu.

8.13 *Vraquier POLYDEFKIS (1994)*

Le 12 janvier 1994, un rapport signalait au commandant de port, du port de Montréal (Québec) qu'il existait des soupçons quant au déversement par ce vraquier grec, d'une quantité indéterminée d'hydrocarbures, alors qu'il était amarré à quai au poste B-1. La température était de -15° C et la glace cernait le navire. Le Commandant nia que les hydrocarbures provenaient de son navire. La pollution fut signalée à Environnement Canada qui passa un contrat pour une opération de nettoyage et qui préleva des échantillons d'hydrocarbures. La direction de la sécurité des navires de Transports Canada mena une enquête et découvrit des boues d'hydrocarbures tout autour de l'arrière du navire, compatibles avec les eaux de la cale machine, pompées hors du bord. L'analyse des échantillons prélevés révéla que les hydrocarbures provenaient bien du navire; le navire fut inculpé et par la suite déclaré coupable et condamné à une amende de 15 000\$ qui fut payée. Le 3 avril 1997, le MPO, représentant la direction de la GCC, présenta une demande d'indemnisation à l'Administrateur, d'un montant de 4 377,32\$, pensant pouvoir obtenir le remboursement de ses frais pour les opérations de nettoyage. Pour qu'il puisse prendre en considération une telle demande d'indemnisation pour fait de pollution par les hydrocarbures, l'Administrateur souligna que conformément aux dispositions de l'article 710 de la LMMC, cette demande devait être présentée moins de deux ans après le jour où le dommage s'est produit ou si aucun dommage n'a eu lieu, moins d'un an après le jour où s'est produit l'événement. Par conséquent, le MPO retira sa demande et la Caisse d'indemnisation a clos le dossier.

8.14 *Vraquier CALYPSO IV (1994)*

Ce vraquier de 3010 tjb, immatriculé au Panama, était amarré au quai du chantier de construction navale des Méchins (Québec) sur la rive sud du bas St. Laurent, lorsque le 2 février 1994, il a été soupçonné d'avoir déversé à la mer de l'huile de graissage. A ce moment là, le navire était cerné par la glace. Un examen ultérieur révéla que la quantité d'huile déversée était d'environ 13 à 22 litres. Une plus grande quantité indéterminée, de résidus de cale machine et de déchets divers, était éparpillée sur la glace, aux alentours du navire. Le chantier de construction navale avait passé un contrat avec une firme spécialisée pour effectuer le nettoyage, cette opération étant surveillée attentivement par la GCC. Le 11 février 1994 une lettre d'engagement d'un montant de 70 000\$ fut obtenue des représentants du Club P et I du navire, en vue de couvrir les demandes d'indemnisation éventuelles déposées contre le navire, par la Couronne, le chantier de construction navale et la Caisse d'indemnisation. Les médias rapportèrent que le 20 février 1994, le navire avait appareillé des Méchins pour terminer ses réparations aux Etats-Unis mais qu'en raison d'autres ennuis de machine à bord, il avait dû faire relâche en baie de Sept-Îles (Québec). Alors qu'il effectuait des réparations dans la baie, il fut rapporté que le navire était de nouveau à l'origine d'autre pollution par des hydrocarbures.

Le 22 juin 1994, le conseiller juridique de la Caisse d'indemnisation chargé de cet événement, recevait une demande formulée pour le compte du Club P et I, à l'effet de savoir si oui ou non le chantier de construction navale avait présenté sa demande d'indemnisation à la Caisse. L'Administrateur n'avait pas reçu une telle demande.

Le 16 juin 1995, la Couronne, au nom de la GCC, soumettait à la Caisse d'indemnisation sa demande pour ses frais de surveillance des opérations. Dans son accusé de réception de la demande, l'Administrateur confirmait qu'il était bien entendu que la Couronne soumettait également, directement, sa demande d'indemnisation aux représentants du navire à qui il serait demandé finalement de payer de toute

façon, en partant du principe que le pollueur paie. Il semble maintenant que la demande d'indemnisation n'ait pas été présentée au navire.

Le 11 février 1997, la Couronne a reçu un avis envoyé par le représentant du Club P et I du navire, l'informant que ce dernier ne ferait plus droit à une demande d'indemnisation, étant donné que le délai de prescription de trois ans était révolu. Par la suite, la Couronne réitérait sa position, précisant qu'elle avait présenté une demande d'indemnisation à l'Administrateur pour qu'il l'examine. Le 17 mars 1997, l'Administrateur soulevait deux questions juridiques fondamentales touchant purement les frais de surveillance, selon les termes de la Couronne, à savoir:

- a) quelle portion des frais de la GCC, le cas échéant, ne sont pas des "frais de surveillance" et
- b) si oui ou non les "frais de surveillance" au moment de l'événement étaient recouvrables légalement, auprès du propriétaire du navire, .

Depuis lors, l'Administrateur attend la réponse de la Couronne.

8.15 *Remorqueur PRINCESS No. 1 (1994)*

Le 9 février 1994, le PRINCESS No 1. un remorqueur canadien de 87 tjb, appareillait d'Erieau (Ontario) en route pour Windsor (Ontario) sans consulter l'agent de la GCC chargé du service de renseignement sur les glaces. Le remorqueur s'est trouvé immobilisé dans de la glace épaisse, dans le lac Erié, avec une gîte d'environ 55°, l'obligeant à lancer un appel, demandant assistance. Au petit matin du jour suivant, le brise-glace Américain NEAH BAY, intervenait et relâchait la pression exercée par la glace, tout autour du navire en détresse. Le remorqueur avait quatre membres d'équipage à bord mais le Capitaine qui était le propriétaire au nom duquel le navire était immatriculé, avait été blessé à terre, dans un accident passé sous silence, aussi fut-il emmené par un hélicoptère des E.U., en raison de son incapacité physique et de la situation rendue dangereuse pour le remorqueur. Le NEAH BAY resta près du remorqueur jusqu'à ce qu'il soit

relevé par un brise-glace canadien, le SAMUEL RISLEY. La direction de la sécurité des navires suspectait le remorqueur de ne pas être armé conformément aux dispositions de la LMMC, aussi lui donna-t-elle l'ordre de se rendre au plus proche port de relâche. Le terme port de relâche le plus proche fut modifié pour devenir le poste à quai le plus proche, le mieux adapté, libre de glace qui se trouvait être la base de la GCC à Amherstburg (Ontario). Le SAMUEL RISLEY prit la tête du convoi dans des eaux couvertes de glace, puis escorta le PRINCESS No. 1 jusqu'à Amherstburg.

Le 11 février 1994, les deux navires arrivèrent à la base de la GCC, tard dans l'après-midi et le remorqueur s'amarrà à quai. Par la suite, le PRINCESS No. 1 coula à son poste à quai ce qui permit à des hydrocarbures résiduels et à du combustible diesel de s'écouler.

Il a été déclaré que le remorqueur n'avait pas d'assurance et que ce navire endommagé par les hydrocarbures et l'eau, n'avait qu'une très petite valeur résiduelle. La GCC intervenait devant la nécessité d'endiguer et de nettoyer la pollution par des hydrocarbures. Il fut décidé que pour intervenir le plus rapidement possible dans des eaux couvertes de glace, il fallait utiliser les navires et les équipages de la GCC. Au début, le brise-glace GRIFFON de 2 212 tjb fut utilisé, par la suite le SAMUEL RISLEY de 1 967 tjb prit la relève. L'utilisation de ces navires occasionna des frais considérables demandés à être remboursés. Dans des circonstances très difficiles, la pollution fut endiguée et des hydrocarbures furent récupérés autant que faire se peut. Entre temps, le propriétaire du remorqueur, utilisant ses propres ressources, prit des dispositions pour le renflouement du PRINCESS No. 1. En remontant l'épave à terre, il fut découvert que la coque présentait de nombreuses petites voies d'eau qui furent attribuées aux dommages par les glaces. Le 30 décembre 1994, l'Administrateur recevait une demande d'indemnisation présentée par la Couronne au nom de la GCC, relative au remboursement de ses frais encourus pour le nettoyage de la pollution. Le 19 novembre 1996, l'Administrateur faisait une offre d'indemnisation d'un montant de 105 000,00\$ pour régler cette demande. Cette offre fut acceptée, et par la suite,

l'Administrateur autorisait le transfert des fonds, à la Couronne.

