

***Caisse d'indemnisation
des dommages dus à la pollution
par les hydrocarbures causée
par les navires
Rapport Annuel 1997-1998***



Photo de couverture: Barge HALTREN No. 1, ayant fait naufrage le 25 octobre 1995, sur la côte sud-ouest de l'Île'Anticosti (Québec) Golfe du St. Laurent. Détails de l'événement donnés à la page 30 événement 7.27

Photographie due a L'obligeance du: Capitaine Brian D. Thorne, MAM(MNI)
(Membre de L'Académie de marine)

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 1997-1998***



Rapport Annuel 1987-1988
des Comptes de la Région
pour les hydrocarbures
Caisse d'indemnisation

Table des matières

1.	Préambule.....	1
2.	Plan canadien d'indemnisation	1
	Illustration 1	2
3.	État actuel de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires.....	3
4.	Les Protocoles de 1992 à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds.....	3
5.	Le Fonds de 1971 - Assemblée et Comité exécutif Le Fonds de 1992 - Assemblée	4
	Illustration 2	5
6.	Conférence de l'API (American Petroleum Institute)	13
	Illustration 3	14
	Illustration 4	15
7.	Événements ayant entraîné des rejets d'hydrocarbures	16
7.1	Barge pétrolière IRVING WHALE (1970).....	16
7.2	Cargo LADY ERA (1977).....	17
7.3	Pétrolier LIBERTY BELL VENTURE (1987)	18
7.4	Navire-citerne SOUTH ANGELA (1988)	18
7.5	Dock flottant DUKE OF CONNAUGHT (1988)	19
7.6	Cargo/Porte-conteneurs NEW ZEALAND CARIBBEAN (1989)	19
7.7	Navire-citerne CAMARGUE (1989).....	20
7.8	Navire-citerne EASTERN SHELL (1991)	20
7.9	Fût d'huile - Port de Sorel, (Québec) (1993)	21
7.10	Vraquier GENERAL TIRONA (1993)	21
7.11	Vraquier CALYPSO IV (1994)	22
7.12	Remorqueur PRINCESS No. 1 (1994)	23
7.13	Navire de croisière SKY PRINCESS (1994)	23
7.14	Porte-conteneurs ZIM SAVANNAH (1994)	24
7.15	Bateau de croisière PIERRE CHAUVIN (1994).....	25
7.16	Chalutier MARWOOD (1994).....	25
7.17	Bateau de pêche STEVE C (1994)	26
7.18	WORKBOAT No. 5 (1994)	26
7.19	Navire de pêche NAHMINT (1994)	27
7.20	Embarcation de servitude COGNA (1995)	27
7.21	Rejets non identifiés d'hydrocarbures, port de Montréal (Québec)(1995).....	28
7.22	Rejets non identifiés d'hydrocarbures, Sainte Félicité (Québec) (1995)	28
7.23	Embarcation de plaisance CHANTY (1995)	29
7.24	Porte-conteneurs GRETE STAR (1995)	29
7.25	Bac à câble SIMCOE ISLANDER (1995)	29
7.26	Navire-citerne BERGE LORD (1995)	30
7.27	Barge HALTREN No. 1 (1995).....	30
7.28	Vraquier JAMES NORRIS (1995)	31
7.29	Vraquier APJ SHALIN (1995)	32
7.30	Navire-citerne LE SAULE No. 1 (1996)	32
7.31	Roulier KOLOMNA (1996)	32
7.32	Embarcation de servitude KATHY K (1996)	34
7.33	Rejets non identifiés d'hydrocarbures, Come By Chance (Terre Neuve) (1996).....	34
7.34	Rejets non identifiés d'hydrocarbures, Little Harbour, (N.E.) (1996)	35
7.35	Navire de charge et à passagers AIVIK (1996).....	35
7.36	Navire de pêche NORTHWIND (1996)	35
7.37	Yacht à moteur 42E 6903 (1996).....	36
7.38	Rejets non identifiés d'hydrocarbures, Goderich (Ontario) (1996)	36
7.39	Navire-citerne IMPERIAL ST. CLAIR (1996)	37
7.40	Vraquier HARALAMBOS (1996)	37
7.41	Navire-citerne JADE STAR (1996).....	37
7.42	Rejets non identifiés d'hydrocarbures, Placentia Bay (Terre Neuve)(1997)	38
7.43	Navire polyvalent NITA 1 (1997)	38
7.44	Ancien dock flottant ARD 31 (1997)	39
7.45	Chalutier CAPE CIRCLE (1997)	39
7.46	Rejets non identifiés d'hydrocarbures, Come By Chance (Terre Neuve) (1997).....	39
7.47	Rejets non identifiés d'hydrocarbures, Black Creek (Ontario) (1997)	40
7.48	Rejets non identifiés d'hydrocarbures, La Baie (Québec) (1997)	40
7.49	Rejets non identifiés d'hydrocarbures, Port de Sorel (Québec) (1997).....	40



7.50	Navire de charge AQUA HOPE (1997)	40
7.51	Barge SIN WAN HO (1997)	41
7.52	Navire-citerne JADE STAR (1997).....	41
7.53	Bateau de pêche ETHEL K (1997)	41
7.54	Bateau pilote NAVIMAR V (1997)	41
7.55	Rejets non identifiés d'hydrocarbures,La Baie (Québec) (1997)	42
7.56	Senneur DALEO (1997).....	42
7.57	Bateau de plaisance OSSIAN (1997)	42
7.58	Vraquier auto-déchargeur GEORGE A STINSON (1997).....	42
7.59	Rejets non identifiés d'hydrocarbures, Sept-Îles (Québec) (1997)	43
7.60	Navire-citerne MAERSK BISCAY (1997).....	43
7.61	House-boat RHEA (1997)	43
7.62	Vraquier RANI PADMINI (1997).....	44
7.63	Rejets non identifiés d'hydrocarbures,Cape Ray (Terre Neuve) (1997)	44
7.64	Navire de pêche LINDA MAXINE (1997).....	44
7.65	Rejets non identifiés d'hydrocarbures,Placentia Bay (Terre Neuve) (1997)	44
7.66	Cargo PINE ISLANDS (1997)	45
7.67	Remorqueur KETA V (1997)	45
7.68	Vraquier FLARE (1998)	45
7.69	Navire-citerne ASPHALT CHAMPION (1998)	46
7.70	Navire-citerne SARABAND (1998)	46
7.71	Rejets non identifiés d'hydrocarbures,Plage Martinique (N.E.) (et autres) (1998) ..	47
8.	Résumé de l'état financier	48



CANADA

L'Honorable David Collette, 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 compte rendu des activités, de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires, (la Caisse) commençant le 1er avril 1997 et finissant le 31 mars 1998.

En vertu de 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 (FIPOL 1971) créé en 1978 par la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention de 1971 portant création du Fonds).

La Loi d'habilitation pour le Plan canadien est contenue dans les modifications à la LMMC (L.C. 1987 chapitre 7), proclamée en vigueur le 24 avril 1989².

L'illustration 1 indique le montant d'indemnisation disponible au 1er avril 1998, en application des trois éléments de ce plan.

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

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

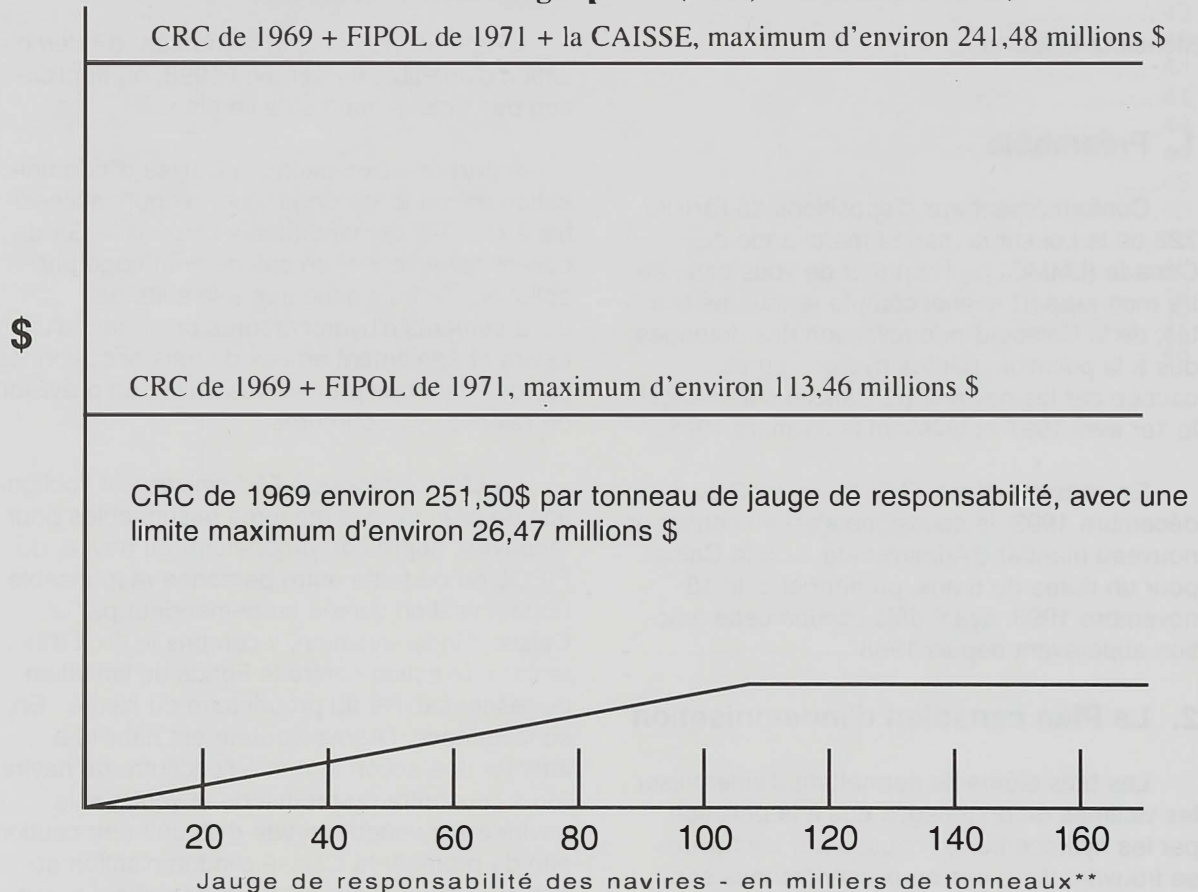
¹ La CRC de 1969 et la Convention de 1971 portant création du Fonds, ne s'appliquent qu'aux dommages de pollution, par les hydrocarbures, causée par des pétroliers chargés se trouvant au Canada et dans sa mer territoriale, y compris les eaux de l'Arctique mais excluant la Zone économique exclusive du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

² Remplacée le 1er mai 1989 par la LRC de 1985 chapitre 6 (3e supplément), modifiée par la LC de 1993 chapitre 36 et modifiée de nouveau par la LC de 1996 chapitre 31.

³ L'exception concerne le fait qu'un organisme d'intervention tel que précisé dans la LMM, 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 en la matière, auprès du propriétaire du navire, de l'assureur ou du FIPOL 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 1998)



* 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 241,48 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 26,47 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 113,46 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.

demande d'indemnisation contre la Caisse d'indemnisation mais cette action ne peut être poursuivie que si l'Administrateur a payé les demandes d'indemnisation visées au paragraphe 711(3) de la LMMC.

Depuis le 30 décembre 1993, les dispositions de la Caisse d'indemnisation s'appliquent également aux rejets d'hydrocarbures provenant de tout 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 de 1969 et à la Convention de 1971 portant création du Fonds, comme je l'avais mentionné dans mon précédent rapport, a été de nouveau déposé, au cours de la 36^e Législature, sur le bureau du Sénat, où il est passé en première lecture le 8 octobre 1997. Ces élaborations sont traitées à l'article 4 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 1998, le solde créditeur de la Caisse d'indemnisation s'élevait à:
268 931 270,65\$⁴

Intérêts:

Au cours de l'exercice financier, les intérêts calculés mensuellement, d'un montant total de 13 987 903,61\$, ont été crédités par le Ministre des Finances, à la Caisse d'indemnisation, représentant un intérêt moyen d'environ 5.28% pour 1997-1998.

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 128 024 764,60\$ pour l'exercice financier commençant le 1^{er} avril 1998. 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 1^{er} avril 1998, la contribution s'élèverait à 38,40 cents par tonne. La contribution est également indexée annuellement sur l'indice des prix à la consommation.

Le 24 avril 1989, la Caisse des réclamations de la pollution maritime (MPCF) a été remplacée par la Caisse d'indemnisation. Ce jour là, tout le fonds créditeur du MPCF (149 618 850,24\$) a été transféré sur le compte de la Caisse d'indemnisation. Entre le 15 février 1971 et le 1^{er} septembre 1976, une contribution de 15 cents était prélevée et encaissée pour chaque tonne d'une cargaison en vrac d'hydrocarbures importés au Canada ou expédiés d'un endroit au Canada, sur un navire. Le montant total des contributions perçues, porté au crédit de la MPCF, s'élevait à 34 866 459,88\$.

4. Protocoles de 1992 à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971, portant création du Fonds

Comme je l'ai indiqué dans mon rapport de l'année dernière, le 15 mai 1998, les États mentionnés ci-dessous, parties aux Protocoles, cesseront d'être parties à la CRC de 1969 et à la Convention de 1971, portant création du Fonds et deviendront ensuite, seulement, parties aux Protocoles:

⁴ 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.

Allemagne	Japon
Australie	Liberia
Bahamas	Îles Marshall
Bahreïn	Mexique
Chypre	Monaco
République de Corée	Norvège
Danemark	Oman
Espagne	Pays-Bas
Finlande	Royaume-Uni
France	Suède
Grèce	Suisse
Irlande	Tunisie

Comme je l'ai déjà indiqué à l'article 2 de ce rapport, le projet de loi permettant de donner effet aux Protocoles de 1992, a été de nouveau déposé devant le Parlement, le 8 octobre 1997. Il a reçu la sanction royale, le 12 mai 1998 et est désormais L.C. 1998, chapitre 6. Le 29 mai 1998, le Canada a déposé, auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale, les instruments de dénonciation de la CRC de 1969 et de la Convention de 1971, portant création du Fonds et ceux d'adhésion aux Protocoles de 1992. En conséquence, le 29 mai 1998, le Canada cessera d'être un membre de la CRC de 1969 et de la Convention de 1971, portant création du Fonds et deviendra un État membre des Protocoles de 1992. Voici un résumé des Protocoles:

Les principes sous-jacents de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de 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 5,67 millions de dollars pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 5 000 unités, augmentant selon une progression linéaire pour atteindre un plafond de 112,89 millions de dollars pour des navires dont la jauge brute est égale ou supérieure à 140 000 unités.

La limite des indemnités payables par le FIPOL est relevée pour atteindre 255,29 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.

Seront couverts 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.

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 de dommages 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).

5. Fonds de 1971 - Assemblée et comité exécutif

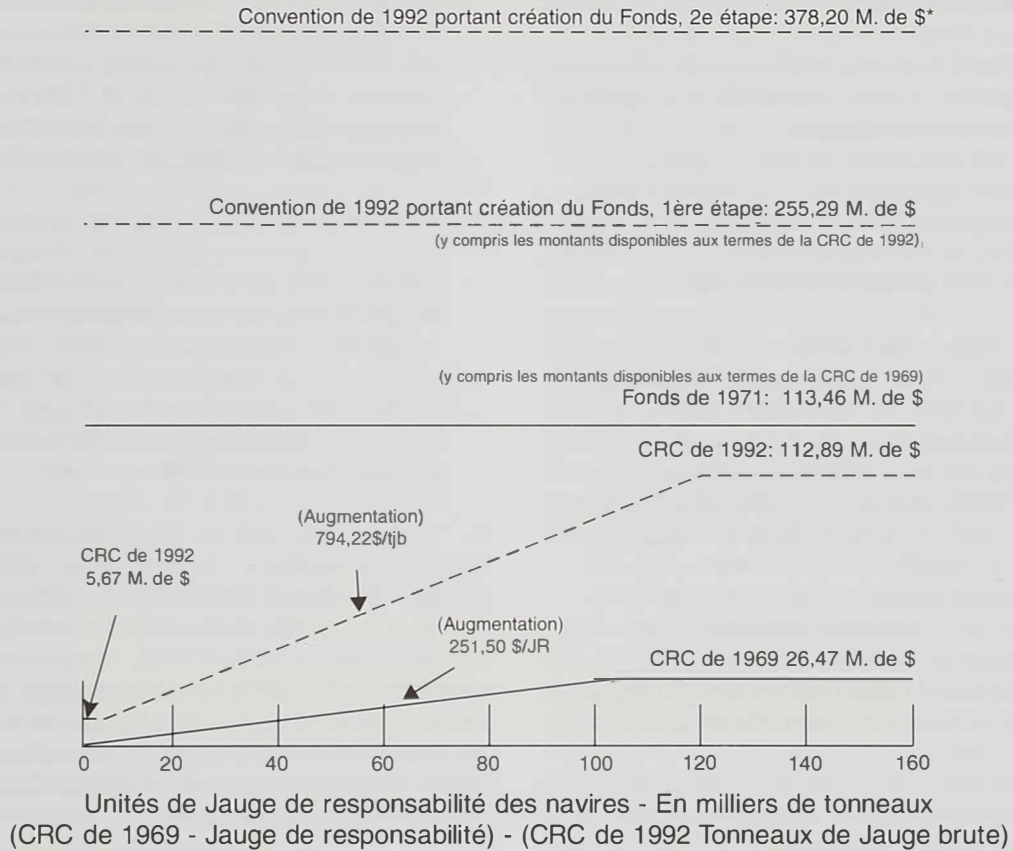
Fonds de 1992 - Assemblée

Au cours de l'année se sont tenues la troisième session extraordinaire et la 20ème session de l'Assemblée du Fonds de 1971 et les 53ème, 54ème, 55ème, 56ème et 57ème sessions du Comité exécutif, ainsi que la seconde session extraordinaire de l'Assemblée du 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 1998



* 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

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

Les Assemblées

Troisième session extraordinaire de l'Assemblée du Fonds de 1971 et seconde session extraordinaire de l'Assemblée du Fonds de 1992 du 15 au 17 avril 1997.

Trente-sept États contractants, des observateurs de 9 États non-contractants et des observateurs de 4 organisations intergouvernementales et non gouvernementales ont assisté à

l'Assemblée du Fonds de 1971.

Quatorze États contractants et des observateurs de 19 États non contractants ont assisté à l'Assemblée du Fonds de 1992.

Mr. Charles Coppolani de France présidait les deux Assemblées.

L'Assemblée du Fonds de 1971, examina le sinistre du HAVEN. L'Administrateur indiqua que les assureurs avaient réglé et acquitté la majeure partie des demandes d'indemnisation admises au titre du "stato passivo" et qu'en conséquence les seules demandes restant non réglées étaient

celles d'une entreprise et de l'État italien. Néanmoins, en attendant que ces deux demandes aient été réglées, le règlement global si long à réaliser, demeurera hors de portée.

L'Administrateur indiqua que d'autres complications avaient surgi, du fait que 28 nouvelles demandes d'indemnisation faites par des intérêts liés à la pêche, totalisant 13 millions de Livres, avaient été présentées dans le cadre des procédures en limitation, contre les propriétaires et les assureurs du navire, ajoutant ainsi un obstacle supplémentaire au règlement global. Au regard de ces incertitudes, l'Assemblée décida que les fonds réservés pour ce sinistre devraient être utilisés à d'autres fins.

Mon rapport de l'année dernière indiquait que les deux Assemblées avaient décidé d'introduire un système de facturation différée pour fixer le montant des contributions, 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. En conséquence, en octobre 1996, l'Assemblée du Fonds de 1971 autorisait une contribution différée maximale de 57 millions de Livres. L'Administrateur reçut l'autorisation de facturer la totalité ou une partie de cette contribution.

Le 18 juillet 1997, l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation, recevait du Fonds de 1971, une facture s'élevant à 1 166 690,50 de Livres, payable au plus tard le 1er septembre 1997, visant:

1. Le solde de la contribution annuelle du Canada pour 1996, comprenant:
 - a) un crédit de 99 403,24£ relatif à la portion inutilisée du Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le TAIKO MARU, représentant la quote-part du Canada sur le crédit de 3 500 000£, calculé en fonction des 30 595 967 tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution, reçus au Canada pendant l'année civile 1992;
 - b) un crédit de 136 613,84£ relatif à la portion inutilisée du Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le TOYOTA-KA MARU représentant la quote-part du

Canada sur le crédit de 4 700 000£, calculé en fonction des 32 044 153 tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution, reçus au Canada pendant l'année civile 1993;

- c) une demande de 617 874,38£ relative au Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le SEA EMPRESS, représentant la contribution du Canada à ce Fonds, calculée en fonction des 26 667 232 tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution, reçus au Canada pendant l'année civile 1995;
- d) une demande de 302 322,11£, relative au Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le SEA PRINCE/YEO MYUNG/YUIL No. 1, représentant la contribution du Canada pour le montant mis en recouvrement, calculé en fonction des 33 072 837 tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution, reçus au Canada pendant l'année civile 1994 et;

2. La première mise en recouvrement des contributions annuelles du Canada pour 1997, comprenant une demande de 482 511,09£, pour le Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le NAKHODKA, représentant la contribution du Canada pour le montant mis en recouvrement, à ce moment là, calculé en fonction des 39 581 235 tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution, reçus au Canada pendant l'année civile 1996.

Le montant total de 1 166 690,50£ (2 606 269,91\$) a été payé en totalité par l'Administrateur, le 20 août 1997, par prélèvement sur la Caisse d'indemnisation.

En ce qui concerne la dénonciation de la Convention de 1971, portant création du Fonds, l'Assemblée du Fonds de 1971 adopta une résolution afin de protéger les droits des États membres qui voudraient quitter le Fonds de 1971, le 15 mai 1998 mais dont les contributeurs auront toujours la responsabilité d'avoir à contribuer pour des sinistres qui se seraient produits avant cette date.

La résolution No. 11 prévoit que:

- a) les anciens États membres du Fonds de 1971 devraient être entendus avant que ne

soient prises de nouvelles décisions concernant la recevabilité des demandes;

- b) les décisions prises antérieurement dans des affaires en instance ne devraient pas être annulées sans le consentement de la majorité des États qui étaient Membres du Fonds de 1971 lorsque ces décisions antérieures avaient été prises et;
- c) les contribuables dans les anciens États devraient être habilités à participer à la distribution des avoirs disponibles lorsque la liquidation du Fonds de 1971 sera terminée.

L'Assemblée du Fonds de 1971 autorisa également l'Administrateur avec l'aide de consultants extérieurs, à passer en revue les méthodes de travail du secrétariat du Fonds de 1971, y compris le système de traitement des demandes d'indemnisation et l'emploi et la sélection d'experts indépendants, chargés de donner des conseils en matière de demandes d'indemnisation.