Le 10 février 1997, conformément à l'alinéa 711(3)(c) de la LMMC, l'Administrateur intentait une action en justice devant la Cour fédérale du Canada (tribunal de première instance) cherchant à recouvrer 105 000,00\$ plus les intérêts, auprès du PRINCESS No. 1, de ses propriétaires, ses exploitants et de tous ceux ayant des intérêts dans le navire.

8.16 *Vraquier LEADER (1994)*

Le 8 avril 1994, le vraquier LEADER, battant pavillon grec, était amarré le long du terminal de chargement de grain, dans le port de Vancouver lorsqu'il signala avoir laissé sécouler de quelques gallons de fuel-oil. La vedette du commandant de port intervenait pour enquêter et découvrait un important déversement d'hydrocarbures le long du bord du navire. Plus tard, il a été établi qu'au cours d'un transfert de soute à bord, un déversement s'était produit, la plus grande partie étant retenue sur le pont mais une certaine quantité avait été perdue en s'écoulant le long du bord. Parmi d'autres secteurs touchés dans le port, environ 3 enclaves du littoral délimitant New Brighton Park avaient été polluées par les hydrocarbures. La GCC assumait le rôle d'organisme principal pour le nettoyage.

À l'instigation de la Couronne, le Club P et I remit une lettre d'engagement d'un montant de 180 000\$, pour couvrir les frais de nettoyage, et une garantie financière d'un montant de 10 000\$, dans l'éventualité d'une amende. Aucune demande d'indemnisation n'a été présentée à l'Administrateur et le 14 novembre 1996, il a été informé que la GCC avait accepté le règlement de 80 000\$ pour sa créance découlant de cet événement, sans avoir eu recours à la Caisse d'indemnisation, aussi le dossier de cette affaire fut-il clos.

8.17 Navire de croisière SKY PRINCESS (1994)

Le SKY PRINCESS est un navire de croisière de 46 087 tjb, immatriculé à Londres (Angleterre). Le 22 avril 1996, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation envoyée par la Société du port de Vancouver, relative à un nettoyage effectué le 16 mai 1994 par la Société, à la suite d'une pollution par des hydrocarbures. La demande d'indemnisation s'élevait à 46 045,83\$ (non compris les taxes) et était qualifiée par la Société, de rejets non identifiés d'hydrocarbures. Ceci constituait le premier renseignement reçu par l'Administrateur, au sujet de cet événement.

Le 8 avril 1997, une action en justice était intentée devant la Cour fédérale, par la Société du port de Vancouver et par l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation, contre le navire, ses propriétaires, ses exploitants et tous ceux ayant des intérêts dans le SKY PRINCESS, P & O Steam Navigation Co. et la Princess Cruises Inc., en prétendant qu'aux environs du 16 mai 1994, le navire avait déversé une certaine quantité d'hydrocarbures de soute, alors qu'il était amarré à Centerm Pier, à Vancouver (C.B.)

Dans cette action en justice, la Société du port demande le remboursement de frais s'élevant à 46 045,83\$, encourus pour effectuer le nettoyage du déversement et pour prendre les mesures de sauvegarde indispensables.

8.18 Porte-conteneurs ZIM SAVANNAH (1994)

Le navire est un porte-conteneurs de 36 263 tjb immatriculé à Haïfa (Israël). Les propriétaires du navire avaient embauché des entrepreneurs pour effectuer le nettoyage d'un déversement de mazout de soute "C", remarqué tout autour du navire alors qu'il était amarré à Halifax (N.E.) le 30 mai 1994. La GCC exigea une garantie financière, pour son intervention de nettoyage du déversement, garantie qui fut également déposée. Alors qu'il appareillait, le même jour mais était toujours dans le port d'Halifax, une traînée d'hydrocarbures était remarquée flottant à l'arrière, provenant du navire ce qui fut immédiatement signalé aux autorités. A son retour à son poste à quai à

Halifax, pour effectuer une inspection, des mesures furent prises pour endiguer et nettoyer cette autre pollution. Une inspection effectuée par la direction de la sécurité des navires ne put découvrir aucune source évidente de pollution par des hydrocarbures, provenant du navire. Plus tard, le ZIM SAVANNAH appareillait sans révéler d'autre pollution. L'échantillon prélevé dans l'eau polluée par les hydrocarbures n'était pas assez détaillé et complet et les échantillons prélevés à bord et dans l'eau ne révélèrent aucune analogie. Etant donné que le navire n'avait pas été identifié comme étant à l'origine de la pollution par les hydrocarbures, ses propriétaires déclarèrent que c'était un rejet non identifié et le 29 juillet 1994, l'Administrateur recevait de leur part une demande d'indemnisation s'élevant à 99 579,58\$ en vue de couvrir leurs frais découlant de cet événement. L'Administrateur enquêta sur les circonstances de cette pollution par les hydrocarbures et découvrit que lors d'une des inspections, un plongeur avait effectué un enregistrement sur bande de magnétoscope, révélant une fuite d'hydrocarbures à travers l'une des décharges à la mer, sous la ligne de flottaison du navire.

A la fin de l'exercice financier, la demande d'indemnisation était toujours à l'étude.

8.19 Navire de croisière PIERRE CHAUVIN (1994)

Ce navire est un navire à passagers canadien, de 70 tjb, effectuant essentiellement des expéditions touristiques d'observation des baleines. Le 8 août 1994, un navire de la GCC signalait avoir découvert une pollution par des hydrocarbures dans la baie de Tadoussac (Québec). Plusieurs yachts et quelques installations côtières avaient été pollués par les hydrocarbures. Un particulier signala que les hydrocarbures provenaient du PIERRE CHAUVIN qui était amarré à quai, sans présence permanente de personnel à bord. Après enquête, un rapport indiquait qu'une pompe automatique de transfert d'hydrocarbures, fonctionnait mal, ce qui causait ce déversement d'hydrocarbures.

Le 13 octobre 1995, les propriétaires du navire furent déclarés coupables d'avoir causé une pollution par des hydrocarbures et condamnés à une amende de 4 000\$. Pour

effectuer le nettoyage, la GCC avait encouru des frais s'élevant à 22 341,27\$ qui devaient être facturés au propriétaire.

Normalement au 9 août 1996, toute demande d'indemnisation contre l'Administrateur devait être frappée de prescription; à cette date aucune demande n'avait été déposée.

8.20 Bateau de pêche MISS STEPHANIE II (1994)

Le 11 août 1994, un petit bateau de pêche canadien, de 14 tjb, à coque en acier, était en train de pêcher la corégone, à six milles au large de Kettle Point dans le lac Huron (Ontario), lorsque lentement il avait fait eau et coulé. Un passager invité et son fils âgé de deux ans ont trouvé la mort.

Du combustible diesel s'est écoulé hors du bateau jusqu'au 13 août 1994, jusqu'au moment où des plongeurs réussirent à fermer les vannes de la machine. Le 17 août 1994, l'épave était renflouée.

Aucune demande d'indemnisation n'a été présentée à la Caisse d'indemnisation et le 12 août 1996 une telle demande était frappée de prescription.

8.21 Chalutier MARWOOD (1994)

Le 14 août 1994, ce navire, un chalutier canadien à pêche arrière, de 237 tjb a coulé le long du quai à Ucluelet (C.B.). Un panneau de chalut débordant de la coque du chalutier, s'était trouvé engagé sous le quai à la maré montante ce qui avait contribué à l'envahissement par la mer, du navire et à le faire couler. Lors du naufrage, le chef mécanicien a trouvé la mort.

En l'absence de toute intervention des propriétaires du chalutier, la GCC avait déployé des efforts pour endiguer et nettoyer la pollution, étant donné la présence à bord d'environ 36 000 litres de combustible diesel et de 2 700 litres d'huile de graissage. Le 17 août 1994, le navire fut remis à flot par des entrepreneurs embauchés par les propriétaires.

La GCC avait encouru des frais, comprenant des taxes, déclarés s'élever à 178 951,65\$. Le 15 décembre 1995, la Couronne présentait une demande de remboursement aux propriétaires du chalutier, pour ce montant. Le ministère de la Justice entama des négociations avec les représentants des propriétaires du chalutier en vue d'obtenir une sécurité financière pour couvrir les frais de la Couronne qui s'était impliquée dans l'endiguement et le nettoyage de la pollution par des hydrocarbures. Étant donné qu'aucun accord sur la question n'avait pu être conclu, la Couronne, le 21 février 1995 déposait un exposé détaillé des prétentions du demandeur, devant la Cour fédérale, contre le chalutier, ses propriétaires et d'autres. La Couronne exerçait également une action juridique pour obtenir la saisie du MARWOOD, nommant la Caisse d'indemnisation partie à la procédure. Il semble qu'à l'époque la valeur essentielle du navire, était sa licence de pêche.

Le 4 août 1995, le Club P et I, a fourni une lettre d'engagement d'un montant de 250 000\$ pour couvrir les frais encourus pour prévenir et nettoyer la pollution par les hydrocarbures, causée par le naufrage du MARWOOD. Le 5 août 1995, le navire obtenait la mainlevée de sa saisie.

Au terme de l'exercice financier, l'Administrateur a été informé que les négociations se poursuivaient toujours.

8.22 Navire de pêche STEVE C (1994)

Le 15 août 1994, ce navire de pêche canadien, à coque en bois, de 44 tjb était signalé échoué sur la côte sud de l'Île d'Anticosti (Québec). L'équipage avait abandonné le navire qui fut déclaré par la suite, perte totale. Environ 5 000 litres de combustible diesel se trouvaient à bord au moment de l'échouement qui furent transbordés sur un autre navire de pêche qui prévint que l'opération s'était achevée avec succès le 20 août 1994. A ce moment là, aucune pollution n'était signalée.

Le navire avait une couverture d'assurance pollution et la GCC prévint son propriétaire qu'elle avait l'intention de recouvrer ses frais de surveillance des opérations, déclarés s'élever à 27 677,88\$.

En l'absence de pollution, aucune demande d'indemnisation n'a été reçue à la Caisse d'indemnisation, une telle demande se serait normalement trouvée frappée de prescription le 16 août 1995.

8.23 Remorqueur POINTE SEPT-ÎLES (1994)

Cet événement de pollution s'est produit à Sept-Îles (Québec) le 24 août 1994 lorsque le remorqueur POINTE SEPT-ÎLES, de 424 tjb, immatriculé au Canada, a accidentellement déversé dans les eaux du port, environ 100 litres d'huile de graissage. Le nettoyage fut effectué par les propriétaires de l'appontement, sous la surveillance de la GCC. Les propriétaires du remorqueur déclarèrent qu'ils accepteraient les factures, pour des frais raisonnables, couvrant les travaux concernés. L'Administrateur a été informé que la GCC avait encouru des frais d'un montant déclaré de 2 984,66\$.

Aucune demande d'indemnisation n'a été reçue par la Caisse d'indemnisation, regardant cet événement et normalement toute demande à cet effet se trouvait frappée de prescription le 25 août 1996.

8.24 WORKBOAT No. 5 (1994)

Le 4 décembre 1994, une petite embarcation de servitude sans personnel à bord, a coulé, à un vieux môle situé dans le bras sud du port de Sydney (N.E.). L'embarcation était utilisée par des entrepreneurs démolissant le môle. En coulant, l'embarcation a laissé s'échapper du diesel oil dans les eaux du port. Les propriétaires de l'embarcation entreprirent quelques opérations de nettoyage et les hydrocarbures se dissipèrent rapidement.

Le 4 décembre 1994, un pêcheur, conservant dans le port de Sydney, des caisses à claire-voie renfermant des crabes, téléphonait à la Caisse d'indemnisation prévenant qu'il désirait présenter une demande d'indemnisation contre la Caisse pour fait de contamination de ses prises de crabes. Le 5 décembre 1994, des inspecteurs du MPO avaient testé des échantillons des crabes en question mais aucune trace d'hydrocarbures ne put être décelée. Toutefois,

le 13 décembre 1994, des fonctionnaires du même service, ordonnèrent que 60 des caisses à claire-voie de retenue des prises, ne soient pas utilisées dans leur condition actuelle pour conserver des produits de la pêche destinés aux êtres humains. Il semble que ce dernier fait corresponde à un deuxième événement qui aurait été causé par un bidon d'huile découvert dans le secteur.

Le 30 mars 1995 la Caisse d'indemnisation a écrit au demandeur en puissance, en lui conseillant comment présenter une demande d'indemnisation mais à ce jour, aucune demande n'a été reçue.

8.25 Navire de pêche NAHMINT

Le NAHMINT est un navire de pêche canadien de 172 tjb qui était désarmé dans Gunderson Slough sur le fleuve Fraser près de Delta (C.B.). Dans la nuit du 28 au 29 décembre 1994, il a coulé et laissé échapper du diesel et des huiles de graissage estimés à 900 litres. Des entrepreneurs furent employés pour endiguer et nettoyer les hydrocarbures. Les hydrocarbures demeurèrent dans les parages du Slough, ainsi une plus grande répercussion sur l'environnement put être évitée.

La cause du naufrage ne fut pas immédiatement apparente et les assureurs différèrent le remboursement aux entrepreneurs, de leurs frais encourus pour le nettoyage des hydrocarbures. En ce qui concerne ce délai, l'Administrateur recevait, le 28 décembre 1995, une lettre exposant dans ses grandes lignes, une demande d'indemnisation, d'un montant de 78 272,39\$, pour le compte des entrepreneurs. La lettre représentait une mesure de précaution, au cas où le propriétaire/l'assureur n'aurait pas réglé la demande d'indemnisation qui lui avait déjà été présentée.

L'Administrateur avait examiné les circonstances entourant la demande d'indemnisation et il lui semblait qu'il y avait de bonnes raisons de croire qu'elle serait payée par le propriétaire/l'assureur. Le 20 février 1996, l'Administrateur accusait réception de la demande d'indemnisation. À ce jour, aucune autre information n'a été reçue au sujet de cette demande.

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

Le 28 juillet 1995, l'Administrateur recevait une lettre envoyée par une coopérative de pêche, basée à Neil's Harbour (N.E.), réclamant une indemnisation de 6 856,00\$, pour un lot de queues de homards condamné à la suite d'une inspection menée par le MPO. Après examen, il a été découvert que la demande d'indemnisation intéressait 1 260 livres de homards en cours de traitement à terre, qui avaient été trouvés contaminés par du combustible diesel. Un examen plus approfondi révélait que le 13 juillet 1995, un correspondant anonyme avait appelé la GCC pour signaler qu'un navire de pêche avait balancé par-dessus bord, environ 700 litres de combustible diesel à approximativement moins de 160 mètres au large du littoral de New Haven dans le secteur de Neil's Harbour. Nous ne savons pas si les homards contaminés et la mise en garde anonyme avaient un rapport entre eux.

Le règlement de la demande d'indemnisation recontra quelques difficultés car le bruit s'était répandu qu'une partie des 1 260 livres de homards condamnés, avait été vendue à une autre usine de traitement de poissons qui était en train de les traiter sur sa chaîne de production lorsque la contamination fut découverte. Le 28 janvier 1997, la demande d'indemnisation était réglée et les décharges obligatoires furent reçues, libérant la Caisse d'indemnisation d'avoir à payer toute autre demande présentée par l'une ou l'autre des deux usines de traitement. Le 25 février 1997, l'Administrateur a fait parvenir un chèque de 6 675,28\$ à la coopérative de pêche initiale, pour solde de tout compte.