20ème session de l'Assemblée du Fonds de 1971 - du 21 au 24 octobre 1997

Les représentants de 37 États contractants, des observateurs de 13 États contractants, des observateurs de 13 États non contractants et des observateurs de 10 organisations intergouvernementales et non gouvernementales assistaient à l'Assemblée du Fonds.

De nouveau Mr. Coppolani de France fut élu président, alors que Mr. A.H.E. Popp, du Canada fut élu premier vice-président et Mme. I. Barinova de la Fédération de Russie fut élue second vice-président.

En ce qui concerne les questions financières, l'Assemblée a pris note qu'au 30 juin 1997, le portefeuille des placements du Fonds de 1971, s'élevait à un total de 150 millions de £. La question regardant les termes du Règlement financier, fut débattue. Ils précisent qu'en tout temps suffisamment d'avoirs liquides doivent être disponibles pour les opérations du Fonds. Il fut également convenu que serait maintenue la politique visant à conserver en Livres sterling les avoirs du Fonds.

En ce qui concerne les contributions, alors que le rapport de l'Administrateur indiquait que 94% des contributions annuelles pour l'année 1996 avaient été versées, des questions subsistaient sur l'état des rapports complet sur les hydrocarbures, étant donné que de nombreux États contractants ne sont pas en mesure de certifier l'exactitude des rapports sur les hydrocarbures soumis par les contribuables. Il a été demandé à l'Administrateur d'étudier comment faire respecter cette obligation.

Les consultants extérieurs engagés pour conseiller le Fonds sur les méthodes de travail du Secrétariat, firent un exposé sur les questions qu'ils aimeraient aborder ce qui provoqua des débats considérables. L'Administrateur craignait que de nombreux points soulevés lors des débats ne viennent à détruire la flexibilité du Secrétariat. L'Assemblée a établi un petit groupe directeur de six États membres chargé de travailler en collaboration avec les consultants, à l'élaboration de leur rapport qui devrait être publié début 1998.

L'Administrateur donna à l'Assemblée des détails sur la situation actuelle regardant le sinistre de l'HAVEN. Il semblerait maintenant qu'un règlement global soit réalisable. Bien que certaines questions restent en suspens, il a été fait observer que tout règlement de la demande d'indemnisation de l'État italien, devait être autorisé par le parlement italien. L'Assemblée a pris note qu'il serait plus avantageux de mettre fin à toute la procédure née du sinistre du HAVEN, avant le 15 mai 1998, date à laquelle les Conventions de 1969 et de 1971 cessent d'être en vigueur pour les 24 États membres du Fonds de 1992 qui ont dénoncé le régime de 1969/1971.

L'Assemblée a décidé qu'il devrait y avoir une seconde mise en recouvrement des contributions annuelles de 1997, d'un montant net de 32 200 000£, payable le 1er février 1998. La quote-part du Canada s'élevant à 1 044 286,46£ (2 535 423,10\$) a été versée le 27 janvier 1998.

L'Assemblée a également autorisé une contribution différée maximale de 27 000 000£ qui, si l'Administrateur le décide, devrait être payable au 1er septembre 1998.

L'Assemblée a aussi discuté de l'application, des Conventions de 1969 et de 1971, aux unités flottantes de stockage (UFS/FSUs) et aux unités flottantes de production, de stockage et de déchargement (UPFSD/FPSOs) lorsqu'elles font route et a décidé de différer toute décision jusqu'à la 3ème session extraordinaire qui devait avoir lieu au cours de la semaine du 27 avril 1998. La question est d'un intérêt considérable pour le Canada étant donné qu'une UFPSD/FPSO sera utilisée pour exploiter le champ pétrolifère de Terra Nova dans la ZEE/EEZ canadienne, région de Terre-Neuve.

L'Assemblée a accepté également que la Convention de 1971 portant création du Fonds continue de s'appliquer à Hong Kong lorsqu'elle est devenue le 1er juillet 1997, une Région administrative spéciale de la République populaire de Chine.

Comité Exécutif

53ème session du Comité - du 14 au 17 avril 1997

Le Comité a été informé qu'en ce qui concerne le sinistre du BRAER et les procédures devant le tribunal de session d'Edimbourg, Écosse, quelques demandes d'indemnisation ont été réglées, retirées de la procédure judiciaire ou réduites; en conséquence, le montant dépassant le montant maximal disponible en vertu de la Convention de 1971, portant création du Fonds, a été abaissé, le portant de 80 millions de £ à 70 millions de £.

Le Comité a pris note que depuis la suspension des paiements des règlements des demandes d'indemnisation, des demandes s'élevant à 2 million de £ avaient été approuvées mais n'avaient pas été payées.

En ce qui concerne le sinistre du SEA PRINCE, le Comité prit plusieurs décisions importantes. Il fut convenu de revoir la décision antérieure de ne pas contester le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité car il avait été rapporté que le Commandant du navire avait été condamné à de la prison. En ce qui concerne l'évaluation des demandes d'indemnisation des pêcheurs, un rapport établi par l'International Tanker Owners Pollution

Federation Ltd (ITOPF) et soumis à un tribunal en Corée, critiquait l'évaluation de ces demandes, faite par les experts des demandeurs.

Le Comité a convenu que si la méthode d'évaluation établie par le Fonds de l'ITOPF devait être acceptée, le total recevable de toutes les demandes d'indemnisation se situerait bien en deçà du montant d'indemnisation disponible sous le régime de la CRC de 1969 et de la Convention de 1971 portant création du Fonds, sans avoir à régler au prorata les demandes d'indemnisation. En conséquence le Comité a autorisé l'Administrateur à régler toutes les demandes relatives à la pêche et au tourisme, en se fondant sur les évaluations établies par l'ITOPF.

En ce qui concerne le sinistre du SEA EMPRESS, il fut convenu de maintenir les paiements des demandes d'indemnisation à 75% des préjudices effectivement subis, étant donné qu'il n'était pas certain que toutes les demandes d'indemnisation puissent être satisfaites dans le cadre du montant total de l'indemnisation disponible en vertu de la CRC de 1969 et de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Le Comité a également examiné un certain nombre de demandes d'indemnisation nées de ce sinistre, afin de déterminer leur recevabilité au titre des principes du Fonds de 1971 en matière de demandes d'indemnisation.

En ce qui concerne le sinistre du NAKHODKA, la décision antérieure du Comité, de régler les demandes d'indemnisation à 60% des préjudices effectivement subis, fut maintenue. Il fut convenu par la suite que le Fonds de 1971 devrait payer 60% des demandes d'indemnisation avérées, à concurrence du montant maximal disponible en vertu de ce Fonds, avant que le Fonds de 1992 ne commence à verser des indemnités.

Le Comité a examiné aussi le sinistre du NISSOS AMORGOS qui s'est produit dans les eaux vénézuéliennes; le premier sinistre qui se soit produit dans un État membre du Fonds de 1971, dans les eaux Sud Américaines. Le Comité a autorisé l'Administrateur à régler les demandes d'indemnisation, pour autant que les demandes ne soulèvent pas de questions de principe qui n'auraient pas été résolues auparavant par le Comité.

54ème session du Comité - 16 et 17 juin 1997

L'attention particulière de cette session, s'est portée sur le sinistre du NISSOS AMORGOS. Le Comité a noté qu'un sérieux différend existait entre le propriétaire du navire et les autorités vénézuéliennes quant à savoir si ce navire battant pavillon grec, s'était échoué à l'intérieur ou à l'extérieur du chenal de Maracaibo. Les autorités vénézuéliennes ont soutenu que le navire-citerne s'était échoué bien en dehors du chenal. Par contre le propriétaire du navire et l'assureur étaient également certains que le navire-citerne avait heurté un obstacle à la navigation, situé dans le chenal et maintenant qu'il y avait des preuves certaines pour soutenir ce point de vue. En conséquence, ils étaient en droit de faire valoir la défense précisée à l'Article III de la CRC de 1969, que l'échouement et les dommages résultant de la pollution par les hydrocarbures avaient été causés en totalité par la négligence des autorités responsables du chenal, pour avoir omis d'entretenir les feux ou autres aides à la navigation dans le chenal.

Le Comité a noté avec grande inquiétude que le navire-citerne et son commandant étaient en état d'arrestation depuis le 28 février 1997, date du sinistre. Néanmoins, quelques indications laissent entendre que le navire et son commandant seraient bientôt libres.

Le Comité a décidé qu'aucune indemnité ne devrait être versée au titre de ce sinistre, aux pêcheurs qui ne possédaient pas un permis de pêche valide, alors qu'ils y étaient tenus en vertu du droit vénézuélien. Toutefois, le Comité a demandé à l'Administrateur d'étudier ce problème plus en détail de sorte qu'il puisse revoir cette question plus tard.

Le Comité a réexaminé le sinistre du SEA EMPRESS et discuté s'il convenait ou non de maintenir les paiements des demandes d'indemnisation à 75% des préjudices subis, étant donné que la responsabilité maximale du Fonds de 1971 est de 51 millions de £ et que les demandes d'indemnisation totales estimées s'élevaient à 41 millions de £, auxquelles il faut ajouter une réclamation pour sauvetage, en te-

nant compte aussi des intérêts et des honoraires. Le Comité a été informé qu'il existait une possibilité de recouvrer auprès de CRISTAL Ltd, une somme additionnelle de 20 millions de £, étant donné que le sinistre s'est produit avant la date d'expiration du contrat CRISTAL, le 20 février 1997.

Le Comité a décidé que la question du niveau des paiements devrait être différée jusqu'à la prochaine session en octobre 1997, de façon à octroyer suffisamment de temps pour élaborer les termes d'un accord consensuel volontaire avec CRISTAL Ltd.

Un nouveau déversement dans les eaux coréennes, le sinistre du JEONG JIN No. 101, fut débattu au Comité, en ce qui concerne l'application des Conventions de 1969 et de 1971. Le Comité a conclu que les hydrocarbures déversés étaient en fait "une cargaison en vrac d'hydrocarbures". Par conséquent le déversement relève bien du champ d'application de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

En ce qui concerne le sinistre du NAKHODKA, le Comité a noté qu'à cette date, seul un petit nombre de demandes d'indemnisation avait été reçu. De grosses demandes d'indemnisation sont à prévoir pour des opérations de nettoyage et pour une tentative d'assistance. Maintenant, il a été découvert que le bris du navire-citerne était dû à une corrosion excessive. Désormais, les ramifications de cette découverte devront être poursuivies, quoique les perspectives d'une action en recours paraissent lointaines.

Concernant les derniers faits nouveaux intéressant le sinistre de l'ÆGEAN SEA, il a été révélé que l'État espagnol avait accordé des prêts à des taux d'intérêts très bas, pour un total s'élevant à 52 millions de £, afin de compenser les retards de paiement des assureurs et du Fonds de 1971. Au sujet des retards, il a été souligné au Comité que le tribunal criminel en Espagne, avait, dans une large mesure, appuyé le Fonds de 1971 et que le problème sous-jacent était dû au manque de preuves réclamées par le tribunal pour justifier les demandes d'indemnisation présentées.

55ème session du Comité - du 20 au 22 octobre 1997

L'évolution des événements dans le sinistre de l'AEGEAN SEA, a dominé cette session du Comité, du fait du jugement définitif rendu le 18 juin 1997, par la Cour d'appel de juridiction criminelle de la Corogne, un jour après la fin de la 54ème session du Comité. Le jugement confirmait la position adoptée par le tribunal de première instance, qui statuait que:

- a) le commandant et le pilote étaient tous deux directement et également responsables du sinistre;
- b) le UK P et I Club et le Fonds de 1971 étaient directement responsables des dommages nés du sinistre et;
- c) le propriétaire du navire et l'État espagnol, en tant qu'employeur du pilote, avaient une responsabilité subsidiaire.

Il y eut de nombreux débats au Comité sur l'appréciation convenable et les répercussions de ce jugement, particulièrement à l'égard de la demande d'indemnisation de l'État espagnol pour les frais de nettoyage. Après d'interminables débats, il a été demandé à l'Administrateur d'obtenir un second avis juridique sur l'interprétation correcte du jugement de la Cour d'appel. Le tribunal a rejeté les stricts principes établis du Fonds de 1971, concernant la définition de: dommage dû à la pollution et de mesures de sauvegarde. Les répercussions de ce refus ne peuvent être évaluées tant que les demandes d'indemnisation sont assujetties à "la procédure d'exécution du jugement". En conséquence, le Comité a décidé de continuer à limiter à 40% du montant des dommages avérés, le paiement de toutes les demandes d'indemnisation établies,

En ce qui concerne le sinistre du BRAER, le Comité a été informé que les demandes d'indemnisations encore impayées, toujours en instance devant le tribunal écossais, avaient été réduites maintenant à 50 000 000£. Le Comité a maintenu la suspension des paiements, (imposée en 1995) jusqu'à ce qu'il soit bien clair que le montant total des demandes d'indemni-

sation établies ne dépassait pas 60 millions de DTS (50 000 000£).

L'Administrateur a également fait savoir que:

- a) Le tribunal avait jugé que l'assureur du propriétaire du navire avait le droit de limiter sa responsabilité à concurrence de 4,9 millions de £ qui devraient être déposées auprès du tribunal, avant le 25 octobre 1997.
- b) Le tribunal n'avait pas encore décidé si le propriétaire du navire était habilité à limiter sa responsabilité, du même montant qui est contesté par au moins un des plus gros demandeurs.
- c) Le tribunal avait entendu la première cause contestée, un fournisseur de smolts dans l'ouest de l'Ecosse. Bien qu'aucun jugement n'ait été rendu, au moment où avait lieu la réunion du Comité, ce jugement a été rendu depuis, en faveur du Fonds de 1971. Le Fonds affirmait qu'il n'existait aucune proximité géographique raisonnable entre la pollution dans les Shetlands et les installations sur le continent écossais, ce que le tribunal avait confirmé.

En ce qui concerne le sinistre du SEA EMPRESS, les faits nouveaux qui suivent ont été rapportés et des décisions prises:

- a) L'Administrateur a été autorisé à porter les paiements du Fonds de 1971 à 100% (au lieu de 75%) des dommages effectivement subis par le demandeur, après que la délégation du R.U. ait fait savoir qu'elle était d'accord, pour différer ses demandes d'indemnisation dans l'intérêt de toutes les autres demandes d'indemnisation et de les poursuivre plutôt contre CRISTAL Ltd, dans le cas où les montants d'argent disponibles en vertu du Fonds de 1971, ne seraient pas suffisants pour payer toutes les demandes d'indemnisation établies.
- b) Par principe différentes demandes d'indemnisation ont été rejetées.

Le sinistre du NAKHODKA est devenu le plus important déversement qui se soit produit

dans toute l'histoire du FIPOL. Le Comité a pris note que jusqu'ici, les demandes d'indemnisation contre le Fonds de 1971 et celui de 1992 s'élevaient à 156 millions de £. À eux deux, le Fonds de 1971 et les assureurs maritimes responsables du navire ont déjà versé 16 millions de £. Jusqu'à maintenant, les paiements des demandes d'indemnisation ont été limités à 60% des montants des préjudices effectivement subis. Lorsque les demandes d'indemnisation atteindront 50 millions de £, le Fonds de 1992 commencera à verser des indemnités, limitant lui aussi les paiements de chaque demande à 60% du montant prouvé des préjudices subis. Au stade actuel, il était impossible de prédire le résultat final. Le Comité a décidé de maintenir le niveau des paiements, jusqu'à ce que la situation regardant les demandes d'indemnisation devienne plus claire.

En ce qui concerne le sinistre du NIS-SOS AMORGOS, le Comité fut avisé que les demandes d'indemnisation qui suivent avaient été reçues:

- a) Demandes d'indemnisation dont a été saisie l'Agence des demandes d'indemnisation:

	4,8 million de £
(établies par le Fonds de 1971 et l'Assureur du propriétaire du navire)	
- b) La demande d'indemnisation de la République du Vénézuéla

	12,3 millions de £
--	--------------------
- c) La demande d'indemnisation du syndicat des pêcheurs, présentée auprès du tribunal civil de Caracas

	79,0 millions de £
--	--------------------
- d) La demande d'indemnisation du Ministère vénézuélien de l'environnement pour des indemnités visant plusieurs catégories de dommages

	<u>37,0 millions de £</u>
TOTAL	133,1 millions de £

Étant donné le niveau élevé des demandes d'indemnisation et la responsabilité incertaine du propriétaire du navire, le Comité a décidé que les paiements effectués par le Fonds de 1971 devraient être limités à 25% des pertes ou dommages effectivement subis par les demandeurs.

56ème session du Comité - 24 octobre

Cette session s'est tenue à la suite de la 20ème session de l'Assemblée du Fonds de 1971 qui a élu les membres du Comité exécutif qui resteront en poste jusqu'à la prochaine Assemblée. Le Canada ayant exercé son mandat de deux ans, n'était pas éligible pour solliciter un autre mandat.

Le Comité a examiné un certain nombre de sinistres qui n'avaient pu être traités à la 55ème session.

En ce qui concerne le sinistre de l'IRVING WHALE, l'Administrateur a fourni un bref rapport résumant l'historique de ce sinistre datant de 1970, le renflouement ultérieur en 1995-1996 et les procédures légales qui s'en sont suivies devant la Cour fédérale du Canada.

En se fondant sur le précédent d'un sinistre canadien présentant une situation analogue (le CZANTORIA en 1988), le Comité a décidé que la demande d'indemnisation présentée par l'État canadien ne relevait pas du champ d'application de la Convention de 1971, portant création du Fonds. Étant donné que l'État canadien, par l'intermédiaire de son avocat, avait notifié le Fonds de 1971, conformément à l'article 697 de la partie XVI de la Loi sur la marine marchande de Canada, l'Administrateur du Fonds a l'intention d'intervenir dans la procédure judiciaire devant la Cour fédérale, pour protéger les intérêts du Fonds.

Quoiqu'en premier lieu le sinistre du DIAMOND GRACE, le second sinistre japonais en 1997, ait semblé être un déversement d'hydrocarbures d'une ampleur considérable, l'Administrateur a indiqué qu'il était possible qu'en définitive, les demandes d'indemnisation ne dépasseraient pas les limites de responsabilité des propriétaires du navire.

Bien que le sinistre de l'EVOIKOS ait été le résultat d'un abordage entre deux navires-citernes dans les eaux de Singapour qui n'était membre que de la CRC de 1969 mais n'était pas un État membre du Fonds de 1971, les hydrocarbures déversés par l'EVOIKOS ont atteint les eaux territoriales malaysiennes et indonésiennes (les deux étant États membres).

Au moment de la réunion, il y avait trop d'incertitude pour donner des instructions à l'Administrateur. Des rapports ultérieurs semblent montrer une pollution par les hydrocarbures très étendue et indiquer un niveau considérable de demandes d'indemnisation.

L'Administrateur a également fait connaître, à titre de renseignement seulement, différents sinistres survenus en Finlande, au Japon et en Corée.

57ème session du Comité - du 4 au 6 février 1998

En ce qui concerne le sinistre du HAVEN, la délégation italienne a informé le Comité que le 30 janvier 1998, le Cabinet italien avait approuvé un projet de loi qui devait être soumis au Parlement italien afin d'autoriser le premier ministre italien à signer un "accord de règlement" avec le Fonds de 1971 et le Club U.K. P et I. Selon les termes de cet accord de règlement, la responsabilité du Fonds de 1971, consistait à verser à l'État italien le solde restant sur les 60 000 000 de DTS, après déduction des montants déjà versés ou devant être versés aux autres demandeurs pour ce sinistre.

Le même projet de loi donnerait au gouvernement italien les pouvoirs de ratifier les Protocoles de 1992. Les deux Chambres du Parlement italien doivent approuver le projet de loi. En ce qui concerne le sinistre de l'AEGEAN SEA, le Comité a pris note qu'il y avait des questions en suspens visant la responsabilité et les éléments de preuve pour justifier les demandes d'indemnisation qui telles que présentées, surpassent de deux fois le montant des fonds disponibles.

La question de la responsabilité affecte directement l'État espagnol car le tribunal a jugé que le pilote qui était à bord de l'AEGEAN SEA, un employé de l'État espagnol, était responsable à 50% du sinistre et d'après le droit espagnol, cet État est responsable de la négligence du pilote.

Le Comité a été informé que les demandeurs continuent de refuser de fournir les éléments de preuve de leurs demandes d'indemnisation, même si le tribunal espagnol a rejeté et jettera toutes les demandes non justifiées.

Étant donné cette apparente impasse, un groupe de consultation a été constitué pour assister l'Administrateur dans sa recherche de solutions.

En ce qui concerne le sinistre du NAKHOK-DA, le Comité a été informé qu'en janvier 1998, le montant total des demandes d'indemnisation reçues au sujet de ce sinistre japonais, s'élevait à 147 000 000£ et que le Fonds de 1971 avait, à lui seul, versé aux demandeurs 22 600 000£. Le Comité a pris note que les paiements qui seront effectués conjointement par les Fonds de 1971 et de 1992, feront que ce sinistre sera le sinistre le plus coûteux de toute l'histoire du FIPOL.

Le Comité a également pris note que l'enquête de l'Administrateur regardant ce sinistre et toute action possible en recours n'étaient pas encore achevées.

En ce qui concerne le sinistre de l'EVOIKOS, le Comité était d'accord pour admettre que le rapport de l'Administrateur au sujet de cet abordage aux approches de Singapour, a démontré qu'il serait prématuré d'établir l'ampleur éventuelle du risque pris par le FIPOL. Toutefois, le fonds de limitation du navire-citerne étant très important, environ 8 000 000£, pourrait être suffisant pour rembourser toutes les demandes d'indemnisation.

En ce qui concerne le sinistre du BRAER, l'Administrateur a fait connaître le résultat du jugement prononcé par le tribunal écossais de première instance, en faveur du Fonds de 1971, contre une grande usine de traitement du poisson en Ecosse de l'ouest. Le tribunal a jugé que l'affirmation faite par le Fonds de 1971 qu'il n'existait aucune proximité géographique raisonnable entre la pollution dans les Shetlands et l'usine de traitement du poisson située sur le continent écossais, était fondée. Toutefois, il a été mentionné que le demandeur avait fait appel devant la Cour d'appel écossaise et d'après le droit écossais, il existe un droit d'appel devant la Chambre des Lords à Londres.

Il a été également indiqué que le tribunal de session avait accordé au Skuld Club, le droit de limiter à 4,7 millions de £, sa responsabilité

mais le droit des propriétaires du navire de limiter leur responsabilité n'avait toujours pas été traité.

Le Comité a donné son accord pour que la suspension de tout nouveau paiement aux fins d'indemnisation imposée en 1995, soit prolongée jusqu'à ce qu'il soit clair que le montant total de toutes les demandes d'indemnisation ne dépasserait pas 60 millions de DTS.