8.27 Rejets non identifiés d'hydrocarbures au Port de Montréal (Québec) (1995)

Les fonctionnaires de la GCC et d'EC sont intervenus à la suite d'un rapport signalant qu'une pollution par les hydrocarbures avait été découverte dans le port de Montréal, tard dans la soirée du 23 juillet 1995. LE BRAVE, un navire-citerne canadien, amarré au poste 105, signala qu'une vague d'hydrocarbures légers, suivie d'une autre composée de mazout lourd avaient été entraînées le long du bord par le

courant. Pour effectuer le nettoyage des hydrocarbures, y compris celui de la coque du LE BRAVE, la GCC embaucha des entrepreneurs. Le 24 mars 1997, la Couronne déposa une demande d'indemnisation d'un montant de 27 212,01\$ afin de recouvrer les frais encourus par la GCC pour effectuer le nettoyage de ce que la Couronne considérait être des rejets non identifiés d'hydrocarbures.

L'Administrateur, conformément à ses responsabilités précisées dans la LMMC, entreprit une enquête sur cet événement.

8.28 Rejets non identifiés d'hydrocarbures à Sainte Félicité (Québec) (1995)

Le 27 juillet 1995, grâce à un rapport adressé au ministère de l'Environnement, de la Faune et de la Flore du Québec, l'existence d'une nappe de mazout sur le fleuve St. Laurent fut connue. Une vérification fut effectuée et des hydrocarbures du type mazout lourd de soude "C" furent découverts en plusieurs nappes le long de la rive sud du fleuve, s'étendant de Sainte Félicité jusqu'au Cap Chat, une distance de plus de 60 kilomètres. Dans l'espoir d'identifier le navire en cause, la direction de la sécurité des navires entreprit une enquête. Toutefois, les analyses démontrèrent que les hydrocarbures avaient séjourné dans l'eau pendant au moins plusieurs semaines ce qui rendait impossible la tâche pour identifier le navire coupable.

Des entrepreneurs furent embauchés pour effectuer le nettoyage du déversement mais, dans certains cas, aussitôt qu'une plage était nettoyée, d'autres hydrocarbures venaient s'échouer. Le 27 février 1997, la Couronne désirant recouvrer les frais encourus à cette occasion par la GCC, s'élevant à 127 177,83\$, présentait à l'Administrateur, une demande d'indemnisation. L'Administrateur est en train d'examiner cette demande.

8.29 Bateau de plaisance CHANTY (1995)

Les premiers renseignements obtenus par l'Administrateur au sujet de cet événement, le furent grâce au rapport de la GCC donnant l'état des interventions en matière d'environnement. Il était indiqué que le 11 août 1995, un

bateau de plaisance immatriculé aux États-Unis, ayant coulé, laissait couler de l'essence et de l'huile dans une marina située sur la rive canadienne du fleuve St. Clair, près de Port Lambton (Ontario). Il fut déclaré ensuite, que le bateau de plaisance américain avait commencé auparavant à couler dans le chenal et avait été amené dans la marina, considérée comme port de refuge.

La GCC était intervenue pour lutter contre la menace de pollution et le propriétaire ainsi que la marina prirent des dispositions pour renflouer le bateau et le mettre à terre. Le 15 août 1995, l'Administrateur écrivit au propriétaire du CHANTY, aux États-Unis, lui demandant quelques renseignements au sujet d'une éventuelle assurance et en lui faisant part des responsabilités du propriétaire, prévues dans la LMMC. Aucune réponse n'a été reçue.

À ce jour, en ce qui concerne cet événement, aucune demande d'indemnisation n'est parvenue à la Caisse d'indemnisation et l'Administrateur attend d'autres faits nouveaux.

8.30 Porte-conteneurs GRETE STAR (1995)

Le 16 août 1995, ce porte-conteneurs de 11 318 tjb, immatriculé au Panama, était amarré au poste 16 de Trois-Rivières (Québec) lorsqu'un déversement d'hydrocarbures en nappes fut signalé dans le secteur compris entre les postes 14 et 17. Un autre navire était amarré au poste 17 mais il a été précisé qu'à ce moment là, les fonctionnaires de la sécurité des navires avaient établi que le déversement provenait du GRETE STAR. L'organisme d'intervention de la GCC embaucha des entrepreneurs pour effectuer un nettoyage.

À ce jour, aucune demande d'indemnisation au sujet de cet événement, n'est parvenue à la Caisse d'indemnisation.

8.31 Bac à câble SIMCOE ISLANDER (1995)

Ce bac à câble de 24 tjb, assure le service entre Wolfe Island et Simcoe Island dans la région canadienne des Mille Îles sur le fleuve St. Laurent (Ontario). Le 12 septembre 1995, le bac a chaviré soudainement, par beau temps, dans le milieu du chenal alors qu'il transportait

un gros camion chargé de roches. Des hydrocarbures provenant du bac et du camion se sont déversés dans le fleuve. Le bac fut remorqué jusqu'à Wolfe Island et remis en position droite et par la suite, le camion fut récupéré. La direction des interventions de la GCC organisa l'endiguement et le nettoyage de la pollution par des hydrocarbures.

Le 3 octobre 1996, la Couronne a présenté à l'Administrateur une demande d'indemnisation s'élevant à 12 751,08\$, en vue de recouvrer les frais de la GCC encourus dans cette intervention. Le 27 mars 1997, après examen et évaluation, cette demande d'indemnisation a été transmise aux propriétaires du bac pour qu'ils la paient.

8.31 Navire-citerne BOREE (1995)

L'Administrateur a reçu un rapport déclarant que le 27 septembre 1995, ce navire-citerne, alors qu'il était amarré à la bouée unique d'amarrage de Canaport, au large du port de Saint Jean (N.B.), avait provoqué un déversement accidentel de combustible de soute. Le BOREE est un navire-citerne de 132 914 tjb, battant pavillon français qui effectuait à ce moment là un transfert interne de mazout de soute. Le navire n'intervint pas immédiatement et la GCC obtint une injonction d'intervention. Ensuite, un organisme local d'intervention fut embauché pour effectuer le nettoyage, sous la surveillance des propriétaires du navire. Le navire indiqua qu'environ deux barils d'hydrocarbures avaient été déversés mais les entrepreneurs indiquèrent qu'environ 16 barils d'hydrocarbures avaient été récupérés. Des littoraux locaux avaient été pollués.

Le 28 septembre 1995, les représentants du Club P et I du navire ont fourni à l'Administrateur une lettre d'engagement d'un montant de 50 000\$ pour couvrir les frais de nettoyage. La facture finale des entrepreneurs fut déclarée se monter à 77 785,84\$ qui fut réglée ultérieurement à la suite de négociations entre les propriétaires du navire et les entrepreneurs. Le 17 janvier 1997, l'Administrateur a reçu une lettre envoyée au nom des propriétaires du navire, précisant que le règlement de tous les frais de nettoyage avait été effectué, sans avoir recours à la Caisse d'indemnisation

et demandant de retourner la lettre d'engagement. Cette lettre fut dûment retournée et le dossier fut clos.

8.33 Navire-citerne *BERGE LORD* (1995)

Le 22 octobre 1995, ce navire-citerne de 139 776 tjb, immatriculé à Stavanger (Norvège), était amarré le long du quai de la raffinerie à Come By Chance (Terre-Neuve) lorsque l'équipage remarqua des hydrocarbures dans l'eau, le long du bord du navire. Le bruit s'est répandu que le tube d'étambot rempli d'huile fuyait et qu'environ 10 litres d'huile spéciale avaient été perdus. Un barrage flottant fut mis en place tout autour du navire-citerne et la raffinerie utilisa ses propres employés pour nettoyer les hydrocarbures. À bord du navire, le tube d'étambot fut réparé et la fuite colmatée.