En ce qui concerne le sinistre du SEA EMPRESS, le Comité a été informé que le règlement à 100% des demandes d'indemnisation, se déroulait parfaitement bien, avec, s'il y a lieu, l'appoint venant de CRISTAL Ltd. Au titre de l'assurance fournie par le contrat CRISTAL, environ 130 demandeurs ont fait connaître leurs demandes d'indemnisation, tout comme l'avait fait le gouvernement du Royaume-Uni.

L'Administrateur a fait savoir au Comité que le Fonds de 1971 n'avait aucun motif raisonnable de refuser au propriétaire du navire le droit de limiter sa responsabilité. Néanmoins il a été demandé à l'Administrateur d'obtenir plus de renseignements sur la cause du sinistre et de faire un rapport à ce sujet au Comité, à la prochaine session, en avril 1998.

PONTOON No. 300, le premier sinistre en 1998, est inhabituel sous bien des rapports. Il a eu lieu dans les Emirats Arabes Unis lorsque la barge a coulé à 6 milles nautiques au large de Hamriyah Free Port, transportant apparemment des hydrocarbures irakiens de contrebande. L'Administrateur a mis en avant le point de vue que la barge était un navire signataire de la Convention et ce point n'a pas été contesté par le Comité.

Au moment de la session, ni le droit de propriété de la barge, ni celui de sa cargaison n'avaient été établis. Il a été également indiqué que la barge avait été renflouée la quille en l'air et remorquée jusqu'à un port et qu'aucune demande d'indemnisation n'avait été reçue. En tenant compte de la grande incertitude concernant ce sinistre, le Comité a été d'accord pour que seulement 50% des demandes d'indemnisation établies soient payées, provisoirement.

6. Conférence internationale sur les déversements d'hydrocarbures

Du 7 avril au 10 avril 1997, s'est tenue à Fort Lauderdale (Floride) la 15e Conférence internationale sur les déversements d'hydrocarbures. La Conférence était parrainée par l'American Petroleum Institute, la Garde côtière des États-Unis, l'Environment Protection Agency des États-Unis, l'International Petroleum Industry Environmental Conservation Association et l'Organisation maritime internationale. Le directeur technique de la Caisse d'indemnisation assistait à la Conférence. En tout, environ 1 500 délégués représentant 50 pays dans le monde, assistèrent à la Conférence.

Depuis ses débuts en 1969, l'objectif fondamental de la Conférence est resté inchangé: ". . . déterminer l'étendue globale des problèmes dus aux déversements d'hydrocarbures, explorer l'état actuel de la prévention et de la maîtrise des déversements d'hydrocarbures et examiner les efforts des états et de l'industrie privée dans le monde, en matière de recherche et de développement pertinents."

Le thème sous-jacent principal de cette conférence de l'année était: "améliorer la protection écologique - Progrès, Défis, Responsabilités"

Dans la mesure où ils concernent les questions regardant les déversements d'hydrocarbures, environ 142 documents furent présentés et plus de 250 compagnies et organismes exposèrent des produits et proposèrent des services visant à prévenir la pollution et permettant d'intervenir en cas de déversements.

Les sujets traités au cours de la Conférence avaient été groupés d'après les rubriques: formation et exercices; études des cas; intervention; planification; technologie, recherche et développement; traitement des déversements; prévention; perceptions et conséquences écologiques. Il y eut également une session spéciale consacrée au sinistre du SEA EMPRESS à Milford Haven (Royaume-Uni) en février 1996. En plus de la présentation de documents officiels, il y eut également un ensemble de huit séances non officielles de démonstrations et d'explications.

Événement traités par la MPCF/La Caisse d'indemnisations: 1973-1997/98

Illustration 3

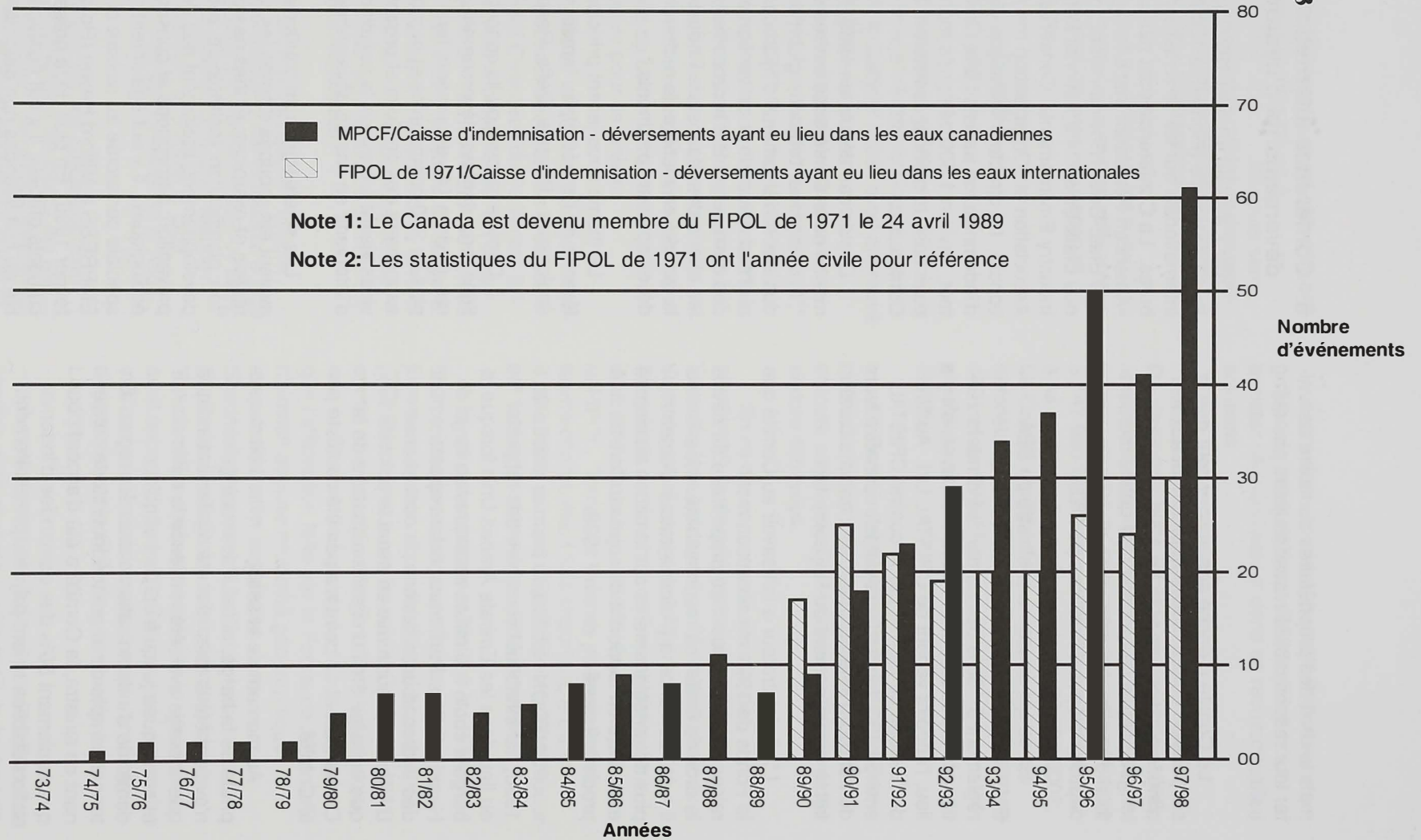


Illustration 4
Événements ayant entraîné des
rejets d'hydrocarbures



Le nouveau trait particulier des Livres Blancs présentés à la dernière conférence (tenue en 1995) fut de nouveau employé avec la publication avant-conférence, de trois documents intitulés "utilisation des dispersants: obstacles à surmonter", différences dans la perception des risques: jusqu'à quel point: propre est-il propre?" et "les responsabilités internationales: sommes-nous les gardiens de nos frères?"

Ces "Livres Blancs" donnèrent lieu par la suite à des entretiens et des débats, au cours de sessions spéciales interactives.

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

7. 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.

7.1 Barge pétrolière IRVING WHALE (1970)

Pour connaître l'historique de cet événement, veuillez vous reporter à mes rapports annuels 1991-92, 1992-93, 1993-94, 1994-95, 1995-96 et 1996-97.

Pour la période faisant l'objet de ce rapport, les faits qui suivent ont eu lieu:

a) Le 21 juillet 1997, le procureur général adjoint, au nom de Sa Majesté la Reine, déposait un exposé détaillé des prétentions du demandeur, devant la Cour fédérale du Canada (dossier T-1625-97), contre les défendeurs dont les noms suivent:

J.D. Irving Limited
Atlantic Towing Limited
Irving Oil Company Limited
Le remorqueur IRVING MAPLE, ses propriétaires, et tous les autres ayant des intérêts dans l'Universal Sales Limited et, l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires, nommé selon la Loi, Partie à l'action en justice.

b) Au procès il a été demandé que soit rendu un jugement sur les points qui suivent:

1) Règlement, à Sa Majesté la Reine, des préjudices subis, s'élevant à 42 447 638,75\$, par celui des défendeurs nommés aux présents alinéas 1,3,4 et 6; regardé comme étant le propriétaire de l'IRVING WHALE, selon la définition donnée à l'Article 673 de la Loi;

2) Montant des intérêts pour ces préjudices ou pour tous autres dommages - intérêts que l'Honorable tribunal pourra accorder, aux taux précisés aux termes de l'article 723 de la Loi, prenant effet aux dates auxquelles de tels frais ont été encourus;

3) une injonction par le tribunal, précisant que le défendeur, l'IRVING WHALE, soit vendu, s'il y a lieu, pour régler les sommes indiquées aux différents alinéas;

4) ou bien, règlement à Sa Majesté la Reine, par tous les défendeurs qui ont été considérés comme étant les auteurs et les responsables des atteintes aux droits privés, statutaires et du public, dommages s'élevant à 42 447 638,75\$ ou d'un tout autre montant que l'Honorable tribunal jugera équitable, regardant les frais encourus par le plaignant pour tenter de réduire les atteintes aux droits privés, statutaires et du public, en prenant des mesures de redressement destinées à prévenir, limiter, atténuer ou réparer la pollution par les hydrocarbures et la contamination par le PCB, provenant de l'IRVING WHALE;

5) dommages intérêts d'un montant à déterminer pour les frais actuels encourus par le plaignant, pour effectuer la surveillance des fonds marins sur le lieu du naufrage, relative à la contamination par le PCB;

6) faire mention de l'éminent protonotaire chargé d'évaluer les préjudices;

7) tout autre jugement que l'Honorable tribunal estimera équitable et;

8) les dépens afférents à ces procédures judiciaires.

c) Le 29 septembre 1997, les défendeurs mentionnés précédemment déposaient un exposé des moyens de fait et de droit et une demande reconventionnelle regardant cette action en justice, invoquant différents moyens de défense à l'encontre des demandes présentées par la Couronne et introduisaient une demande reconventionnelle contre la Couronne, précisant qu'au cas où le défendeur J.D. Irving Limited ou tout autre défendeur, serait déclaré responsable quant à la demande d'indemnisation de la Couronne, conforme au paragraphe 677 (1) de la LMMC, ces défendeurs seraient en droit de limiter leur responsabilité en application de l'article 679 de la Loi, étant donné que le naufrage de l'IRVING WHALE s'est produit sans que cela soit dû à leur faute personnelle et le fonds de limite de responsabilité applicable, est de 258 178,66 droits de tirage spéciaux, dûment convertis en monnaie canadienne.

d) Le 28 novembre 1997, la Couronne présentait sa réponse et sa défense à l'égard de la demande reconventionnelle, engageant une controverse au sujet des différentes allégations concernant les faits et les conséquences juridiques mentionnés dans l'exposé des moyens de fait et de droit des défendeurs. Dans sa défense à l'encontre de la demande reconventionnelle, la Couronne soutient que le fait du naufrage de l'IRVING WHALE fut l'événement qui donna naissance à la responsabilité résultant de la faute personnelle du propriétaire de la barge, et qu'ainsi les propriétaires de celle-ci ne sont pas en droit de limiter leur responsabilité.

e) Le 29 janvier 1998, J.D. Irving Limited, Atlantic Towing Limited, Irving Oil Company Limited, le remorqueur IRVING MAPLE et l'Universal Sales Limited, déposaient un exposé détaillé des prétentions des défendeurs, devant la Cour fédérale du Canada (dossier du tribunal T-158-98) à l'encontre du Fonds de 1971, déclarant que si les plaignants étaient déclarés responsables envers la Couronne, ils étaient en droit d'obtenir une indemnisation de la part du Fonds de 1971, conformément aux dispositions de l'article 5 de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

f) Le 3 mars 1998, l'Administrateur a adressé au juge président la Cour fédérale du Canada, une assignation à référé, devant être plaidée le 16 mars 1998, visant à prendre une ordonnance, en application de l'article 713 de la Loi, ordonnance d'instructions, permettant à l'Administrateur de participer à l'action en justice de la Couronne, en se constituant Partie selon la Loi.

7.2 Cargo LADY ERA (1977)

Le LADY ERA était un cargo de 8 109 tonneaux de jauge brute (tjb), battant pavillon grec qui, le 1er décembre 1977, s'était échoué sur l'île du Diable, au large de Port Cartier (Québec). Par la suite le navire fut abandonné et déclaré perte totale. Étant donné l'absence de réponse de la part des propriétaires enregistrés du navire, le ministre des Transports de l'époque, en vertu des pouvoirs que lui accorde la LMMC, autorisa l'agent local des urgences maritimes, à faire enlever, les polluants se trouvant à bord du navire et si nécessaire, l'épave elle-même. Le 8 septembre 1980, la Couronne intentait un procès devant la Cour fédérale, contre les propriétaires du navire, en vue de recouvrer ses frais, s'élevant à 305 839,03\$ moins 2 499,77\$ récupérés lors de la vente à la ferraille de l'épave. La Compagnie qui avait acheté l'épave pour la ferraille avait également versé un cautionnement de 5 000,00\$ qui fut confisqué du fait que la Compagnie avait fermé. La personne en Grèce, déclarée être associée au droit de propriété du LADY ERA, fut notifiée par le truchement de documents pertinents mais ne daigna pas répondre et il fut précisé que le navire n'était pas assuré. Le 2 septembre 1982, à la suite de négociations, l'Administrateur de

l'époque, autorisa le paiement de 198 339,28\$ en règlement, pour solde de tout compte des frais, intérêts et débours de la Couronne, lors de cet événement. Selon les conditions du règlement, réalisé au profit de la Couronne, l'Administrateur obtenait la renonciation à tout autre droit et de ce fait, les poursuites judiciaires prenaient fin.

Le 11 juillet 1997, on s'est aperçu que le LADY ERA laissait de nouveau s'écouler des hydrocarbures. Des démarches à caractère non officiel ont été entreprises auprès de l'Administrateur, pour savoir si oui ou non, la Caisse d'indemnisation serait disposée à prendre en considération une demande d'indemnisation visant à recouvrer les frais encourus par la GCC, par suite de ces écoulements d'hydrocarbures. Le 23 juillet 1997, l'Administrateur écrivait à l'avocat concerné de la Couronne, le priant de se reporter aux termes de la renonciation de 1982. Ce conseil ne fut pas contesté et l'Administrateur considère que cette affaire est terminée.

7.3 Pétrolier LIBERTY BELL VENTURE (1987)

Le 29 mars 1987, alors qu'il déchargeait sa cargaison au terminal de l'usine électrique de Terre-Neuve, située à Seal Cove, Conception Bay (T.N.), ce navire battant pavillon du Libéria, déversait à la mer du mazout de soute "C". La GCC intervenait pour nettoyer le déversement, encourageant des frais, déclarés s'élever à 11 779,71\$. Le navire rejetait la responsabilité du déversement, sur le terminal, alors que celui-ci blâmait le navire. Le déversement a été estimé entre 25 et 50 barils (1 baril = 160 litres). Le 28 mars 1989, la Couronne intentait un procès devant la Cour fédérale, en vue de recouvrer son argent, nommant l'Administrateur Partie à la procédure, selon la Loi. Les représentants locaux des propriétaires du navire refusèrent d'accepter la signification de l'exposé détaillé des prétentions du demandeur qui fut finalement signifié conformément à la règle 310(2) des règlements de la Cour fédérale.

Le règlement définitif de cette action en justice a été remis à plus tard, dans l'attente d'une décision de la Cour suprême du Canada regardant l'affaire: *Bow Valley Husky contre Saint*

John Shipbuilding et al. Ce cas met en cause l'incendie qui s'était déclaré à bord d'une plateforme de forage construite au Canada. Les propriétaires de la plate-forme ont engagé des poursuites contre le chantier naval, pour rupture de contrat. Des points de désaccord sont apparus.

Les défendeurs soutenaient que les principes de la Common law s'appliquaient et que le manque de précautions de la part des victimes, les propriétaires de la plate-forme, constituait une défense indiscutable. Dans son jugement de décembre 1997, la Cour suprême soutient que de tels litiges devraient se régler en se fondant sur les principes du droit maritime canadien qui permet la répartition de la responsabilité entre les parties.

Du fait que maintenant le point de droit a été précisé, il est possible de donner suite au règlement du cas du LIBERTY BELL VENTURE, entre la Couronne et le propriétaire du navire.

7.4 Navire-citerne SOUTH ANGELA (1988)

Le 5 mars 1988, le navire-citerne libérien SOUTH ANGELA, de 59 353 tjb, déversait à la mer, une partie de sa cargaison de pétrole brut, alors qu'il était amarré le long du quai de la raffinerie de Come By Chance, en Baie de Placentia (T.N.). Le 7 mars 1987, un autre déversement d'hydrocarbures s'est produit d'une manière identique. Les quantités déversées étaient estimées à 15 et 500 barils, respectivement. Faute de mesures d'intervention de la part du propriétaire du navire, la GCC assistée par la raffinerie prit des dispositions pour effectuer le nettoyage. Pour les deux événements, la GCC encourut des frais déclarés s'élever à 250 169,00\$. A l'époque, les pêcheurs locaux craignirent que leurs moyens d'existence aient été touchés. La raffinerie réclama également le remboursement de dommages. Afin de permettre au navire-citerne d'appareiller, le Club de protection et d'indemnisation (P et I) envoya par courrier des garanties d'un montant de: 300 000,00\$ pour la GCC, 4 million de \$ pour couvrir les demandes éventuelles des pêcheurs et 6 millions de \$ pour couvrir les demandes de la raffinerie.

Le navire accepta la responsabilité du premier déversement mais il fut impossible de parvenir à une solution concernant le second déversement aussi, le 22 février 1991, la Couronne déposait une demande d'indemnisation devant la Cour fédérale, en vue de recouvrer les frais de la GCC, s'élevant à 234 336,58\$ nommant l'Administrateur, Partie à la procédure, selon la Loi. La raffinerie engageait également un procès devant le tribunal mais les deux actions en justice furent fusionnées en une seule afin d'éviter toute répétitivité. Il fut convenu entre les parties et légitimé par le tribunal que la Caisse d'indemnisation n'avait pas être représentée à l'audience, à moins qu'il ne fut établi que les intérêts de la Caisse d'indemnisation étaient en jeu.

En avril 1994, s'est tenue une conférence d'avant procès et l'affaire est passée devant le tribunal à différentes périodes en 1995.

Le jugement rendu par la Cour suprême du Canada dans l'affaire du *Bow Valley Husky contre la Saint John Shipbuilding et al.* doit permettre aux parties à cette action en justice, d'arriver à un règlement, sans la participation de l'Administrateur.

7.5 Dock flottant DUKE OF CONNAUGHT (1988)

Ce dock flottant de 17 963 tjb avait servi de longues années à Montréal (Québec) lorsqu'il fut vendu en 1988. Ce dock était remorqué vers Sydney (N.E.) lorsque le 22 novembre 1988, par gros temps, la remorque cassa, le dock partit à la dérive et vint s'échouer sur les Îles de la Madeleine (Québec). Par la suite, le dock flottant fut déclaré perte totale et abandonné. En 1989, la GCC inspecta l'épave qui ne fut pas considérée comme présentant une menace de pollution. Un entrepreneur local travailla sur l'épave mais il y avait contestation sur le droit de propriété.

Le 23 juillet 1997, la GCC recevait un coup de téléphone d'un journaliste des Îles de la Madeleine, demandant ce que comptait faire la GCC concernant la pollution provenant du dock flottant ayant fait naufrage. La GCC intervenait et à l'aide d'un hélicoptère, récupérait 6 barils d'un mélange de mazout de soute "C", 2 barils

d'un liquide huileux, 1 baril d'amiante contaminée par les hydrocarbures et quelques contenants de produits chimiques.

Au terme de l'exercice financier faisant objet de ce rapport, l'Administrateur n'avait toujours pas reçu de demandes d'indemnisation; toute demande à cet effet est d'évidence frappée de prescription.

7.6 Cargo/porte-conteneurs NEW ZEALAND CARIBBEAN (1989)

Le premier renseignement reçu par l'Administrateur au sujet de cet événement, fut la notification par laquelle la Caisse d'indemnisation avait été constituée partie selon la Loi, dans une action en justice engagée devant la Cour fédérale, le 16 août 1990 par la SPV (Société du port de Vancouver), contre le cargo NEW ZEALAND CARIBBEAN, un chantier de réparation navale et autres. Il était prétendu que le 30 janvier 1989, la coque du cargo de 19 613 tjb, battant pavillon du Vanuatu, avait heurté un bollard au cours de sa manoeuvre d'accostage de l'appontement du chantier de réparation, à Vancouver nord (C.B.) et avait crevé une caisse journalière à combustible installée sur la face interne du bordé de muraille du navire, déversant dans les eaux du port, du combustible de soute. Par la suite, la SPV indiquait qu'elle avait encouru des frais s'élevant à 76 272,26\$, pour effectuer le nettoyage des hydrocarbures.

En 1996, nous avons reçu des informations indiquant que la procédure judiciaire devant le tribunal se poursuivait mais qu'un règlement avait été conclu entre les défendeurs. Le règlement définitif de la demande d'indemnisation de la SPV, devait se réaliser à condition que le liquidateur judiciaire, du chantier de réparation navale en faillite, paie une partie de l'indemnisation. Nous croyons comprendre qu'à la suite du règlement avant jugement, conclu entre les parties, les propriétaires du navire paieront à la SPV, leur part convenue de la demande d'indemnisation. Toutefois, le liquidateur judiciaire du chantier de réparation navale, n'a pas répondu jusqu'à maintenant, à l'obligation de paiement prononcée en faveur de la SPV, pour les 25 000\$ restant, montant de la part du chantier de construction. À la suite d'un accord,

les poursuites judiciaires contre le navire et ses propriétaires ont été abandonnées mais le procès intenté par la SPV contre le chantier de construction navale, se poursuit.

7.7 Navire-citerne CAMARGUE (1989)

Le 18 juin 1989, ce navire, un pétrolier à moteur de 69 016 tjb, battant pavillon français, était en train de décharger une cargaison de pétrole brut, alors qu'il était amarré à la bouée unique d'amarrage de Canaport, au large de Saint Jean (N.B.). L'IRVING SHARK, une barge locale de ravitaillement en combustible, était amarrée à couple du CAMARGUE, pour livrer des soutes au navire-citerne. Au cours des opérations de mazoutage une certaine quantité de fuel oil No 2 déborda sur le pont du navire-citerne et s'écoula dans les eaux de la Baie de Fundy. Tout d'abord, il avait été signalé que le déversement n'était que de quelques litres mais il fut estimé finalement à environ 480 barils. La GCC intervint et dirigea les opérations pour endiguer et nettoyer la pollution. La couronne obtint une lettre d'engagement de la part du Club P et I couvrant le CAMARGUE, avant que le navire-citerne ne soit autorisé à appareiller.

Les frais encourus par la GCC lors de son intervention, furent déclarés s'élever à 1 275 047,77\$. Le 24 avril 1992, la Couronne intentait un procès devant la Cour fédérale, contre le Camargue, ses propriétaires et d'autres, nommant l'Administrateur Partie à la procédure, selon la Loi. Le 24 février 1993, l'action en justice fut modifiée de façon à ajouter les propriétaires de la barge IRVING SHARK et d'autres, mis en cause dans les opérations de mazoutage.

Le 1er décembre 1997, l'Administrateur fut informé qu'un règlement avant jugement avait été conclu et le 28 novembre 1997, un avis d'abandon des poursuites était déposé. Le règlement n'impliquait pas l'Administrateur.

7.8 Navire-citerne EASTERN SHELL (1991)

Ce navire, un navire-citerne canadien, monocoque de 4 008 tjb, effectuait un voyage de Sarnia (Ontario) à Parry Sound (Ontario), chargé de diesel et d'essence, lorsque le 10 mai 1991, il talonnait sur un fond rocheux. L'événement eut

lieu de bonne heure le matin et il semblerait que les aides à la navigation furent perdues de vue dans le soleil aveuglant du petit matin. Le bordé de fond du navire avait été crevé et par la suite, il a été estimé que 100 000 litres d'essence et 62 000 litres de diesel avaient été perdus dans les eaux de la Baie Géorgienne.

La GCC, les propriétaires et les affréteurs du navire intervinrent pour endiguer et nettoyer le déversement. La GCC ne put obtenir le règlement de ses frais qui furent déclarés s'élever à 356 143,47\$. Le FIPOL n'était pas concerné car les hydrocarbures déversés ne correspondaient pas à la définition "d'hydrocarbures persistants" donnée dans la Convention de 1971 portant création du Fonds. Le 2 février 1993, l'Administrateur recevait une lettre de l'avocat, en réalité les propriétaires du navire, présentant une demande de remboursement contre la Caisse d'indemnisation, pour le solde du montant d'argent versé en plus du montant de la limite de responsabilité calculée du navire-citerne. Les propriétaires du navire déclarèrent les frais dont les montants suivent:

- les propriétaires du navire (SOCONAV)	326 546,08\$
- les affréteurs (la Compagnie Shell Oil)	310 000,00\$
- la GCC	356 143,48\$
Total	992 689,56\$
Limite de responsabilité déclarée	728 237,33\$
Excédent	264 451,23\$

Un autre calcul pertinent est le montant d'argent dont les propriétaires du navire déclaraient disposer pour régler la demande d'indemnisation de la GCC, à savoir:

- Limite de responsabilité déclarée	728 237,33\$
- frais des propriétaires/affréteurs du navire (ci-dessus)	636 546,08\$
Solde restant	91 692,25\$

Le 2 mars 1993, l'avocat de la Caisse d'indemnisation répondait aux propriétaires du navire en vue d'obtenir de plus amples renseignements et en insistant sur les principaux points qui suivent:

- doute quant à savoir si le chiffre avancé de 992 689,56\$ pour le nettoyage, était valable, eu égard à un reliquat d'acceptation de créance contre la Caisse d'indemnisation.

- exprime 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.

Des délibérations et des négociations concernant ces questions et d'autres sujets, eurent lieu, sans que soient prises de décisions. Le 14 janvier 1994, la Couronne intentait une action en justice devant la Cour fédérale, contre l'EASTERN SHELL, ses propriétaires et d'autres, en vue de recouvrer les frais de la GCC, nommant l'Administrateur, partie à la procédure, selon la Loi. Le 8 février 1995, des exposés des moyens de fait et de droit des défendeurs et une demande reconventionnelle visant la limite de responsabilité, furent déposés au nom des propriétaires du navire. Les parties effectuèrent des échanges de documents et des examens des pièces du dossier avant l'audience eurent lieu. La Couronne et la Caisse d'indemnisation adoptèrent le point de vue que le propriétaire du navire n'était pas en droit de limiter sa responsabilité.

Le 7 février 1997, fut reçu un avis annonçant que les propriétaires du navire, SOCONAV, avaient été mis en faillite, événement considéré avoir eu lieu, le 20 septembre 1996. Depuis 1996, un certain nombre de délibérations ont eu lieu avec l'Administrateur, concernant la demande d'indemnisation de la Couronne.

7.9 Fût d'huile - Port de Sorel (Québec) (1993)

L'une des plus inusitées des demandes d'indemnisation envoyées à l'Administrateur, fut celle reçue de la GCC, en date du 14 février 1994, s'élevant à 46 813,79\$. Elle concernait un fût, reposant dans le lit du fleuve, dans le port, bassin Lanctôt à Sorel (Québec), qui avait été crevé par la drague en opération dans le bassin, le 30 novembre 1993. Le fût crevé, laissa échapper son contenu, de l'huile lourde qui

flotta à la surface de l'eau et contamina le bassin, ainsi que les navires amarrés dans le bassin. Au moment de l'événement, une partie du bassin était couverte d'une mince couche de glace. La GCC intervenait pour endiguer et nettoyer le déversement, en employant des entrepreneurs.

Le 12 juillet 1994, l'Administrateur refusait la demande d'indemnisation au vu des preuves matérielles fournies jusqu'à cette date mais il était d'accord pour reconsidérer d'autres preuves que la Couronne désirerait présenter. Depuis cette date, de plus amples correspondances et délibérations ont eu lieu mais aucun accord n'a pu être conclu, pour savoir si oui ou non la demande d'indemnisation, telle que présentée, était valable aux conditions énoncées à la partie XVI de la Loi.

7.10 Vraquier GENERAL TIRONA (1993)

De bonne heure le matin du 13 décembre 1993, les services de trafic maritime (STM) de la GCC étaient avisés que le navire GENERAL TIRONA s'était fait des avaries et avait déversé une certaine quantité d'hydrocarbures, en manoeuvrant pour venir s'amarrer à un appontement, à Vancouver nord (C.B.). Le navire est un vraquier de 19 510 tjb, immatriculé aux Philippines. Par la suite, il fut indiqué que 43 tonnes de diesel, avaient été perdues dans le port de Vancouver. Tout d'abord, la SPV (Société du port de Vancouver) était intervenue pour lutter contre la pollution mais en raison de l'ampleur du déversement, la Société du port, avait demandé que la GCC assume la direction des opérations. Le 15 décembre 1993, une lettre d'engagement d'un montant de 100 000,00\$, au bénéfice de la GCC, fut remise au nom du Club P et I.

Le 3 février 1994, l'Administrateur recevait une lettre envoyée au nom des membres du Yacht Club Burrard, de Vancouver Nord (C.B.), déclarant qu'environ 22 yachts, amarrés dans le Club, avaient été souillés par les hydrocarbures et devaient être nettoyés, à un coût estimé à 1 000,00\$ par Yacht. Après accusé de réception de la demande d'indemnisation éventuelle, le Club fut prié de s'adresser aux représentants locaux des assureurs P et I du navire.

Le 12 décembre 1994, les propriétaires du navire engageaient, devant la Cour suprême de la C.B., une procédure judiciaire, contre la SPV et une entreprise locale de manutention. En fait, les propriétaires du navire prétendaient que le dispositif de défenses de l'appontement était défectueux. Le 11 janvier 1996, la Société du port de Vancouver déposait un exposé des moyens de fait et de droit du défendeur.

Le 3 février 1995, la Couronne remettait aux propriétaires du navire, la demande d'indemnisation de la GCC, pour se faire rembourser ses frais mais la demande ne fut pas réglée, aussi le 4 décembre 1996, la Couronne engageait une procédure judiciaire devant la Cour fédérale, contre le GENERAL TIRONA, ses propriétaires et d'autres, nommant l'Administrateur Partie à la procédure, selon la Loi, en vue de recouvrer la somme de 85 090,67\$. Le 6 août 1997, les défendeurs déposaient leur exposé des moyens de fait et de droit auquel l'Administrateur répondit en déposant lui aussi, le 9 septembre 1997 son exposé des moyens de fait et de droit.

Du fait de la prise en charge de l'affaire par la Cour fédérale, il y a bon espoir que la procédure judiciaire s'accélère.

7.11 **Vraquier CALYPSO IV (1994)**

Ce vraquier de 3 010 tjb, est immatriculé au Panama, propriété d'une compagnie ayant son siège à Tortola (Îles Vierges Britanniques) et exploité par une compagnie des États-Unis. Le 2 février 1994, par suite d'une ordonnance d'immobilisation délivrée par la direction de la sécurité des navires de la GCC (maintenant la direction de la sécurité maritime de Transports Canada [DSM(MSB)], pour différentes déficiences, le CALYPSO IV était immobilisé au chantier de construction navale des Méchins (Québec) sur la rive sud du bas Saint-Laurent, pour effectuer des réparations indispensables, lorsqu'il fut découvert que la glace cernant le navire était polluée. Par la suite, il fut établi que de l'huile de graissage, une certaine quantité de résidus de cale machine et des ordures diverses provenant du navire, avaient été jetées sur la glace.

Le chantier de construction navale passa un contrat avec des entrepreneurs pour effectuer le nettoyage sous la surveillance de la GCC et d'Environnement Canada (EC). En même temps des brise-glace de la GCC prirent part au nettoyage de la glace, en vue de rendre libre de glace les abords de la cale sèche du chantier naval. Tout d'abord, on avait craint que cette opération ne libère la glace polluée qui aurait pu partir à la dérive mais après expertise, le casage de la glace fut autorisé à se poursuivre. Le 11 février 1994, afin d'éviter que le CALYPSO IV ne soit immobilisé plus longtemps, le P et I envoya une lettre d'engagement d'un montant de 70 000\$, adressée à différentes parties, disposées à faire des demandes d'indemnisation éventuelles, relatives à la pollution.

La Couronne envoya à l'Administrateur une demande d'indemnisation pour la partie des frais de nettoyage ayant incombé à la GCC/ou à EC, déclarés s'élever à 8 181,49\$. L'Administrateur reçut la demande le 16 juin 1995; dans son accusé de réception, il confirma qu'il croyait comprendre que la Couronne fournirait également directement aux représentants des propriétaires du navire, un exemplaire de la demande d'indemnisation, cet exemplaire ne fut jamais envoyé. Vers le 11 février 1997, des démarches furent entreprises auprès des représentants des propriétaires du navire qui adoptèrent le point de vue que toute demande d'indemnisation à l'encontre du navire était frappée de prescription.

L'une des principales questions concernant la demande d'indemnisation, est le fait que les frais de la GCC, représentent des frais de surveillance du travail effectué par les entrepreneurs, sous contrat avec le chantier de construction navale.

Le 17 mars 1997, l'Administrateur écrivit à l'avocat concerné de la Couronne, soulevant la question des frais de surveillance et lui demandant son avis. Dans la même lettre, il était souligné que le Projet de Loi C-58 préciserait si oui ou non les frais de la Couronne, pour le rôle de surveillance pouvaient être recouverts, à condition que le projet de loi prenne force de Loi.

L'Administrateur continue ses négociations pour régler cette demande d'indemnisation.

7.12 Remorqueur PRINCESS No. 1 (1994)

Le 9 février 1994, ce remorqueur canadien de 87 tjb, appareillait d'Erieau (Ontario), en route pour Thames River (Ontario) où il devait casser la glace sur le fleuve. Avant d'appareiller, le remorqueur avait été prié de consulter l'officier des glaces de la GCC, ce qui ne fut pas fait. Le 10 février 1994, le remorqueur s'est trouvé pris dans de la glace épaisse, dans le lac Erié, avec une gîte d'environ 55°. Un brise-glace de l'USCG répondit à la situation dangereuse et cassa la glace tout autour du remorqueur, relâchant ainsi la pression. Le PRINCESS No. 1 reçut de la DSM (MSB) l'ordre de rejoindre le port, car il avait été jugé que l'équipage du remorqueur ne possédait pas les brevets d'aptitude requis pour le voyage entrepris. Le Capitaine du remorqueur fut emmené par un hélicoptère de l'USCG par mesure de précaution, en raison du danger pour l'équipage et du fait de son incapacité physique découlant de blessures reçues à terre lors d'un accident passé sous silence. Par la suite, un brise-glace de la GCC escorta le remorqueur, dans les chenaux pris par les glaces, jusqu'à la base de la GCC d'Amhurstburg (Ontario).

Tard dans l'après-midi du 11 février 1994, le remorqueur arriva à la base où l'attendait l'inspecteur de la DSM (MSB). Etant donné que le remorqueur était vraiment sans chauffage, deux des trois membres d'équipage demeurés à bord, partirent chez eux. Le troisième membre d'équipage, le Chef mécanicien, descendit aussi à terre pour prendre un repas chaud. Lorsque le Chef mécanicien revint, il trouva le remorqueur en train de couler. Aidés de pompes, les sapeurs pompiers locaux prirent des mesures d'urgence, mais il était trop tard et le remorqueur coula à son poste à quai. À la suite du naufrage, une certaine quantité d'hydrocarbures se répandit. La GCC intervint et utilisa les navires et équipages de la GCC qui se trouvaient dans le secteur, afin d'endiguer et de nettoyer la pollution, une partie étant de la glace polluée. Par la suite, le propriétaire renfloua le remorqueur au moyen des ses ressources personnelles et le mit à terre. Il fut découvert que de nombreuses voies d'eau s'étaient produites dans la coque du remorqueur, sans doute au cours des opérations dans les glaces.

Le propriétaire du remorqueur prétendit qu'il n'était pas assuré et qu'il n'avait pas d'argent pour payer les frais de nettoyage. Le remorqueur, vieux de 91 ans, dans son état après son renflouement, n'avait qu'une valeur très limitée. Dans ces conditions, le 30 décembre 1994, la Couronne présentait à l'Administrateur, une demande d'indemnisation s'élevant à 250 742,38\$, pour se faire rembourser les frais de la GCC.

L'Administrateur avait certains doutes concernant le montant de la demande d'indemnisation, en particulier pour le calcul des coûts des navires et des équipages de la GCC. À la suite d'un certain nombre de réunions, un accord pour le règlement, d'une somme de 105 000,00\$, y compris les intérêts, fut conclu et le 26 novembre 1996, des dispositions furent prises pour transférer cette somme, à la Couronne.

Le 10 février 1997, l'Administrateur déposait un exposé détaillé des prétentions du demandeur, devant la Cour fédérale, contre le PRINCESS No 1 et son propriétaire, en vue de recouvrer la somme de 105 000,00\$ plus les intérêts. L'avocat de la Caisse d'indemnisation fut nommé pour entamer les négociations avec le propriétaire du remorqueur mais au 31 mars 1998, fin de l'exercice financier, aucun règlement n'a été conclu.

7.13 Navire de croisière SKY PRINCESS (1994)

Le 22 avril 1996, l'Administrateur fut mis au courant de cet événement lorsqu'il reçut une lettre envoyée par la SPV (Société du port de Vancouver), présentant une demande d'indemnisation à la Caisse d'indemnisation, pour un montant déclaré s'élever à 46 045,83\$ relativement à ce qui était qualifié par la société, de rejets non identifiés d'hydrocarbures, qui s'étaient produits dans le port, le 16 mai 1994. En menant son enquête, l'Administrateur découvrit que des hydrocarbures avaient été trouvés tout autour du navire de croisière SKY PRINCESS de 43 602 tjb, battant pavillon anglais, lorsqu'il avait changé de poste, de bonne heure ce matin là. Les officiers du navire nièrent que leur navire ait été la source de ces hydrocarbures. L'inspecteur de la DSM (MSB) entreprit une

enquête sur les lieux mais, comme le SKY PRINCESS venait juste de faire des soutes, il ne prit pas d'échantillons d'hydrocarbures à bord. Il déduisit qu'il n'était pas en mesure d'établir que le navire était à l'origine des rejets d'hydrocarbures. Toutefois, dans cette partie du port, il n'y avait aucun autre navire et aucun autre ne s'était amarré à ce poste particulier, au cours des deux jours précédants et aucune source de déversement à terre ne put être découverte. Des échantillons des hydrocarbures des eaux du port furent prélevés et reconnus comme étant des hydrocarbures de soute.

Le 11 mars 1997, en attendant une poursuite judiciaire contre le navire, la Caisse d'indemnisation versa à la Société du port, 50% de sa demande d'indemnisation, c'est-à-dire 23 022,15\$. Le 8 avril 1997, étant donné la preuve indirecte, la Société du port et la Caisse d'indemnisation (en tant que plaignants) engagèrent une procédure judiciaire devant la Cour fédérale, contre le SKY PRINCESS ses propriétaires et d'autres (défendeurs), en vue de recouvrer la somme de 46 045,83\$, plus les intérêts et les dépens.

Le 5 mai 1997 à la suite des efforts déployés par l'avocat de la Caisse d'indemnisation, le P et I envoyait une lettre d'engagement d'un montant de 70 000,00\$ afin d'éviter l'immobilisation du SKY PRINCESS. Le 19 juin 1997, l'avocat des défendeurs présentait un exposé des moyens de fait et de droit de ses clients, déniait les points principaux allégués dans la procédure judiciaire. Le 8 octobre 1997, les démarches indispensables étaient entreprises pour contraindre les défendeurs à déposer dans les 15 jours, une déclaration écrite faite sous serment, des pièces justificatives.

Le 20 octobre 1997, une autre injonction fut signifiée, ordonnant aux défendeurs de se conformer aux préparatifs pour que l'affaire puisse aller de l'avant. Au 6 novembre 1997, aucune réponse à l'injonction n'avait été reçue de la part des défendeurs, aussi les plaignants les considéraient comme étant en infraction avec le règlement.

Le 5 décembre 1997, les défendeurs offrirent de transiger avant jugement, pour 50% de la demande d'indemnisation de la Société du

port, c'est-à-dire 23 022,15\$ sans intérêts. Cette offre fut acceptée par les plaignants et le versement fut encaissé. Le 29 décembre 1997, avec le consentement de toutes les parties, la procédure judiciaire contre le SKY PRINCESS, fit l'objet d'un non-lieu. Le 30 décembre 1997, la somme de 23 022,15\$ recouvrée auprès du propriétaire du navire, moins les frais de justice, fut versée à la Société du port et l'Administrateur était en mesure de clore le dossier de cet événement.

7.14 Porte-conteneurs ZIM SAVANNAH (1994)

En début d'après-midi, le 30 mai 1994, ce porte-conteneurs immatriculé en Israël, de 36 263 tjb, fut mis en cause dans un événement de pollution par les hydrocarbures, alors qu'il était amarré le long du terminal Halterm dans le port d'Halifax (N.E.). Les hydrocarbures ont été découverts entre le navire et le quai plein. Les propriétaires du navire passèrent un contrat pour effectuer le nettoyage du déversement. La GCC se rendit sur les lieux et le nettoyage fut accompli à sa satisfaction. Les propriétaires du navire fournirent une lettre d'engagement d'un montant de 5 000,00\$, faisant office de cautionnement, en cas d'amende au navire. Un inspecteur de la DSM(MSB) était également présent et préleva des échantillons. Aucune source du déversement ne put être immédiatement décelée, aussi le ZIM SAVANNAH fut autorisé à appareiller. Alors qu'il faisait route dans le chenal de sortie du port d'Halifax, plus tard le même jour, 30 mai, une traînée d'hydrocarbures fut observée à l'arrière du navire. Celui-ci fit demi-tour et fut remis à son poste à quai à Halifax, afin d'enquêter sur la provenance des hydrocarbures. Une enquête plus approfondie de la part de la DSM, ne révéla pas la cause précise de la fuite qui avait cessée, aussi le navire fut-il de nouveau autorisé à appareiller. Une analyse ultérieure par la DSM, des échantillons d'hydrocarbures, ne révéla aucune analogie entre ceux prélevés à bord du navire et ceux prélevés dans l'eau. Toutefois, le bruit courut qu'il y avait eu un certain nombre de problèmes avec l'échantillon prélevé dans l'eau qui n'avait pas été assez détaillé et complet.

Le 29 juillet 1994, l'Administrateur recevait une demande d'indemnisation, au nom des propriétaires du navire, la Zim Navigation (Canada) Ltd, s'élevant à 99 579,58\$, pour couvrir leurs frais encourus pour endiguer et nettoyer le déversement. Cette demande était présentée à la Caisse d'indemnisation en prétextant avoir eu à faire à des rejets non identifiés d'hydrocarbures, étant donné qu'il n'avait pu être prouvé qu'ils provenaient du ZIM SAVANNAH.

Conformément à ses responsabilités précisées à l'alinéa 710(2)a) de la LMMC, l'Administrateur enquêta sur les circonstances de la demande d'indemnisation des propriétaires du navire. Lors de son enquête minutieuse, il découvrit qu'un enregistrement sous l'eau sur bande de magnétoscope, de l'inspection de la coque du navire, effectuée le 30 mai 1994, révélait une légère fuite d'hydrocarbures provenant d'une décharge à la mer, sous la ligne de flottaison. Le 23 février 1996, par l'entremise de son avocat, l'Administrateur avisait les représentants des propriétaires de ses découvertes, les invitant à retirer leur demande, leur évitant de cette façon que l'Administrateur n'ordonne une enquête en application du paragraphe 710(3) de la LMMC. En fait, cette offre fut rejetée par les propriétaires du navire qui demandèrent de plus amples renseignements concernant l'échantillon d'hydrocarbures qui avait été analysé. Une enquête et une correspondance ultérieure ont suivi. Le 24 mars 1997, les propriétaires du navire suggérèrent un règlement 50/50 de leur demande d'indemnisation, par voie de compromis. Par lettre du 15 mai 1997, l'Administrateur, par l'intermédiaire de l'avocat de la Caisse d'indemnisation, rejeta cette offre. Dans sa lettre du 12 août 1997, l'avocat des propriétaires du navire, était d'accord pour que ses clients abandonnent leur revendication contre la Caisse d'indemnisation. Par la suite, l'Administrateur a clos son dossier sur cet événement.