Le 23 septembre 1996, le conseiller juridique de la raffinerie soumettait à l'Administrateur une demande d'indemnisation de 67 997,74\$ en vue de recouvrer les frais dont il est fait état, encourus lors des opérations d'endiguement et de nettoyage. L'Administrateur examina les circonstances de la demande d'indemnisation et découvrit que le représentant du navire-citerne prévoyait de payer les frais de l'opération. Le 15 octobre 1996 ce renseignement fut transmis par l'Administrateur par lettre adressée au conseiller juridique de la raffinerie. À ce jour, nous n'avons rien appris de nouveau au sujet de cette demande d'indemnisation.

8.34 Ex navire à passagers *PRINCE GEORGE* (1995)

Construit en 1948, le *PRINCE GEORGE* de 5 825 tjb, était un navire canadien à passagers, très bien connu, en service sur la côte ouest, jusqu'à ce qu'il soit désarmé, il y a plusieurs années. Le 15 octobre 1995, un incendie s'est déclaré à bord du navire, alors qu'il était utilisé comme plateau de tournage de films et était amarré à quai à Britannia Beach, Howe Sound (C.B.). Les propriétaires au nom desquels le navire est immatriculé, figuraient sur les listes comme étant une organisation basée à Hong Kong mais ne se présentèrent pas pour endosser leurs responsabilités et la GCC ne fut pas en mesure de repérer la compagnie. Au

moment de l'incendie, les autorités pensaient que le navire avait à bord une quantité considérable de mazout de soute "C" et de diesel-oil, aussi la GCC et d'autres organismes intervinrent pertinemment. Au moment où l'incendie a éclaté, la quantité d'hydrocarbures à bord fut réévaluée pour l'estimer à environ 9 000 litres de diesel oil et à seulement une quantité résiduaire de mazout de soute "C". La lutte contre l'incendie par une brigade locale de pompiers dura plusieurs jours. Le 20 octobre 1995, une équipe embarquée de lutte contre les incendies du Ministère de la défense nationale (MDN), précisa que deux foyers d'incendie n'étaient pas encore éteints, dans les profondeurs du navire. Le 3 novembre 1995, l'équipe du MDN déclara que tous les foyers d'incendie à bord avaient été éteints. La GCC commença à surveiller la vidange de l'eau accumulée à bord du navire, eau qui était mélangée à des hydrocarbures. Aucun déversement d'hydrocarbures dans les eaux alentour, provenant du *PRINCE GEORGE*, n'a été à déplorer. Un barrage flottant avait été placé tout autour du navire et les mesures de sécurité avaient été prises.

Il fut impossible de remonter jusqu'aux responsables du navire, aussi une décision judiciaire put être obtenue, octroyant le droit de propriété du navire, à une compagnie ayant son siège à Seattle. Cette dernière compagnie prit des dispositions pour que la carcasse calcinée du navire soit remorquée pour être envoyée à la ferraille. Les médias rapportèrent que l'épave avait coulé, le 24 octobre 1996, dans une tempête au large des Îles Aléoutiennes, alors qu'elle était remorquée par un remorqueur canadien.

La Caisse d'indemnisation n'a reçu aucune demande d'indemnisation concernant cet événement.

8.35 Barge *HALTREN No. 1* (1995)

Cet événement qui a donné lieu à une demande d'indemnisation considérable contre la Caisse d'indemnisation, fait se poser un certain nombre de questions qui font que c'est une des demandes les plus complexes que l'Administrateur ait eu à traiter.

Le 25 octobre 1995, la barge de 1 178 tjb, immatriculée au Canada, avait appareillé léger

de Grande Vallée (Québec) à destination de Port Menier, Île d'Anticosti, à la remorque du remorqueur canadien TECHNO ST. LAURENT. La barge avait été utilisée comme barge citerne par ses précédents propriétaires américains mais au moment de l'événement elle était utilisée comme barge à chargement en pontée de rondins de bois à pâte, dans un trafic à sens unique, de l'Île d'Anticosti au continent. La barge cassa sa remorque, tard dans la soirée, alors qu'elle était au large de Port Menier, avec un avis de coup de vent en vigueur pour le secteur d'Anticosti, avec des vents signalés souffler en rafales à 27 noeuds. Il fut considéré trop dangereux de vouloir essayer de reprendre la remorque au cours de la nuit. Au cours de la recherche à la lumière du jour, le lendemain matin, la barge a été retrouvée échouée sur la côte sud-ouest de l'Île d'Anticosti. Les propriétaires de la barge indiquèrent à la GCC qu'elle ne montrait aucune trace visuelle d'avarie, qu'il n'existait aucune menace pour l'environnement mais qu'il y avait à bord 272 litres de liquide hydraulique dans des fûts. Le propriétaire de la barge effectua plusieurs tentatives pour la remettre à flot mais sans succès.

Le 16 novembre 1995, le personnel de la GCC se rendit en hélicoptère sur le lieu où la barge était échouée, afin de l'inspecter et de faire un rapport sur l'événement. Ils découvrirent qu'il y avait une faible fuite d'hydrocarbures légers provenant de la barge et après vérification, ils trouvèrent qu'en plus de l'huile hydraulique signalée par les propriétaires, il y avait à bord dans les cales, environ 56 000 litres d'un mélange d'hydrocarbures et d'eau et également dans un compartiment situé à l'arrière, 5 600 litres de diesel oil.

Le 21 novembre 1995, la GCC envoyait une lettre au propriétaire de la barge, lui demandant de communiquer son plan d'action, en vue de prévenir la pollution. Le 27 novembre 1995, la GCC recevait un plan d'intervention qui fut accepté par les autorités. Suivant la décision prise par les assureurs sur corps qu'il n'était pas pratique de renflouer la barge, celle-ci fut déclarée perte totale virtuelle et le Club P et I prit à sa charge la responsabilité de l'enlèvement des hydrocarbures et huiles. Entre le 8 et le 12 décembre, le diesel oil fut récupéré mais, avec le début du très grand froid, le mélange

eau, hydrocarbures commença à geler aussi de plus amples tentatives furent abandonnées jusqu'au printemps.

À la fin avril 1996, la GCC entama des négociations avec le représentant des assureurs des propriétaires de la barge mais aucune démarche ne fut entreprise par ces derniers pour enlever le mélange d'eau et d'hydrocarbures. Le 4 juillet 1996, un pêcheur local signalait que la barge abandonnée était en train de causer une pollution par des hydrocarbures, aussi le navire de la GCC MARTH L. BLACK intervenait en prenant des mesures d'endiguement provisoires. Le 16 juillet 1996, sous la surveillance de la GCC, les entrepreneurs embauchés par le Club P et I, commencèrent à enlever les hydrocarbures restant encore à bord. Il y eut de nombreuses difficultés, y compris des tempêtes et l'obtention des permis requis pour pouvoir transférer les hydrocarbures, une fois à terre. L'accès à la plage se trouvait à une distance d'environ 2 kilomètres de la barge et les déplacements le long de la plage étaient impossibles d'un côté ou de l'autre, à la pleine mer. Le 25 juillet 1996, les représentants du Club P et I arrêterent tous les travaux sous le prétexte que le montant des travaux avait atteint la limite de responsabilité des propriétaires, pour la barge, (environ 318 000,00\$).

Débutant le 8 août 1996, les travaux, sous contrat avec la GCC, furent repris pour enlever les hydrocarbures/les boues d'hydrocarbures restants. Les premières tentatives ayant commencé en juillet, du matériel de terre avait été placé dans la barge afin d'empêcher tout déplacement à la pleine mer. La décision avait été prise de ne pas enlever les derniers hydrocarbures adhérant aux parois intérieures de la barge et de terminer les opérations. Quelques unes des composantes de la plage, les moins polluées par les hydrocarbures, furent également mises dans la barge. Le 24 août 1996, les travaux furent achevés à la satisfaction de la GCC et d'EC et par mesure de sécurité, les ouvertures de la barge furent obturées à la soudure.