7.15 Navire de croisière PIERRE CHAUVIN (1994)

Le 8 août 1994, un navire de la GCC signalait une pollution par les hydrocarbures dans la Baie de Tadoussac (Québec). Une enquête

ultérieure révéla que plusieurs yachts et pontons d'amarrage d'embarcations avaient été souillés par les hydrocarbures. Un correspondant anonyme signala que la source des hydrocarbures provenait du PIERRE CHAUVIN, une embarcation locale d'observation des baleines, de 70 tjb. On apprit par la suite que l'embarcation avait une pompe automatique de transfert de combustible qui avait mal fonctionné. La GCC intervint et en conséquence encourut des frais de nettoyage déclarés s'élever à 19 942,12\$. Le 13 octobre 1995, les propriétaires de l'embarcation furent déclarés coupables d'une infraction, prévue dans le règlement sur la pollution par les hydrocarbures et condamnés à une amende de 4 000,00\$.

Aucune demande d'indemnisation n'a été reçue par la Caisse d'indemnisation, à l'égard de cet événement et normalement, le 9 août 1996, toute demande d'indemnisation était frappée de prescription. D'après les derniers renseignements fournis par la Couronne, les propriétaires/les assureurs de l'embarcation ont offert un règlement pour un montant de 15 000,00\$. Au 31 mars 1998, cette offre était à l'étude.

7.16 Chalutier MARWOOD (1994)

Le 14 août 1994, ce chalutier battant pavillon canadien, de 237 tjb, a coulé alors qu'il était amarré le long de l'appontement du gouvernement à Ucluelet (C.B.). Le Chef mécanicien, en train de dormir à ce moment là, trouva la mort. Le bureau Canadien de la sécurité des Transports BCST(TSB), enquêta sur les raisons du naufrage et découvrit que les panneaux de chalut débordant de la coque du chalutier, s'étaient trouvés engagés sous l'appontement à la marée montante et avaient contribué à l'envahissement du navire par la mer et causé le naufrage. Le chalutier avait à bord environ 36 000 l de diesel, 2 700 l d'huile de graissage et une quantité indéterminée d'huile hydraulique.

La GCC intervint pour endiguer les hydrocarbures s'écoulant du navire coulé, en utilisant son propre personnel et celui d'entrepreneurs. Les propriétaires du MARWOOD prirent des dispositions pour renflouer le chalutier ce qui fut fait le 17 août 1994. De ce fait

les opérations de nettoyage prirent fin. Par l'intermédiaire de son avocat, la Caisse d'indemnisation a contribué à ce que le Club P et I, fournisse une lettre d'engagement d'un montant de 250 000\$ pour couvrir le nettoyage de la pollution par les hydrocarbures ou verse une caution, au cas où il y aurait litige. Il a été indiqué que la valeur marchande du navire récupéré était limitée mais que la valeur de sa licence de pêche était considérable et qu'avant que la lettre d'engagement n'ait été reçue, il s'était avéré indispensable de saisir le MARWOOD.

Dans une lettre du 15 décembre 1995, envoyée à l'avocat agissant pour le compte des propriétaires du navire, la Couronne présentait sa demande d'indemnisation, d'un montant de 178 951,65\$. Etant donné qu'aucun règlement n'avait pu être conclu, la Couronne, le 21 février 1995 engageait une procédure judiciaire devant la Cour fédérale, contre le MARWOOD, ses propriétaires et d'autres. L'Administrateur fut nommé Partie selon la Loi.

Un exposé des moyens de fait et de droit des défendeurs et une demande reconventionnelle furent déposés par les défendeurs mais furent modifiés le 19 novembre 1997, en niant un certain nombre de questions et en prétextant, entre autres, la négligence de la part du Ministre des Transports, lors de l'inspection du navire. Attendant une injonction du tribunal, l'Administrateur tempore pour déposer, au procès son exposé des moyens de fait et de droit du défendeur.

7.17 Navire de pêche STEVE C (1994)

Il a été signalé que le 15 août 1994, ce navire de pêche canadien de 44 tjb, s'était échoué sur la côte sud de l'Île d'Anticosti (Québec). Les quatre membres d'équipage furent évacués sains et saufs lors d'une opération menée par recherche et sauvetage (RES/SAR) - Le propriétaire du navire et le P et I prirent des dispositions pour que soient transférés sur un autre navire de pêche, environ 5 000 l de diesel se trouvant à bord, de cette façon, la pollution put être en grande partie évitée. Par la suite, le navire de pêche fut déclaré perte totale.

La Caisse d'indemnisation dispose de peu de renseignements au sujet de cet événement et l'Administrateur n'a reçu aucune demande d'indemnisation. Normalement, toute demande à cet effet se trouvait frappée de prescription deux ans après le jour où les dommages dus à la pollution s'étaient produits.

Les derniers renseignements reçus de la Couronne, font état des frais encourus par la GCC, pour son intervention permettant de lutter contre la menace de pollution provenant de ce navire et déclarés s'élever à 27 677,88\$. Le propriétaire/l'assureur du navire ont offert de payer une somme représentant au maximum la limite de responsabilité du STEVE C mais il semblerait qu'il y ait contestation au sujet du calcul de cette somme.

7.18 WORKBOAT No. 5 (1994)

Le 4 décembre 1994, cet ancien petit bateau de pêche, utilisé par des entrepreneurs était en train de procéder à la démolition de vieux môles dans le port de Sydney (N.E.), lorsqu'il coula sur le lieu de travail. En coulant, l'embarcation a laissé s'échapper par les conduits de dégagement d'air, une certaine quantité de combustible diesel se trouvant à bord, produisant une nappe luisante à la surface de l'eau du port. Les entrepreneurs intervenaient rapidement, renflouaient l'embarcation, nettoyaient la pollution, là où cela était réalisable, laissant les résidus de la nappe luisante se disperser naturellement. Un pêcheur conservait environ 10 000 à 12 000 crabes vivants, dans des caisses à claire-voie, dans les eaux du port, aussi exprima-t-il des craintes, de voir que quelques uns de ses crabes aient pu être contaminés par les hydrocarbures. Une inspection, effectuée par un agent des Pêches, révéla que les crabes ne montraient aucune trace de contamination par les hydrocarbures. Toutefois, l'agent trouva que les 60 caisses à claire-voie où étaient entreposés les crabes, ne convenaient pas pour la conservation des produits de la pêche destinés à la consommation des êtres humains et déclara que les caisses à claire-voie devaient être remplacées.

Le pêcheur téléphona à la Caisse d'indemnisation, prévenant qu'il envisageait de déposer une demande d'indemnisation contre la Caisse.

On apprit par la suite qu'un second événement de pollution par les hydrocarbures s'était produit sur les lieux où étaient conservés les crabes mais cet événement provenait d'un conteneur flottant renfermant de l'huile de graissage pour automobiles. Le 30 mars 1995, des renseignements indiquant comment présenter une demande d'indemnisation contre la Caisse d'indemnisation, ont été envoyés au pêcheur, précisant que la Caisse ne servait à payer que les demandes d'indemnisation visant la pollution par les hydrocarbures provenant des navires. Il est à noter que la plupart des demandes d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution doivent être présentées à la Caisse d'indemnisation dans les deux ans suivant le jour où le dommage a eu lieu, alors que les demandes d'indemnisation provenant des pêcheurs, pour manque à gagner à la pêche, en application des dispositions de l'article 712 de la Loi doivent être présentées dans les trois ans suivant le jour où le déversement d'hydrocarbures a eu lieu ou a débuté. Donc toute demande d'indemnisation provenant du pêcheur à l'occasion de cet événement aurait dû être envoyée avant le 4 décembre 1997. Toute demande envoyée après cette date se trouve frappée de prescription. Au 31 mars 1998, aucune demande d'indemnisation n'a été présentée.

7.19 Navire de pêche NAHMINT (1994)

Le NAHMINT, un navire de pêche canadien en bois, de 172 tjb, était désarmé dans Gunderson Slough sur le fleuve Fraser (C.B.), lorsque les 28/29 décembre 1994, il coula, laissant échapper une certaine quantité d'hydrocarbures résiduels. Il a été indiqué que le navire était hors d'usage et n'avait pas de machine. Le marécage avait été récemment remis en état, pour accueillir un habitat à saumons et il est adossé à un secteur écologique sauvegardé. Le propriétaire du navire avait passé un contrat pour endiguer et nettoyer la pollution, en coopération avec EC, le MPO et la Société du port de Fraser River. La pollution principale avait été causée par le déversement d'environ 900 l d'huiles de graissage et de diesel.

Le 28 décembre 1995, l'Administrateur recevait par télécopieur, un avis de demande d'indemnisation, non accompagné de documents justificatifs, s'élevant à 78 272,39\$ pour

le compte des entrepreneurs qui avaient été embauchés pour effectuer le nettoyage. Suite à l'enquête, l'Administrateur fut informé par l'avocat conseil agissant pour le compte du demandeur que le propriétaire du navire avait placé 90 000,00\$ en fideicommiss auprès de son avocat, afin de pouvoir régler les factures des entrepreneurs mais il désirait différer le paiement, jusqu'à ce que les assureurs assument leur responsabilité envers lui. De leur côté, les assureurs avaient des problèmes pour arriver à déterminer la raison pour laquelle le navire avait coulé. Alors qu'aucun accord sur le règlement n'avait pu être conclu, l'un des avocats et ensuite le propriétaire du navire décédèrent.

Des renseignements récents indiquent qu'un accord pour le règlement a enfin été conclu entre les parties sans avoir recours à la Caisse d'indemnisation, de sorte l'événement peut être considéré comme clos.

7.20 Bâtiment de Servitude COGNA (1995)

C'est le 27 novembre 1997 seulement que pour la première fois l'Administrateur prit connaissance de cet événement, lorsqu'il reçut une demande d'indemnisation de la part de la Couronne pour le compte de la GCC, en vue de recouvrer ses frais. Le montant réclamé, totalisait 6 034,12\$. Lors de l'enquête, on apprit que le COGNA était un bâtiment de servitude de 7 tjb qui avait été amarré sur coffre à un poste exposé aux intempéries de l'hiver, sur le fleuve Outaouais à Gatineau (Québec). Le 19 janvier 1995, le bâtiment coulait, en raison d'un niveau d'eau plus élevé que la normale, conjugué à la glace. En coulant, le bâtiment déversa une certaine quantité d'hydrocarbures. Le propriétaire déclaré du bâtiment ne put être joint et la GCC organisa, à l'aide d'entrepreneurs, l'intervention contre la pollution. Environ deux barils d'hydrocarbures et de débris pollués par les hydrocarbures furent récupérés. Le bâtiment fut renfloué et mis à terre.

La Couronne tenta de recouvrer son argent, auprès du propriétaire enregistré, mais cette personne déclara avoir vendu le bâtiment à une autre personne qui était maintenant un résident des États-Unis. Du fait qu'il avait été affirmé qu'il était impossible de recouvrer l'argent

auprès du prétendu nouveau propriétaire, la demande d'indemnisation fut envoyée à la Caisse d'indemnisation.

Après enquête et évaluation, l'Administrateur jugea que si les procédures judiciaires avaient été engagées plus tôt et dans les délais, la limite de responsabilité du bâtiment, d'environ 1 400,00\$ aurait pu être recouvrée auprès du propriétaire original. Etant donné ce fait, le 22 janvier 1998, l'Administrateur régla la demande d'indemnisation de la Couronne, pour une somme s'élevant à 4 634,12\$.

7.21 Rejets non identifiés d'hydrocarbures - Port de Montréal (1995)

Le navire-citerne canadien LE BRAVE était amarré au poste 105 du port de Montréal (Québec) lorsque tard dans la soirée du 23 juillet 1995, le navire signala au STM (VTS) qu'une certaine quantité d'hydrocarbures légers avait été entraînée vers son poste à quai, par le courant du fleuve. Par la suite, le navire signala qu'un déversement de mazout lourd avait aussi été entraîné vers son poste à quai. Le LE BRAVE insista sur le fait qu'il n'avait en aucune manière été impliqué dans un déversement.

Un certain nombre d'organismes intervinrent à la suite des comptes-rendus d'incident et la GCC désigna des entrepreneurs pour endiguer et nettoyer les hydrocarbures. La Couronne envoya une demande d'indemnisation à la Caisse d'indemnisation, d'un montant de 27 212,01\$, en vue de recouvrer les frais déclarés de la GCC, pour effectuer le nettoyage de ce qui était considéré comme des rejets non identifiés d'hydrocarbures. L'Administrateur reçut la demande d'indemnisation, le 24 mars 1997. Par la suite, on découvrit que la DSM(MSB) avait, le 24 juillet 1995, mené une enquête sur ces déversements d'hydrocarbures, qui semblaient avoir un lien avec deux navires amarrés en amont mais aucune plainte n'avait été déposée contre eux. Il fut également découvert que le 23 juillet 1995, il y avait eu dans Montréal, presque toute la journée, des pluies torrentielles et que de ce fait, EC avait donné des instructions à une installation pétrolière située à terre, de prendre des

mesures pour réduire ses refoulements de produits huileux vers le port.

Etant donné qu'en fait, selon l'Administrateur, il pouvait être prouvé qu'une certaine quantité d'hydrocarbures n'avait pas pour origine un navire, l'Administrateur, le 16 octobre 1997, après négociations, offrait la somme de 22 663,00\$ en règlement de tout compte, pour la demande d'indemnisation de la GCC. Cette offre fut acceptée.

7.22 Rejets non identifiés d'hydrocarbures - Sainte Félicité (Québec) (1995)

Cet événement s'est révélé être l'une des plus complexes demandes d'indemnisation à évaluer qui fut, mettant en cause, comme il se doit, des quantités limitées d'hydrocarbures découverts à des emplacements divers sur la côte et au large sur une étendue d'environ 60 km, les mesures prises par deux organismes fédéraux et des frais d'intervention déclarés s'élever à 127 000\$.

Un rapport de situation envoyé par la GCC, indiquait que le 27 juillet 1995, le ministère provincial de l'Environnement, de la Faune et de la Flore du Québec avait signalé à des organismes fédéraux, la présence d'une nappe d'hydrocarbures dans les eaux du fleuve St. Laurent, sur la rive sud, entre Sainte Félicité et Anse à la Croix. À ce moment là, il était précisé que la nappe d'hydrocarbures avait pollué le littoral sur environ 9 km. En premier lieu on avait pensé que les hydrocarbures provenaient d'une source à terre. Comme le prévoit l'accord fédéral/provincial approprié, les ministères de l'Environnement respectifs et la GCC intervinrent. En se fondant sur le fait que la nappe d'hydrocarbures semblait être du mazout et qu'elle était considérée avoir une origine maritime, la GCC fut désignée comme étant l'organisme chargé des opérations. La DSM entreprit une enquête. L'analyse des hydrocarbures révéla que l'on avait à faire à du mazout de soute "C" et qu'ils avaient été exposés aux intempéries pendant au moins deux semaines avant de venir s'échouer sur le littoral. De ce fait, il était impossible d'établir, grâce à l'analyse des échantillons d'hydrocarbures, lequel des nombreux navires qui avaient navigué sur le

fleuve, au cours de la période de référence, était le responsable. Par la suite le déversement a été classé comme "rejets non identifiés d'hydrocarbures".

Après une inspection des plages du littoral, des hydrocarbures ont été découverts à de nombreux emplacements, depuis Sainte Félicité jusqu'à Cap Chat, la quantité totale ayant été estimée à 23 000 l. Le 28 juillet 1995, des entrepreneurs commencèrent le nettoyage du littoral couvert d'hydrocarbures mais en certaines circonstances, aussitôt que la plage était nettoyée, d'autres hydrocarbures venaient s'échouer. Il n'est pas très évident que tous les hydrocarbures provenaient de la même source. Le 2 août 1995, les entrepreneurs ayant achevé leur travail, environ 30 barils d'hydrocarbures et de substances fortement polluées par les hydrocarbures avaient été récupérés.

Le 27 février 1997, l'Administrateur recevait la demande d'indemnisation envoyée par la Couronne au nom de la GCC en vue de recouvrer les frais encourus. La somme réclamée s'élevait à 127 177,83\$, y compris des taxes pour des frais du gouvernement fédéral, taxes que la Caisse d'indemnisation n'a pas à payer. Depuis cette date, l'Administrateur examine et évalue la demande d'indemnisation. Cette demande souleva un certain nombre de questions qui furent soumises à l'avocat de la GCC afin d'obtenir des précisions. Une réponse s'en suivit. Il est probable qu'une offre de règlement de cette demande d'indemnisation soit faite au cours du nouvel exercice financier.

7.23 Bateau de plaisance CHANTY (1995)

Grâce à un rapport de situation envoyé par la GCC, la Caisse d'indemnisation a reçu comme renseignement que le 11 août 1995, ce bateau de plaisance des États-Unis, de 10 m de long, avait coulé dans une marina canadienne près de Port Lambton (Ontario), laissant écouler 45 l d'huile de graissage et 270 l d'essence. En premier lieu, les sapeurs-pompiers locaux intervinrent pour lutter contre la pollution mais demandèrent l'assistance de la GCC, ayant besoin d'un plus grand nombre de barrages flottants. La pollution fut endiguée et nettoyée. Le 12 août 1995, le propriétaire renflouait son bateau, effectuait les réparations indispensables

et retournait aux États-Unis. La Caisse d'indemnisation écrivit au propriétaire du bateau, lui rappelant ses responsabilités prévues dans la Loi canadienne, concernant le recouvrement des frais occasionnés par les dommages dus à la pollution mais ne reçut aucune réponse.

Normalement, toute demande d'indemnisation adressée à la Caisse d'indemnisation regardant cet événement, se trouvait frappée de prescription le 17 août 1997. Étant donné qu'aucune demande d'indemnisation n'avait été reçue à cette date, l'Administrateur considéra l'événement clos.

7.24 Porte-Conteneurs GRETE STAR (1995)

Un rapport reçu le 16 août 1995, indiquait qu'une nappe de mazout irrégulière s'étendait depuis le poste 14 jusqu'au poste 17 dans le port de Trois Rivières (Québec). Au poste 16, était amarré le porte-conteneurs GRETE STAR, de 11 318 tjb, battant pavillon panaméen et un autre navire était amarré à proximité. L'inspecteur de la DSM (MSB) se rendit sur les lieux et des échantillons furent prélevés. EC et la GCC intervinrent contre la pollution et la GCC passa un contrat pour l'endiguer et la nettoyer, encourageant de ce fait des frais déclarés s'élever à 8 565,67\$. La DSM (MSB) était convaincue que le GRETE STAR était à l'origine des hydrocarbures déversés, et plainte fut déposée.

Aucune demande d'indemnisation n'a été reçue par l'Administrateur au titre de l'article 710 et normalement de telles demandes se trouvaient frappées de prescription le 17 août 1997.

7.25 Bac à Câble SIMCOE ISLANDER (1995)

Ce bâtiment en acier est un bac à câble de 24 tjb, propriété de la municipalité locale qui l'exploite entre Wolfe Island et Simcoe Island, dans la région des Mille îles sur le fleuve St. Laurent (Ontario). Le propriétaire enregistré est la municipalité de Wolfe Island.

Le 12 septembre 1995, le bac chargea un gros camion rempli de roches et appareilla pour traverser le chenal large d'environ 500 mètres.

Soudainement, à mi-parcours, par très beau temps, le bac chavira. Le patron du bac fut précipité à l'eau, alors que le conducteur du camion restait coincé dans sa cabine mais était en mesure de se dégager sous l'eau, par ses propres moyens; tous les deux furent sauvés.

Le bac et le camion laissèrent échapper des hydrocarbures. La GCC intervenait en utilisant son propre personnel, et était en mesure d'endiguer et de nettoyer la mini pollution qui restait. Le 16 septembre 1995, le bac fut remorqué vers la terre et remis en position droite. Le 15 septembre, le camion était récupéré. D'après les estimations, environ 300 l de diesel et d'huiles hydrauliques et environ 200 l d'essence, ont été perdus dans le fleuve.

Le 3 octobre 1996, la Couronne présentait à l'Administrateur une demande d'indemnisation s'élevant à 12 751,08\$, en vue de recouvrer les frais de la GCC, encourus lors de cet événement. L'Administrateur examina la demande d'indemnisation avant de l'envoyer aux propriétaires du bac pour qu'ils la réglent directement à la Couronne. Le 28 mai 1997, la Couronne recevait la totalité du paiement de sa créance et le dossier de l'Administrateur regardant cet événement fut clos.

7.26 Navire-citerne BERGE LORD (1995)

Le 22 octobre 1995, alors que le navire-citerne BERGE LORD, de 139 776 tjb, battant pavillon norvégien, était amarré le long de l'apontement de la raffinerie de pétrole de Come By Chance (T.N.), se produisit une fuite d'huile spéciale provenant de son tube d'étambot. L'Administrateur prit connaissance de cet événement le 23 septembre 1996, lorsque l'avocat de la raffinerie présenta une demande d'indemnisation auprès de la Caisse d'indemnisation. La demande s'élevait à 67 997,74\$ pour de soi-disant frais de nettoyage de 10 l d'une huile relativement légère.

L'Administrateur examina la demande et découvrit que les assureurs P et I du navire, s'attendaient à cette demande d'indemnisation et étaient prêts à la négocier directement. Ces renseignements furent transmis à l'avocat de la raffinerie. Le 16 janvier 1998, cet avocat avisait l'Administrateur qu'en effet la demande d'indem-

nisation avait été réglée directement avec le P et I. A ce moment là, l'Administrateur fut en mesure de clore son dossier regardant cet événement.

7.27 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 lège 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 ces 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. Avec un avis de coup de vent en vigueur pour le secteur d'Anticosti, avec des vents signalés souffler en rafales à 27 noeuds, la barge cassa sa remorque, tard dans la soirée, alors qu'elle était au large de Port Menier. Il fut estimé trop dangereux de vouloir essayer de reprendre la remorque au cours de la nuit. Le lendemain matin, au cours de recherches à la lumière du jour, la barge fut 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 apparente 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. Les propriétaires de la barge effectuèrent plusieurs tentatives pour la remettre à flot mais sans succès.

Le 16 novembre 1995, le personnel de la GCC se rendit par hélicoptère sur le lieu où la barge était échouée, afin de l'inspecter et de faire un rapport sur l'événement. Le personnel découvrit qu'il y avait une faible fuite d'hydrocarbures légers provenant de la barge et après vérification, trouva qu'en plus de l'huile hydraulique signalée par les propriétaires, il y avait dans les cales, environ 56 000 litres d'un

mélange d'hydrocarbures et d'eau et également 5 600 litres de diesel, dans un compartiment situé à l'arrière.

Le 21 novembre 1995, la GCC envoyait une lettre aux propriétaires de la barge, les priant de communiquer leur 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, sur le fait qu'il n'était pas commode 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. Entre le 8 et le 12 décembre, le diesel fut récupéré mais, avec l'arrivée des très grands froids, le mélange eau, hydrocarbures commença à geler, aussi de plus amples tentatives furent-elles 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 restant. 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 MARTHA L. BLACK intervenait en prenant des mesures d'endigement 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 situait 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 de la barge (environ 318 000,00\$).

Ayant débuté 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 condamnées par soudage.

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. En août 1997, après examen approfondi, l'Administrateur, par l'entremise de son avocat, soumit à la Garde Côtière, une série de questions. Au terme de l'exercice financier faisant l'objet de ce rapport, l'Administrateur attend toujours les renseignements demandés.

7.28 Vraquier JAMES NORRIS (1995)

Un navire auto-déchargeur de 12 962 tjb, immatriculé au Canada, utilisé au cabotage sur les Grands lacs. Le 11 novembre 1995, le JAMES NORRIS était en train de charger au quai de la cimenterie, près de Colborne (Ontario) sur le lac Ontario, lorsque soudainement des vents violents se sont mis à souffler, poussant le navire contre le quai. L'effet de la forte houle fit tosser le JAMES NORRIS contre le quai. Des tentatives furent entreprises pour faire appareiller le navire mais étant donné les très mauvaises conditions atmosphériques cela se révéla impossible. Le JAMES NORRIS continua à tosser contre le quai jusqu'au moment il creva sa coque et coula à son poste.

En présence de la GCC, les propriétaires du navire intervinrent pour lutter contre la menace de pollution. La pollution put être endiguée et le 18 novembre 1995, le navire fut renfloué et remorqué jusqu'à un chantier de réparation navale.

Le 2 avril 1997, l'Administrateur recevait une demande d'indemnisation de la part de la

Couronne désireuse de recouvrer les frais de présence sur les lieux, de la GCC. La demande s'élevait à 16 561,52\$. Sous couvert de la lettre de l'Administrateur du 23 avril 1997, la demande d'indemnisation fut envoyée aux propriétaires du navire, les priant de bien vouloir effectuer directement le paiement à la Couronne. Le 25 août 1997, nous avons reçu confirmation que la totalité du paiement avait été perçue par la Couronne.

7.29 Vraquier APJ SHALIN (1995)

Le 15 octobre 1996, l'Administrateur prit connaissance de cet événement, lorsqu'il reçut une demande d'indemnisation de la part d'Alcan Aluminium Ltd. (Alcan), s'élevant à 14 454,91\$, relative à un déversement d'hydrocarbures à La Baie (Québec).

Suite à l'enquête, nous avons appris que très tôt le matin du 17 novembre 1995, le vraquier APJ SHALIN de 41 699 tjb, battant pavillon indien, manoeuvrait pour appareiller des installations d'Alcan à La Baie (Québec). Alors qu'il débordait le quai, une certaine quantité d'hydrocarbures fut découverte à la surface de l'eau, entre le navire et le quai. Au cours de la nuit, l'APJ SHALIN avait fait des soutes. Un inspecteur de la DSM (MSB) préleva dans l'eau, des échantillons des hydrocarbures et demanda que l'on prie l'USCG de prélever des échantillons de combustible à bord de l'APJ SHALIN lorsqu'il arriverait à son prochain port d'escale, à La Nouvelle Orléans (États-Unis). Malheureusement, sa demande n'avait pas été transmise à l'USCG.

Le 25 février 1997, l'Administrateur prit des dispositions pour payer la demande d'indemnisation d'Alcan, d'un montant de 14 454,91\$, ainsi que les intérêts calculés s'élevant à 1 294,35\$ comme l'exige le paragraphe 723(1) de la LMMC. Etant donné que toutes les preuves, y compris les dépositions des témoins, accusent l'APJ SHALIN d'être à l'origine du déversement d'hydrocarbures, la demande d'indemnisation fut envoyée le 1er août 1997, par l'Administrateur aux représentants du Club P et I du navire. La Caisse d'indemnisation reçut accusé de réception de sa demande, sans que toutefois soit admise la responsabilité du navire. À ce jour, aucune offre de règlement n'a été reçue.

7.30 Navire-Citerne LE SAULE No. 1 (1996)

Etant donné que l'Administrateur n'a reçu aucune demande d'indemnisation à la suite de cet événement, la Caisse d'indemnisation n'a obtenu que très peu de renseignements à ce sujet. Le 16 janvier 1996, ce navire-citerne de 5 114 tjb, immatriculé au Canada était en train de décharger une cargaison d'hydrocarbures à Curling, Bay of Islands (T.N.), lorsque du diesel fut remarqué dans la glace, autour du navire-citerne. Toutes les opérations de pompage furent arrêtées jusqu'à ce que l'on ait vérifié que la citerne No. 3 fuyait. Le contenu de cette citerne fut transféré dans une autre, jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de fuite. En présence de la GCC et des représentants du Club P et I, l'équipage nettoya le déversement le mieux qu'il put, dans des conditions de glace très difficiles. Il a été estimé qu'entre 7 et 15 tonnes de diesel s'étaient écoulées de la citerne No. 3.

A une date ultérieure, les propriétaires du navire ont fait faillite. Nous croyons comprendre que la GCC a encouru des frais totalisant 4 840,31\$. Normalement, toute demande d'indemnisation adressée à la Caisse d'indemnisation se trouve frappée de prescription au 17 janvier 1998.

7.31 Roulier KOLOMNA (1996)

Cet événement a posé un problème exceptionnel à l'Administrateur, du fait que pour la première fois dans les activités de la Caisse d'indemnisation, un Club P et I a négligé de prendre des dispositions pour agir immédiatement en accord avec une lettre d'engagement envoyée en son nom.

Le 23 février 1996, une pollution par des hydrocarbures était découverte, entre le roulier à manutention combinée horizontale et verticale KOLOMNA, de 15903 tjb, battant pavillon de la Fédération de Russie et le quai auquel le navire était amarré au port de Québec (Québec). Tout d'abord le Commandant refusa d'accepter la responsabilité du déversement, aussi la GCC désigna des entrepreneurs pour effectuer le nettoyage. Le port était couvert de glace. Un inspecteur de la DSM monta à bord du navire afin de mener une enquête et une ordonnance d'immobilisation fut délivrée. Le 24 février 1996,

tard dans l'après-midi le nettoyage était achevé, ayant permis de récupérer environ 1 baril de mazout lourd. Par un accord commun entre toutes les parties, le navire accepta la responsabilité du déversement. Il était connu de tous que les propriétaires du KOLOMNA éprouvaient des difficultés financières, aussi, le 24 février 1996, un procès était intenté devant la Cour fédérale du Canada par une Société de Crédit-bail (leasing), contre de nombreux navires cités par leurs noms et appartenant à la Compagnie Baltic Shipping, visant leur saisie, y compris le KOLOMNA.

Le 25 février 1996, juste après minuit, le Commandant de port signalait que le KOLOMNA, était impliqué dans un second déversement d'hydrocarbures. La GCC intervenait par l'entremise d'entrepreneurs, pour effectuer le nettoyage et la DSM envoyait un inspecteur pour mener une autre enquête. On pouvait voir les hydrocarbures s'échappant du navire mais aucune explication immédiate ne put être donnée au sujet de ces fuites. L'inspection de la coque par un plongeur fut ordonnée mais aucun défaut ne put être décelé qui puisse expliquer cette fuite d'hydrocarbures. Le 26 février 1996, au petit matin, le nettoyage était terminé. Il a été précisé que 4 000 l supplémentaires d'eau et d'hydrocarbures avaient été recueillis.

Le 23 février 1996, la DSM (MSB) obtenait une lettre d'engagement d'un montant de 30 000\$, auprès des agents du navire, afin d'avoir la garantie qu'au cas où une amende serait imposée au navire pour fait de pollution par les hydrocarbures, elle serait bien payée. Le 26 février 1996, la GCC écrivit à l'agent du navire, pour réclamer une lettre de crédit d'un montant de 55 000\$, afin de couvrir les frais de nettoyage. Le 12 mars 1996, le Cabinet juridique de Sproule, Castonguay, Pollack de Montréal (Québec) agissant pour le compte des affréteurs à temps du KOLOMNA, envoya une lettre par télécopie à la GCC, soulignant les conséquences d'une saisie, si le navire ne pouvait appareiller. Plus tard, le même jour, le même Cabinet juridique déposait une lettre d'engagement pour le compte du Club P et I de la Liverpool and London Steamship, d'un montant de 65 000\$ en vue de couvrir les frais de nettoyage des 24 et 25 février 1996. Le même

jour, 12 mars 1996, la Cour fédérale prononçait la mainlevée de la saisie et le KOLOMNA pouvait appareiller.

Le 14 février 1997, le navire était déclaré coupable d'avoir causé une pollution par les hydrocarbures, et condamné à une amende de 6 750\$ qui fut payée. Par sa lettre du 27 février 1997, la GCC présentait au Cabinet juridique Sproule, Castonguay, Pollock, sa demande d'indemnisation s'élevant à 52 837,26\$, visant à recouvrer ses frais encourus pour le nettoyage. Faisant suite à un accusé de réception initial, le Cabinet juridique, par sa lettre du 26 juin 1996 adressée à la GCC, réclamait des exemplaires de tous les documents, en vue de les transmettre à leur client. Faute de règlement, l'avocat de la Couronne écrivit le 13 août 1997 au Cabinet juridique Sproule, Castonguay, Pollack, exigeant le paiement de la demande d'indemnisation de la GCC. Il y eut d'autres correspondances mais dans leur lettre du 28 août 1997, Sproule, Castonguay, Pollack demandaient que la Couronne traite directement avec le Club P et I de la Liverpool and London Steamship, étant donné qu'ils n'avaient pas le mandat de représenter les propriétaires ou les exploitants du navire, à ce moment là. En conséquence, par lettre du 29 août 1997, la Couronne présentait au Club P et I de la Liverpool and London Steamship, la demande d'indemnisation de la GCC. Le 23 septembre 1997, le P et I Club expédiait une réponse par télécopie, accusant réception de la demande d'indemnisation, tout en soulignant que le KOLOMNA ne traitait avec eux que d'affrètements et que par conséquent toute question de pollution ne regardait que les propriétaires du navire. La lettre du Club se poursuivait, en suggérant que la Couronne devrait présenter la demande d'indemnisation au Club P et I des propriétaires du navire. D'autres correspondances furent échangées du fait que le Club de Liverpool et le Cabinet juridique réitéraient leur suggestion que la Couronne devrait présenter sa demande au Club P et I des propriétaires du navire. Par la suite, il s'est avéré que le Club P et I des propriétaires du navire était l'United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Ltd, (plus connue sous l'appellation de U.K. Club).

Dans sa lettre du 19 janvier 1998, la Couronne présentait à l'Administrateur, la demande d'indemnisation de la GCC. Au terme de l'exercice financier, l'Administrateur a donné des instructions à l'agent de la Caisse d'indemnisation à Londres, pour élucider le problème.

7.32 Embarcation de servitude KATHY K (1996)

Le 2 avril 1996, le KATHY K (1996), un ancien remorqueur en bois, construit en 1912 et reconstruit en 1944, de 28 tjb, immatriculé comme étant une embarcation de servitude était amarré, sans équipage à bord, au quai public de Kitimat Village (C.B.), lorsqu'il a coulé à son poste. La cause du naufrage n'a pu être déterminée avec certitude. L'embarcation de servitude avait à bord environ 3 100 l de diesel ainsi qu'une quantité indéterminée d'huile de graissage. Lorsque le KATHY K a coulé, une certaine quantité de ces hydrocarbures s'est déversée. Un barrage flottant fut rapidement mis en place pour endiguer la pollution. Il a été demandé au propriétaire de l'embarcation d'assumer sa responsabilité mais il a répondu que le KATHY K n'était pas couvert par une assurance et que la compagnie propriétaire ne disposait pas de capitaux et qu'il demandait que la GCC dispose de l'embarcation comme elle le jugerait bon. La GCC intervint en embauchant des entrepreneurs pour nettoyer les hydrocarbures et renflouer l'embarcation de servitude coulée et la mettre à un poste à quai sûr. Il y eut quelques difficultés à renflouer l'embarcation et une fois à flot, on s'aperçut qu'elle prenait l'eau de toute part. Le 5 avril 1996, faisant route à la remorque vers un poste à quai sûr, le KATHY K menaçait à nouveau de couler, aussi fallut-il l'échouer volontairement, occasionnant ainsi d'autres dommages. La GCC décida donc de faire démolir l'embarcation, sur le lieu même de l'échouage. Certaines personnes furent autorisées à prélever et conserver le matériel sauvé ce qui fait que la GCC n'eut pas à payer pour la démolition du KATHY K. Celui-ci fut mis en pièces et sa coque brûlée.

Le 2 avril 1997, la Couronne présenta à l'Administrateur une demande d'indemnisation s'élevant à 73 495,30\$, en vue de recouvrer les

frais encourus par la GCC lors de cet événement. Par la suite nous avons reçu un avis que le 4 avril 1997, la personne qui avait été désignée comme étant le gérant dûment enregistré du KATHY K, avait été mis en faillite.

L'Administrateur examina et évalua la demande d'indemnisation, à la suite d'un certain nombre de questions qu'il s'était posé et qu'il avait exprimées dans sa lettre du 10 décembre 1997, adressée à l'avocat de la Garde côtière. Une réunion visant à discuter le problème du règlement est prévue pour la fin avril 1998.

7.33 Rejets non identifiés d'hydrocarbures - Come By Chance (T.N.) (1996)

Le 19 avril 1996, le navire-citerne PETRO-BULK RACER de 18 033 tjb, battant pavillon libérien était amarré le long du poste No. 1, de l'appontement de la raffinerie de pétrole de Come By Chance, lorsque tôt le matin, par temps brumeux, des hydrocarbures furent aperçus flottant tout autour de l'arrière du navire. Ce jour était celui de l'ouverture de la saison de pêche des homards. L'équipe d'intervention de la raffinerie entraînée pour lutter contre les déversements d'hydrocarbures fut appelée et utilisant des embarcations et des barrages flottants, endigua le déversement. Celui-ci fut estimé à environ 10 l et était composé de vieilles boues de soute. Amarré plus à l'intérieur de l'appontement que le PETROBULK RACER, il y avait un autre navire-citerne mais aucune trace d'hydrocarbures n'était visible tout autour de celui-ci. Plus tard en matinée, l'inspecteur de la DSM (MSB) est arrivé pour enquêter sur cet événement et en a profité pour prélever des échantillons d'hydrocarbures. Le PETROBULK RACER nia toute implication dans le déversement et l'inspecteur fut incapable de trouver une preuve matérielle pouvant établir une relation entre le navire-citerne et le déversement. Etant un habitué de la raffinerie, le navire-citerne fut autorisé à appareiller. Une analyse ultérieure des échantillons d'hydrocarbures ne révéla aucune analogie entre ceux prélevés au sein du déversement. Malheureusement, les prélèvements d'échantillons n'avaient pas été suffisamment répartis.

La DSM informa le représentant légal de la raffinerie qu'il n'y avait aucune preuve que le déversement puisse avoir un rapport avec le PETROBULK RACER. Par la suite, la raffinerie fit parvenir à l'Administrateur une demande d'indemnisation pour des frais d'endiguement et de nettoyage; celle-ci fut reçue à la Caisse d'indemnisation, le 12 août 1996 et s'élevait à un montant déclaré être de 21 265,47\$. Les frais réels encourus étaient de 7 087,49\$ et auraient donc été multipliés par trois. À la suite de correspondances ultérieures, et de la réception par l'Administrateur des documents requis de renonciation et de subrogation, celui-ci, le 8 mai 1997, versa la somme de 7 087,89\$ pour solde de tout compte du règlement de cette demande d'indemnisation.

7.34 Rejets non identifiés d'hydrocarbures - Little Harbour (N.E.) (1996)

Le 31 mai 1996, l'avocat de la Caisse d'indemnisation à Halifax (N.E.) recevait un appel téléphonique d'un agent local des pêches, l'avisant qu'une caisse flottante à claire-voie (vivier flottant) contenant des homards vivants, avait été contaminée par des hydrocarbures, dans Little Harbour (N.E.). Selon l'enquête menée par la Caisse d'indemnisation, il semblerait que le 19 mars 1996, s'était produit un déversement de diesel dans Little Harbour, provenant d'une source inconnue. Le 5 juillet 1996, l'Administrateur recevait une demande d'indemnisation, émanant d'une compagnie locale de pêche, d'un montant de 26 306,38\$, couvrant les frais de remplacement de la Caisse à homards flottante à claire-voie, le manque à gagner et d'autres frais divers. Le 19 juillet 1996, l'Administrateur adressait une réponse officielle, demandant certains renseignements au sujet de la demande d'indemnisation, principalement ceux concernant la caisse flottante à claire-voie prétendue contaminée et les possibilités de la nettoyer à la vapeur. À ce jour, aucune réponse n'a été reçue.

7.35 Navire de charge et à passager AIVIK (1996)

L'AIVIK est un navire de charge et à passagers de 7 048 tjb, battant pavillon canadien. Le 16 août 1996, très tôt le matin, alors qu'il

était amarré à quai dans le port de Montréal, le navire signalait un déversement d'environ 1 000 l de diesel léger qui s'était produit au cours d'un ravitaillement en combustible effectué par des camions-citernes. Au vu des preuves évidentes sur les lieux, le Commandant de port estima que le déversement pouvait représenter jusqu'à 25 000 l. La plus grande partie du déversement avait été endiguée grâce à un barrage flottant qui avait été déployé. Les propriétaires du navire intervinrent immédiatement en passant un contrat pour effectuer le nettoyage. La GCC et la DSM envoyèrent leurs agents sur les lieux et la GCC effectua des reconnaissances aériennes par hélicoptère, pour déterminer jusqu'à quelle distance en aval du fleuve, la nappe d'hydrocarbures avait dérivé. Le 18 août 1996, le nettoyage définitif était achevé et environ 27 000 l de diesel avaient été récupérés.

Le 17 juin 1997, la Couronne présentait à l'Administrateur une demande d'indemnisation s'élevant à 9 200,24\$, en vue de recouvrer les frais encourus par EC et la GCC, ces frais visant surtout ceux de l'hélicoptère. Le 15 juillet 1997, l'Administrateur transmettait la demande d'indemnisation au propriétaire du navire, à Montréal, afin qu'il paie directement la Couronne. L'Administrateur fut informé que la demande d'indemnisation avait été envoyée à l'avocat de la Couronne et que la Caisse d'indemnisation devrait entrer en relation avec lui. Le 19 mars 1998, la demande d'indemnisation fut de nouveau soumise à l'avocat de la compagnie qui représente également le Club P et l'ancien propriétaire du navire, dans cet événement.

7.36 Navire de pêche NORTHWIND (1996)

Le 6 septembre 1996, l'Administrateur fut informé que le navire de pêche américain NORTHWIND, de 163 tjb, faisant route de l'Alaska à Seattle, s'était échoué le 2 septembre 1996, près de Fancy Cove, Lama Pass, dans les eaux côtières de C.B. Après l'échouement, l'équipage réussit à s'échapper mais le navire fit eau et chavira. Un navire de la GCC arriva sur les lieux. Une faible quantité d'hydrocarbures s'écoula et d'après les estimations, il restait 17 000 l de diesel dans la coque chavirée, à flot. Le propriétaire du navire passa un contrat avec des releveurs d'épave qui arrivèrent sur

les lieux en même temps que les agents du MPO et l'équipe d'intervention de la GCC et d'un représentant du Club P et I. Les criques dans ce secteur étaient réputées pour leur habitat à poissons. Des barrages flottants furent mis en place et, le 7 septembre 1996, les releveurs d'épave, remirent le navire en position droite, non sans déverser quelques hydrocarbures, en grande partie retenus à l'intérieur des barrages flottants. Les hydrocarbures libérés furent recueillis et le combustible restant à bord du navire sauvé, fut récupéré. Le NORTHWIND fut remorqué jusqu'à Bella Bella (C.B.) et par la suite déclaré perte totale virtuelle.

Il a été précisé à l'Administrateur que le navire possédait une assurance sur corps et une assurance P et I et que la GCC avait avisé le représentant du Club P et I qu'une demande d'indemnisation serait déposée. Nous croyons savoir que la Couronne a facturé au propriétaire américain les frais de la GCC, s'élevant à 30 080,24\$. L'Administrateur est dans l'attente de faits nouveaux.

7.37 Yacht à moteur 42 E 6903 (1996)

Ce yacht en bois, à moteur, de 11 mètres, immatriculé au Canada, de propriété privée, était mouillé dans une crique au large de la rivière St. Clair à quelques kilomètres au nord de Sombra (Ontario). Le 21 septembre 1996, au cours de pluies torrentielles, le yacht coulait, déversant du combustible diesel et des hydrocarbures résiduels. La GCC dépêcha son propre personnel sur les lieux et utilisa son propre matériel pour endiguer et nettoyer la pollution. Le propriétaire put être joint, lequel par la suite renfloua le yacht. La coque du yacht se révéla pourrie et il a été indiqué que par la suite ce dernier avait été démolé. Le propriétaire précisa qu'il n'avait aucune couverture d'assurance pour le yacht, aussi le 10 octobre 1997, la Couronne présenta à l'Administrateur une demande d'indemnisation, s'élevant à 2 560,18\$, en vue de recouvrer les frais de la GCC. L'Administrateur examina et évalua la demande d'indemnisation et le 26 janvier 1998, la demande était payée en totalité, plus 209,92\$ d'intérêt couru payable en application de l'article 723 de la LMMC. Pendant toute cette affaire, il fut très difficile d'entrer en rapport avec le pro-

priétaire du yacht mais le 31 mars 1998, l'Administrateur lui transmettait la demande d'indemnisation, à une adresse qui lui avait été donnée, afin de se faire rembourser les sommes d'argent versées par la Caisse d'indemnisation.

7.38 Rejets non identifiés d'hydrocarbures-Goderich (Ontario) (1996)

Le 11 octobre 1996, un entrepreneur de dragages à Goderich (Ontario) signalait au Commandant de port qu'il y avait des hydrocarbures répandus dans le port. Ce renseignement fut transmis à l'organisme d'intervention de la GCC. Le cotre de la GCC mena une enquête et fut d'accord que les hydrocarbures qui avaient l'aspect du diesel, arrivaient au vent des dragages et que par conséquent les opérations n'étaient pas à l'origine du déversement.

À ce moment là, il y avait 10 navires dans le port y compris quatre qui appartenaient aux entrepreneurs de dragage. Il y a désaccord quant à savoir si oui ou non des échantillons d'hydrocarbures avaient été prélevés, de toute façon, aucun n'avait été analysé. Un remorqueur fut suspecté mais il n'y avait aucune preuve permettant de l'associer à ce déversement. Ce même remorqueur fut par la suite mis en cause dans un autre déversement dans le port, le 24 novembre 1994, alors qu'il était occupé à préparer pour l'hiver ses vannes de coque.