Le 28 octobre 1996, la Couronne présenta à l'Administrateur une demande d'indemnisation s'élevant à 306 706,63\$ en vue de recouvrer ses frais encourus lors de cet événement. Au

terme de cet exercice financier faisant l'objet de ce rapport, l'Administrateur continue son examen et son évaluation de la demande d'indemnisation.

8.36 *Vraquier JAMES NORRIS (1995)*

Le 11 novembre 1995, ce vraquier auto-déchargeur de 12 962 tjb, immatriculé au Canada, était amarré le long du quai de la cimenterie à Ogden Point, Colborne, dans le lac Ontario, lorsqu'une tempête se mit à souffler. Le poste à quai est très exposé et le navire commençant à tosser contre le quai, le Commandant décidait d'appareiller. Tous les efforts pour appareiller furent contrecarrés par les mauvaises conditions atmosphériques, et le JAMES NORRIS continua à tosser violemment contre le quai, jusqu'au moment où se produisit un trou dans la coque à hauteur de la salle des machines ce qui fit que le navire coula. Avant que l'équipage ne soit évacué sain et sauf à terre, il avait eu le temps de fermer toutes les vannes d'alimentation en combustible du bord. En conséquence, il n'y eut qu'une pollution minimale par les hydrocarbures, lorsque le navire coula. La GCC intervint et maintint un service de surveillance au cours des opérations d'endiguement de la pollution. Le 18 novembre 1995, le navire était renfloué et remorqué jusqu'à un chantier de réparation navale.

L'Administrateur fut informé que la Couronne devait déposer une demande d'indemnisation contre la Caisse d'indemnisation en vue de recouvrer ses frais encourus au cours de cet événement. Il est entendu que la demande ne sera pas supérieure à 20 000\$. Au 31 mars 1997, aucune demande ne nous est parvenue.

8.37 *Vraquier APJ SHALIN (1995)*

La Société d'électrolyse et de Chimie Alcan Ltée (Alcan Ltd) a soumis à l'Administrateur une demande d'indemnisation s'élevant à 14 454,91\$, concernant le nettoyage d'un déversement d'hydrocarbures découvert le 17 novembre 1995, dans l'eau des installations du port de la Compagnie à La Baie, Saguenay River (Québec).

Le 17 novembre 1995, très tôt le matin, l'APJ SHALIN appareillait de La Baie et alors qu'il s'écartait de son poste à quai, des hydrocarbures furent remarqués dans l'eau alentour. Le navire avait fait des soutes au cours de la nuit.

Le 15 octobre 1996, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation envoyée par Alcan.

Conformément à l'alinéa 710(2)(a) l'Administrateur examina la demande d'indemnisation et en conclut que les hydrocarbures provenaient du vraquier de 41 699 tjb APJ Shalin, immatriculé en Inde. Ayant obtenu de la part d'Alcan Ltd, la subrogation indispensable et les documents relatifs aux dépositions des témoins, la demande d'Alcan, d'un montant de 15 749,26\$, y compris 1 294,35 d'intérêts, fut réglée le 28 février 1997.

L'Administrateur poursuit son action recusive.

8.38 *Navire de pêche ACADIAN PAL (1995)*

Le 4 novembre 1995, le navire de pêche canadien, ACADIAN PAL, à coque en bois, de 64 tjb, s'est mis au sec à un demi-mille de Petit Passage dans St. Mary's Bay (N.E.). Un bateau de sauvetage de la GCC recueillit tout l'équipage se trouvant à bord et le bateau de pêche fut abandonné.

Il a été indiqué que le bateau avait 9 000 litres de diesel à bord. La GCC demanda une injonction d'intervention et des tentatives furent faites, par les fonctionnaires des service d'intervention en matière d'environnement, pour monter à bord du navire, en vue d'endiguer la pollution. Toutefois, en raison du mauvais temps le navire s'est cassé en deux et la forte houle dispersa les hydrocarbures.

À ce jour, la Caisse d'indemnisation n'a reçu aucune demande d'indemnisation concernant cet événement.

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

L'Administrateur ne sait que très peu de chose au sujet de cet événement. Un exemplaire du rapport de situation établi par la GCC indiquait que le 12 janvier 1996, les membres d'équipage de ce navire-citerne de 5 114 tjb, immatriculé au Canada, avaient remarqué du combustible diesel au milieu des floes de glace, alors qu'il était à quai à Curling, Bay Islands (Terre-Neuve). Le pompage de la cargaison fut arrêté. Une fuite dans une citerne à cargaison fut découverte à bord du navire et son contenu de diesel oil fut transféré jusqu'à ce que la fuite soit arrêtée.

Dans des conditions de glace très difficiles, l'équipage du navire effectua le nettoyage des hydrocarbures, en présence des représentants du Club P et I et des fonctionnaires de la GCC.

À ce jour, aucune demande d'indemnisation n'a été soumise à la Caisse d'indemnisation.

8.40 Roulier KOLOMNA (1996)

Le 23 février 1996, des hydrocarbures furent aperçus dans l'eau, entre le quai et ce roulier russe de 15 903 tjb, combinant la manutention horizontale et verticale, alors qu'il était amarré à quai dans le port de Québec (Québec). Les fonctionnaires de la Sécurité des navires et ceux du service d'intervention en matière d'environnement se rendirent sur les lieux. Une ordonnance d'immobilisation fut remise au navire par la Sécurité des navires. L'agent du navire passa un contrat avec un organisme d'intervention. Cette compagnie récupéra une quantité de mazout lourd, estimée à 1 baril.

Le 25 février 1997, le Commandant de port, signalait que des hydrocarbures s'écoulaient à nouveau du KOLOMNA. De nouveau, les organismes du gouvernement, envoyèrent des fonctionnaires sur les lieux. Cette fois-ci, le Commandant du navire refusa d'endosser la responsabilité et la GCC dut embaucher un entrepreneur pour effectuer le nettoyage. Au même moment, des plongeurs sous-marins inspectèrent la coque du navire.

L'appareillage du navire fut retardé jusqu'à ce qu'une garantie financière couvrant le nettoyage, puisse être obtenue. Les derniers renseignements provenant de la GCC concernant cet événement, indiquaient que le recouvrement des frais encourus était en bonne voie.

Au terme de cet exercice financier, la Caisse d'indemnisation n'avait reçu aucune demande d'indemnisation regardant le KOLOMNA.

8.41 Embarcation de servitude KATHY K (1996)

La KATHY K était une embarcation de servitude en bois, de 28 tjb, immatriculée à Vancouver (C.B.). Cette embarcation avait été construite à l'origine, en 1912 et refondue en 1944.

Le 22 avril 1996, son propriétaire signalait à la GCC que la KATHY K avait coulé à son poste, au quai du gouvernement à Kitimat Village (C.B.). Le propriétaire de l'embarcation estimait qu'il y avait à bord environ 3 100 litres de diesel oil et une quantité inconnue d'huiles de graissage. Il prévint par la suite qu'il n'avait nullement l'intention d'effectuer le nettoyage et que son embarcation n'était pas assurée.

La GCC passa un contrat pour endiguer et nettoyer les hydrocarbures et un autre contrat séparé pour renflouer l'embarcation. Le 5 avril 1996, après que l'embarcation eut été récupérée et remorquée jusqu'à un poste d'amarrage sûr, elle recommença à couler, elle fut donc échouée volontairement à la plus proche installation convenable.

En raison du mauvais état de la coque de l'embarcation, et après des discussions avec son propriétaire, il fut convenu qu'un entrepreneur pourrait la démolir sans frais pour la GCC ou pour son propriétaire et en prime pour son effort, l'entrepreneur pourrait conserver tout le matériel récupéré. Par la suite, la KATHY K fut démolie.

L'Administrateur a été informé qu'il devait s'attendre à recevoir une demande d'indemnisation de la part de la Couronne, en vue de couvrir les frais de la GCC qui était intervenue au cours de cet événement.

8.42 Rejets non identifiés d'hydrocarbures à Come By Chance (Terre-Neuve) (1996)

Dans la matinée du 19 avril 1996, deux navires étaient amarrés au terminal pétrolier de Come By Chance, Terre-Neuve, lorsque des hydrocarbures furent découverts autour de l'un d'eux le navire-citerne de 18 033 tjb, PETRO-BULK RACER. La raffinerie envoya une équipe d'intervention entraînée à lutter contre les déversements d'hydrocarbures et nettoya un mélange de boues d'hydrocarbures de soute, estimé à 10 litres. La direction de la sécurité des navires mena une enquête comprenant une analyse d'échantillons d'hydrocarbures mais fut incapable de démontrer que le PETROBULK était la source des hydrocarbures.

Le 12 août 1996, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation envoyée au nom de la raffinerie désireuse de recouvrer ses frais pour ce nettoyage.

Les frais s'élevaient à 7 088,49\$ mais, sans aucune explication, la somme était multipliée par trois, donnant un total de 21 265,47\$. Le 17 septembre 1996, l'Administrateur fit une offre de règlement de 7 088,89\$ à condition que le document indispensable de subrogation soit signé par la raffinerie. Une réponse est attendue.

8.43 Rejets non identifiés d'hydrocarbures à Little Harbour (Nouvelle-Écosse) (1996)

Le 31 mai 1996, le conseiller juridique de la Caisse d'indemnisation d'Halifax recevait un coup de téléphone d'une compagnie de pêche se plaignant que l'une de ses caisses flottantes à claire-voie où elle conservait des homards vivants (vivier flottant) avait été contaminée par des hydrocarbures déversés par une personne du secteur. L'Administrateur enquêta sur l'événement et fut informé qu'un déversement de diesel oil avait eu lieu les 18/19 mai 1996 dans Little Harbour, Cherry Hill, (N.E.). La GCC et la direction de l'inspection des poissons du MPO avaient été impliqués dans cet événement. La source de ces hydrocarbures n'avait pu être identifiée.

Le 5 juillet 1996, la Caisse d'indemnisation recevait de la compagnie de pêche concernée, une demande d'indemnisation s'élevant à 26 306,38\$, pour le remplacement des caisses flottantes à claire-voie où sont conservés vivants les homards, pour des frais de transport et le manque à gagner. Le 19 juillet 1996, au nom de l'Administrateur une réponse fut envoyée dans laquelle il était demandé de fournir plus de renseignements techniques concernant d'autres possibilités pour effectuer un remplacement intégral des caisses à claire-voie. À ce jour, aucune réponse n'a été reçue.

8.44 Rejets non identifiés d'hydrocarbures, Port d'Halifax (Nouvelle-Écosse) (1996)

Le 16 août 1996, la caisse a reçu une demande d'indemnisation émanant d'une raffinerie de pétrole basée à Dartmouth (N.E.), concernant le nettoyage le 3 juillet 1996, de rejets non identifiés d'hydrocarbures, au large de son installation. La demande s'élevait à 28 083,45\$. L'Administrateur commença une enquête et il apprit ainsi que la direction de la sécurité des navires de TC avait également, à l'époque, diligenté une enquête conjointement avec EC. Du côté Dartmouth du port, grosso modo dans le secteur des rejets, un navire était amarré aux installations de la raffinerie, un autre navire était à l'autoport et un sous-marin américain était amarré à la base navale de Shearwater. Il fut possible de monter à bord des navires de commerce mais l'accès à bord du sous-marin fut refusé.

La raffinerie envoya sur place sa propre équipe d'intervention et employa également un organisme d'intervention. Les hydrocarbures avaient l'aspect d'huile neuve de graissage et leur quantité était estimée entre 2 et 5 barils. Des échantillons furent prélevés sur les navires de commerce et au milieu des rejets mais aucune analogie irréfutable ne put être obtenue. Dans la matinée du 3 juillet 1996, une irisation d'hydrocarbures fut aussi signalée au large du môle à containers d'Halifax. Dans l'après-midi du 3 juillet 1996, le MDN signalait que l'un de ses navires avait été mis en cause dans un déversement de combustible pour moteur diesel, à la base navale d'Halifax.

L'Administrateur se préoccupait des organismes et des frais de nettoyage. La raffinerie déclarait que 29 personnes de son organisation avaient participé au nettoyage, sans compter celles de l'entrepreneur.

Le 1er octobre 1996, l'Administrateur recevait une demande d'indemnisation modifiée, soumise par la raffinerie, s'élevant à 30 133,45\$, concernant cet événement. Le 22 janvier 1997, à la suite de négociations, l'Administrateur prenait des dispositions pour qu'un prépaiement de 19 046,60\$ soit effectué, comprenant 18 356,68\$ et 689,92\$ par voie d'intérêt. D'autres négociations suivirent, à la suite de quoi il fut convenu qu'une somme supplémentaire de 5 888,39\$ plus 296,80\$ d'intérêts, seraient payés. Cette somme fut réglée le 24 mars 1997.

8.45 Navire de pêche aux crabes R.D.R. ENTERPRISE (1996)

Le 6 juillet 1996, ce navire canadien de pêche aux crabes, de 42 tjb, à coque en bois, est venu s'échouer sur Green Island, Witless Bay (Terre-Neuve) et a coulé. L'équipage fut sauvé, sain et sauf. Green Island est un lieu primordial de nidification des oiseaux et au moment du naufrage, environ 60 000 oisillons étaient prêts à quitter leurs nids. L'organisme d'intervention de la GCC et l'organisme provincial chargé de l'environnement intervinrent, de même que les propriétaires du navire et les représentants de leur Club P et I.

Bien qu'il n'y ait eu à bord du navire qu'une faible quantité d'hydrocarbures, il fut décidé, en raison du danger qu'ils représentaient pour les oiseaux, de renflouer le navire et de le couler dans des eaux plus profondes. La GCC présenta sa facture de frais aux propriétaires du navire et un accord de règlement fut conclu.

8.46 Navire de pêche NORTHWIND (1996)

Le 2 septembre 1996, le navire de pêche NORTHWIND, de 163 tjb, immatriculé aux États-Unis, faisant route au sud, de l'Alaska vers Seattle, s'est échoué près de Fancy Cove, Lama Passage, qui se situe à mi-distance sur la route empruntant le chenal navigable intérieur

de C.B. La coque du navire ayant une voie d'eau très importante, chavira, seuls les gouvernails et les hélices étaient visibles. Au moment du naufrage, le NORTHWIND avait environ 17 000 litres de combustible diesel à bord mais le chavirement n'entraîna qu'une faible pollution par les hydrocarbures. La GCC, les propriétaires du navire et les assureurs intervinrent. La GCC et les assureurs prirent des mesures pour endiguer sur place, la pollution. Des relevés d'épave furent utilisés et le 7 septembre 1996, le NORTHWIND était remis en position droite, laissant s'écouler quelques hydrocarbures qui furent pour la plupart endigués à l'aide d'un barrage flottant. Des hydrocarbures furent récupérés à l'intérieur du barrage flottant ainsi qu'à l'intérieur du navire. Par la suite, le navire fut remorqué jusqu'à Bella Bella (C.B.).

Tout d'abord, il était entendu que les assureurs accepteraient les frais encourus par la GCC pour son intervention mais d'après les derniers renseignements reçus par l'Administrateur, la Couronne aurait l'intention de déposer une demande d'indemnisation contre la Caisse d'indemnisation.

8.47 Yacht à moteur 42E 6903 (1996)

Le 21 septembre 1996, un yacht à moteur à coque en bois, numéro d'immatriculation 42E 6903, a coulé sur ses amarres à la marina du motel Driftwood. Le motel est situé à quelques kilomètres au nord de Sombra (Ontario) sur le fleuve St. Clair. Le propriétaire n'ont pu être joints immédiatement, aussi la GCC intervint avec son propre personnel et équipement afin d'endiguer et de nettoyer le faible déversement de combustible pour moteur diesel. À ce moment là il pleuvait très fort. Le yacht était alimenté en courant électrique par une ligne venant de terre, ceci afin que la pompe de cale automatique puisse fonctionner. Le yacht était en mauvais état. Lorsque le propriétaire put être touché, il déclara qu'il pensait que son yacht avait été saboté.

La GCC avait encouru des frais de l'ordre de 3 000\$ qui dit-elle, constituera la base d'une demande d'indemnisation contre la Caisse d'indemnisation.

8.48 Rejets non identifiés d'hydrocarbures à Goderich (Ontario) (1996)

L'Administrateur fut mis au courant que la GCC allait déposer une demande d'indemnisation contre la Caisse d'indemnisation en vue de recouvrer des frais encourus le 11 octobre 1996, lors d'une intervention pour lutter contre des rejets d'hydrocarbures provenant d'une source non identifiée, dans le port de Goderich (Ontario). Le patron du remorqueur participant à des opérations de dragage, avec une barge et deux gabarres, remarqua des hydrocarbures retombant sur les opérations de dragage dans le port; il signala la pollution au Commandant de port qui à son tour prévint le navire de la GCC basé localement. Les hydrocarbures avaient l'aspect et l'odeur du diesel. Suite à l'appel, la GCC intervint et encourut des frais de l'ordre de 3 000\$. L'Administrateur est dans l'attente de faits nouveaux.

8.49 Vraquier HARALAMBOS (1996)

A environ 20 milles nautiques au sud ouest du port de Port Cartier, sur la côte nord du bas St. Laurent (Québec), se trouve la petite communauté de Rivière Pentecôte. Le 3 décembre 1996, les habitants locaux de cette communauté signalaient que des hydrocarbures étaient rejetés sur les plages, aussi la GCC intervenait en faisant appel à des entrepreneurs pour effectuer leur nettoyage. Il a été indiqué que plus de 100 barils de matériaux pollués avaient été récupérés sur les plages.

Le 27 février 1997, l'Administrateur recevait une demande d'indemnisation, au nom de la Couronne, s'élevant à 73 483,00\$, en vue de recouvrer les frais de la GCC encourus dans cet événement. La demande d'indemnisation n'identifiait pas de navire et qualifiait l'événement de rejets non identifiés. Conformément à l'alinéa 710(2)(a) de la LMMC, l'Administrateur commença par mener une enquête. D'après les premières indications le vraquier de 63 083 tjb HARALAMBOS, battant pavillon chypriote, avait, en deux occasions distinctes, provoqué des déversements de mazout de soute dans le port de Port Cartier, c'est-à-dire, le 19 novembre 1996 et de nouveau le 25 novembre 1996. Entre ces deux dates, le navire était resté au mouillage au large du port, en attendant un

chargement. Il est entendu que les assureurs du navire acceptaient d'endosser la responsabilité d'effectuer le nettoyage des déversements à l'intérieur du port.

L'Administrateur poursuit son enquête au sujet de cet événement.

8.50 Navire-citerne JADE STAR (1996)

Une installation pétrolière située à Nanticoke (Ontario) a signalé que le 21 décembre 1996, ce navire-citerne canadien de 6 262 tjb avait éprouvé un bris de flexible de chargement, ayant entraîné un déversement d'environ 22 500 litres de mazout de soute "C". La plus grande partie des hydrocarbures put être endiguée sur le pont du navire mais environ 4 500 litres furent déversés dans l'eau. La compagnie pétrolière intervint mais les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures furent minimes, étant donné que le JADE STAR était entouré d'un barrage flottant au moment où s'était produit le bris.

La GCC surveilla les opérations de nettoyage et informa l'Administrateur qu'elle déposerait conformément au paragraphe 710(11) de la LMMC, une demande d'indemnisation de l'ordre de 3,500\$, pour les frais encourus à cette occasion.

L'Administrateur est dans l'attente de faits nouveaux.

8.51 Rejets non identifiés d'hydrocarbures à Placentia Bay (Terre-Neuve) (1997)

L'Administrateur a reçu les rapports de situation de la GCC, indiquant que le 20 janvier 1997, de vastes nappes d'hydrocarbures avaient été aperçues flottant au large de l'appontement de St. Bride's, à Placentia Bay (Terre-Neuve). Une reconnaissance aérienne fut ordonnée et les fonctionnaires de la GCC et les services canadiens chargés de la faune et de la flore (SCFF/CWS), trouvèrent dans le secteur, des oiseaux de mer englués de mazout, ainsi que d'autres nappes d'hydrocarbures sur d'autres plages et beaucoup d'autres oiseaux de mer englués de mazout. Après une autre reconnaissance aérienne, le 21 janvier 1997, environ 430 oiseaux de mer morts, englués de mazout,

furent ramassés. Cet événement provoqua un intérêt considérable parmi les médias.

La GCC, la direction de la sécurité des navires de TC et EC entreprirent une enquête. Des échantillons d'hydrocarbures furent prélevés pour être analysés. Dans ce procès, des accusations furent portées contre le navire de charge des Îles Bahamas, ELM, pour immersion illégale de produits pétroliers, fait qui avait été constaté le 23 novembre 1996, lors d'une reconnaissance aérienne, le navire étant en train de déverser des hydrocarbures à environ 20 milles nautiques au sud de Terre-Neuve. Le bruit a couru que les échantillons d'hydrocarbures prélevés à bord de l'ELM, n'avaient aucune analogie avec ceux prélevés dans Placentia Bay mais les accusations portées, furent autorisées à ne pas être changées.

Le rapport final de situation, publié par la GCC, le 19 mars 1997, précisait qu'un centre de réadaptation avait été installé à St. Bride's en vue de procéder au nettoyage des oiseaux recueillis, englués de mazout et que plus de 2 700 oiseaux morts, englués de mazout avaient été ramassés, jusqu'à maintenant. De tels rejets non identifiés sont des problèmes qui se posent périodiquement dans les eaux situées au sud-est de Terre-Neuve, au cours des hivers. Les organismes concernés du gouvernement mènent une enquête approfondie regardant l'origine probable de tels déversements, en vue de prendre des mesures de redressement.

Entre temps, l'Administrateur attend le résultat de l'intervention visant au nettoyage de Placentia Bay.

9. Résumé de l'état financier

Au cours de l'exercice financier 1996-1997, 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 666 714.63\$, comprenant les frais et les débours suivants:

Honoraires de l'Administrateur	62 750,00\$
Frais de justice ou de consultation	242 925,70\$
Services d'experts	256 193,51\$
Services de secrétaire	45 531,70\$
Frais de déplacement	25 281,78\$
Frais d'imprimerie	9 627,97\$
Frais de bureau	<u>24 403,97\$</u>
	666 714,63\$

b) Conformément aux dispositions de l'article 701 de la Loi, l'Administrateur a ordonné le versement de la somme de 1 111 828,20\$ 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 des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le SEA EMPRESS	671 358,16\$
Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le SEA PRINCE/ le YEO MYUNG/ le YUIL No.1	776 149,11\$
Moins Credit: Quote-Part du Canada à l'occasion du remboursement des avoirs du fonds de roulement	<u>-333 679,07\$</u>
Total	1 111 828,20\$

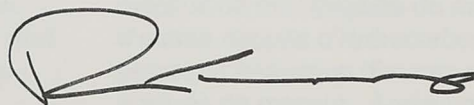
c) Conformément aux dispositions des articles 710 et 711 de la Loi, l'Administrateur a réglé à l'amiable les demandes d'indemnisation d'un montant de 401 640,23\$.

Au cours de l'exercice financier faisant l'objet de ce rapport, les intérêts crédités à la Caisse d'indemnisation se sont élevés à 15 484 806,67\$.

Au 31 mars 1997, le solde créditeur de la Caisse d'indemnisation s'élevait à 260 637 762,68\$.

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

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



Peter M. Troop