Le 10 octobre 1997, l'Administrateur recevait une demande d'indemnisation d'un montant de 2 553,87\$, présentée par la Couronne, en vue de recouvrer les frais de la GCC, encourus lors de son intervention à l'occasion de cet événement. L'Administrateur examina et évalua cette demande d'indemnisation mais fut incapable de trouver des preuves concluantes quant à l'origine des hydrocarbures. Le 20 mars 1998, l'Administrateur payait la somme de 2 773,68\$, incluant 219,80\$ d'intérêts comme l'exige l'article 723 de la LMMC, permettant de régler la demande d'indemnisation.

7.39 Navire-citerne IMPERIAL ST. CLAIR (1996)

Le 28 novembre 1996, ce navire-citerne monocoque de 7 964 tjb, immatriculé au Canada vit son moteur principal tomber en panne alors qu'il était à la descente dans les chenaux de la voie maritime, dans le lac Saint Louis (Québec). Alors qu'il essayait de remettre son moteur en route, le navire se mit au plain très haut. Il n'y eut aucune pollution mais les propriétaires du navire mobilisèrent des entrepreneurs parés à toute éventualité et la GCC envoya ses agents sur les lieux. Le navire fut remis à flot sans aucune pollution, sous l'oeil vigilant du personnel d'intervention de la GCC.

Le 6 février 1997, la GCC soumettait aux propriétaires du navire, une demande d'indemnisation d'un montant de 7 169,31\$, en vue de recouvrer ses frais et l'Administrateur a été informé que la demande d'indemnisation avait été payée.

7.40 Vraquier HARALAMBOS (1996)

Le 27 février 1997, l'Administrateur recevait une demande d'indemnisation envoyée par la Couronne en vue de recouvrer les frais de la GCC, déclarés s'élever à 73 483,00\$, encourus pour effectuer le nettoyage d'hydrocarbures découverts sur les plages du Golfe du St. Laurent au sud ouest de Port Cartier (Québec). La demande d'indemnisation était présentée pour un événement qualifié de "rejet non identifié". Les hydrocarbures dérivant vers la côte et venus s'échouer sur les plages avaient été découverts le 3 décembre 1996, par des résidents de la petite communauté de Rivière Pentecôte qui prévinrent les autorités. Des fonctionnaires vinrent sur les lieux et confirmèrent la pollution. Des entrepreneurs furent embauchés et se mirent au travail le 5 décembre 1996; le 9 décembre 1996, l'ouvrage était terminé à la satisfaction des autorités. Il a été indiqué que 103 barils d'hydrocarbures avaient été récupérés en vue de leur évacuation.

L'Administrateur mena une enquête sur les circonstances de cette pollution par les hydrocarbures et découvrit que la DSM (MSB) avait également mené une enquête minutieuse au

sujet de deux déversements d'hydrocarbures qui s'étaient produits à l'intérieur du port de Port Cartier, les 19 et 25 novembre 1996, respectivement. Ces déversements avaient mis en cause le vraquier HARALAMBOS, de 63 078 tjb, battant pavillon grec. Le navire était entré au port le 19 novembre au moment même d'un déversement d'hydrocarbures. Ensuite le navire était ressorti pour se rendre à un mouillage au large de Port Cartier, en attente d'un chargement et était revenu au port le 25 novembre, au moment même où le second déversement d'hydrocarbures se produisait. Il fut découvert que l'un des ballasts à eau latéraux supérieurs avait été perforé par la corrosion et mis en communication avec une caisse à combustible qui est responsable de la fuite d'hydrocarbures. Les propriétaires du navire promirent de payer les frais de nettoyage dans le port. Le 30 novembre 1996, l'HARALAMBOS appareillait pour l'Iran.

Au cours de son enquête, l'inspecteur de la DSM (MSB) préleva des échantillons d'hydrocarbures et compara également les résultats des analyses avec ceux des analyses des hydrocarbures découverts par la suite sur les plages à Rivière Pentecôte. Il fut découvert que les hydrocarbures du port étaient analogues à ceux des plages. En conséquence, le 4 décembre 1997, l'Administrateur transmettait la demande d'indemnisation au représentant du Club P et I du navire au Canada afin qu'il règle directement la Couronne. Le résultat est attendu.

7.41 Navire-citerne JADE STAR (1996)

Le 21 décembre 1996, le JADE STAR, un navire-citerne de 6 262 tjb, battant pavillon canadien dont les propriétaires sont enregistrés à l'Île de Man et les gestionnaires au Nouveau Brunswick, était amarré le long du quai à Nanticoke (Ontario), chargeant du mazout de soute "C", lorsque, d'après un rapport, se produisit une surcharge de la seule génératrice fonctionnant à bord, ce qui eut pour effet de couper l'alimentation en énergie électrique des auxiliaires, entre autres, des vannes de la traverse de chargement du navire, raccordée au flexible de chargement de terre. Le flexible se rompit et environ 2 300 l d'hydrocarbures de la

cargaison se répandirent sur le pont, dont environ 300-400 l s'écoulèrent à l'eau par le livet du pont. La raffinerie locale embaucha des entrepreneurs pour endiguer et nettoyer les hydrocarbures à la surface de l'eau au delà du navire alors que celui-ci employait un entrepreneur privé et l'équipage pour nettoyer le pont et la coque. Le 22 décembre 1996, le JADE STAR était autorisé à appareiller, à condition qu'après avoir franchi les écluses à Montréal, une vérification soit effectuée, sur l'état de propreté du pont du navire.

Le 17 décembre 1997, l'Administrateur recevait de la part de la Couronne, une demande d'indemnisation s'élevant à 2 174,25\$, en vue de recouvrer les frais encourus par la GCC, en se rendant à Nanticoke. Le 12 janvier 1998, cette demande d'indemnisation était transmise aux gestionnaires canadiens du JADE STAR, en les priant de régler directement la Couronne. Le règlement est attendu.

7.42 Rejets non identifiés d'hydrocarbures - Placentia Bay (T.N.) (1997)

Le 20 janvier 1997, un fonctionnaire des services canadiens chargés de la faune et de la flore, signalait que de vastes nappes d'hydrocarbures avaient été aperçues au large du môle de St. Bride's en Baie de Placentia (T.N.). Des reconnaissances aériennes et pédestres furent effectuées dans les zones voisines où d'autres nappes d'hydrocarbures avaient été découvertes. Un certain nombre de rapports de situation furent publiés au sujet de cet événement et le dernier publié le 19 mars 1997, précisait qu'environ 2 700 oiseaux morts, englués de mazout, avaient été ramassés. D'autres oiseaux vivants, englués de mazout avaient été recueillis dans un centre de réadaptation pour y être traités. Des échantillons d'hydrocarbures avaient été prélevés et un groupe de travail mixte des organismes fédéraux, ajouta aux autres cet événement, en vue d'une enquête. La pollution et ses conséquences ont éveillé l'intérêt des médias nationaux.

Le 1er décembre 1997, l'Administrateur a reçu de la part de la Couronne, une demande d'indemnisation d'un montant de 119 421,70\$, en vue de recouvrer les frais, comme il est pré-

cisé, encourus par la GCC et les autres organismes gouvernementaux, lors de cet événement. L'Administrateur examine et évalue la demande d'indemnisation conformément à ses responsabilités précisées au paragraphe 710(2) de la LMMC.

7.43 Navire Polyvalent NITA 1 (1997)

L'Administrateur a pris connaissance de cet événement, le 2 décembre 1997, lorsque la GCC lui a fait savoir qu'une demande d'indemnisation adressée aux représentants légaux de ce navire, était demeurée impayée et que de la sorte cette demande était présentée à la Caisse d'indemnisation. En conséquence le 8 janvier 1998, la Couronne présentait à l'Administrateur une demande d'indemnisation, d'un montant de 3 787,30\$ visant le remboursement des frais encourus par la GCC pour endiguer et nettoyer les hydrocarbures découverts le 19 mars 1997, au port de Gros Cacouna (Québec) entre le navire polyvalent NITA 1, de 10 572 tjb, battant pavillon panaméen et le quai. Les hydrocarbures se trouvaient sur la glace entre le navire et le quai.

Le navire nia toute responsabilité, aussi la GCC embaucha des entrepreneurs. Le 20 mars 1997, le nettoyage était terminé et environ 1 baril de débris pollués par les hydrocarbures avait été récupéré. Des échantillons des hydrocarbures furent prélevés par un inspecteur de la DSM (MSB) et par la suite, des accusations furent portées contre le NITA 1 pour avoir causé une pollution par des hydrocarbures. Avant que le navire ne soit autorisé à appareiller, il avait été demandé au Club P et I de fournir une lettre d'engagement d'un montant de 5 000\$ au profit de la GCC.

Le 26 février 1998, l'Administrateur soumettait aux représentants légaux du NITA 1, la demande d'indemnisation de la GCC, les priant de bien vouloir régler directement la Couronne. Les représentants du navire accusèrent réception de la demande d'indemnisation mais au nom du navire nièrent toute responsabilité. Il est prévu que le jugement des poursuites au criminel soit rendu le 11 juin 1998.

7.44 Ancien dock flottant ARD 31 (1997)

Le 26 mai 1997, l'ARD 31, un ancien dock flottant de l'US Navy, a coulé dans le port de Tuktoyaktuk (T.N.W.) contribuant à former une nappe luisante d'hydrocarbures de 30 m². Les propriétaires du bâtiment passèrent un contrat pour que soit effectué le nettoyage sous la surveillance d'un agent de la GCC présent sur les lieux. Il a été indiqué qu'une vanne cassée par la pression exercée par les glaces, était la responsable du naufrage. Malgré tous les efforts des entrepreneurs, les hydrocarbures ont continué à s'écouler du dock flottant, jusqu'au 3 juin 1997. Ce jour là, les opérations de récupération des hydrocarbures furent interrompues, les conditions de glace étant trop dangereuses. Le 14 juillet 1997, l'ARD 31 fut renfloué et bien qu'il y eut encore quelques ultimes écoulements, ils furent endigués à l'intérieur des barrages flottants.

Aucune demande d'indemnisation n'a été présentée à la Caisse d'indemnisation et l'Administrateur a été informé que les demandes d'indemnisation de la GCC visant l'utilisation de son matériel et sa présence sur les lieux, s'élevaient au total à 176 927,29\$ qui furent payées en totalité en novembre 1997, par les propriétaires du dock flottant.

7.45 Chalutier CAPE CIRCLE (1997)

La Caisse d'indemnisation a reçu un rapport de situation envoyé par la GCC qui fournissait des renseignements précisant que ce chalutier de 716 tjb battant pavillon lituanien, avait été mis en cause lors d'un déversement d'hydrocarbures qui s'était produit le 23 juin 1997, à Argentia (T.N.) au cours d'un ravitaillement en combustible par un camion-citerne. Il a été précisé que le chalutier était sous affrètement pour le compte d'exploitants canadiens, en vue de pêcher la crevette. Il semblerait que le ballast à combustible du chalutier ait débordé et qu'en raison de vents très forts, le combustible ainsi répandu ait été, en grande partie, soufflé par-dessus bord; d'après les estimations environs 400 l auraient été perdus.

La GCC intervint, utilisant son propre personnel et matériel. Dans une lettre, les proprié-

taires assumèrent leur responsabilité. Pour cet événement, l'Administrateur n'a reçu aucune demande d'indemnisation mais il a été précisé, que la demande d'indemnisation de la GCC avait été réglée.

7.46 Rejets non identifiés d'hydrocarbures - Come By Chance (T.N.) (1997)

Le 11 août 1997, l'Administrateur recevait une demande d'indemnisation d'un montant de 8 959,10\$ envoyée au nom de la raffinerie de Come By Chance (T.N.) par son représentant légal. Ceci constituait le premier renseignement que la Caisse d'indemnisation ait reçu au sujet de cet événement qui avait eu lieu le 4 juin 1997. La demande d'indemnisation était présentée comme ayant un rapport avec des rejets non identifiés d'hydrocarbures mais le texte était accompagné de croquis mettant en évidence le fait que les rejets d'hydrocarbures étaient contigus à un navire, le navire-citerne LUCKY LADY. Un autre navire-citerne, le NOMAD, était amarré à un poste adjacent mais en se fondant sur les renseignements fournis, aucun hydrocarbure n'avait pu être décelé le long de sa coque.

La raffinerie intervint pour lutter contre le déversement. Il lui fallut environ six heures pour effectuer le nettoyage d'à peu près 5 à 8 barils de vieux hydrocarbures ayant été exposés aux intempéries et qui constituaient le déversement. La DSM (MSB) envoya un inspecteur à Come By Chance et avec d'autres personnes, préleva des échantillons d'hydrocarbures. Des analyses ultérieures des échantillons révélèrent que les hydrocarbures prélevés dans l'eau étaient du diesel marine lourd ou du pétrole brut, fortement exposé aux intempéries et ne présentaient aucune analogie avec les échantillons de combustibles prélevés à bord du LUCKY LADY ou du NOMAD. Il n'était fait aucunement mention de comparaisons qui auraient pu être faites avec d'autres sources d'hydrocarbures se trouvant à bord des deux navires. L'inspecteur de la DSM (MSB) en a conclu qu'aucun navire-citerne n'avait été impliqué dans le déversement. En se fondant sur ce fait, la raffinerie présenta à l'Administrateur sa demande d'indemnisation pour le nettoyage. Étant donné les questions

restées sans réponse, entourant la demande d'indemnisation, l'Administrateur poursuit son enquête au sujet de cet événement. Dans une lettre du 21 janvier 1998, l'Administrateur cherche à obtenir de plus amples renseignements de la part de la raffinerie. Au 31 mars 1998, certains renseignements sont toujours attendus.

7.47 Rejets non identifiés d'hydrocarbures - Black Creek (Ontario) (1997)

Le 30 juin 1997, la police régionale couvrant le secteur de Port Dover (Ontario), signala une pollution par les hydrocarbures dans Black Creek. La GCC intervint avec son propre personnel et matériel mais, en arrivant sur les lieux, constata que la plus grande partie des hydrocarbures s'était évaporée. Il semblerait que les hydrocarbures déversés étaient un mélange de diesel et d'eau de cale machine et provenaient d'une marina locale.

L'Administrateur a été informé qu'aucune demande d'indemnisation ne serait déposée contre la Caisse d'indemnisation pour les frais minimes encourus par la GCC, lors de son intervention visant cet événement.

7.48 Rejets non identifiés d'hydrocarbures - La Baie (Québec) (1997)

Le 2 juillet 1997, le vraquier de 11 261 tjb ISLAND SKY était amarré le long des installations d'Alcan, à La Baie (Québec), dans la partie amont navigable du fleuve Saguenay, lorsqu'une pellicule d'hydrocarbures fut remarquée tout autour du navire. À ce moment là, l'équipage du navire était en train de peindre la coque. Le navire nia que cet ouvrage ou toute autre opération à bord, puisse être le responsable. La Compagnie Alcan embaucha des entrepreneurs pour effectuer le nettoyage des hydrocarbures, mais il y en avait si peu qu'aucun échantillon ne put être prélevé.

Lorsque le nettoyage rapide fut terminé, la GCC fut informée de l'événement. Etant donné le peu d'importance du déversement, aucun fonctionnaire ne se rendit sur le lieu de l'événement.

Le 2 mars 1998, l'Administrateur recevait de la part d'Alcan, une demande d'indemnisation, en vue de recouvrer ses frais, s'élevant à 607,57\$. Cette demande faisait état de rejets non identifiés d'hydrocarbures, bien qu'aucun autre navire n'ait été mis en cause. L'Administrateur se posait un certain nombre de questions concernant cette demande d'indemnisation et il cherche à obtenir de plus amples renseignements de la part d'Alcan.

7.49 Rejets non identifiés d'hydrocarbures - Port de Sorel (Québec) (1997)

Le 8 janvier 1998, l'Administrateur recevait une demande d'indemnisation, de la part de la Couronne désireuse de recouvrer les frais encourus par la GCC, lors de son intervention pour lutter contre un événement de pollution par les hydrocarbures dans le bassin Lanctôt à Sorel (Québec). La demande totale s'élevait à 13 581,64\$. La pollution avait été signalée par un navire de la GCC qui se trouvait sur les lieux. La GCC employa son propre personnel et matériel pour intervenir contre le déversement. Au cours de la nuit, le service météo avait enregistré une chute de pluie de 31,3 mm en 45 minutes, sur Sorel. La DSM (MSB) envoya un inspecteur sur les lieux. L'origine la plus vraisemblable est un navire canadien des Grands lacs qui déchargeait des grains à un poste voisin, en amont du fleuve par rapport au Bassin Lanctôt. Le navire avait des gattes de récupération placées sous les treuils hydrauliques, celles-ci étaient remplies d'eau de pluie, recouverte d'huile. Des échantillons d'huile furent prélevés mais à l'analyse, aucune analogie ne put être relevée avec les échantillons prélevés dans l'eau du Bassin Lanctôt qui se révélèrent être des huiles d'origine végétale. Les huiles hydrauliques du navire étaient d'origine minérale.

L'Administrateur poursuit son enquête au sujet de cette demande d'indemnisation.

7.50 Navire de charge AQUA HOPE (1997)

Nous avons reçu un rapport de situation de la GCC, nous avisant que le 12 juillet 1997, le navire de charge AQUA HOPE avait laissé s'écouler une certaine quantité de mazout de

soute "C", alors qu'il était au mouillage dans English Bay, Vancouver (C.B.). Le navire était tout neuf et il semblerait qu'une erreur ait été commise en manoeuvrant le dispositif de vannes du bord, libérant, d'après les estimations, 40 l de mazout.

Les propriétaires du navire embauchèrent des entrepreneurs pour effectuer le nettoyage. Il a été indiqué que la plus grande partie du mazout avait été endiguée, toutefois une plage locale fut polluée. Le nettoyage fut surveillé par la GCC. La Caisse d'indemnisation n'a reçu aucune demande d'indemnisation et il paraît qu'il est peu probable qu'il n'y en ait.

7.51 Barge SIN WAN HO (1997)

Ce navire était un ancien chalutier navire usine de traitement du poisson, sud-coréen qui avait été remorqué jusqu'à Long Harbour (T.N.) pour être transformé en barge. Le 17 juillet 1997, au cours des travaux de reconstruction nécessitant de chauffer au rouge l'acier, un incendie se déclara à bord. Les sapeurs-pompiers locaux et la GCC intervinrent et l'incendie fut finalement éteint le jour suivant. Au cours de l'épuisement de l'eau accumulée à l'intérieur de la coque, le personnel du propriétaire de la barge, accidentellement, laissa se déverser dans le port, une certaine quantité de la pollution due aux hydrocarbures mélangés à l'eau. Le personnel de la GCC intervint à l'aide de barrages flottants et de matériaux absorbants.

La GCC déclara avoir encouru des frais s'élevant à 13 956,76\$ pour être intervenue pour combattre l'incendie et nettoyer la pollution. Il a été indiqué que le droit de propriété du SIN WAN HO était contesté. L'Administrateur a été informé qu'aucune demande d'indemnisation ne serait soumise à la Caisse d'indemnisation pour le compte de la Couronne, pour cet événement.

7.52 Navire Citerne JADE STAR (1997)

Le rapport d'accident quotidien du BST (TSB) fait savoir que le 29 juillet 1997, ce navire-citerne, de 6 262 tjb, immatriculé au Canada, mais géré par une compagnie de l'île de Man qui en est aussi le propriétaire, avait été

mis en cause lors d'un déversement de diesel estimé à 2 200 l. Apparemment, le navire-citerne était au mouillage dans la rivière George, Baie d'Ungava (Québec) lorsqu'il évita brusquement sous la violence du courant. Le flexible de chargement de terre se rompit et des hydrocarbures se répandirent. Jusqu'à maintenant l'Administrateur n'a reçu aucune demande d'indemnisation concernant cet événement.

7.53 Bateau de pêche ETHEL K (1997)

L'ETHEL K est un bateau de pêche en bois, à filets maillants, de 8 tjb, immatriculé au Canada, construit en 1953, et reconstruit en 1995. Le 29 juillet 1997, le bateau amarré dans une marina privée à Vancouver nord (C.B.) commença à couler. Les exploitants de la marina tentèrent d'appeler le propriétaire du bateau. La SPV (VPC) établit un barrage flottant tout autour du bateau partiellement coulé et la GCC mit en place des tampons absorbants pour absorber la petite quantité d'hydrocarbures qui s'échappait de la coque. La situation du bateau allait en se détériorant, aussi la GCC, le 26 août 1997, décidait que le mieux était de pomper l'eau contenue dans la coque et de retirer les polluants. Il paraît que la Couronne présentera à l'Administrateur une demande d'indemnisation de l'ordre de 6 000\$, en vue de recouvrer les frais de la GCC.

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

7.54 Bateau pilote NAVIMAR V (1997)

Le 7 août 1997, ce bateau pilote de 12 tjb, venait juste de déposer un pilote sur l'échelle de coupée amenée le long du bord du vraquier philippin NAVOIS MINERVA dans la zone du port de la Ville de Québec (Québec) lorsque le pied de l'échelle de coupée s'encadra dans la structure de la timonerie du bateau pilote. Les deux bâtiments faisaient route et en un instant le bateau pilote chavira. Plusieurs bateaux locaux étaient dans les parages immédiats et des tentatives furent faites pour garder à flot la coque chavirée mais elle coula avec peu ou pas de pollution. Le membre d'équipage qui était sur le pont du NAVIMAR V fut en mesure de

sauter dans le fleuve mais le patron qui se trouvait dans la timonerie du bateau pilote chaviré eut beaucoup de difficultés à s'en sortir vivant lorsque la coque coula.

Le bateau pilote a coulé par environ 30 mètres de fond, avec, d'après les estimations, 250 l de diesel et 10 l d'huiles de graissage. La GCC demanda que l'épave soit renflouée ce qui fut fait le 16 septembre 1997, avec très peu de pollution. À ce jour, aucune demande d'indemnisation n'a été présentée à l'Administrateur, concernant cet événement.

7.55 Rejets non identifiés d'hydrocarbures - La Baie (Québec) (1997)

Trois navires étaient à quai à deux appontements différents des installations d'Alcan à La Baie (Québec), dans la partie amont navigable du fleuve Saguenay, lorsqu'une mince pellicule d'hydrocarbures fut remarquée entre les deux appontements. Les hydrocarbures semblaient être un mélange de combustible de soute, aussi des échantillons furent-ils prélevés mais le personnel d'Alcan ne fut pas en mesure de déterminer de quel navire provenaient les hydrocarbures. Au début, le personnel d'Alcan intervint pour lutter contre le déversement mais ensuite des entrepreneurs furent appelés en renfort pour effectuer le nettoyage. Les autorités furent informées mais ne vinrent pas sur les lieux qui se trouvent à environ trois heures de route de la Ville de Québec, où se trouvent les bureaux les plus proches de la GCC/DSM (MSB).

Le 19 octobre 1997, l'Administrateur recevait une demande d'indemnisation d'un montant de 344,00\$, envoyée par la Compagnie Alcan, visant la participation de son personnel. Le 6 novembre 1997, l'Administrateur recevait une autre demande d'indemnisation d'un montant de 890,10\$ pour le travail accompli par les entrepreneurs. L'Administrateur continue l'examen et l'évaluation de cette demande.

7.56 Senneur DALEO (1997)

Le 11 août 1997, le DALEO, un senneur à tambour canadien de 33 tjb, a coulé par 30 m de fond, dans un chenal au large de l'île Hanson, dans la partie nord du passage côtier

intérieur de la C.B. Une nappe de mazout était signalée mais des plongeurs sous-marins furent employés pour obturer les fuites d'hydrocarbures les plus importantes, en attendant qu'une décision soit prise sur la faisabilité de renflouer le bâtiment coulé. Pendant la fin de semaine les 6 et 7 septembre 1997, le DALEO fut renfloué par les assureurs, avec très peu de pollution.

La GCC était présente sur les lieux et il paraît que les frais minimales encourus seront facturés aux propriétaires du senneur.

7.57 Bateau de plaisance OSSIAN (1997)

Un rapport de situation publié par la GCC indiquait que dans la nuit du 14 août 1997, ce bateau de plaisance avait pris feu dans Ship Harbour (N.E.). Les sapeurs-pompiers locaux intervinrent mais demandèrent l'assistance de la GCC. Les deux propriétaires du bateau qui étaient à bord à ce moment là, furent secourus mais durent être transportés à l'hôpital. Deux petites anses avaient été polluées par les hydrocarbures et un mytiliculteur local exprima ses craintes quant à la pollution. La GCC détermina qu'environ 300 à 500 l de diesel devaient se trouver à bord du bateau et qu'un nettoyage de la pollution était exigé.

Les derniers renseignements reçus par la Caisse d'indemnisation au sujet de cet événement indiquent que la GCC était en train de négocier le paiement de ses frais mais que les assureurs avaient fait savoir qu'ils ne voulaient payer qu'à hauteur de la limite de responsabilité du propriétaire du navire, calculée à 3 100,00 \$. Aucune demande d'indemnisation n'a été présentée à la Caisse d'indemnisation.

7.58 Vraquier auto-déchargeur GEORGE A. STINSON (1997)

Le GEORGE A. STINSON est un vraquier des Grands lacs, auto-déchargeur, de 34 569 tjb, battant pavillon des États-Unis. Le 20 août 1997, alors qu'il était à un poste de mazoutage à Sarnia (Ontario) un déversement de diesel No. 2 s'est produit. Il était estimé à 2 300 l. L'équipe d'intervention de la raffinerie locale, aidée d'entrepreneurs endigua et nettoya les

hydrocarbures. Le personnel d'intervention de la GCC était présent. L'Administrateur a été informé que la GCC ne ferait pas de demande d'indemnisation auprès de la Caisse d'indemnisation, concernant cet événement.

7.59 Rejets non identifiés d'hydrocarbures - Sept-Îles (Québec) (1997)

La Caisse d'indemnisation a reçu un rapport de situation de la GCC qui indiquait que le 29 août 1997, un déversement d'hydrocarbures constitué d'environ 9 à 13 l de diesel léger, avait été observé dans le port de Sept-Îles (Québec). Les hydrocarbures avaient souillé la coque d'un bâtiment du MDN(DND) qui se trouvait au port à ce moment là. La GCC intervint en employant un entrepreneur local pour endiguer et nettoyer les hydrocarbures. Cet événement était qualifié de: rejets non identifiés d'hydrocarbures et le 8 janvier 1998, l'Administrateur recevait de la part de la Couronne une demande d'indemnisation en vue d'obtenir le remboursement des frais de la GCC s'élevant à 5 242,95\$.

Conformément à ses responsabilités précisées à l'article 710 de la LMMC, l'Administrateur examina et évalua la demande d'indemnisation. Il apparaîtrait qu'une analyse des hydrocarbures révélait qu'il s'agissait d'un mélange de diesel et d'huile de graissage. Pour la plupart les hydrocarbures se trouvaient dans le port de pêche de Sept-Îles, mais une certaine quantité avait dérivé jusqu'au port principal. En se fondant sur ces résultats il en a été déduit que l'un parmi la vingtaine de navires de pêche au port à ce moment là, était à l'origine du déversement. Toutefois, aucun des navires de pêche n'était la source évidente, étant donné que la plus grande partie d'entre eux obtient son combustible de la même compagnie pétrolière. Les analyses d'hydrocarbures semblaient donc irréalisables.

Au terme de cet exercice financier, l'Administrateur était prêt à faire une proposition à la Couronne, précisant qu'au reçu de la preuve du paiement des factures des entrepreneurs, il paierait la totalité de la demande d'indemnisation.

7.60 Navire-citerne MAERSK BISCAY (1997)

Un rapport indiquait que le 6 septembre 1997, ce navire-citerne était en cause dans la rupture d'un collecteur de déchargement de cargaison. D'après les estimations, 700 l de carburateurs s'étaient déversés à la mer à Hall Beach (T.N.W.). Le navire-citerne était mouillé par courant de marée de trois noeuds ce qui avait contribué à la rupture du raccord du flexible. Au moment de la rupture, le dispositif de pompage fut immédiatement arrêté.

L'organisme d'intervention de la GCC suivit de près l'évolution de la situation par téléphone mais il fut jugé inutile d'envoyer un agent sur place étant donné que le déversement se dissipait naturellement. L'Administrateur n'a reçu aucune demande d'indemnisation et il a été précisé qu'il y avait peu de chance d'en avoir.

7.61 House-boat RHEA (1997)

Le RHEA était un ancien dragueur de mines de l'US Navy, de 41 mètres de long qui avait été acheté il y a environ dix ans pour être utilisé comme house-boat dans le port d'Oshawa (Ontario). Le 4 octobre 1997, alors que personne n'était à bord, il a coulé et s'est posé sur le fond par 7 mètres d'eau, seules ses superstructures émergeant. Il a été indiqué que le bâtiment avait à bord environ 1 600 l de mazout de chauffage, 4 500 l de diesel et 450 l d'huile de graissage qui au moment du naufrage commencèrent immédiatement à s'écouler lentement. L'association locale de sauvetage maritime intervint et disposa un barrage flottant tout autour du bâtiment coulé. Le propriétaire de l'house-boat précisa qu'il ne possédait pas d'assurance et qu'il n'était pas en mesure d'accepter la responsabilité d'endiguer et de nettoyer la pollution par les hydrocarbures.

Par la suite, le RHEA fut renfloué et retiré du port d'Oshawa. La Commission du port d'Oshawa a présenté à la Caisse d'indemnisation une demande d'indemnisation s'élevant à 99 054,21\$ pour la part de l'intervention regardant seulement le nettoyage du déversement d'hydrocarbures. Actuellement l'Administrateur est en train d'examiner et d'évaluer cette demande d'indemnisation.

7.62 Vraquier RANI PADMINI (1997)

Ce navire est un vraquier de 42 151 tbj, battant pavillon indien. Le 9 octobre 1997, une fissure s'est formée dans un de ses ballast à combustible et des hydrocarbures se sont déversés à la mer alors qu'il manoeuvrait pour venir s'amarrer à l'appontement public de Baie Comeau (Québec). Le navire était en possession d'un accord passé avec un organisme d'intervention mais refusa de faire appel à lui. Cette situation obligea la GCC à désigner des entrepreneurs pour endiguer et nettoyer les hydrocarbures. Environ 12,6 tonnes de fuel oil No. 6, 12 tonnes d'un mélange d'eau et d'hydrocarbures, 15 m³ de produits absorbants souillés et 15 m³ de végétaux souillés furent récupérés.

Avant que le navire ne soit autorisé à appareiller, le Club P et I a fourni une lettre d'engagement d'un montant de 375 000\$.

Il paraît que la GCC a, le 27 janvier 1998, soumis à l'avocat des propriétaires du navire/du Clubs P et I, sa demande d'indemnisation s'élevant à environ 335 000\$ afin d'obtenir le remboursement de ses frais encourus et qu'une correspondance ultérieure s'en est suivie. L'Administrateur est dans l'attente de faits nouveaux.

7.63 Rejets non identifiés d'hydrocarbures - Cape Ray (Terre-Neuve) (1997)

Un autre rejet non identifié d'hydrocarbures, à ajouter aux craintes des Terre-Neuviens pour leur écologie côtière, a été signalé le 2 novembre 1997, en provenance de Cape Ray (Terre-Neuve). Cape Ray est un promontoire situé à l'extrémité sud ouest de Terre-Neuve, dominant le détroit de Cabot. Les habitants locaux signalèrent qu'au cours d'une période de 3 à 4 jours, ils avaient trouvés de 100 à 200 oiseaux englués de mazout. Des vents violents et l'état de la mer avaient rendu dangereuse, à ce moment là, une reconnaissance convenable des plages.

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

7.64 Navire de pêche LINDA MAXINE (1997)

Au cours de la matinée du 10 novembre 1997, alors qu'il était amarré à l'appontement de Deep Bight, à Trinity Bay (T.N.), ce navire de pêche canadien en bois de 93 tjb prit feu. Il y avait environ 4 500 l de diesel à bord. La caserne de pompiers locale avait éteint l'incendie dans l'après-midi mais le navire commença à prendre de la gîte et ensuite coula et vint se poser sur le fond, dans le port. Le personnel d'intervention de la GCC arriva sur les lieux, installa un barrage flottant tout autour du navire coulé et ensuite entreprit de nettoyer les hydrocarbures qui s'étaient écoulés. Les assureurs du navire déclarèrent qu'ils assumeraient la responsabilité des frais de la GCC. Le 12 novembre 1997, la coque du navire, calcinée par le feu, était renflouée et le 14 novembre 1997, le personnel de la GCC avait terminé le nettoyage.

Le dernier rapport versé au dossier des événements appartenant à la Caisse d'indemnisation, indique que la GCC avait entrepris les démarches pour soumettre aux assureurs P et I du propriétaire du navire, le recouvrement de ses frais.

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

Le 12 novembre 1997, un simple particulier signalait qu'il avait trouvé six oiseaux englués de mazout sur la plage de Point Lance à Placentia Bay (T.N.). Le personnel de la GCC intervint et effectua des reconnaissances du littoral local, à pied et dans les airs. Les services canadiens de la faune et de la flore, participèrent également. Le 15 novembre 1997, un total de 608 oiseaux englués de mazout avait été trouvé dans tout le secteur; la majorité des oiseaux était morte. Les petites nappes d'hydrocarbures découvertes sur les plages furent également nettoyées.

Les derniers renseignements reçus par l'Administrateur, indiquent que cet événement et bien d'autres qui impliquent des rejets non identifiés d'hydrocarbures dans les provinces maritimes du Canada, font l'objet d'une enquête menée par différents ministères fédéraux.

7.66 Cargo PINE ISLANDS (1997)

Le 15 novembre 1997, l'officier de service du collège de la GCC situé sur la côte du bras sud du port de Sydney (N.E.), signala la présence d'hydrocarbures dans le bassin du port. Le personnel du collège fut mobilisé pour endiguer les hydrocarbures se trouvant dans le bassin. Par la suite on a découvert, d'après les estimations que 2 200 à 3 200 l de ce qui semblait être un mélange de mazout de soute "C" et de diesel, étaient enserrés entre le navire PINE ISLANDS et l'apponement tout proche. Le cargo immatriculé au Belize était immobilisé par ordre de la DSM (MSB) en raison d'un certain nombre de carences affectant son état de navigabilité. Un inspecteur de la DSM (MSB) préleva des échantillons d'hydrocarbures, dans l'eau, à bord du PINE ISLANDS, ainsi qu'à bord de tous les autres navires se trouvant dans le secteur.

Le 21 janvier 1998, l'Administrateur, par l'intermédiaire de l'avocat de la Caisse d'indemnisation à Halifax (N.E.) a déposé une notification d'opposition à la mainlevée du PINE ISLANDS, de ses propriétaires et d'autres, le navire faisant déjà l'objet d'une saisie en application d'autres procédures devant le tribunal. Il paraît que la GCC déclare avoir encouru des frais de l'ordre de 18 000\$ pour sa participation au nettoyage. Le 6 février 1998, l'avocat du navire déposa une lettre d'engagement auprès de la Caisse d'indemnisation, d'un montant de 20 000\$. Dès réception de celle-ci, l'Administrateur autorisa le retrait de la notification d'opposition.

Il a été indiqué que le 5 février 1998, des accusations avaient été portées contre le navire, pour avoir déversé des polluants et que le 23 février 1998, le navire avait plaidé non coupable.

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

7.67 Remorqueur KETA V (1997)

L'Administrateur a reçu un rapport de situation envoyé par la GCC, indiquant que le 19 novembre 1997, le STM (VTS) de Fundy avait été informé que le remorqueur canadien KETA

V de 236 tjb, avait perdu 160 à 180 l de combustible diesel dans le port de St. Jean (N.B.). Il semblerait qu'au cours d'une opération de mazoutage, la caisse journalière à combustible a été remplie et a débordé. Au nom de ses propriétaires, le commandant du remorqueur autorisa la GCC à agir en son nom pour endiguer et nettoyer les hydrocarbures. La GCC intervint avec l'aide d'entrepreneurs et à minuit le même jour, avait récupéré environ 270 à 450 l de diesel. Le jour suivant un camion-aspirateur avait récupéré un autre 1 000 l environ. À ce jour, l'Administrateur n'a reçu aucun autre renseignement au sujet de l'événement.

7.68 Vraquier FLARE (1998)

Le 16 janvier 1998, les centres de coordination du sauvetage de la côte est de la GCC ont reçu un message de détresse, indiquant que ce vraquier de 16 389 tjb, immatriculé à Chypre, était en train de couler. Par la suite, il s'est révélé que le FLARE, à ce moment là, faisait route à lège vers Montréal (Québec), lorsque se trouvant dans le sud-ouest de St. Pierre et Miquelon, il s'est cassé en deux. Seulement quatre des vingt-cinq hommes d'équipage purent être sauvés. La partie arrière du navire coula rapidement mais l'avant continua à flotter et partit à la dérive dans l'Atlantique. Les conditions atmosphériques continuèrent à être défavorables pour effectuer des recherches aériennes efficaces mais le 23 janvier 1998, on en est arrivé à la conclusion que l'avant avait également coulé.

Les propriétaires du navire indiquèrent qu'il y avait à bord 500 tonnes de mazout lourd, 130 tonnes de diesel et 13 500 l d'huile de graissage. Des tentatives furent entreprises pour atténuer la pollution par les hydrocarbures provenant de la partie arrière mais un rapport du 6 février 1998, indiquait que cette partie de l'épave continuait de temps à autres à déverser des hydrocarbures. Les recherches se poursuivirent pour retrouver la partie avant et il était dans les intentions de la GCC d'établir un programme pour surveiller les lieux où les deux parties du navire avaient coulé.

L'Administrateur a demandé à l'avocat de la Caisse d'indemnisation à Halifax (N.E.) de se

préparer à défendre les intérêts de la Caisse d'indemnisation, si cela s'avérait nécessaire.

7.69 Navire-citerne ASPHALT CHAMPION (1998)

Le 20 janvier 1998, ce navire-citerne spécialisé de 19 206 tjb, battant pavillon grec, chargé, appareillait de Courtenay Bay à Saint Jean (N.B.) lorsque l'on s'est aperçu que le navire laissait derrière lui, dans le port, une traînée d'asphalte. Par la suite, on découvrit que l'une des citernes à cargaison du navire s'était fissurée.

Les différents organismes responsables furent informés et le navire-citerne reçut l'ordre de mouiller dans le port de Saint Jean, pour être inspecté. Ensuite, le navire-citerne retourna au complexe de la raffinerie de Courtenay Bay pour y décharger la cargaison de sa citerne endommagée et rentra au port pour y effectuer des réparations.

Le personnel d'intervention de la GCC surveilla constamment la situation et des entrepreneurs avaient été priés de se tenir prêts à intervenir. Toutefois l'asphalte, au contact de l'eau, se solidifia immédiatement en gouttelettes, il fut donc décidé qu'il n'était pas nécessaire de constituer un programme de récupération. La GCC continua cependant à surveiller constamment la situation.

En raison de l'incertitude de voir une demande d'indemnisation déposée contre la Caisse d'indemnisation, l'Administrateur prit des dispositions, par l'intermédiaire d'un avocat, pour obtenir une lettre d'engagement de la part des assureurs P et I du navire, d'un montant de 20 000,00\$. L'Administrateur fut avisé qu'étant donné la faible somme en cause, la GCC ne déposerait aucune demande d'indemnisation contre la Caisse d'indemnisation.

7.70 Navire-citerne SARABAND (1998)

Le SARABAND était un navire-citerne de 66 942 tjb, battant pavillon libérien, chargé d'une cargaison de soude caustique qu'il devait décharger à La Baie (Québec) sur le fleuve Saguenay. Le tirant d'eau du navire-citerne

était trop fort pour La Baie, aussi des dispositions avaient été prises pour décharger une partie de la cargaison à une installation toute proche à Grande Anse. Ensuite le SARABAND déhala jusqu'à l'un des appontements de la Compagnie Alcan, pour terminer son déchargement.

Le 2 février 1998, à l'arrivée à La Baie pour effectuer le déchargement, les pilotes débarquant remarquèrent que le navire laissait s'écouler du mazout lourd. Par la suite, on découvrit que le SARABAND avait une cassure d'un mètre dans le deep-tank à combustible liquide avant, laissant s'écouler le mazout à raison de 4 l à la minute, d'après les estimations. À ce moment là, le fleuve était couvert de glace épaisse et un brise-glace de la GCC put observer encore plus d'hydrocarbures aux installations de Grande Anse, situées à environ 20 milles de distance. Les propriétaires du navire, leurs assureurs et l'ITOPF (Fédération internationale des armateurs pétroliers pour la lutte contre la pollution par les hydrocarbures) leurs conseillers en matière de pollution, prirent immédiatement des dispositions pour effectuer le nettoyage indispensable.

Étant donné que le niveau des hydrocarbures dans le deep-tank avait été situé en-dessous de la ligne de flottaison, il s'est avéré difficile par la suite d'estimer quelle quantité d'hydrocarbures avait été perdue. Les propriétaires du navire l'estimaient à 1 000 l, la GCC à 3/4 de tonne et EC considérait que 12 tonnes avaient disparu. Le nettoyage se révéla difficile étant donné la débâcle de printemps des glaces aussi fallut-il se résoudre à laisser la glace polluée restante à se disperser naturellement, sous la surveillance de la GCC.

La grande préoccupation venait du fait qu'une certaine quantité d'hydrocarbures avait été entraînée vers l'aval du fleuve sous la glace, par le courant qui peut atteindre cinq noeuds. Des reconnaissances furent effectuées à travers la glace dans le secteur avoisinant les installations de La Baie mais aucune quantité récupérable d'hydrocarbures ne put être trouvée. Toutefois, il faut plusieurs semaines avant que toutes les baies situées dans la partie originelle du fleuve, longue de 60 milles, en aval

de La Baie/Grande Anse, ne soient libres de glace. Du fait qu'il soit possible que des demandes d'indemnisation soient déposées contre la Caisse d'indemnisation, une lettre d'engagement établie au nom de la Caisse d'indemnisation et de la GCC, d'un montant de 350 000,00\$ a été fournie pour le compte du Club P et I. Le 4 février 1998, après avoir effectué des réparations provisoires le SARABAND appareil-lait de La Baie.

L'Administrateur attend les résultats des reconnaissances finales.

7.71 Rejets non identifiés d'hydrocarbures - Plage Martinique (N.E.) (et autres) (1998)

Le 10 mars 1998, un particulier signalait à la GCC, la présence de grandes quantités d'hydrocarbures le long de la plage Martinique à Clam Baie (N.E.) à environ 30 milles à l'est d'Halifax (N.E.). À peu près à la même période, des hydrocarbures récemment jetés à la côte, étaient découverts à Donkin, Cap-Breton (N.E.), à l'Île de Sable, aux Îles françaises de Saint Pierre et Miquelon et à de nombreux autres emplacements. Trois échantillons prélevés à Terre-Neuve et deux autres à l'Île de Sable furent immédiatement analysés et révélèrent que les hydrocarbures provenaient de la même source mais aucun échantillon ne présentait d'analogie avec les échantillons prélevés auparavant, provenant d'origines connues à bord des navires. Les résultats d'autres analyses d'échantillons d'hydrocarbures sont attendus.

La GCC embaucha des entrepreneurs pour nettoyer les hydrocarbures échoués sur la plage Martinique et d'autres secteurs locaux. Le nettoyage fut achevé le 15 mars 1998. Environ 380 sacs de matériaux pollués ont été récupérés.

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

8. Résumé de l'état financier

Au cours de l'exercice financier 1997-1998, 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: 505 782,84\$ comprenant les frais et les débours suivants:

Honoraires de l'Administrateur	63 350,00\$
Frais de justice ou de consultation	298 209,49\$
Service d'experts	142 252,24\$
Services de secrétaire	44 537,68\$
Frais de déplacement et de réceptions	29 404,13\$
Frais d'imprimerie	12 309,60\$
Frais de bureau	15 719,70\$
	<u>505 782,84\$</u>

b) Conformément aux dispositions de l'article 701 de la Loi, l'Administrateur a ordonné le versement de la somme de 5 141 693,01\$ 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 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 NAKHODKA -	3 442 884,80\$	
Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le NISSOS AMORGOS -	157 103,10\$	
Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le OSUNG No. 3 -	157 103,10\$	
Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le SEA EMPRESS -	1 380 269,58\$	
Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le SEA PRINCE/le YEO MYUNG/le YUIL No. 1 -	<u>876 301,95\$</u>	
		6 013 662,53\$

Moins les crédits pour les fonds non utilisés:

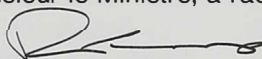
Le Fond général-	- 157 179,99\$	
Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le SENYO MARU-	- 187 550,98\$	
Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le TAIKO MARU -	- 222 056,90\$	
Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le TOYOTAKA MARU -	<u>- 305 181,65\$</u>	
		- 871 969,52\$
		<u>Totale 5 141 693,01\$</u>

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 46 919,79\$.

Au cours de l'exercice financier faisant l'objet de ce rapport, les intérêts crédités à la Caisse d'indemnisation se sont élevés à 13 987 903,61\$.

Au 31 mars 1998, le solde créditeur de la Caisse d'indemnisation s'élevait à 268 931 270,65\$.

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



Peter M. Troop
Administrateur
Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires