

***Caisse d'indemnisation
des dommages dus à la pollution
par les hydrocarbures causée
par les navires
Rapport Annuel 1998-1999***



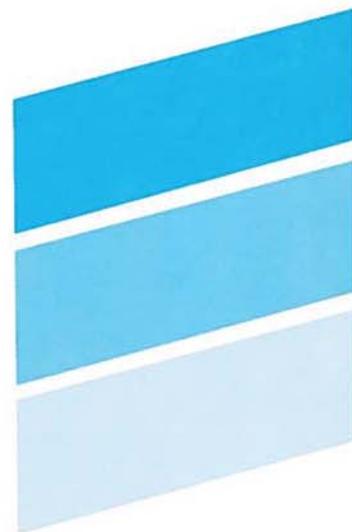
Canada

Photo de couverture: Plage impeccable à West Point, Île du Prince
Édouard, Canada.

Photographie due a l'obligeance: de l'agence de tourisme de l'Île du Prince Édouard
de Lionel Stevenson, Camera Art, Charlottetown, IPE.

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

***Caisse d'indemnisation
des dommages dus à la pollution
par les hydrocarbures causée
par les navires
Rapport Annuel 1998-1999***



CORRIGENDA

Page 2, note en bas de page, no. 1, 10e ligne

La phrase "Le sinistre du recouvrement des frais de la GCC, devant la Cour fédérale du Canada, contre les propriétaires du navire de la Caisse des réclamations de la pollution maritime (MPCF), pour recouvrer ses frais" est remplacée par la phrase "Lors du sinistre du KURDISTAN, la GCC avait déposé une demande en recouvrement de ses frais, devant la Cour fédérale du Canada, contre les propriétaires du navire et contre la Caisse des réclamations de la pollution maritime (MPCF) – finalement un règlement extrajudiciaire avait été conclu entre les parties, à la satisfaction de la GCC".

Page 8, 1re colonne, paragraph no. 6, 2e ligne

La phrase "Par conséquent, il est primordial que les départements directent les fonctionnaires du gouvernement à agir en temps voulu pour obtenir des preuves satisfaisantes destinées à identifier l'origine du déversement" est remplacée par la phrase "Par conséquent, il est primordial que les ministères du gouvernement donnent à leurs fonctionnaires des instructions d'agir en temps voulu pour obtenir des preuves satisfaisantes destinées à identifier l'origine du déversement".

Page 10, 2e paragraph, 4e ligne

La phrase, "Elles démontrent le caractère de recours du Fonds de 1971 et les prélèvements pour les contributions dépendent d'indemnisation sont évaluées" est remplacée par la phrase, "Elles démontrent le caractère de recours du Fonds de 1971 et aussi que les prélèvements en vue des contributions dépendent des demandes d'indemnisation et indiquent comment celles-ci sont évaluées".

Page 10, note en bas de page, no. 8

Le mot "le FOPOL" est remplacé par le mot "le FIPOL".

Table des matières

1.	Préambule	1
2.	Responsabilités et attributions de l'Administrateur.....	1
3.	Caisse d'indemnisation - Relève du Chef de Quart	1
4.	Entrée en vigueur des modifications apportées au plan canadien d'indemnisation et prochains changements	2
	Illustration 1	4
5.	État actuel de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires.....	5
6.	Caisse d'indemnisation - Relations personnelles avec l'ensemble des corporation.....	6
7.	Document de travail du MPO - décembre 1998.....	6
8.	Conférence internationale sur les déversements d'hydrocarbures	8
9.	Protocoles de 1992 à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds	9
10.	Obligations du Canada envers le Fonds international	9
11.	Assemblées et Comités exécutifs du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992.....	10
	Illustration 2	17
12.	Événements ayant entraîné des rejets d'hydrocarbures au Canada	18
12.1	Barge pétrolière IRVING WHALE (1970)	18
12.2	Pétrolier LIBERTY BELL VENTURE (1987)	19
12.3	Navire-citerne SOUTH ANGELA (1988)	19
12.4	Dock flottant DUKE OF CONNAUGHT (1988).....	20
12.5	Cargo/Porte-conteneurs NEW ZEALAND CARIBBEAN (1989).....	21
12.6	Navire-citerne EASTERN SHELL (1991).....	21
12.7	Fût d'huile - Port de Sorel, (Québec) (1993)	22
12.8	Vraquier GENERAL TIRONA (1993)	23
12.9	Vraquier CALYPSO IV (1994).....	23
12.10	Remorqueur PRINCESS No. 1 (1994)	24
12.11	Bateau de croisière PIERRE CHAUVIN (1994)	25
12.12	Chalutier MARWOOD (1994)	26
12.13	Bateau de pêche STEVE C (1994)	26
12.14	Rejets non identifiés d'hydrocarbures, Sainte Félicité (Québec) (1995).....	27
12.15	Porte-conteneurs GRETE STAR (1995).....	28
12.16	Barge HALTREN No. 1 (1995)	28
12.17	Vraquier APJ SHALIN (1995)	30
12.18	Roulier KOLOMNA (1996).....	30
12.19	Embarcation de servitude KATHY K (1996)	32
12.20	Rejets non identifiés d'hydrocarbures, Little Harbour, (N.E.) (1996).....	33
12.21	Navire de charge et à passagers AIVIK (1996).....	33
12.22	Navire de pêche NORTHWIND (1996)	33
12.23	Yacht à moteur 42E 6903 (1996)	34
12.24	Vraquier HARALAMBOS (1996).....	34
12.25	Navire-citerne JADE STAR (1996)	35
12.26	Rejets non identifiés d'hydrocarbures,Placentia Bay (Terre Neuve)(1997).....	36
12.27	Navire polyvalent NITA 1 (1997).....	36
12.28	Rejets non identifiés d'hydrocarbures, Come By Chance (Terre Neuve)(1997)	37
12.29	LE BARACHOIS (1997).....	37
12.30	Rejets non identifiés d'hydrocarbures, La Baie (Québec) (1997)	38
12.31	Rejets non identifiés d'hydrocarbures, Port de Sorel (Québec) (1997).....	38
12.32	Navire-citerne JADE STAR (1997)	38
12.33	Bateau de pêche ETHEL K (1997)	39
12.34	Bateau pilote NAVIMAR V (1997).....	39
12.35	Rejets non identifiés d'hydrocarbures, La Baie (Québec) (1997)	39
12.36	Bateau de plaisance OSSIAN (1997).....	40



12.37	Rejets non identifiés d'hydrocarbures - Sept-Îles (Québec) (1997)	40
12.38	House-boat RHEA (1997)	41
12.39	Vraquier RANI PADMINI (1997)	41
12.40	Rejets non identifiés d'hydrocarbures, - Cape Ray (Terre Neuve) (1997)	42
12.41	Navire de pêche LINDA MAXINE (1997).....	42
12.42	Rejets non identifiés d'hydrocarbures - Placentia Bay (Terre Neuve) (1997) ...	42
12.43	Cargo PINE ISLANDS (1997).....	42
12.44	Remorqueur KETA V (1997).....	43
12.45	KOYO MARU #16 (1997)	43
12.46	Vraquier FLARE (1998)	43
12.47	Navire-citerne SARABAND (1998)	44
12.48	Rejets non identifiés d'hydrocarbures - Plage Martinique (N.E.) (et autres)(1998)	45
12.49	Navire-citerne ENERCHEM REFINER (1998)	45
12.50	Rejets non identifiés d'hydrocarbures- Vancouver Harbour, (Colombie Britannique) (1998).....	45
12.51	Rejets non identifiés d'hydrocarbures - St. Brides (Terre Neuve) (1998).....	46
12.52	Vraquier Des Grands Lacs AGAWA CANYON (1998).....	46
12.53	Rejets non identifiés d'hydrocarbures - Ste. Anne de Sorel (Québec) (1998) ..	46
12.54	Navire-citerne FILOMENA LEMBO (1998)	46
12.55	Rejets non identifiés d'hydrocarbures - Fighting Island (Ontario) (1998).....	47
12.56	Rejets non identifiés d'hydrocarbures - Lawn Beach, (Terre Neuve) (1998)	47
12.57	Rejets non identifiés d'hydrocarbures - l'Île des Barques (Québec) (1998).....	48
12.58	Rejets non identifiés d'hydrocarbures - Sydport (Nouvelle Ecosse)(1998).....	48
12.59	Traversier de Masson, Masson (Québec) (1998).....	48
12.60	Rejets non identifiés d'hydrocarbures - Rimouski (Québec) (1998).....	48
12.61	Navire de pêche MISS BABS (1998)	49
12.62	Navire-citerne MORUY (1998).....	49
12.63	Barge SALTY DOG 1 (1998)	49
12.64	Rejets non identifiés d'hydrocarbures - Port de Montréal (Québec) (1998).....	49
12.65	Porte-conteneurs CANMAR VALOUR (1998)	50
12.66	Rejets non identifiés d'hydrocarbures - Port de Montréal (Québec) (1998).....	50
12.67	Rejets non identifiés d'hydrocarbures - Cape Shore (Terre Neuve) (1998)	50
12.68	Rejets non identifiés d'hydrocarbures - Port de Montréal (Québec) (1998).....	51
12.69	Navire des Grands Lacs ELTON HOYT 2nd (1998).....	51
12.70	Traversier WALPOLE ISLANDER (1999).....	51
12.71	Rejets non identifiés d'hydrocarbures - Cap Breton (Nouvelle Ecosse) (1999)51	51
12.72	Vraquier SOLON OF ATHENS (1999).....	51
12.73	Navire des Grands Lacs GORDON C LEITCH (1999).....	52
13.	Résumé de l'état financier	52



L'Honorable David Collette, C.P.
Député, Ministre des Transports
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Monsieur le Ministre,

1. Préambule

C'est un 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) de l'exercice financier commençant le 1er avril 1998 et finissant le 31 mars 1999, conformément aux dispositions de l'article 722 de la Loi sur la marine marchande du Canada (LMMC).

En vertu du décret C.P. 1993-2003 du 6 décembre 1993, mon prédécesseur à ce poste, M. P.M. Troop, C.R., s'était vu confier un nouveau mandat d'Administrateur de la Caisse pour une durée de 5 ans, prenant effet le 18 novembre 1993; par conséquent son mandat a pris fin le 17 novembre 1998.

En vertu du décret C.P. 1998-1962 du 3 novembre 1998, M. K.A. MacInnis, C.R., a été nommé Administrateur de la Caisse d'indemnisation pour une durée de cinq ans, prenant effet le 18 novembre 1998.

2. Responsabilités et attributions de l'Administrateur

L'Administrateur:

- Est nommé à titre inamovible et en tant qu'Administrateur indépendant, doit enquêter sur toute demande d'indemnisation déposée contre la Caisse d'indemnisation et l'évaluer, sous réserve d'un appel devant la Cour Fédérale du Canada.
- Prépare un rapport annuel, compte rendu des activités de la Caisse d'indemnisation qui est déposé devant le Parlement par le Ministre des Transports.

- À les pouvoirs d'un commissaire nommé en vertu de la partie I de la Loi sur les enquêtes.
- Peut intenter une action récursoire contre des tiers afin de recouvrer les sommes prélevées sur la Caisse d'indemnisation pour régler un demandeur et peut également intenter une action en vue d'obtenir une garantie, soit avant d'avoir reçu une demande d'indemnisation, soit après l'avoir reçue.
- Selon la Loi, l'Administrateur est partie à toute procédure intentée par un demandeur contre le propriétaire du navire, son assureur ou le Fonds international, selon le cas.
- À la responsabilité, en vertu de la LMMC, d'effectuer au titre des contributions du Canada au Fonds international, des versements, prélevés sur la Caisse d'indemnisation, (ces contributions sont fondées sur les quantités d'hydrocarbures reçus au Canada, déclarés par l'Administrateur de la Caisse, à l'Administrateur du Fonds international).
- Est le chef de la délégation canadienne se rendant aux réunions du Comité exécutif et de l'Assemblée du Fonds international.

3. Caisse d'indemnisation - Relève du Chef de Quart

L'Administrateur désire manifester sa gratitude à son prédécesseur, P.M. Troop, C.R., pour sa contribution durant ces dix dernières années, à l'élaboration du plan canadien d'intervention et compensation en matière de déversements d'hydrocarbures provenant de navires et le remercier pour son assistance au cours de la période de passation de pouvoir.

Avec sa nomination à la tête de la Caisse d'indemnisation, ayant pris effet le 18 novembre 1998, l'Administrateur, K.A. MacInnis, C.R. de Bedford (Nouvelle-Ecosse) a dans ses bagages plus de vingt-cinq ans d'expérience dans le domaine maritime, environnemental, et du droit administratif.





Avant sa nomination, il était conseiller juridique de la Caisse d'indemnisation et était très dynamique à la tête d'un cabinet juridique à Halifax.

Il a représenté les propriétaires de navire, les compagnies d'assistance et de sauvetage et les ministères du gouvernement de même que les intérêts des environmentalistes et des pêcheurs, dans des cas d'accidents et de sinistres maritimes, de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et de sauvetage en mer.

Il a agi au nom de la Garde côtière canadienne pour régler des problèmes nés de la cassure catastrophique, dans le détroit de Cabot en 1979, de la coque du pétrolier KURDISTAN, immatriculé sous pavillon britannique¹.

Inscrit au barreau de Colombie Britannique et de Nouvelle-Ecosse en 1970, M. MacInnis a suivi les cours, du collège Saint Dunstan, de l'école de Droit Dalhousie et de l'université de Londres (Angleterre) - obtenant une maîtrise en droit maritime et en droit de la mer international.

Il a servi dans la réserve de la marine royale canadienne.

4. Entrée en vigueur des modifications apportées au plan canadien d'indemnisation et prochains changements

Le plan en vigueur durant l'exercice financier 1998/1999, l'est en fait depuis le 24 avril 1989 date à laquelle des modifications importantes à la LMMC sont entrées en vigueur², suivies de modifications³ successives.

¹Lors de ce sinistre, la GCC a fait la démonstration de sa préparation à intervenir contre des déversements d'hydrocarbures, en procédant au sauvetage de la section arrière du pétrolier et de sa cargaison, du remorquage de la section avant, avec sa cargaison, jusqu'au bord du plateau continental où elle fut coulée à coups de canon de la marine royale, en nettoyant les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, à Terre-Neuve et en Nouvelle Écosse et en réalisant le règlement des demandes individuelles d'indemnisation. La GCC a participé très utilement à l'enquête,

Actuellement ce plan se compose de trois éléments permettant d'indemniser les victimes de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, causée par les navires se trouvant dans des eaux⁴ canadiennes.

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 de 1969).
3. Le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL de 1971), créé par la Convention internationale de 1971 portant création du Fonds.

La Caisse d'indemnisation fait partie d'un plan réglementaire unique créé par le Canada en 1971 et qui va en s'améliorant depuis cette époque. Son objectif est de faire face aux déversements d'hydrocarbures provenant de **toutes les catégories de navires**, y compris les déversements (soutes, cales machines etc...) provenant de navires qui ne sont pas des navires-citernes.

Dans le cadre du plan réglementaire, la LMMC impose au propriétaire du navire, une responsabilité très stricte en cas de déversement d'hydrocarbures. La Loi attribue à l'Administrateur le pouvoir d'obtenir une garantie de la part du propriétaire du navire, en vue de couvrir les frais encourus visant à prévenir, à atténuer les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures provenant d'un navire ou à remédier à leurs effets.

Un aspect unique de la Caisse d'indemnisation réside dans le fait qu'il est possible d'en disposer pour procurer une indemnisation com-

sur la cause de la cassure de la coque. Le sinistre du recouvrement des frais de la GCC, devant la Cour fédérale du Canada, contre les propriétaires du navire de la Caisse des réclamations de la pollution maritime (MPCF), pour recouvrer ses frais.

²LC de 1987 chapitre 7 remplacée le 1er mai 1989 par la LRC de 1985.

³LC de 1993 chapitre 36 et LC de 1996 chapitre 31.

⁴Quoique les dispositions, des Conventions de 1969 et 1971 ne s'appliquent pas dans la ZEE (Zone économique exclusive) (précédemment les zones de pêche du Canada).

plémentaire au cas où les fonds disponibles au titre des deux Conventions internationales, concernant des déversements provenant de pétroliers, sont insuffisants pour indemniser toutes les demandes établies. De même, dans le cas de navires autres que des **navires-citernes chargés**, il est possible de recourir à la Caisse d'indemnisation, si les demandes établies excèdent la limite de responsabilité du propriétaire du navire. Il est également possible pour certaines catégories de demandes d'indemnisation ayant trait à la pêche et à des rejets d'hydrocarbures non identifiés, d'avoir recours à la Caisse d'indemnisation. La limite de responsabilité de la Caisse d'indemnisation pour un même déversement et les contributions pour alimenter la Caisse, sont traitées à l'article 5 de ce rapport.

La LMMC précise qu'en premier lieu, un demandeur peut engager une action à l'encontre du propriétaire du navire et peut se joindre à la Caisse d'indemnisation en qualité de partie aux procédures. Dans de tels cas, la Caisse d'indemnisation peut fournir en **dernier ressort** ou en application du règlement d'une affaire, une participation financière, si l'Administrateur le juge à propos. En outre, la Caisse d'indemnisation, à part une exception⁵, peut être un fonds de **premier recours** accessible à toutes personnes, y compris la Couronne.

Lorsqu'une demande d'indemnisation est formulée contre la Caisse d'indemnisation, en tant que premier recours, l'Administrateur a l'obligation, aux termes de la LMMC, de prendre des mesures raisonnables pour recouvrer, auprès du propriétaire du navire ou de toute autre personne responsable, du Fonds international d'indemnisation de 1971 et du fonds de limitation de responsabilité du propriétaire du navire, l'indemnisation versée aux demandeurs, prélevée sur la Caisse d'indemnisation.

Le 12 mai 1998, la loi modifiant la LMMC, permettant la mise en application des Protocoles de 1992 à la CRC de 1969 et à la Convention de 1971 portant création du Fonds, a reçu la sanction royale (LC de 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 1999, 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 contractant aux Protocoles de 1992. La loi de mise en oeuvre, LC de 1998, chapitre 6, entrera en vigueur le même jour.

Les principes sous-jacents de la CRC de 1969 et de la Convention de 1971, portant création du Fonds demeurent. Les principaux **changements introduits par les Protocoles de 1992**, sont les suivants:

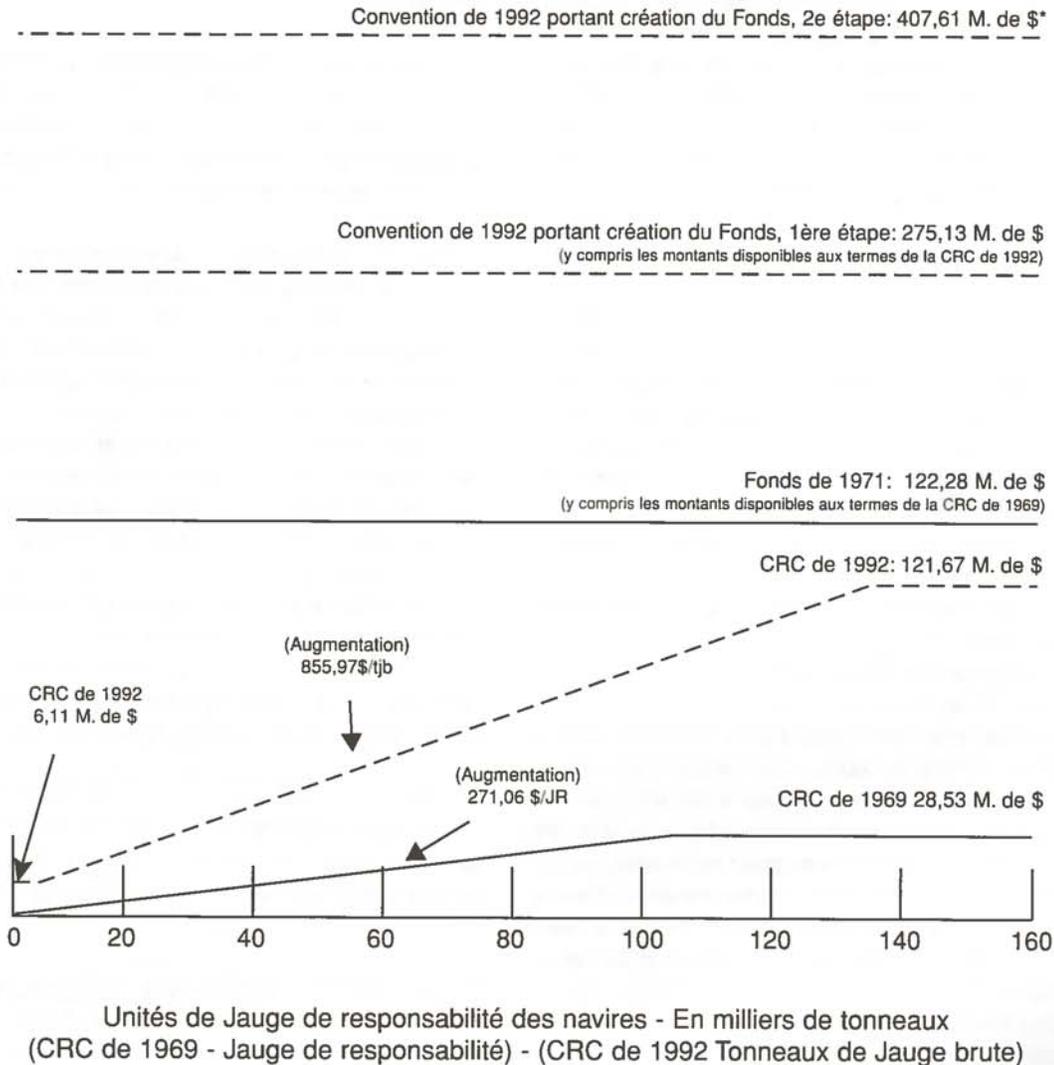
- Un limite spéciale de responsabilité est prévue pour les propriétaires de navires de petit tonnage, et les montants de limitation sont considérablement relevés. Les limites sont de 6,11 millions de dollars pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 5 000 unités de compte, allant en augmentant selon une progression linéaire pour atteindre 112,89 millions de dollars pour des navires dont la jauge brute est égale ou supérieure à 120 000 unités de compte.
- Un relèvement de l'indemnité maximale payable par le FIPOL, plafonnée à 275,13 millions de dollars, ce montant comprenant l'indemnité payable par le propriétaire du navire, plafonnée à sa limite de responsabilité.
- 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.

⁵L'exception concerne le fait qu'un organisme d'intervention tel que précisé dans la LMMC, n'est pas en droit de déposer directement une demande en recouvrement de créance contre la Caisse d'indemnisation mais peut, après avoir épuisé toutes les possibilités d'exercer ses droits 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

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 1^{er} avril 1999



* 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

- 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 lèges effectuant le voyage faisant suite immédiatement, au déchargement de cette cargaison.
- Les dépenses encourues au titre des mesures 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 dommage par pollution qui retient le libellé de la définition actuelle en y ajoutant une phrase afin de bien préciser que, s'agissant de dommages causés à l'environnement, les indemnités se limitent aux coûts des mesures raisonnables prises pour remettre en état l'environnement contaminé et sont donc incluses dans la notion de dommage par pollution.
- Aux termes des dispositions de la CRC de 1969, le propriétaire du navire ne peut pas limiter sa responsabilité si l'événement qui s'est produit, résulte de sa faute personnelle. Toutefois, aux termes des dispositions de la Convention de 1992, le propriétaire du navire n'est privé de son droit que s'il est prouvé que le dommage par pollution découle d'un acte ou d'une omission personnel de sa part, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.
- Aux termes des dispositions des Conventions sur la responsabilité civile, les demandes d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution ne peuvent être déposées que contre le propriétaire enregistré du navire concerné. Ceci n'empêche pas les victimes de dommages dus à la pollution de demander réparation en dehors du cadre des Conventions, auprès de personnes autres que le propriétaire du navire. Toutefois, la CRC de 1969 interdit l'introduction de demandes d'indemnisation contre les préposés ou mandataires du propriétaire du navire. La Convention de 1992 sur la responsabilité civile fait de même mais elle interdit également de déposer des demandes d'indemnisation contre le pilote, l'affrèteur (y

compris l'affrèteur coque nue) l'exploitant ou l'opérateur du navire ou bien contre toute personne qui est intervenue dans des opérations d'assistance ou de sauvetage ou qui a pris des mesures de sauvegarde.

L'illustration 1 établit une comparaison entre les limites de responsabilités et d'indemnisation du plan actuel (plan de 1969/1971) et du plan révisé (Protocoles de 1992).

La **LC de 1998, chapitre 6** contient également des **modifications** concernant les niveaux de limite de responsabilité **pour des navires autres que des pétroliers**. Comme il a été indiqué précédemment, la Caisse d'indemnisation sert également à prendre en charge les déversements (soutes, cales machines, etc...) provenant de navires autres que des navires-citernes. Lorsque la LC de 1998, chapitre 6, entrera en vigueur le 29 mai 1999, les limites de responsabilité contenues dans la Convention de 1976, sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (LRMC)(LLMC), dans sa forme modifiée par le Protocole de 1996, s'appliqueront à l'avenir à ces autres navires.

Aux termes de la partie XVI actuelle de la LMMC, les mêmes limites s'appliquent aux déversements d'hydrocarbures provenant de toutes les catégories de navires: les limites de responsabilité de la CRC de 1969. Ces limites s'appliquent jusqu'au 29 mai 1999.

5. 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 1999, le solde créditeur de la Caisse d'indemnisation s'élevait à:
280 466 053,69\$⁶.

⁶ 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.

Intérêts:

Au cours de l'exercice financier, les intérêts calculés mensuellement, d'un montant total de 13 588 035,15\$, ont été crédités par le Ministre des Finances, à la Caisse d'indemnisation, représentant un intérêt moyen d'environ 5% pour 1998-1999.

Limite maximale de responsabilité:

Pour toutes les demandes en recouvrement de créance, au titre de n'importe quel déversement d'hydrocarbures, la responsabilité maximale globale de la Caisse d'indemnisation s'élève à 129 689 086,50\$ pour l'exercice financier commençant le 1er avril 1999. Ce montant est indexé annuellement sur l'indice des prix à la consommation.

Contribution:

Le Ministre des Transports est investi des pouvoirs légaux pour imposer une contribution, à verser à la Caisse d'indemnisation pour chaque tonne d'une cargaison en vrac d'hydrocarbures importés au Canada ou expédiés d'un endroit au Canada sur un navire. Aucune contribution n'a été imposée ou perçue depuis 1976. Si elle était imposée au cours de l'exercice financier commençant le 1er avril 1999, la contribution s'élèverait à 38,90 cents par tonne. La contribution est également indexée annuellement sur l'indice des prix à la consommation⁷.

6. Caisse d'indemnisation - Relations personnelles avec l'ensemble des corporations

L'Administrateur dans le cadre d'un effort mûrement réfléchi de se tenir au courant des points de vue des demandeurs ou créanciers, des organismes gouvernementaux, des entrepreneurs de nettoyage, des propriétaires de navire, des assureurs, du monde des chargeurs, des transporteurs et des réceptionnaires de cargaisons et de bien d'autres, continue à saisir toutes les occasions pour prendre conscience des nécessités et des responsabilités de ces partenaires, dans l'optique du plan d'intervention et d'indemnisation au Canada, en

matière de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, causée par les navires. Dans ce but, l'Administrateur a rencontré les responsables des organismes d'intervention agréés, de la Colombie Britannique et de l'est du Canada, les responsables de la Garde côtière canadienne et de la direction de la sécurité maritime en Colombie Britannique, les assureurs à Londres (Angleterre) et les responsables des ministères du gouvernement fédéral. Il a également assisté à la réunion annuelle de l'Association canadienne de droit maritime. Il est prévu de poursuivre ce genre d'activités.

7. Document de travail du MPO - décembre 1998

Le Ministère des Pêches et Océans, (GCC), a publié un document de travail daté de décembre 1998, concernant des questions "de règles de conduite" liées au plan de préparation et d'intervention au Canada en cas de déversements d'hydrocarbures. Un problème éprouvé, est le fait que la GCC avait à financer les frais d'intervention, en attendant de pouvoir les recouvrer auprès du propriétaire du navire, du FIPOL ou de la Caisse d'indemnisation.

Ensuite, le document de travail propose ce que fut qualifié de "solutions administratives" à "ce risque financier de la Couronne" - avec pour élément fondamental d'exiger que la Caisse d'indemnisation rembourse les frais de nettoyage encourus par la Couronne, sans se soucier de savoir si:

- a) les mesures prises sont en réalité raisonnables ou non;
- b) les frais encourus sont en réalité raisonnables ou non.

⁷ Le 24 avril 1989, la Caisse des réclamations de la pollution maritime (MPCF) a été remplacée par la Caisse d'indemnisation, un compte spécial ouvert parmi les comptes du Canada. Ce jour là, tout le fonds créditeur du MPCF (149 618 850,24\$) a été transféré sur le compte de la Caisse d'indemnisation. Entre le 15 février 1972 et le 1er septembre 1976, une contribution de 15 cents était prélevée et encaissée pour chaque tonne d'une cargaison en vrac d'hydrocarbures importés au Canada ou expédiés d'un endroit au Canada, sur un navire. Le montant total des contributions perçues, porté au crédit de la MPCF, s'élevait à 34 866 459,88\$.

Les parties intéressées, dans les secteurs publics, de l'industrie et du gouvernement, furent invitées à donner leur avis.

L'Administrateur, dans une lettre du 25 février 1999 répondit et précisa:

Le régime actuel des demandes d'indemnisation réglementaires, tel que figurant à la partie XVI de la Loi sur la marine marchande du Canada, et selon le principe que **le pollueur paie**, a en l'état ses quatre pierres angulaires:

1. Tous les frais doivent être raisonnables.
2. Toutes les mesures prises pour effectuer le nettoyage, doivent être des mesures raisonnables.
3. Tous les frais doivent avoir été réellement encourus.
4. Toutes les demandes d'indemnisation doivent faire l'objet d'une enquête et être évaluées par une autorité indépendante, (l'Administrateur), et peuvent interjeter appel auprès de la cour fédérale du Canada.

En résumé, la lettre de l'Administrateur insiste sur les points qui suivent:

1. Dans le document de travail, il a été faussement affirmé que la Caisse d'indemnisation n'avait besoin d'aucun fonds public pour effectuer un paiement. [Comme souligné dans la section 5, la Caisse d'indemnisation est un compte spécial ouvert parmi les comptes du Canada, instaurée en vue des besoins précisés à la partie XVI de la LMMC. Etant donné que le gouvernement du Canada a emprunté la totalité du capital de la Caisse d'indemnisation, il a l'obligation de fournir les fonds indispensables pour que la Caisse puisse faire face à ses responsabilités, le cas échéant.]
2. Un principe fondamental du plan canadien est que tous les demandeurs puissent être traités également. Non seulement ceci est une exigence précisée à la partie XVI de la Loi mais c'est également une exigence contenue dans

les Conventions du FIPOL. Bien que les modifications de 1993 à la Partie XVI, aient donné pour la première fois à la Couronne, un accès direct à la Caisse d'indemnisation, cela ne confère aucun statut spécial aux demandes d'indemnisation déposées par la Couronne, vis à vis des demandes d'indemnisation déposées par d'autres demandeurs.

3. En particulier, la Couronne, en tant que demandeur aux conditions de la partie XVI, serait assujettie au paiement, au *pro rata*, des demandes d'indemnisation, imposé par la Cour fédérale selon les dispositions de l'article 715, dans les mêmes proportions que tous les autres demandeurs en cas de n'importe quel événement et qu'il n'y ait pas suffisamment d'argent disponible pour régler en totalité, tous les demandeurs. Prétendre vouloir exempter la Couronne des pouvoirs de la Cour précisés à l'Article 715, constituerait une violation fondamentale des principes d'égalité énoncés à la partie XVI et dans les Conventions du FIPOL.

4. Les principes exceptionnels proposés dans le document de travail, c'est-à-dire que la Caisse d'indemnisation devrait accepter sans poser de question et considérer comme raisonnable, toute intervention ordonnée ou approuvée sur les lieux par la GCC ou tous les frais encourus par un organisme d'intervention agréé, sont incompatibles avec les exigences réglementaires incombant à l'Administrateur, de déterminer de façon indépendante le caractère raisonnable et de traiter en toute honnêteté et impartialité, tous les demandeurs d'indemnisation s'adressant à la Caisse d'indemnisation.

5. Le document de travail insinue que la Couronne, par le passé, a éprouvé des retards, en général lors du recouvrement de ses frais. Du point de vue de la Caisse d'indemnisation cela ne devrait pas se produire: avant que l'Administrateur ne fasse une offre d'indemnisation à un demandeur, il doit s'assurer que tout ou une partie de la demande est fondée. Par conséquent, il y va de l'intérêt du demandeur, de fournir à l'Administrateur toutes les preuves et justifications convaincantes, dès le début. Si les mesures prises et les frais encourus sont manifestement raisonnables et si la demande présentée en temps voulu, par écrit, est accompagnée de toutes les pièces justificatives, y

compris les différentes justifications du chef des opérations sur les lieux et des preuves de paiement, selon le cas, l'examen et l'évaluation de la demande d'indemnisation par l'Administrateur seront rapidement conclus.

6. L'objectif de la partie XVI de la LMMC est: **le pollueur doit payer**. Par conséquent, il est primordial que les départements directent les fonctionnaires du gouvernement à agir en temps voulu pour obtenir des preuves satisfaisantes destinées à identifier l'origine du déversement. Cette preuve ne peut être obtenue qu'au moment de l'événement, elle est essentielle pour l'Administrateur désireux de recouvrer auprès des parties responsables, conformément au plan réglementaire, les paiements effectués par prélèvement sur la Caisse d'indemnisation.

Sinon - par défaut - l'événement est qualifié de rejet non identifié d'hydrocarbures et la Caisse d'indemnisation ne peut recouvrer auprès du pollueur, les versements prélevés sur la Caisse d'indemnisation.

Dans ses observations finales, l'Administrateur indiquait qu'il comprenait très bien les difficultés que pouvait rencontrer la GCC. Il offrait de discuter des mesures pratiques que pourraient prendre la GCC et la Caisse d'indemnisation, en vue d'améliorer la façon de déposer et de traiter les demandes d'indemnisation, d'une manière compatible avec les usages en affaires et conformément aux lois régissant les activités de la Caisse d'indemnisation.

Nous présumons que les autres personnes interrogées exprimeront des réserves semblables concernant cette partie du document de travail.

L'Administrateur a été informé que le "document de travail - de décembre 1998 -, traitant des propositions d'aménagement "des règles de conduite" liées au plan de préparation et d'intervention au Canada, en matière de déversements d'hydrocarbures en milieu marin - et les réponses à ces propositions, étaient mis à la disposition du public.

8. Conférence internationale sur les déversements d'hydrocarbures

Du 8 au 11 mars 1999, l'Administrateur a assisté à la Conférence internationale de 1999, sur les déversements d'hydrocarbures, tenue à Seattle (État de Washington); 1 438 participants de 50 pays étaient présents.

Plus de 250 documents et produits composés de matériel, d'équipement et de services étaient exposés par des compagnies américaines et étrangères, par des institutions et des organismes gouvernementaux, y compris ceux du Canada.

Le Président de la Conférence, M. Steve Marshall, Chef du personnel de la BP-Amoco PLC, souhaita la bienvenue aux participants, soulignant:

"Les beaux panoramas de la côte nord-ouest sur le Pacifique, un esprit de la sensibilité environnementale et de l'hégémonie de la technologie globale, font de Seattle un lieu de prédilection pour la tenue de la seizième biennale de la Conférence internationale sur les déversements d'hydrocarbures.

Le thème de la Conférence de 1999 "au-delà de l'an 2000 - perspectives de stabilisation" - reflète bien les événements marquants et les réalisations des dernières années de ce millénaire, mettant en valeur l'importance des perspectives de stabilisation de tous les partenaires, lorsque nous regardons au-delà de l'an 2000".

Les sujets qui suivent y ont été traités:

- Traitement des déversements - qui et que commande une intervention?
- Prévention: les mesures prises ont-elles été efficaces?

- Intervention: combien assez est assez?
- Planification: quand les plans fonctionnent-ils bien?
- Espérances: sont-elles à la hauteur de la réalité?
- Effets sur la santé humaine: mythes et réalités.
- Technologie: l'utilisons-nous à son meilleur avantage?
- Environnement: peut-il se rétablir?
- Politique publique: est-elle efficace?
- Partenariat: où allons-nous à partir d'ici?
- Frais: qui est responsable?

L'Administrateur a profité de cette occasion pour établir des relations avec les délégués: de plusieurs entrepreneurs internationaux se chargeant des interventions en cas de déversements d'hydrocarbures, du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, de la Garde côtière des États-Unis, du Bureau national de l'Énergie du Canada, de l'Administration nationale de États-Unis pour les océans et l'atmosphère, du Centre national des États-Unis pour le fonds de lutte contre la pollution, de la Fédération internationale des armateurs pétroliers pour la lutte contre la pollution par les hydrocarbures et bien d'autres.

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

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.

Le 29 mai 1999, la dénonciation mentionnée ci-dessus prendra effet et le Canada deviendra un État contractant aux Protocoles de 1992.

Au 29 mai 1999, voici ci-dessous ce que sera la liste des 32 États contractants aux Protocoles:

Allemagne	Lettonie
Australie	Liberia
Bahamas	Mexique
Bahrein	Monaco
Canada	Norvège
Chypre	Oman
Croatie	Pays-Bas
Danemark	Philippines
Emirats arabes unis	République de Corée
Espagne	Royaume-Uni
Finlande	Singapour
France	Suède
Grèce	Tunisie
(La) Grenade	Uruguay
Îles Marshall	
Irlande	
Jamaïque	
Japon	

Les 11 États dont les noms suivent, deviendront des États contractants aux Protocoles, au cours de l'exercice financier 1999-2000, à la date que nous indiquons et cesseront donc d'être des membres du plan de 1969/1971.

Algérie	11 juin 1999
Nouvelle-Zélande	25 juin 1999
Barbade	7 juillet 1999
Vénézuela	22 juillet 1999
Belgique	6 octobre 1999
Islande	13 novembre 1999
Belize	27 novembre 1999
Chine (région administrative spéciale de Hong Kong)	5 janvier 2000
Sri Lanka	22 janvier 2000
Vanuatu	18 février 2000
Panama	18 mars 2000

10. Obligations du Canada envers le Fonds international

Le 24 mai 1989, le Canada adhère à la CRC de 1969 et à la Convention de 1971, portant création du Fonds et comme je l'ai déjà mentionné, la dénonciation de ces deux Conventions sera effective le 29 mai 1999, date à laquelle la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds entreront en vigueur au Canada.

En application des dispositions de l'article 701 de la LMMC, toutes les contributions au Fonds de 1971 sont payées par prélèvement sur la Caisse d'indemnisation, à la discrétion de l'Administrateur, il en ira de même pour les contributions futures, au Fonds de 1992.

Les contributions versées depuis le 24 avril 1989, date à laquelle le Canada était devenu un État membre du Fonds de 1971, sont indiquées dans le tableau ci-dessous⁹. Elles démontrent le caractère de recours du Fonds de 1971 et les prélèvements pour les contributions dépendent d'indemnisation sont évaluées. Il en ira de même pour le Fonds de 1992.

Par conséquent, il est de la responsabilité de l'Administrateur de jouer un rôle direct dans toutes les délibérations du Fonds international. Il est particulièrement important pour l'Administrateur, de continuer à s'intéresser attentivement à l'interprétation de la Convention, aux demandes d'indemnisation contre le Fonds international et à toutes autres questions qui ont des répercussions sur la responsabilité de la Caisse d'indemnisation.

Fonds de 1971	
Exercice Financier	Contributions du Canada
1989/90	207 207,99\$
1990/91	49 161,28\$
1991/92	1 785 478,65\$
1992/93	714 180,48\$
1993/94	4 927 555,76\$
1994/95	2 903 695,55\$
1995/96	2 527 058,41\$
1996/97	1 111 828,20\$
1997/98	5 141 693,01\$
1998/99	902 488,15\$

Il est à remarquer que le Canada continuera à avoir des obligations envers le Fonds de 1971, en ce qui concerne les contributions à verser regardant des événements de déversements d'hydrocarbures ayant eu lieu seulement avant le 29 mai 1999 et n'aura, après cette date, aucune responsabilité visant des frais administratifs.

De même, avant le 29 mai 1999, le Canada n'aura aucune responsabilité envers le Fonds

de 1992, en ce qui concerne des événements de pollution ou des frais administratifs.

11. Assemblées et Comités exécutifs du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992

Au cours de l'année les sessions du Fonds de 1971 qui suivent ont eu lieu au siège de l'OMI à Londres. L'Administrateur était le Chef de la délégation canadienne à ces ré-unions.

La 4ème session extraordinaire de l'Assemblée du Fonds de 1971, la 59ème session du Comité exécutif, agissant au nom de la 21ème Assemblée et les 58ème, 59ème et 60ème sessions régulières du Comité exécutif du Fonds de 1971.

Au cours de l'année ont eu lieu également la 3ème session extraordinaire de l'Assemblée du Fonds de 1992 et la 3ème session régulière de l'Assemblée du Fonds de 1992 et la 1ère et la 2ème sessions du Comité exécutif de 1992. À ces sessions le Canada y assistait en qualité d'observateur.

Les Assemblées

La 4ème session extraordinaire de l'Assemblée du Fonds de 1971 et la 3ème session extraordinaire de l'Assemblée du Fonds de 1992 ont eu lieu du 29 avril au 1er mai 1998

Quarante-trois États contractants, des observateurs de 13 États non-contractants et des observateurs de 10 organisations intergouvernementales et non-gouvernementales ont assisté à l'Assemblée du Fonds de 1971.

Les délégués des États contractants, les observateurs de 41 États non-contractants, y compris le Canada et les observateurs de 11 organisations intergouvernementales et non-gouvernementales ont assisté à l'Assemblée du

⁹Au cours de cette période, le FOPOL a versé au total, la somme de 11 271 848,00\$ pour les frais occasionnés par le sinistre du RIO ORINOCO qui s'était échoué sur l'île d'Anticosti, dans le Golfe du St. Laurent, le 15 octobre 1990.

Fonds de 1992. M. Charles Coppolani de France, présidait les deux Assemblées.

Ceci constituait une cession essentielle pour le Fonds de 1971 étant donné qu'elle avait lieu très peu de temps avant l'abandon du Fonds de 1971, le 15 mai 1998, par les 25 États contractants déjà membres du Fonds de 1992. Ceux-ci représentaient pour la plupart, les contribuables majeurs au Fonds de 1971.

Avec le départ des 25 États, les quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution, permettant de calculer les contributions pour régler les demandes d'indemnisation, vont chuter. Les contributions du Canada vont augmenter d'environ 3% à 14%, au cas où de nouveaux déversements se produiraient après le 15 mai 1998 et avant le 29 mai 1999.

Les ordres du jour pour les deux Assemblées étaient plus ou moins semblables.

Les Assemblées prirent note que le transfert du Secrétariat au Fonds de 1992, aurait lieu le 16 mai 1998. Tous les membres du personnel avaient accepté d'être employés par le Fonds de 1992. Par conséquent, les services de Secrétariat pour le Fonds de 1971, seront fournis sur une base des coûts partagés.

Il a été convenu qu'il faudrait opérer une réorganisation majeure du Secrétariat dans le sens préconisé par les consultants extérieurs, afin d'être mieux en mesure, à l'avenir, de faire face aux demandes d'indemnisation présentées par les demandeurs dans les divers systèmes légaux et les diverses cultures des différents États contractants. Une autre preuve de la diversité universelle apparaissant dans les activités du Fonds, est l'adoption de l'espagnol comme troisième langue de travail, au sein du Fonds de 1992.

Les deux Assemblées se sont mises d'accord pour un budget révisé de 2 042 920\$, pour les dépenses administratives de 1998; 60% du budget seront payés par le Fonds de 1971 et 40% par le Fonds de 1992.

Dans la perspective d'une possibilité qu'il n'y ait pas, à l'avenir, suffisamment d'États membres présents pour atteindre le quorum à

une Assemblée, l'Assemblée du Fonds de 1971 a débattu très longuement, des activités du Fonds après le 15 mai 1998, date à laquelle 25 États membres quitteront le Fonds pour toujours. En conséquence, l'Assemblée a décidé, dans l'éventualité où dès la première session de l'Assemblée il s'avérerait impossible d'atteindre le quorum, que les fonctions de l'Assemblée seraient remplies par le Comité exécutif, conformément aux dispositions du paragraphe 21 c) de la Convention de 1971 portant création du Fonds, permettant ainsi aux affaires courantes du Fonds, de se poursuivre - cette attribution des fonctions pourrait fonctionner pendant une année. Avec le retrait du Canada et d'autres pays, il faut s'attendre à ce que même le Comité exécutif ne puisse atteindre son quorum et qu'il soit paralysé.

Afin de pouvoir faire face à cette situation, il a été convenu d'établir un "conseil administratif" composé des États contractants restant dans le Fonds de 1971. Les États contractants du Fonds de 1992 seraient également invités à assister au conseil et se verraient octroyer des droits de vote pour des causes où leurs contribuables auraient encore un intérêt.

Du fait du départ de 7 membres du Comité exécutif du Fonds de 1971, le 15 mai 1998, le Canada fut élu au Comité.

L'Assemblée du Fonds de 1971 a élu M. Jerzy Vonau de Pologne en qualité de Président, à compter de la fin de la présente session, jusqu'à la prochaine session régulière.

L'Assemblée du Fonds de 1992 a également considéré l'applicabilité de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 sur le Fonds aux unités flottantes de stockage (UFS/FSUSs) et aux unités flottantes de production, de stockage et de déchargement (UFPSD/FPSOs). Ce point à l'ordre du jour suscita des débats considérables et il fut décidé de mettre en place un groupe de travail, dirigé par le Royaume-Uni, en vue d'étudier plus à fond la question.

Le Canada est devenu membre du groupe de travail, étant donné que le sujet présente pour lui un intérêt particulier, du fait qu'une UFPSD/FPSOs sera utilisée pour exploiter le



champ pétrolier de Terra Nova dans la zone située au large des côtes de Terre-Neuve-Labrador, au début de l'an 2000.

**Du 26 au 30 octobre 1998 - 21^{ème}
Assemblée du Fonds de 1971 et 3^{ème}
Assemblée du Fonds de 1992**

Comme prévu, il n'y avait pas assez d'États contractants présents pour atteindre le quorum à la 21^{ème} Assemblée du Fonds de 1971. En conséquence, le Comité exécutif du Fonds de 1971, sous la présidence de M. A. Popp, C.R., du Canada, a agi au nom de l'Assemblée, muni des pouvoirs qui lui avaient été délégués, dans cette éventualité, par l'Assemblée en avril 1998.

Les points capitaux débattus à cette session furent:

La liquidation du Fonds de 1971 et dans cette éventualité, a été étudiée la possibilité de demander à l'organisation maritime internationale (OMI), de convoquer une conférence diplomatique en vue de modifier la Convention de 1971, portant création du Fonds et qu'une telle modification puisse être appliquée immédiatement à titre provisoire, conformément aux dispositions de l'article 25 de la Convention de Vienne relative à la Loi sur les traités. L'Administrateur a été chargé d'étudier plus à fond la question, de concert avec l'OMI, le dépositaire de la Convention.

Il y eut un examen général de la politique de placement des fonds dans le cadre de la crise financière mondiale actuelle. Il fut convenu que tout placement dans les maisons d'escompte devrait être annulé et qu'en outre aucun changement ne devrait être apporté dans la politique de tous les avoirs devant être conservés en Livres sterling à moins qu'il ne soit indispensable d'avoir sous la main des devises étrangères pour régler les demandes d'indemnisation.

Au 30 juin 1998, le Fonds avait des placements s'élevant au total à 135 750 000£. Au 31 décembre 1997, il a été indiqué que le passif éventuel du Fonds de 1971 était évalué à 390 555 000£ au titre des sinistres qui avaient eu lieu avant le 15 mai 1998. Ce passif éventuel qui arrive à échéance sera satisfait,

grâce aux contributions perçues auprès des membres existants et anciens du Fonds de 1971.

Une fois encore la non-soumission des rapports sur les hydrocarbures fut débattue mais aucuns nouveaux recours ou aucunes nouvelles procédures n'ont été proposés pour forcer les États contractants à soumettre les rapports sur les hydrocarbures. Les craintes viennent du fait que les factures ne peuvent être envoyées, aux fins de contributions par les contributeurs, aux États ne soumettant pas de rapport.

La relocalisation du bureau du Fonds fut longuement débattue par l'Assemblée, étant donné qu'il n'y a plus d'espace disponible au siège de l'OMI, pour le Secrétariat élargi mais il est prévu que le Fonds puisse continuer à utiliser les installations de conférence de l'organisation.

En ce qui concerne les contributions annuelles de 1998, il fut décidé que les montants qui suivent devraient être mis en recouvrement et seraient exigibles au 1^{er} février 1999: 1,7 millions£ pour le fonds général et 7,5 millions£ pour le fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le NAKHODKA. La quote-part du Canada s'élevant à 357 265,42£ a été versée par l'Administrateur, par prélèvement sur la Caisse d'indemnisation et portée au crédit du Fonds de 1971, le 27 janvier 1999. Il fut également convenu de mettre en recouvrement une contribution différée maximale de 17 500 000£.

Le budget pour 1999 fut adopté, avec des frais administratifs totaux s'élevant à 2 792 360£, pour le Secrétariat conjoint.

En ce qui concerne le Fonds de 1992, l'Administrateur donna un compte-rendu sur les nouvelles structures de son secrétariat, sur les nouvelles méthodes de travail adoptées et sur l'accroissement des activités du Fonds. A ce jour, l'événement le plus significatif fut la nouvelle nomination du chef du bureau chargé d'examiner les demandes d'indemnisation. L'Assemblée du Fonds de 1992 a également élu les membres de son Comité exécutif.

Le Comité exécutif du Fonds de 1971

27 au 29 avril 1998 - 58ème session du Comité exécutif du Fonds de 1971

En ce qui concerne le sinistre du HAVEN, le Comité a noté que l'Administrateur devait faire un compte-rendu à l'Assemblée, sur le règlement global qui doit encore être approuvé par la chambre des députés du parlement italien.

Toutes les parties se sont mises d'accord sur les éléments fondamentaux du règlement, y compris un montant approuvé de 2,5 millions de £ pour l'indemnisation des propriétaires du navire, une garantie ou une assurance par le Club P&I contre toutes autres demandes d'indemnisation et tout jugement rendu par le tribunal italien dans les procédures en souffrance des demandes établies "stato passivo". Sur cette base, la responsabilité sera limitée à 60 000 000 de DTS (environ 37 millions de £), plus le montant ci-dessus de 2,5 millions de £. Le Comité a noté qu'il semblerait que quelques progrès aient été réalisés pour arriver à conclure un règlement global concernant le sinistre de l'AEGEAN SEA. En vue d'aider l'Administrateur, un groupe de consultation fut formé, comme cela avait été fait dans le cas du HAVEN. Est-il possible d'arriver à un règlement global, cela reste à voir.

En ce qui concerne le sinistre du SEA PRINCE, le plus vaste sinistre survenu dans les eaux coréennes à ce jour, le Comité a noté que le fonds d'indemnisation disponible était suffisant pour payer en totalité toutes les demandes des pêcheurs et des touristes et que les autres demandes d'indemnisation seraient inférieures à la responsabilité maximale du Fonds de 1971.

La question essentielle à traiter à cette session était de savoir, en ce qui concerne le sinistre du SEA EMPRESS, si oui ou non le Fonds de 1971 contesterait le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité à environ 4 500 000£, alors qu'en comparaison la responsabilité du Fonds s'élève à 45 000 000£. Après des débats considérables, le Comité a décidé que le Fonds de 1971 ne contesterait pas le droit du propriétaire de limiter sa responsabilité

et décida en outre qu'il n'existait aucun fondement sur lequel le Fonds de 1971 pourrait s'appuyer pour s'opposer au droit à indemnisation du propriétaire, aux termes de l'article 5 de la Convention de 1971, portant création du Fonds. Lors des débats, le Canada adopta la position que le droit du propriétaire à limiter sa responsabilité devrait être contesté.

Le Comité a également examiné le cas du sinistre du NAKHODKA et il est clair maintenant qu'il n'y aura pas suffisamment d'avoirs d'indemnisation disponibles dans le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 pour payer en totalité toutes les demandes d'indemnisation prouvables. En conséquence, la répartition au pro rata, fixée à 60% devrait se poursuivre. Il a été demandé à l'Administrateur d'évaluer le montant total des demandes d'indemnisation afin de permettre au Comité de traiter cette question à sa prochaine session.

Le Comité a également examiné le cas du sinistre du NISSOS AMORGOS. De nombreux problèmes compliquent ce sinistre. Les demandes d'indemnisation de la République du Venezuela, du syndicat des pêcheurs et des industries de traitement du poisson, étaient bien supérieures au montant de compensation disponible dans des proportions de 4 à 1. Il est possible que le propriétaire du navire soit en mesure de démontrer que la cause du sinistre, était due à la faute des autorités du Canal, avec pour conséquence que le Fonds de 1971 pourrait avoir à supporter des obligations accrues.

27 au 30 octobre 1998 - 59ème session du Comité exécutif du Fonds de 1971

En ce qui concerne le sinistre du HAVEN, le Comité a été informé que l'accord de règlement global n'avait pas encore été signé.

De nouveau, le Comité a examiné le cas du sinistre de l'AEGEAN SEA, il a été noté qu'il n'existait pas de solution évidente, pour aller de l'avant avec ce sinistre. La question fondamentale de la justification de la demande d'indemnisation, demeure. Comme cela a été confirmé par le tribunal espagnol, chaque demandeur doit être en mesure d'apporter la preuve du montant réel du préjudice qu'il a subi. Les

répercussions générales du sinistre sur l'industrie de la pêche prise dans son ensemble, ne constituent pas une preuve suffisante.

Après avoir examiné le cas du sinistre du BRAER, le Comité a maintenu sa décision précédente de ne pas payer d'autres demandes d'indemnisation, jusqu'à ce qu'un tableau général de la situation des demandes d'indemnisation soit plus précisément établi.

Le Comité a demandé au Secrétariat de maintenir le dialogue en cours avec les demandeurs et leurs avocats conseils, dans l'espoir qu'un plus grand nombre de demandes d'indemnisation sera en principe approuvé, même si elles ne sont pas payées. Il a été remarqué que le montant total réclamé à l'heure actuelle devant le tribunal écossais, avait été maintenant réduit à environ 44 millions de £.

En ce qui concerne le sinistre du SEA EMPRESS, le Comité a noté qu'il y avait de fortes chances pour qu'un plus grand nombre de demandes d'indemnisation soit déposé, à l'approche de la date où les demandes seront frappées de prescription, c'est-à-dire le 15 février 1999. Également, la possibilité d'une action en recours contre les autorités et le Commandant de port du port de Milford Haven, pourrait dépendre de l'aboutissement des poursuites au pénal intentées devant la cour d'assises de Cardiff, en janvier 1999.

Traitant le sinistre du NAKHODKA, le Comité a noté que c'était le déversement d'hydrocarbures le plus coûteux rencontré au sein de la juridiction du Fonds international. Les demandes d'indemnisation reçues jusqu'à maintenant, se chiffrent à plus de 170 000 000£, avec des versements totaux aux demandeurs s'élevant à l'heure actuelle à seulement 24 800 000£. Le Comité a décidé de continuer à effectuer les paiements au pro rata, à hauteur de 60%.

La question d'une possible action en recours a été débattue. L'incapacité du propriétaire du navire et de son Club P&I, à fournir les documents pertinents, est inquiétante.

1er au 5 février 1999 - 60ème session du Comité exécutif du Fonds de 1971

De nombreuses questions complexes visant un certain nombre de sinistres, ont été débattues à cette session.

En ce qui concerne le sinistre du KEUM-DONG No. 5, un tribunal coréen avait récemment accordé une indemnisation à un certain nombre de demandeurs ne possédant pas de permis de pêche. Le tribunal avait également accordé des indemnisations à un groupe de demandeurs pour "des douleurs et des souffrances". En outre, le tribunal soutenait que le fardeau de la preuve incombait au Fonds de 1971, d'avoir à prouver que les coquillages (arches) reposant au fond de la mer ne seraient pas pollués par les hydrocarbures se trouvant en surface.

Il a été demandé à l'Administrateur, d'interjeter appel sur ces trois points. Le paiement d'indemnisation à des pêcheurs sans permis, est incompatible avec la politique du Fonds. La notion de "douleurs et souffrances" ne correspond pas à la définition de "dommage dû à la pollution" contenue dans les Conventions.

Le Comité a décidé de reporter à sa prochaine session l'examen des questions visant le SEA PRINCE, ainsi qu'un sinistre coréen, notamment quant à savoir si certaines demandes d'indemnisation déposées dans les délais de prescription, n'étaient pas frappées de prescription.

Le Comité a décidé de rejeter un certain nombre de demandes d'indemnisation pour des préjudices prétendument subis en raison de la fermeture du port de Milford Haven et des restrictions apportées aux mouvements des navires, découlant du sinistre du SEA EMPRESS. Le Comité a décidé de rejeter ces demandes d'indemnisation, étant donné que ces préjudices n'avaient été causés ni par la pollution ni par des mesures de sauvegarde mais découlaient d'une décision des autorités du port, visant la sécurité de la navigation. Il avait été noté que le 12 janvier 1999, les autorités du port de Milford Haven avaient plaidé coupable pour un chef d'accusation prévu dans la Loi de 1991 sur les ressources en eau. Du fait d'avoir plaidé coupable, aucune preuve n'a été déposée devant le tribunal. Il avait été également noté

que le Fonds de 1971 n'avait mené aucune enquête concernant ce sinistre.

Il a été demandé à l'Administrateur, de façon impérative, de considérer si oui ou non le Fonds de 1971 devrait engager une action en recours contre des tiers, en vue de recouvrer les montants qu'il avait versés en tant qu'indemnisation lors du sinistre du SEA EMPRESS.

En ce qui concerne le sinistre du NISSOS AMORGOS, étant donné que les paiements des indemnisations sont actuellement limités à 25% des montants acceptés, une compagnie pétrolière réclamait le paiement du solde du montant évalué de sa demande d'indemnisation, pour les frais de nettoyage, contre une caution bancaire. Le Comité a rejeté la demande sous prétexte qu'en effectuant un paiement contre des cautions bancaires, cela pourrait être interprété comme vouloir accorder un traitement préférentiel à ces demandeurs, possédant suffisamment de ressources financières pour obtenir des cautions bancaires et également du fait que des difficultés pratiques pourraient survenir si un grand nombre de demandeurs réclamaient une indemnisation totale contre de telles cautions bancaires, au cas où les paiements seraient effectués au pro rata.

Le Comité a également étudié le cas du sinistre du NAKHODKA.

Après deux années écoulées depuis le jour du sinistre, les 453 demandes d'indemnisation présentées au Fonds jusqu'à maintenant, s'élèvent à 185 000 000£, alors que les créances payées à ce jour ne s'élèvent qu'à 24 000 000£. Étant donné que le délai de prescription des nouvelles demandes d'indemnisation sera révolu au début de janvier 2000, la répartition au prorata des paiements, fixée à 60% devra être maintenue, car les demandes d'indemnisation déposées jusqu'à maintenant dépassent la couverture du montant global maximal des deux Fonds.

De nouveau, le Comité a examiné le cas du sinistre du HAVEN mais au moment de la session, le document du règlement global proposé n'avait pas été signé. Finalement le document de règlement visant toutes les questions en sus-

pens nées de ce sinistre qui avait eu lieu en avril 1991, a été signé à Rome le 4 mars 1999.

Les détails de cet accord, tels que relatés par le secrétariat du Fonds, sont reproduits ci-dessous.

Accord de règlement tripartite.

En juillet 1998, le Parlement italien a adopté une loi autorisant le Gouvernement italien à conclure un accord avec le Fonds de 1971, le propriétaire du navire et ses assureurs, visant le règlement global de toutes les questions nées du sinistre du HAVEN. Ensuite un accord tripartite fut élaboré entre les parties. Cet accord fut signé à Rome, le 4 mars 1999. Aux termes de l'accord, les parties s'engagent à mettre un terme à toutes les procédures en cours devant les tribunaux italiens. S'agissant du Fonds de 1971, l'accord se fonde sur le montant maximal disponible en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds, soit 60 millions de DTS. La somme à payer par le Fonds de 1971 ne se rapporte pas aux dommages à l'environnement. L'accord prévoit que le propriétaire du navire/UK Club feront un paiement à titre gracieux à l'État italien, sans pour autant admettre de responsabilité de la part de l'une ou l'autre partie, et ce dans la mesure où le paiement excède le montant de limitation disponible en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. En outre, le propriétaire du navire/UK Club s'engagent à invoquer leurs propres moyens de défense contre les nouvelles demandes soumises en 1998 par certains intérêts liés au secteur de la pêche, dans le cadre de la procédure en limitation et d'en assumer eux-mêmes les frais.

Selon les modalités de l'accord, le Fonds de 1971 versera à l'État italien la somme de 70 000 millions de Lires (24,7 millions £). L'État italien recevra donc de la part du Fonds de 1971 et du



U.K. Club, un montant total de 117 600 millions de Lires (42,9 millions £), y compris un montant à titre gracieux de la part du Club.

Maintenant l'accord tripartite sera soumis à la Corte dei conti pour approbation et enregistrement.

16

Comité exécutif du Fonds de 1992

1er au 3 février 1999 - 2ème session du Comité Exécutif

En tant qu'observateur, le Canada a assisté à cette session. Les sujets débattus, concernaient le niveau des versements relatifs au sinistre du NAKHODKA et de l'applicabilité ou autre solution, de la Convention de 1992, à ce sinistre, des indemnisations des pêcheurs sans permis, de la répartition au prorata des paiements d'indemnités entre les Clubs P&I et le Fonds de 1992 et des changements organisationnels au sein du secrétariat.

Il a été fait remarquer, comme nous l'avons déjà mentionné dans ce rapport que le Canada ne sera pas tenu de verser d'indemnités pour des événements ayant eu lieu avant l'entrée en vigueur au Canada le 29 mai 1999 de la Convention de 1992 portant création du Fonds. De même, le Canada ne sera pas tenu de régler les frais administratifs du Fonds de 1992, avant cette date.

Illustration 2
Événements ayant entraîné des
rejets d'hydrocarbures



12. Événements ayant entraîné des rejets d'hydrocarbures au Canada

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 désireux d'être conseillés, pour savoir s'ils ont droit, aux conditions de la LMMC, 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.

12.1 Barge pétrolière IRVING WHALE (1970)

Pour connaître l'historique de cet événement, veuillez s'il vous plaît vous reporter aux rapports annuels 1991-92, 1992-93, 1993-94, 1994-95, 1995-96, 1996-97 et 1997-98.

Pour la période faisant l'objet de ce rapport, du 1er avril 1998 au 31 mars 1999, les événements qui suivent ont été enregistrés.

- a) Le 19 juin 1998, les défendeurs déposaient devant la Cour fédérale du Canada, une déclaration écrite sous serment et des pièces à conviction.
- b) Durant la période du 31 juillet 1998, au 30 septembre 1998, la Couronne déposait devant la Cour fédérale, des déclarations écrites sous serment et des pièces à conviction, de sept témoins.
- c) Le 3 septembre 1998, le FIPOL déposait devant la Cour fédérale une déclaration écrite sous serment et des pièces à conviction.
- d) Durant la période du 4 août 1998 au 16 octobre 1998, des contre-interrogatoires de cinq témoins de la Couronne ont eu lieu.

e) Le 18 août 1998, a eu lieu le contre-interrogatoire du témoin du défendeur Irving.

f) Le 25 septembre 1998, a eu lieu le contre-interrogatoire du témoin du FIPOL.

g) Des requêtes ont été déposées devant la Cour fédérale, pour que soit rendu un jugement par procédure sommaire: le 22 octobre 1998, par les défendeurs Irving, le 28 octobre 1998 par le FIPOL, le 29 octobre 1998 par la Caisse d'indemnisation. Le 20 novembre 1998, la Couronne a déposé ses répliques à ces requêtes et l'audition de l'affaire par M. le juge James K. Hugessen a été fixée aux 9 et 10 décembre 1998, à Montréal.

h) Le 21 décembre 1998, M. le juge Hugessen a relevé, entre autres que les demandes d'indemnisation de la Couronne, contre la Caisse d'indemnisation étaient frappées de prescription et a délivré l'ordonnance que voici: ce tribunal ordonne ce qui suit:

1. La requête des défendeurs pour que soit rendu un jugement par procédure sommaire est accordée et l'action contre les défendeurs est rejetée, dans la mesure où elle est fondée sur la partie XVI de la Loi sur la marine marchande du Canada; les demandes d'indemnisation fondées sur d'autres actions seront maintenues, les défendeurs auront droit à la fin de l'instance, aux dépens relativement à la présente requête évalués à la somme de 4 000,00\$ plus les débours admissibles.

2. La demande d'indemnisation contre le défendeur selon la loi, l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, causée par les navires est rejetée et la demande reconventionnelle est accordée; il est en outre déclaré que ledit défendeur selon la loi n'a aucune responsabilité envers le plaignant, relativement au naufrage de l'IRVING WHALE le 7 septembre 1970. Ledit défendeur a droit aux dépens, exigibles sur-le-champ et évalués à la somme de 10 000,00\$ ainsi qu'aux débours admissibles.

3. Le demande d'indemnisation contre le défendeur selon la loi, le Fonds international d'indemnisation de 1971, pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) est rejetée et il est déclaré que ledit défendeur selon la loi n'a aucune responsabilité envers le plaignant, relativement au naufrage de l'IRVING WHALE, le 7 septembre 1970, ledit défendeur a droit aux dépens qui sont évalués à la somme de 17 500,00\$, ainsi qu'aux débours admissibles.

i) La Couronne n'a pas interjeté appel de la décision visant les défendeurs et il est entendu que les défendeurs de l'Irving auront à faire face à des demandes d'indemnisation présentées par la Couronne, basées sur d'autres fondements pour lesquels la Caisse d'indemnisation et le FIPOL ne seront pas mis en cause.

L'ensemble des justifications de l'ordonnance de M. le juge Hugessen, se trouvent au tribunal de première instance de la Cour fédérale du Canada, registre des jugements rendus: T-1625-97, Date: 19981221.

12.2 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, encourant des frais, déclarés s'élever à 11 779,71\$. Le navire rejetait sur le terminal la responsabilité du déversement, alors que le terminal blâmait le navire. Le déversement a été estimé entre 4 000 - 8 000 L. 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. Il y avait également d'autres problèmes. 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 a été possible de donner suite au règlement du cas du LIBERTY BELL VENTURE, entre la Couronne et le propriétaire du navire.

Le 25 mars 1999, l'Administrateur a été informé par le conseiller de la Couronne que la notification de règlement avait été déposée devant la Cour fédérale.

12.3 Navire-citerne SOUTH ANGELA (1988)

Le 4 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 1988, 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 avait encouru des frais déclarés s'élever à 250 169,00\$. A l'époque, les pêcheurs locaux craignirent que leurs moyens d'existence aient été pollués. La raf-

finerie réclama également le remboursement de dommages. Afin de permettre au navire-citerne d'appareiller, le Club P&I envoya par courrier des garanties d'un montant de: 300 000,00\$ pour la GCC, 4 millions 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.

La GCC a indiqué qu'au 31 mars 1999, le tribunal avait attribué à parts égales, les responsabilités du propriétaire du navire et de la raffinerie. Des débats relatifs au quantum (montant de l'amende) ont eu lieu entre le mandataire de la Couronne et les conseillers juridiques du propriétaire du navire et de la raffinerie. Une offre du propriétaire du navire a été reçue.

12.4 Dock flottant DUKE OF CONNAUGHT (1988)

Ce dock flottant de 17 963 tjb avait servi de nombreuses années à Montréal avant d'être

vendu en 1988. Ce dock était en cours de remorquage 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 s'éleva une contestation au sujet du droit de propriété du dock.

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 s'écoulant 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.

Le 13 juillet 1998, afin de recouvrer les frais encourus par la GCC, dans cette opération, la Couronne présentait à l'Administrateur, une demande d'indemnisation s'élevant à 32 056,91\$. L'Administrateur accusa réception de la demande mais fit savoir qu'aux termes de la partie XVI de la LMMC, elle était frappée de prescription.

À la suite de plusieurs correspondances, les deux parties se mirent d'accord pour attendre la décision concernant le litige soumis à la Cour fédérale, mettant en cause l'IRVING Whale. Une question commune aux deux cas, était d'obtenir l'interprétation de l'expression "événement" et par conséquent, la date à partir de laquelle le délai de prescription était calculé.

Le 21 décembre 1998, M. le juge Hugessen prononçait sa décision relative à l'IRVING WHALE. Le 30 mars 1999, la Couronne retirait sa demande d'indemnisation relative à cet événement, étant d'accord sur le fait qu'il y avait prescription au regard de la décision visant l'IRVING WHALE. L'Administrateur a clos son dossier.

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

Ce fut le 21 août 1990 que pour la première fois l'Administrateur été mis au courant de cet événement de pollution par les hydrocarbures, lorsqu'il s'est vu remettre par la Société du port de Vancouver (SPV)(VPC), un exemplaire de l'exposé détaillé des prétentions du demandeur, conformément aux dispositions de l'article 713 de la LMMC. Ce document constituait l'Administrateur Partie à l'action en justice, selon la Loi. L'exposé détaillé des prétentions du demandeur, soutenait que le cargo à marchandises diverses/porte-conteneurs NEW ZEALAND CARIBBEAN de 19 613 tjb, battant pavillon du Vanuatu, avait causé, le 30 janvier 1989, une pollution par les hydrocarbures en venant s'amarrer le long du quai du chantier de construction navale à Vancouver nord (C.B.). Il était précisé qu'un bollard d'amarrage situé sur le quai, avait crevé une caisse journalière à combustible installée sur la face interne du bordé de muraille du navire. Entre le moment de l'événement et celui où la SPV (VPC) avait déposé sa demande d'indemnisation, le navire avait changé de nom, de pavillon, de propriétaires et de compagnie d'exploitation. Il a été convenu qu'à moins que les intérêts de la Caisse d'indemnisation ne soient en jeu, celle-ci n'avait pas à donner d'instruction à son conseiller juridique.

Par la suite, la SPV(VPC) prétendait en outre qu'elle avait encouru des frais de nettoyage indispensables s'élevant à 76 272,26\$. Il semblerait que le navire ait refusé de payer la demande d'indemnisation, en raison de prétendues défauts dans la conception de l'appontement et d'autres choses.

Au cours de l'année 1997, un règlement extrajudiciaire avait été conclu entre les parties. Le navire avait effectué un versement de 51 000\$ et la SPV (VPC) était d'accord pour qu'une ordonnance d'acquit soit déposée, nommant le navire et ses propriétaires, concluant l'affaire entre ces parties. Le conseiller juridique pour le chantier de construction navale avait été d'accord pour un versement de 25 000\$, partie des paiements dus par le chantier qui était maintenant en faillite. À ce jour, le liquidateur

judiciaire pour le chantier de construction navale n'a pas accusé réception à l'obligation de paiement et les poursuites judiciaires contre le chantier continuent.

L'Administrateur n'avait pas été partie à ce règlement et le 20 avril 1998, il avait écrit à la SPV (VPC) pour l'informer qu'il réservait tous ses droits dans cette affaire. La dernière information reçue de la SPV (VPC), serait qu'il ne s'est produit aucun changement important dans cette affaire.

12.6 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 L d'essence et 62 000 L 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	<u>356 143,48\$</u>
Total	992 689,56\$

Limite de responsabilité déclarée	<u>728 237,33\$</u>
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)	<u>636 546,08\$</u>
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:

- doutes 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 sans qu'aucune résolution n'ait été prise au 31 mars 1999.

12.7 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, 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, d'autres 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.

Le 17 novembre 1998, l'Administrateur a écrit au conseiller juridique agissant au nom de la Couronne et répéta qu'il n'était pas convaincu que cet événement soit du ressort de la juridiction de la Caisse d'indemnisation, selon les termes de la partie XVI de la LMMC et par conséquent la Caisse ne pouvait être tenue responsable pour cette demande d'indemnisation.

Par la suite, la GCC fit savoir qu'elle retirait sa demande.

12.8 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. 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 (VPC) 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&I.

Le 3 février 1994, l'Administrateur recevait une lettre envoyée au nom des membres du Yacht Club Burrard, de Vancouver Nord, 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 du Club P&I du navire.

Le 12 décembre 1994, les propriétaires du navire engageaient, devant la Cour suprême de Colombie Britannique, une procédure judiciaire, contre la SPV(VPC), 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.

Vers la fin de 1998, les dossiers de procédure de toutes les parties furent déposés au tribunal. Le 15 octobre 1998, s'est tenue, devant un protonotaire, une conférence en vue d'un règlement; la Caisse d'indemnisation était représentée par un conseiller juridique. Le 18 février 1999, le protonotaire publiait son rapport, l'une de ses recommandations préconisait que l'action contre la Caisse d'indemnisation devrait être rejetée. La Couronne fut d'accord pour que l'action contre la Caisse d'indemnisation soit abandonnée, sans frais pour les différentes parties. Le 22 mars 1999, les documents officiels de consentement furent envoyés à la Couronne pour signature.

12.9 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 déféctosités, 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 dégagement 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 cassage 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 Club P&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 a écrit 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'avocat de la Couronne répondit le 18 juin 1997, adoptant le point de vue que les frais de surveillance étaient légalement recouvrables à l'époque, en février 1994, auprès du propriétaire du CALYPSO IV.

Le 12 mai 1998, le Projet de Loi S-4 renfermant le nouveau plan de responsabilité et d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, devant figurer à la partie XVI de la LMMC, a reçu la Sanction Royale et entrera en vigueur le 29 mai 1999.

L'Administrateur était d'avis que l'adoption du Projet de Loi, devenu loi, enlevait tout doute quant à la responsabilité du propriétaire du navire à l'égard des frais de la GCC dans son rôle de surveillance, durant l'événement de pollution par les hydrocarbures.

Le 30 juillet 1998, l'Administrateur prenait des dispositions pour le transfert à la Couronne de 10 889,90\$, comprenant 2 708,47\$ d'intérêts, pour solde de tout compte à l'égard de cette demande d'indemnisation.

12.10 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 Érié, avec une gîte d'environ 55°. Un brise-glace de la Garde côtière des États-Unis (USCG) répondit à la situation urgente 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 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, lorsqu'il 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 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 fut conclu pour le règlement d'une somme de

105 000,00\$, y compris les intérêts 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. Le 7 octobre 1998, un jugement par défaut au bénéfice de la Caisse d'indemnisation, fut obtenu contre les propriétaires et les exploitants du remorqueur.

12.11 Navire de croisière PIERRE CHAUVIN (1994)

Le 8 août 1994, un navire de la GCC signalait qu'il y avait une pollution par les hydrocarbures dans la Baie de Tadoussac (Québec). À l'origine le déversement avait été qualifié de rejets non identifiés d'hydrocarbures. De nombreux yachts et pontons d'amarrage d'embarcations avaient été souillés par les hydrocarbures à la marina de Tadoussac et la GCC avait passé un contrat pour effectuer le nettoyage. Plus tard, un particulier avisait que des hydrocarbures avaient été vus, s'écoulant du navire de croisière canadien PIERRE CHAUVIN, qui était amarré à quai dans le port. Le bâtiment de 69 tjb, effectuait normalement des croisières d'observations des baleines, pour les touristes. Une enquête a établi qu'un dispositif automatique de pompage, laissé sans surveillance, avait fait déborder une citerne à combustible.

La direction du service d'intervention d'urgence de la GCC, avait encouru des frais déclarés s'élever à 22 341,27\$, pour effectuer le nettoyage. Cette facture datée du 23 février 1995, a été présentée aux propriétaires. Ensuite, la direction de la sécurité des navires de la GCC, a engagé des poursuites pour ces faits de pollution et le 13 octobre 1995, le navire de croisière a été déclaré coupable d'une infraction et condamné à une amende de 4 000\$.

Des discussions se sont poursuivies entre la Couronne et les mandataires des propriétaires, au sujet du règlement de la demande d'indemnisation visant le nettoyage. Le résumé des demandes d'indemnisation de la GCC, en

date du 1er décembre 1997, indique qu'une somme de 15 000\$ a été approuvée, versée et la demande réglée. L'événement n'avait pas mis en cause la Caisse d'indemnisation.

12.12 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 (Colombie Britannique). 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'invasissement 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&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, tout d'abord 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.

L'Administrateur engagea un conseiller juridique. Le 2 septembre 1998, le tribunal prit une ordonnance concernant le calendrier permettant de faire progresser la procédure judiciaire et l'examen des pièces du dossier avant l'audience se poursuivit.

Le 7 octobre 1998, l'Administrateur fut informé que l'action avait fait l'objet d'un règlement extrajudiciaire entre le plaignant et le défendeur. L'accord officiel de règlement et d'abandon des droits, libérant l'Administrateur et d'autres, de toute action, fut signé le 22 octobre 1998, et fut suivi d'un avis d'abandon de la procédure, signé le 12 novembre 1998.

12.13 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. 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 Club P&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 ayant permis 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 verser une somme représentant au maximum la limite de responsabilité du STEVE C mais il semblerait qu'il y ait eu contestation sur la façon de calculer cette somme.

La GCC a calculé la limite de responsabilité qui s'élève à 11 255,75\$ et a accepté le règlement de sa demande pour cette somme. Dans cette affaire il n'a pas été fait état de la Caisse d'indemnisation.

12.14 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 fût, 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, des 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'or-

ganisme 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.

L'Administrateur a examiné et évalué la demande d'indemnisation. Cette demande a soulevé un certain nombre de questions qui ont été soumises à l'avocat de la GCC afin d'obtenir des précisions, une réponse a été reçue.

L'Administrateur a donné son accord pour un règlement avec la Couronne pour un montant de 114 456,61\$. Des dispositions ont été prises pour que cette somme, plus 23 167,46\$ d'intérêts, soient transférés à la

Couronne, le 25 mai 1998, de ce fait, le dossier de cette affaire a été clos.

12.15 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. Au poste 16, était amaré 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, encourant 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 ou après.

Toutefois, le 14 août 1998, l'Administrateur s'est vu signifié l'exposé détaillé des prétentions du demandeur dans une action en justice, intentée par la Couronne, contre le GRETE STAR et ses propriétaires, visant ce déversement. L'Administrateur avait été nommé partie à la procédure conformément à l'article 713 de la LMMC. La Caisse d'indemnisation avait désigné un conseiller juridique pour défendre ses intérêts. Le 26 janvier 1999, l'Administrateur était informé qu'un règlement extrajudiciaire avait été conclu entre la Couronne et le navire, sans qu'il soit fait mention de la Caisse d'indemnisation. L'une des conditions de la proposition de règlement, était que la Caisse d'indemnisation devait renoncer à tout remboursement de frais qui s'élevaient à environ 500\$ d'après le tarif de la Cour fédérale du Canada. L'Administrateur fut d'accord pour renoncer au remboursement des frais, de façon à réaliser le règlement. Le 26 février 1999, un document comprenant l'acquit, l'abandon des

droits et la libération des obligations a été signé par toutes les parties en cause, mettant un point final à l'affaire.

12.16 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, 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 L 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 L d'un mélange d'hydrocarbures et d'eau et également

5600 L 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 du gouvernement. Suivant la décision prise par les assureurs sur corps, du fait qu'il n'était pas commode de renflouer la barge, celle-ci fut déclarée perte totale virtuelle et le Club P&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 du Club P&I 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&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 km 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&I arrêtaient 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, soumettait à la Garde côtière, une série de questions.

Après réception des réponses aux questions posées concernant les opérations de nettoyage, d'autres réunions eurent lieu entre l'Administrateur, des fonctionnaires de la GCC et leurs conseillers juridiques respectifs. Le 21 octobre 1998, un accord de règlement fut conclu, l'Administrateur prit des dispositions pour que soit transférée à la Couronne, la somme de 200 000\$ pour solde de tout compte de la demande d'indemnisation de la GCC, y compris les intérêts. Une des conditions du règlement était que la Couronne devait signer une attestation de renoncement à ses droits, tenant à couvert la Caisse d'indemnisation contre toutes demandes d'indemnisation éventuelles à venir, en matière de pollution qui pourraient être présentées, mettant en cause l'HALTREN No.1; cette attestation de renoncement signée fut reçue en temps utile.

Le 23 octobre 1998, le conseiller juridique de la Caisse d'indemnisation, engageait une action judiciaire devant la Cour fédérale contre les propriétaires de la barge et d'autres personnes ayant des intérêts dans la barge HALTREN No. 1, en vue de recouvrer les sommes versées à la Couronne. Le 14 décembre 1998, les défendeurs présentaient leur exposé des moyens de fait et de droit et une demande reconventionnelle en limitation de responsabilité, indiquant qu'ils avaient déjà payé 301 432,12\$ pour les frais de nettoyage et de prévention et que cette somme excédait la limite

de responsabilité de la barge. Le 15 janvier 1999, la réponse de la Caisse d'indemnisation à l'exposé des moyens de fait et de droit et à la demande reconventionnelle des défendeurs, était déposée devant le tribunal.

12.17 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. 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&I du navire.

À la suite d'un échange de correspondance avec les représentants du Club P&I, ceux-ci, sans admettre de responsabilité, firent une offre de 5 000\$, pour solde de tout compte de la demande d'indemnisation contre l'APJ SHALIN.

Après avoir examiné les preuves, l'Administrateur accepta cette offre et un chèque de ce montant fut reçu le 13 juillet 1998.

12.18 Roulier KOLOMNA (1996)

Dans son rapport annuel 1997-1998, l'Administrateur indiquait que cet événement avait 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&I avait négligé de prendre des dispositions pour agir immédiatement en accord avec une lettre d'engagement envoyée en son nom. Heureusement, nous pouvons annoncer que la demande d'indemnisation visant cette affaire, a été réglée depuis.

Le 23 février 1996, une pollution par des hydrocarbures était découverte, entre le roulier à manutention combinée horizontale et verticale KOLOMNA, de 15 903 tjb, battant pavillon de la Fédération de Russie et le quai auquel le navire était amarré au port de Québec. Tout d'abord le Commandant refusa d'accepter la responsabilité du déversement, aussi la GCC désigna des entrepreneurs pour effectuer le nettoyage. L'eau du port était couverte 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 net-

toyage 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 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&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, Pollack, 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&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&I de la Liverpool and London Steamship, la demande d'indemnisation de la GCC. Le 23 septembre 1997, le Club P&I 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 P&I se poursuivait, en suggérant que la Couronne devrait présenter la demande d'indemnisation au Club P&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&I des propriétaires du navire. Par la suite, il s'est avéré que le Club P&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.

La Couronne se préparait à engager des poursuites judiciaires contre le navire et d'autres. Des démarches furent entreprises par la Couronne et l'Administrateur, auprès du Club P&I impliqué, en particulier le Club qui avait envoyé la lettre d'engagement, le Club P&I de la Liverpool and London Steamship. Le 16 février 1999, la Couronne recevait un transfert de fonds d'un montant de 52 827,26\$ de la part de ce dernier Club. Ce transfert ne comprenait aucun intérêt. Cette somme fut acceptée par la Couronne comme solde de tout compte et le dossier de la Caisse d'indemnisation fut clos.

12.19 Embarcation de servitude KATHY K (1996)

Le 2 avril 1996, le KATHY K, un ancien remorqueur en bois, construit en 1912 et reconstruit en 1944, de 28 tjb, immatriculé comme étant une embarcation de servitude, était amaré, sans équipage à bord, au quai public de Kitimat Village, Colombie Britannique, 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 menaça 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 mise en faillite.

L'Administrateur examina et évalua la demande d'indemnisation, à la suite de quoi, il se posa un certain nombre de questions et les exprima dans sa lettre du 10 décembre 1997 qu'il envoya à l'avocat de la Couronne. L'une des questions était celle du renflouement de l'épave dont les frais étaient inclus dans la demande d'indemnisation. L'Administrateur faisait remarquer:

Le droit de la Couronne de recouvrer les frais d'enlèvement de l'épave est régi par les dispositions contenues dans la Loi relative aux ports de pêche et de plaisance et ne sont pas du ressort de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, causée par les navires.

Les frais des mesures de prévention de la pollution sont bien sûr recouvrables auprès de la Caisse d'indemnisation, à condition que les mesures prises et les frais encourus soient raisonnables. Les opérations de sauvetage, peuvent en certains cas, inclure un élément de mesures de sauvegarde mais seulement si l'objectif principal vise à prévenir les dommages par pollution. Si les opérations ont un autre but, par exemple le sauvetage de la coque et de la cargaison ou l'enlèvement de l'épave, les frais afférents ne sont pas remboursables aux termes de la partie XVI de la Loi sur la marine marchande du Canada.

Dans le cas en question, le KATHY K avait coulé à un appontement (radeau de quai) de la Couronne desservant une très active pêcherie des autochtones. Il était indispensable que l'épave soit enlevée, de façon à ce que la totalité des opérations puisse reprendre au radeau de quai.

À la suite d'une autre réunion, incluant le conseiller juridique de la Caisse d'indemnisation et de la GCC et le directeur sur les lieux des opérations de la GCC, une offre de 42 000\$ plus les intérêts fut faite par l'Administrateur et acceptée par la Couronne. Le 22 avril 1998, l'Administrateur prenait des dispositions pour que cette somme soit transférée à la Couronne, plus les intérêts d'un montant de 5 552,80\$, pour un montant total de 47 552,80\$.

Auparavant, l'Administrateur avait fait part, au syndic de faillite représentant du propriétaire

du KATHY K, de la demande d'indemnisation présentée par la Caisse d'indemnisation contre le propriétaire. Le 22 juillet 1998, la Caisse d'indemnisation recevait de la part du syndic de faillite, un chèque de 188,51\$ représentant la quote-part de la Caisse d'indemnisation sur les fonds disponibles. Cette somme fut portée au crédit du compte de la Caisse d'indemnisation.

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

Le 31 mai 1996, l'avocat de la Caisse d'indemnisation à Halifax 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. 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 préten due contaminée et les possibilités de la nettoyer à la vapeur. À ce jour, aucune réponse n'a été reçue.

12.21 Navire de charge et à passagers 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 esti-

ma 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 au conseiller juridique du propriétaire du navire 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&I du propriétaire du navire, dans cet événement.

À la suite d'un certain nombre d'autres démarches effectuées par l'Administrateur, auprès du conseiller juridique du Club P&I/du propriétaire du navire, la Caisse d'indemnisation était informée de 17 novembre 1998, que le paiement avait été effectué directement à la Couronne par le propriétaire du navire et son assureur et qu'ainsi cet événement avait été réglé.

12.22 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 Colombie Britannique. 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. 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 les 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&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 qui s'étaient échappés furent recueillis et le combustible restant à bord du navire sauvé, fut récupéré. Le NORTHWIND fut remorqué jusqu'à Bella Bella 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&I. La GCC avait avisé le représentant du Club P&I qu'une demande d'indemnisation serait déposée. À une date ultérieure, la Couronne présentait au propriétaire américain une facture des frais de la GCC, s'élevant à 30 080,24\$.

La GCC a fait savoir que le paiement de la demande d'indemnisation avait été reçu en totalité le 24 décembre 1997, mais que la question du paiement des intérêts restait encore en suspens au 31 mars 1999.

12.23 Yacht à moteur 42 E 6903 (1996)

Ce yacht en bois, à moteur, de 11 m, 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 démoli. 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 intégralement réglée, plus 209,92\$ d'intérêts courus payables en application de l'article 723 de la LMMC.

Pendant toute cette affaire, il fut très difficile d'entrer en rapport avec le propriétaire. Le 31 mars 1998, l'Administrateur lui transmettait la demande d'indemnisation, à une adresse qui lui avait été donnée, en vue de se faire rembourser les sommes versées à la Couronne, par la Caisse d'indemnisation. Aucun règlement n'a été reçu.

12.24 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 procédé à 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 chypriote. Le navire était entré au port le 18 novembre et le lendemain se produisait 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 était 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 appareilla 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 au Canada du Club P&I du navire afin qu'il régle directement la Couronne.

Le 22 mai 1998, le conseiller juridique du Club P&I répondait à l'Administrateur, niant toute responsabilité du N.M. HARALAMBOS, relative à la demande d'indemnisation, déclarant que sans preuves plus concrètes, il ne pouvait recommander que le navire accepte la responsabilité de cette pollution.

Le 17 novembre 1998, l'Administrateur autorisait un versement provisoire en faveur de la Couronne, s'élevant à 75% de la demande d'indemnisation, d'un montant de 55 112,25\$, plus les intérêts s'élevant à 6 874,94\$. L'Administrateur a poursuivi son enquête afin d'obtenir d'autres preuves relatives à la demande d'indemnisation. À la fin de l'exercice financier, il avait presque terminé.

12.25 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 d'électricité 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 aux alentours 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 17 juillet 1998, après un échange de correspondance, l'Administrateur fut avisé que la Couronne avait reçu le paiement de 2 174,25\$ et qu'ainsi cette demande d'indemnisation était réglée.

12.26 Rejets non identifiés d'hydrocarbures - Placentia Bay (Terre-Neuve) (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. 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 être traités. Des échantillons d'hydrocarbures avaient été prélevés et un groupe de travail mixte des organismes fédéraux, ajouta cet événement, aux autres 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 était précisé, encourus par la GCC et les autres organismes gouvernementaux, lors de cet événement. L'Administrateur a examiné et évalué la demande d'indemnisation conformément à ses responsabilités précisées au paragraphe 710(2) de la LMMC.

L'Administrateur avait un certain nombre de craintes concernant cette demande d'indemnisation, essentiellement liées à la reconnaissance des frais raisonnables et justes, pour l'utilisation des avions, pour les nombreuses heures réclamées pour de nombreux membres du personnel de la GCC et la facturation de quelques autres travaux ou services dont l'utilité n'a pu être établie. Le 3 mars 1993, l'Administrateur autorisait le transfert de fonds d'un montant de 71 506,48\$ plus 9 762,72\$ d'intérêts, à titre de paiement provisoire à la Couronne. Après réception de meilleures explications l'Administrateur examinera et évaluera tous les montants en souffrance.

12.27 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, faisant en sorte qu'elle devait maintenant être 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 quai et le navire polyvalent NITA 1, de 10 572 tjb, battant pavillon panaméen. 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&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.

Le procès des poursuites au criminel a débuté à Rivière-du-Loup, le 11 juin 1998, à la suite de quoi, le juge est tombé malade. Les audiences devraient reprendre les 7 et 8 juin 1999.

L'Administrateur attend le résultat.

12.28 Rejets non identifiés d'hydrocarbures - Come By Chance (Terre-Neuve) (1997)

Deux navires étaient accostés au môle de la raffinerie de Come By Chance, dans la matinée de 4 juin 1997, lorsque des hydrocarbures furent remarqués entre le môle et le navire-citerne LUCKY LADY. On fit appel à l'équipe d'intervention de la raffinerie, pour nettoyer les hydrocarbures, qui se révélèrent être un mélange très dense, estimés quantitativement entre cinq et huit barils.

Le LUCKY LADY reçut l'ordre de rester à son poste à quai et un expert maritime de la DSM(MSB) arriva pour mener une enquête, à la suite de quoi le LUCKY LADY fut autorisé à appareiller. Après avoir examiné les preuves, y compris l'analyse des échantillons d'hydrocarbures, l'expert maritime arriva à la conclusion qu'aucun des deux navires n'était à l'origine des rejets d'hydrocarbures. Le 11 août 1997, l'Administrateur recevait, de la part du conseiller juridique représentant la raffinerie, une demande d'indemnisation pour ses frais encourus lors du nettoyage. La demande s'élevait à 8 959,10\$ mais avait été multipliée par 3 pour finalement se chiffrer à 26 877,30\$.

L'Administrateur examina la demande d'indemnisation, à la suite de quoi, le 21 janvier 1998, dans une lettre adressée au conseiller juridique de la raffinerie, il souleva un certain nombre de problèmes particuliers concernant la demande d'indemnisation. Une correspondance ultérieure s'en suivit mais aucune réponse satisfaisante n'est parvenue de la raffinerie. Le 26 février 1999, l'Administrateur informait le conseiller juridique concerné que la Caisse d'indemnisation avait été en mesure d'établir que la somme de 6 431,25\$ représentait des frais raisonnables selon la définition donnée dans la LMMC. Ce règlement fut accepté par la raffinerie, par l'intermédiaire de son conseiller juridique.

Le 30 mars 1999, l'Administrateur prenait des dispositions pour envoyer pour solde de tout compte, un chèque de ce montant, additionné d'une somme de 757,14\$ représentant les intérêts prévus. Le chèque devait être maintenu

en dépôt fiduciaire, jusqu'à ce que soient signés les documents de renoncement à tout droit et de subrogation.

12.29 Navire de pêche LE BARACHOIS (1997)

L'Administrateur a pris connaissance de cet événement pour la première fois, en recevant une demande d'indemnisation de la part de la Couronne, au nom de la GCC, visant à recouvrer les frais de nettoyage d'un déversement d'hydrocarbures mettant en cause ce navire de pêche canadien de 11 tjb. D'après l'enquête, nous avons appris que le 22 juin 1997, le LE BARACHOIS avait été impliqué dans un déversement de gasoil dans le port de l'Etang du Nord, aux Îles de la Madeleine. Il était indiqué que l'une des caisses à combustible installée à l'intérieur du navire sans personnel à bord, s'était mise à fuir et que le gasoil qui s'était écoulé avait été pompé par dessus bord par la pompe de cale automatique. Le propriétaire du navire n'ayant pas effectué le nettoyage d'environ 5 L de gasoil déversés, ce fut la GCC qui s'en chargea en embauchant des entrepreneurs locaux. Des homards vivants se trouvaient dans des caisses à claire-voie flottant dans les eaux du port.

La GCC avait envoyé sa demande d'indemnisation au propriétaire du navire mis en cause mais n'ayant pas obtenu de réponse, elle adressa donc sa demande à la Caisse d'indemnisation. Le 13 octobre 1998, l'Administrateur prit des dispositions pour que soit transférée à la Couronne, pour solde de tout compte de sa demande d'indemnisation, la somme de 2 386,22\$, plus 200,95\$ d'intérêts, soit au total la somme de 2 587,17\$. Le 16 novembre 1998, l'Administrateur écrivit au propriétaire du navire, pour réclamer le remboursement du versement effectué par la Caisse d'indemnisation, soit une somme de 2 566,55\$ qui représentait la limite de responsabilité calculée du navire, plus les intérêts. Le propriétaire du navire n'a pas répondu.

12.30 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 les lieux 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 visait "des rejets non identifiés", 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 chercha à obtenir de plus amples renseignements de la part d'Alcan.

Alcan ne daigna pas répondre. Le 18 mars 1999, l'Administrateur paya la demande d'indemnisation, plus 65,62\$ d'intérêts. Dans sa lettre d'accompagnement à Alcan, l'Administrateur exprimait son désir qu'à l'avenir, toute demande d'indemnisation présentée au nom d'Alcan, ait fait l'objet de la part des responsables des installations de l'apportement propriété d'Alcan, d'une enquête sur les lieux plus approfondie sur l'origine du déversement. Il en va ainsi du fait que La Baie est située à une distance considérable du bureau le plus proche de la GCC/DSM/MSB et une enquête rapide et complète à l'égard de tels événements est essentielle si nous voulons que le principe: "le pollueur doit payer" puisse être appliqué.

12.31 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, le 3 juillet 1997. 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 et la GCC employa son propre personnel et matériel pour intervenir contre le déversement. Au cours de la nuit, le service météorologique avait enregistré sur Sorel une chute de pluie de 31,3 mm en 45 minutes. La DSM (MSB) envoya un expert maritime sur les lieux, et l'origine la plus vraisemblable de la pollution semblait être 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.

De l'avis de l'Administrateur, une huile à base végétale ne peut pas répondre à la définition d'hydrocarbures donnée à la partie XVI de la LMMC. À la suite de plusieurs correspondances, la Couronne donnait son accord, le 19 octobre 1998, pour retirer sa demande contre la Caisse d'indemnisation, dans cette affaire et le cas fut clos.

12.32 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 en train de décharger sa cargaison, était au mouillage dans la rivière George, Baie d'Ungava (Québec) lorsqu'il évita brusquement sur sa chaîne, sous la violence du courant. Le flexible de déchargement de terre se rompit et des hydrocarbures se répandirent. Jusqu'à maintenant la Caisse d'indemnisation n'a reçu aucune demande d'indemnisation concernant cet événement.

12.33 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, commença à couler. Les exploitants de la marina tentèrent d'appeler le propriétaire du bateau, mais en vain.

La SPV (VPC) établit un barrage flottant tout autour du bateau partiellement coulé et la GCC mit en place des tampons absorbants pour récupérer 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. La Couronne fut incapable de retrouver le propriétaire du bateau. Le 17 juillet 1998, la Couronne présentait à la Caisse d'indemnisation, une demande d'indemnisation en vue de recouvrer les frais encourus par la GCC lors de cet événement. La demande s'élevait à 5 509,61\$. Comme l'exige la LMMC, l'Administrateur examina la demande d'indemnisation. À la suite de correspondances, la Couronne révisait à la baisse sa demande, pour l'établir à un montant de 2 704,38\$. Le 12 novembre 1998, la somme de 2 941,13\$, incluant des intérêts, fut transférée à la Couronne, pour solde de tout compte.

12.34 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, lorsque le pied de l'échelle de coupée s'encastra dans la structure de la timonerie du bateau pilote. Les deux bâtiments, à ce moment là, 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, aussi considère-t-il cet événement comme clos.

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

Le 3 août 1997, trois navires étaient à quai à deux appontements différents des installations d'Alcan à La Baie, 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, pour la participation de son personnel, au nettoyage. 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.

Le 21 mai 1998, à la suite de l'examen et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'Administrateur adressait à Alcan un versement de 1 287,22\$ qui comprenait 53,62\$ d'intérêts, pour solde de tout compte. En même temps, il adressait un document de renoncement à tout droit et de subrogation devant être signé et retourné par la Compagnie. Le 18 novembre 1998, fut envoyée une lettre de rappel, demandant de bien vouloir compléter le document et le retourner. À part l'attente de ce document signé, l'Administrateur considère l'événement comme étant clos.

12.36 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 (Nouvelle-Ecosse). Les sapeurs pompiers locaux intervinrent mais demandèrent l'assistance de la GCC. Les deux propriétaires qui étaient à bord de leur bateau 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 exigea un nettoyage de la pollution.

La GCC entreprit des négociations pour le remboursement de ses frais mais les assureurs firent savoir qu'ils ne voulaient payer qu'à hauteur de la limite de responsabilité des propriétaires du bateau de plaisance, dont le montant calculé s'élevait à 3 100,00\$.

La GCC reçut le versement, par la Compagnie d'assurance des propriétaires du bateau, de la somme de 3 163,07\$. Le 9 octobre 1998, la Couronne présentait à la Caisse

d'indemnisation, une demande d'indemnisation s'élevant à 13 823,11\$, somme déclarée être le solde des frais encourus par la GCC, pour effectuer le nettoyage. Le 21 octobre 1998, l'Administrateur, à la suite de l'examen et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, écrivit au conseiller juridique de la Couronne, posant plusieurs questions, y compris de savoir sur quelles bases était calculé le montant de la limite de responsabilité de l'OSSIAN.

12.37 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. Les hydrocarbures avaient souillé la coque d'un bâtiment de la MRC (RCN) 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 révélerait 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.

L'Administrateur écrivit donc à la Couronne, précisant qu'au reçu de la preuve de paiement des factures des entrepreneurs, il paierait la totalité de la demande d'indemnisation. Le 16 avril 1996, nous avons reçu la preuve exigée et le jour suivant l'Administrateur prenait des dispositions pour transférer à la Couronne la somme de 5 242,95\$ plus 211,52\$ d'intérêts, pour solde de tout compte.

12.38 House-boat RHEA (1997)

Le RHEA était un ancien dragueur de mines de l'US Navy, de 41 m 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 m d'eau, seules ses superstructures émergeaient. 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 était incapable 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 et le 26 août 1998 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 son intervention relative au nettoyage du déversement d'hydrocarbures.

La demande d'indemnisation comprenait des rubriques donnant lieu à contestation pour lesquelles la Commission du port n'avait pas payé, totalisant 10 040,71\$.

Au cours de l'examen et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'Administrateur s'est rendu compte qu'un certain nombre de frais individuels figurant dans la demande n'étaient pas raisonnables au sens des dispositions de la LMMC. Les entrepreneurs du nettoyage, avaient

employé des solidifiants (polymères). À la fin de l'exercice financier, l'Administrateur se disposait à faire une offre à la Commission du port, pour régler sa demande d'indemnisation.

12.39 Vraquier RANI PADMINI (1997)

Ce navire est un vraquier de 42 151 tjb, battant pavillon indien. Le 9 octobre 1997, une fissure s'est produite dans un de ses ballasts 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 12,5 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&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 Club P&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.

Le paiement par le propriétaire du navire n'ayant pas été effectué, la Couronne, le 21 mai 1998, a présenté à l'Administrateur, une demande d'indemnisation directe d'un montant de 337 189,41\$, conformément à l'article 710 de la LMMC. La Couronne ne donnait aucune explication sur la raison pour laquelle le propriétaire du navire n'avait pas payé la demande d'indemnisation. L'Administrateur mena une enquête et fut informé que le propriétaire du navire prétendait que les avaries à la coque avaient été causées par une saillie de l'appontement public fédéral à Baie Comeau, crevant ainsi une caisse à combustible du navire.

Dans les circonstances, ceci peut se révéler être un autre cas où il est judicieux pour la

Couronne d'engager une procédure judiciaire, en premier lieu contre le propriétaire du navire pour recouvrer ses frais comme il est prévu à l'article 677 de la LMMC. Dans un tel cas, la responsabilité de la Caisse d'indemnisation envers la Couronne est précisée à l'article 709 de la LMMC.

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

Le 2 novembre 1997, provenant de Cape Ray, était signalé un autre rejet non identifié d'hydrocarbures, venant s'ajouter aux craintes des Terre-Neuviens, pour leur écologie côtière. 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 trouvé 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.

La GCC fait savoir qu'il y a peu de chance qu'une demande d'indemnisation visant cet événement soit soumise à la Caisse d'indemnisation.

12.41 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 (Terre-Neuve), 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 LINDA MAXINE 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.

La GCC a fait savoir que sa demande d'indemnisation, totalisant 19 637,75\$ avait été soumise localement aux représentants du Club P&I. Le 20 mars 1998, elle fut réglée en totalité et le dossier fut clos ensuite.

12.42 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. 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; en majorité les oiseaux étaient morts. Les petites nappes d'hydrocarbures découvertes sur les plages furent également nettoyées.

La GCC fait savoir qu'il y a peu de chance pour qu'une demande d'indemnisation visant cet événement soit soumise à la Caisse d'indemnisation.

L'Administrateur est au courant que cet événement et bien d'autres, mettant en cause des rejets non identifiés, dans les provinces maritimes du Canada, faisaient l'objet, de la part de différents ministères fédéraux, d'enquêtes en cours.

12.43 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 (Nouvelle-Ecosse), 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'appontement tout proche. Le cargo immatriculé à Belize était immobilisé par ordre de la DSM (MSB) en raison

d'un certain nombre de carences affectant son état de navigabilité. Un expert maritime de la DSM (MSB) préleva des échantillons d'hydrocarbures, dans l'eau du port, 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, 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 est précisé que la GCC a encouru des frais de l'ordre de 18 464,81\$ 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 cette lettre, 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 par la suite le navire avait plaidé non coupable. L'affaire passa devant le tribunal et il a été indiqué, le 11 août 1998, que le navire avait été déclaré coupable et condamné à une amende de 12 500\$, pour avoir déversé des hydrocarbures dans les eaux du port de Sydney. La GCC présenta sa demande d'indemnisation au propriétaire du navire, pour ses frais de nettoyage. Cette demande a été réglée et payée pour un montant de 13 200,00\$. Le 22 décembre 1998, la Caisse d'indemnisation retournait la lettre d'engagement, au représentant du propriétaire du navire et le dossier était clos.

12.44 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 (Nouveau Brunswick). Il semblerait qu'au cours d'une opération de mazoutage, la caisse journalière à combustible ait été trop remplie et ait 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.

Aucune demande d'indemnisation n'a été présentée à la Caisse d'indemnisation. L'Administrateur a été informé que les frais de la GCC avaient été réglés directement par le propriétaire du navire, pour un montant de 6 513,48\$, le 5 juin 1998.

12.45 KOYO MARU #16 (1997)

L'Administrateur n'a que très peu de renseignements regardant cet événement, si ce n'est un bref avis provenant de la GCC, indiquant que ce déversement d'hydrocarbures avait eu lieu à St. Jean de Terre-Neuve, le 21 décembre 1997. Il est précisé que les frais de la GCC pour les opérations de nettoyage, s'élevaient à 7 631,83\$ et que la demande d'indemnisation, présentée au propriétaire du navire, le 12 février 1998, est toujours en souffrance. Il a été indiqué par la suite que des discussions avaient lieu entre le conseiller juridique de la Couronne et les représentants du propriétaire du navire, au sujet d'échantillons d'hydrocarbures.

12.46 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 sur lest vers Montréal 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 permettre d'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.

Il est indiqué que la GCC est en train de préparer une demande d'indemnisation, qui sera présentée aux propriétaires du navire.

12.47 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 avant à combustible liquide, laissant s'écouler du 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'International Tanker Owners Pollution Federation Limited (l'ITOPF)

(la fédération internationale des armateurs pétroliers pour la lutte contre la pollution par les hydrocarbures) leurs conseillers en matière de pollution, prenaient immédiatement des dispositions pour effectuer le nettoyage indispensable.

Etant 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 $\frac{3}{4}$ 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.

Après avoir effectué des réparations provisoires le SARABAND appareilla de La Baie, le 4 février 1998.

La grande préoccupation venait du fait qu'une certaine quantité d'hydrocarbures avait été entraînée sous la glace vers l'aval du fleuve, 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 a fallu plusieurs semaines avant que toutes les baies situées dans cette partie du fleuve longue de 60 milles, en aval de La Baie/Grande Anse, ne soient libres de glace, à la suite de quoi une inspection fut effectuée mais aucun autre hydrocarbure ne fut découvert.

Du fait qu'il soit possible que des demandes d'indemnisation soient déposées contre la Caisse d'indemnisation, une lettre d'engagement au bénéfice de la Caisse et de la GCC, d'un montant de 350 000,00\$ avait été fournie par le Club P&I.

Le 11 août 1998, la GCC présentait sa demande d'indemnisation au représentant du propriétaire du navire. À la fin de cet exercice financier, il a été indiqué que la GCC était toujours en pourparlers avec le représentant du propriétaire du navire, au sujet du montant des frais regardant certaines rubriques contenues

dans la demande d'indemnisation. Aucune demande d'indemnisation n'a été présentée à la Caisse d'indemnisation.

12.48 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, à environ 30 milles à l'est d'Halifax. À peu près à la même époque, des hydrocarbures récemment jetés à la côte, étaient découverts à Donkin, au Cap-Breton, à l'Île de Sable, aux îles françaises de Saint Pierre et Miquelon et en 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. D'autres analyses d'échantillons d'hydrocarbures furent effectuées, de nouveau, sans plus de succès pour identifier le ou les navires mis en cause.

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 avaient été récupérés.

Le 17 novembre 1998, la Couronne présentait au nom de la GCC, une demande d'indemnisation à la Caisse d'indemnisation, d'un montant de 36 878,96\$ pour ce qui maintenant est appelé officiellement un rejet non identifié.

L'Administrateur examina et évalua la demande d'indemnisation qu'il trouva raisonnable à l'exception du taux horaire facturé pour l'utilisation des hélicoptères. Le 3 mars 1999, l'Administrateur prenait des dispositions pour transférer la somme totale de 34 968,29\$ qui comprenait 2 287,18\$ d'intérêts. L'Administrateur a été informé que la Couronne acceptait le paiement de sa demande telle qu'elle avait été réglée.

12.49 Navire-Citerne ENERCHEM REFINER (1998)

Un rapport de situation (sitrep) de la GCC signalait à l'Administrateur que le 2 avril 1998, ce navire-citerne canadien de 4 982 tjb, chargé d'environ 7 800 tonnes de mazout de soute "C", s'était échoué dans la partie de la voie maritime, située juste en aval de Cornwall (Ontario). L'échouement ne produisit aucune pollution mais le navire avait passé un contrat avec un organisme d'intervention, qui devait rester en attente et être prêt à agir à pleine capacité, durant les opérations de déchargement et de renflouement. Au cours de ces opérations la GCC restait en attente et surveillait attentivement le déroulement des travaux.

Le 5 avril 1998, assisté de remorqueurs le navire était renfloué et faisait route vers le plus proche mouillage pour une inspection complète de la coque. Aucune fuite d'hydrocarbures n'a été signalée. La GCC a indiqué qu'elle allait présenter une demande d'indemnisation contre la Caisse d'indemnisation pour ses frais de surveillance.

12.50 Rejets non identifiés d'hydrocarbures - Port de Vancouver (Colombie Britannique) (1998)

Un rapport de situation (sitrep) de la GCC signalait que le 5 avril 1998, des hydrocarbures avaient été découverts sur le littoral dans la partie nord de Stanley Park, port de Vancouver. D'après une estimation, environ 180 L d'hydrocarbures étaient en cause. La GCC passa un contrat pour faire effectuer le nettoyage du déversement. EC et la DSM (MSB) participèrent à l'enquête pour tenter de trouver l'origine du déversement mais sans succès.

Le 31 mars 1999, l'Administrateur recevait de la Couronne une demande d'indemnisation pour le compte de la GCC, relative aux frais qu'elle avait encourus lors de cet événement. La demande d'indemnisation s'élevait à 23 662,82\$ et fait actuellement l'objet d'un examen.

12.51 Rejets non identifiés d'hydrocarbures - St. Brides (Terre-Neuve) (1998)

Le 27 avril 1998, un habitant du lieu signalait au centre STM (VTS) de St. Jean qu'un petit nombre d'oiseaux englués de mazout, avait été observé à St. Brides Bay. Le service canadien de la faune et de la flore et la GCC intervinrent. Il fut découvert que quelques uns des oiseaux pollués étaient des canards arlequins de l'Est dont estime-t-on, il ne reste pas plus de 300 individus dans le monde.

12.52 Vraquier des Grands Lacs - AGA WA CANYON (1998)

Le 11 mai 1998, ce vraquier canadien des Grands Lacs, de 16 290 tjb, était en train de faire ses soutes à quai à Sarnia (Ontario) lorsqu'un déversement d'environ 600 à 1 200 L de diesel estime-t-on, s'est produit. Le navire, l'équipe d'intervention de lutte contre les déversements de la raffinerie Imperial Oil et des entrepreneurs, entrèrent en action pour endiguer et nettoyer les hydrocarbures. La GCC du bureau local se rendit sur les lieux pour surveiller les opérations.

Nous croyons comprendre que le propriétaire du navire avait accepté la responsabilité des frais de nettoyage.

12.53 Rejets non identifiés d'hydrocarbures - Ste. Anne de Sorel (Québec) (1998)

La GCC a signalé à la Caisse d'indemnisation que le 18 mai 1998, un homme promenant son chien sur la plage de Ste. Anne de Sorel, le long du fleuve St. Laurent, juste en aval de Sorel, avait été souillé par des hydrocarbures. La GCC intervint, surveillant les entrepreneurs embauchés pour effectuer le nettoyage indispensable de ce qui semblait être du mazout de soute. À la même époque, il y avait eu un déversement de mazout de soute à terre, tout près de là mais une enquête menée par Environnement Canada, Environnement

Québec et la GCC, avait conclu que les deux événements n'avaient aucun lien. Les hydrocarbures trouvés sur la plage, d'après leur emplacement, semblaient venir de l'amont du chenal, en amont de Sorel et ils furent donc classés comme étant des rejets non identifiés.

Le 6 octobre 1998, la Couronne présentait à la Caisse d'indemnisation une demande d'indemnisation visant à recouvrer les frais de la GCC. Le 26 octobre 1998, la Caisse recevait une demande d'indemnisation modifiée, de manière à y incorporer la présence du fonctionnaire d'EC. La demande modifiée s'élevait à un total de 7 368,68\$. L'Administrateur examina et évalua la demande d'indemnisation et en vint à la conclusion que les frais étaient raisonnables selon les termes des dispositions de la LMMC. Le 3 mars 1999, l'Administrateur autorisait le transfert de fonds au bénéfice de la Couronne, d'un montant de 7 791,68\$, incluant une somme de 423,00\$ représentant les intérêts, comme l'exige les dispositions de l'article 723 de la LMMC. Ce transfert permettait de clore le dossier regardant cet événement.

12.54 Navire-citerne FILOMENA LEMBO (1998)

Cet événement met en cause un certain nombre d'étranges circonstances. Le navire-citerne FILOMENA LEMBO, de 29 498 tjb, battant pavillon italien, était un ancien cargo converti et de ce fait, était d'une disposition inhabituelle pour transporter des cargaisons d'hydrocarbures. Le 26 mai 1998, le navire-citerne était arrivé à quai au port de Québec, pour y décharger une partie de sa cargaison de mazout de soute No. 6, destinée à un moulin local de pâte à papier, propriété de Daishowa Inc. Daishowa décida d'employer ses entrepreneurs spécialisés dans les déversements d'hydrocarbures, pour effectuer un exercice simulé de déversement d'hydrocarbures. Ces entrepreneurs commencèrent par mettre en place un barrage flottant tout autour du navire-citerne, à son arrivée. Peu après, avec le barrage flottant en grande partie en place, des hydrocarbures furent aperçus à l'intérieur du barrage flottant. Le déversement d'hydrocarbures continuait d'augmenter à l'intérieur du barrage flottant pour

atteindre finalement une quantité estimée entre 200 et 400 L et la Daishowa utilisa la compagnie d'entrepreneurs déjà sur place pour nettoyer la pollution. Le navire déchargea sa cargaison et pendant le même temps fit ses soutes.

La DSM (MSB) mena une enquête et le déversement se révéla avoir la consistance d'une vieille huile de graissage ou d'huile hydraulique sale. La DSM (MSB) fut incapable de trouver une analogie entre ces huiles et d'autres échantillons d'hydrocarbures prélevés à bord du navire-citerne. Toutefois, la même DSM découvrit un certain nombre de défauts dans le dispositif de transfert à bord du navire qui ne répondait pas aux normes internationales. Aucune source à l'origine des hydrocarbures ne put être détectée dans les dispositifs de drainage installés à terre. Le poste à quai utilisé par le FILOMENA LEMBO est accessible au public et est souvent utilisé pour charger des déchets de ferraille. Cet événement s'est produit à la marée descendante et pendant la période de basse mer. À la basse mer, la hauteur d'eau sous la quille était très faible.

Le 28 mai 1998, le FILOMENA LEMBO appareillait et à son arrivée au port suivant, Sept-Îles, la Caisse d'indemnisation prit des dispositions pour que le navire-citerne soit immobilisé, en attendant la délivrance d'une lettre d'engagement. Le 29 mai 1998, le Club P&I délivrait une lettre d'engagement d'un montant de 85 000\$ et le navire-citerne obtenait la mainlevée de son immobilisation.

Le 29 octobre 1998, le conseiller juridique de la Caisse d'indemnisation recevait une demande d'indemnisation de la part de Daishowa Inc, d'un montant de 35 179,11\$, pour ses frais déclarés, avoir été encourus en intervenant contre le déversement. L'Administrateur mène son enquête au sujet de cet événement.

12.55 Rejets non identifiés d'hydrocarbures - Fighting Island (Ontario) (1998)

Le 31 mai 1998, une substance flottante, nauséabonde, puante était découverte, se dirigeant vers le rivage et dérivant juste au large du rivage, à l'extrémité nord-ouest de Fighting

Island, une île canadienne située dans le fleuve Détroit, en aval de Détroit. Une analyse d'un morceau de la substance, révéla qu'elle était formée de 35% d'hydrocarbure, et que le reste était une sorte de dépôt d'effluents. La GCC passa un contrat pour effectuer le nettoyage et indiqua qu'elle avait l'intention de présenter une demande d'indemnisation à la Caisse d'indemnisation, en vue de recouvrer ses frais. Des échantillons des hydrocarbures et d'autres matières avaient été prélevés par l'USCG et la DSM (MSB) et comparés aux autres échantillons prélevés à bord de navires au mouillage dans les parages et des sources éventuelles à terre mais sans succès dans le processus d'identification de l'origine du déversement.

Dans l'intervalle, la Caisse d'indemnisation a vérifié qu'il avait bien été signalé qu'au cours de la journée du 31 mai 1998, une pluie torrentielle s'était abattue sur la région.

12.56 Rejets non identifiés d'hydrocarbures - Lawn Beach (Terre-Neuve) (1998)

Le 8 août 1998, Little Lawn Beach, Placentia Bay, fut le lieu d'une découverte de petites nappes d'hydrocarbures, ces hydrocarbures avaient l'air d'être du goudron ou une matière semblable. La GCC prit des dispositions pour effectuer une reconnaissance de la plage par hélicoptère mais grâce à une reconnaissance beaucoup plus rapprochée, à pied, il fut découvert qu'environ 1 km de plage était polluée, et que la plus grande partie des hydrocarbures était enfouie dans le sable par l'action des vagues. La GCC prit des dispositions pour effectuer le nettoyage et un total de 280 sacs d'hydrocarbures et de débris d'hydrocarbures furent récupérés.

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

12.57 Rejets non identifiés d'hydrocarbures - Île des Barques (Québec) (1998)

Le 8 août 1998, un patrouilleur de la GCC signalait à la direction des interventions de la GCC, la présence d'hydrocarbures dans le chenal au sud-ouest de l'Île des Barques, juste en aval de Sorel, dans le fleuve St. Laurent. À l'extrémité sud du chenal il y a un barrage de pierre et on a découvert que les hydrocarbures avaient imprégné le barrage, se décollant suivant l'état de la marée. La pollution par les hydrocarbures persistait, aussi le 3 août 1998, la GCC installait un barrage flottant absorbant en contre-bas du barrage de pierre mais le jour suivant on s'aperçut qu'il était incapable de résister au courant. Un barrage flottant normal fut donc installé par la suite de façon à pouvoir mieux capter les hydrocarbures se détachant du barrage de pierre surveillé de façon régulière; le barrage flottant fut finalement enlevé le 22 octobre 1998. Il s'est révélé impossible de vérifier la source des hydrocarbures, aussi cet événement fut déclaré comme étant un rejet non identifié. Nous croyons savoir que la GCC est en train de préparer une demande d'indemnisation contre la Caisse d'indemnisation.

12.58 Rejets non identifiés d'hydrocarbures - Sydport (Nouvelle Écosse) 1998)

La GCC a signalé que le 17 août 1998, des irisations d'hydrocarbures avaient été découvertes autour de navires amarrés aux installations de Sydport dans le port de Sydney. Une enquête plus poussée a révélé une concentration plus épaisse d'hydrocarbures autour des môles de ces mêmes installations. La GCC a entrepris les opérations de nettoyage. L'Administrateur est dans l'attente de faits nouveaux.

12.59 Traversier de Masson (Québec) (1998)

Un rapport de situation (sitrep) de la GCC, signalait que le 17 août 1998, les sapeurs pompiers locaux avaient rendu compte à EC qu'il y

avait une nappe luisante d'hydrocarbures sur le fleuve Outaouais qui à la longue était venue s'échouer sur la berge à Masson (Québec). La pollution semblait être une sorte d'huile de graissage usée et en raison des vents soufflant du sud, il en avait été déduit qu'elle provenait du côté ontarien du fleuve. Des traversiers locaux assurent un service entre les deux rives du fleuve, dans ces para-ges mais ils nièrent toute implication dans cette pollution. Environ 300 m de berge et trois hydravions avaient été souillés, aussi environnement Québec avait passé un contrat pour effectuer le nettoyage. Environnement Ontario fut incapable de découvrir des sources d'hydrocarbures tout au long des berges côté Ontario. La DSM (MSB) entreprit une enquête, comprenant le prélèvement d'échantillons d'hydrocarbures à bord des traversiers. Les échantillons furent analysés et une analogie fut découverte entre les hydrocarbures provenant de la berge du fleuve côté Québec et l'un des traversiers. La GCC a fait savoir qu'elle n'avait pas l'intention de déposer de demande d'indemnisation.

12.60 Rejets non identifiés d'hydrocarbures - Rimouski (Québec) (1998)

L'Administrateur a pris connaissance pour la première fois de cet événement lorsque le 18 janvier 1998, il reçut une demande d'indemnisation de la part de la Couronne, présentée au nom de la GCC, d'un montant de 1 787,71\$. Il était indiqué que le 2 septembre 1998, le Commandant de port de Rimouski avait signalé à la GCC que des hydrocarbures émulsionnés, de couleur blanche avaient pollué le port. La GCC passa un contrat pour faire effectuer le nettoyage, encourageant les frais réclamés. La DSM(MSB) mena une enquête mais fut incapable de découvrir l'origine des hydrocarbures. Un témoin précisa qu'il avait vu ces hydrocarbures flottant dans le port, à la précédente marée du soir. Ce déversement fut classé comme rejet non identifié.

Le 3 mars 1999, après avoir examiné et évalué la demande d'indemnisation, l'Administrateur prit des dispositions pour transférer à la Couronne la somme de 1 854,22\$,

comprenant 66,51\$ d'intérêts. Le dossier fut clos.

12.61 Navire de pêche MISS BABS (1998)

Le MISS BABS est un navire de pêche canadien de 36 tjb qui a coulé dans Miller Bay, un bras de mer situé à environ 15 km au nord de Prince Rupert, Colombie Britannique. Il n'est pas très clair à quel moment le navire a coulé mais, le 16 septembre 1998, il avait été déjà vu coulé et à ce moment là une pollution par des hydrocarbures était signalée. La GCC intervenait et le propriétaire arrivait sur les lieux le 18 septembre 1998. La Caisse d'indemnisation nommait un conseiller juridique local et employait un expert maritime pour déterminer l'étendue de la pollution par les hydrocarbures.

Par la suite la GCC écrit au propriétaire du navire lui demandant quelles étaient ses intentions regardant:

- a) les aspects de la pollution et;
- b) les dangers à la navigation que le navire coulé pouvait présenter pour les autres navires.

Aucune réponse ne fut reçue. Des entrepreneurs embauchés par la GCC, renflouèrent le MISS BABS et le remorquèrent jusqu'à un poste sûr.

Il est indiqué que la GCC avait l'intention de présenter à la Caisse d'indemnisation, une demande d'indemnisation. L'Administrateur est dans l'attente de faits nouveaux.

12.62 Navire-citerne MORUY (1998)

Le MORUY est un navire-citerne vénézuélien de 34 422 tjb. Le 29 septembre 1998, le navire s'est échoué dans le fleuve St. Laurent, au large de Champlain (Québec), en raison, d'après un rapport, d'une panne électrique. Le navire-citerne transportait environ 50 000 tonnes de diesel oil. L'étrave s'était enfoncée dans le fond argileux du fleuve et le peak avant avait été crevé. Les propriétaires du

navire intervinrent ainsi que les autorités gouvernementales et des barrages flottants furent mis en place. Un organisme local d'intervention applica son plan de prévention de la pollution approuvé par la GCC.

Le 1er octobre 1998, le MORUY fut renfloué à l'aide de remorqueurs et remorqué jusqu'à Trois Rivières pour être inspecté et réparé. Tout au long de l'événement, aucune pollution n'a été signalée. La GCC a précisé qu'elle avait l'intention de recouvrer ses frais. L'Administrateur est dans l'attente de faits nouveaux.

12.63 Barge SALTY DOG 1 (1998)

Le 1er octobre 1998, par vent très fort, au large de l'Île d'Anticosti, la barge canadienne SALTY DOG 1, de 4 018 tjb, cassa sa remorque la reliant au remorqueur canadien DOUG MCKEIL. Par la suite la barge fut retrouvée échouée sur la côte sud de l'île. Il a été déclaré que la barge avait sur son pont une citerne à combustible contenant du diesel et avait de l'huile de graissage dans ses machines auxiliaires. La GCC était intervenue. Nous avons appris que le propriétaire de la barge avait été en mesure de la renflouer le 9 octobre 1998 et que l'événement était terminé.

12.64 Rejets non identifiés d'hydrocarbures - Port de Montréal (Québec) (1998)

Le 13 octobre 1998, le navire de croisière SEABOURNE PRIDE, de 9 975 tjb, battant pavillon norvégien, était amarré au poste M5 au port de Montréal et au cours de cette journée, avait fait des soutes et déchargé des huiles usées. De bonne heure le matin du 14 octobre 1998, le navire appareillait pour le port de Québec; quatre heures plus tard des hydrocarbures étaient signalés dans les eaux du port de Montréal, couvrant les eaux des postes M5 et M6. Il y avait cinq engins de port flottants amarrés au poste M6, y compris une grue flottante et tous avaient eu leurs coques souillées par les hydrocarbures. Le déversement d'hydrocarbures se composait d'hydrocarbures légers et d'huiles lourdes. A son arrivée au port de Québec, le SEABOURNE

PRIDE prit des dispositions pour remettre une lettre d'engagement au bénéfice de la GCC et de la Caisse d'indemnisation, d'un montant de 60 000\$. La DSM (MSB) monta également à bord du SEABOURNE PRIDE, au port de Québec mais fut incapable de prouver que les hydrocarbures découverts aux postes M5 et M6, provenaient du navire. Dans l'intervalle, la GCC avait passé un contrat pour effectuer le nettoyage dans le port de Montréal.

La GCC avait classé le déversement comme étant un rejet non identifié et le 4 mars 1999, la Couronne présentait à la Caisse d'indemnisation, une demande d'indemnisation d'un montant de 23 097,36\$ pour ses frais déclarés encourus au cours de cet événement. L'Administrateur continue de mener son enquête concernant cette demande d'indemnisation.

12.65 Porte-conteneurs CANMAR VALOUR (1998)

Le 10 novembre 1998, ce navire, un porte-conteneurs de 15 584 tjb était amarré au poste 79 au port de Montréal, lorsqu'en se ravitaillant en combustible sur des camions-citernes de terre, se produisit un déversement de fuel-oil lourd. D'après les estimations, environ 250 L d'hydrocarbures se répandirent sur le pont du navire et environ 1 000 L tombèrent dans les eaux du port. Le navire accepta la responsabilité du déversement et embaucha des entrepreneurs pour effectuer le nettoyage. La GCC surveilla les opérations. La GCC obtint une lettre d'engagement d'un montant de 200 000\$, délivrée au bénéfice de la GCC et de la Caisse d'indemnisation. La DSM(MSB) mena une enquête et obtint, elle aussi, une lettre d'engagement d'un montant de 100 000\$ pour couvrir toute amende éventuelle.

La GCC a fait savoir que le 23 mars 1999, le propriétaire du navire lui avait remis un chèque de 7 010,16\$ représentant le montant de sa demande d'indemnisation pour ses frais de surveillance des opérations.

12.66 Rejets non identifiés d'hydrocarbures - Port de Montréal (Québec) (1998)

Au moment de cet événement, Produits Shell Canada Limitée avait des barrages flottants installés en permanence, tout autour des ses installations portuaires au poste 103 du port de Montréal. Il a été indiqué que le 14 novembre 1998, ces barrages flottants étaient ouverts pour permettre à deux navires de venir à quai aux installations de la Shell et que des hydrocarbures flottants s'étaient introduits avec le courant. Shell embaucha des entrepreneurs pour effectuer le nettoyage des hydrocarbures, y compris ceux qui avaient souillés les coques des deux navires qui avaient été priés de venir à quai. Les hydrocarbures étaient des hydrocarbures lourds et leur quantité estimée à environ 100 L.

À ce moment là, on avait songé à faire un rapprochement possible entre cet événement et le rapport visant l'événement précédent, mettant en cause le CANMAR VALOUR, aussi la DSM (MSB) mena-t-elle une autre enquête concernant cette dernière pollution par les hydrocarbures.

L'Administrateur croit comprendre que Shell lui présentera une demande d'indemnisation pour ses frais.

12.67 Rejets non identifiés d'hydrocarbures - Cape Shore (Terre-Neuve) (1998)

Le 3 décembre 1998, était signalé un autre rejet non identifié d'hydrocarbures, affectant la faune et la flore des côtes de Terre-Neuve. Le déversement était venu s'échouer sur le littoral, centré principalement sur Cape Shore, Placentia Bay et initialement, il avait été rapporté que 41 oiseaux morts, englués d'hydrocarbures avaient été ramassés. D'après un rapport, il a été estimé qu'en se fondant sur le nombre d'oiseaux morts récupérés réellement sur la côte ou tout près, qu'au moins dix fois plus d'oiseaux non récupérés étaient morts en mer. Les fonctionnaires du gouvernement prélevèrent des échantillons des hydrocarbures

pour analyse. Le 17 décembre 1998, les médias ont rapporté que les fonctionnaires canadiens étaient en train de prendre des dispositions pour prélever des échantillons d'hydrocarbures sur 30 navires, à leur arrivée aux ports. Le 17 décembre 1998, les médias ont également fait savoir qu'un total de 340 oiseaux morts avait été récupéré sur la péninsule Avalon depuis le 3 décembre 1998.

12.68 Rejets non identifiés d'hydrocarbures - Port de Montréal (Québec) (1998)

La GCC a signalé qu'un déversement d'hydrocarbures avait été découvert le 9 décembre 1998 entre les postes 45 et 62 du port de Montréal. Des hydrocarbures avaient été également découverts au poste 34, autour d'un navire mais celui-ci fut excusé d'être à l'origine du déversement. Même après que le navire ait appareillé, les hydrocarbures continuèrent à faire surface au poste à quai, aussi les autorités étaient-elles d'accord pour considérer que l'origine était une source à terre. En l'absence de toute action par d'autres corporations, la GCC prit des dispositions pour endiguer et nettoyer les hydrocarbures mais il a été précisé que le Port de Montréal accepterait de payer les frais de la GCC à cet égard.

12.69 Navire des Grands Lacs ELTON HOYT 2nd (1998)

Le ministère de l'Environnement de l'Ontario a rapporté que ce navire américain autodéchargeur des Grands Lacs de 10 969 tjb, avait, le 30 décembre 1998, déversé environ 1 000 L de combustible diesel dans le fleuve St. Clair, alors qu'il faisait des soutes étant amarré à quai à Corunna (Ontario). Le navire passa un contrat avec l'organisme d'intervention des Grands Lacs, en vue d'endiguer et de nettoyer les hydrocarbures. Il a été indiqué qu'un dispositif (un tuyau de sonde) avait été laissé fermé et qu'ainsi les hydrocarbures avaient débordé et s'étaient écoulés par une canalisation des sanitaires, dans les eaux du fleuve. La GCC a fait savoir qu'elle ne prévoyait pas de déposer une demande d'indemnisation contre la Caisse d'indemnisation, à l'égard de cet événement.

12.70 Traversier WALPOLE ISLANDER (1999)

Tout d'abord cet événement avait été signalé comme étant un rejet non identifié. Le 20 janvier 1999, une nappe luisante de diesel rouge avait été signalée à la darse Walpole Island Custom Ferry, dans le fleuve St. Claire (Ontario). Les deux traversiers de Walpole Island étaient amarrés à quai là mais il se révéla impossible de prouver que les hydrocarbures provenaient d'un des deux navires. La GCC passa un contrat pour endiguer et nettoyer les hydrocarbures. Le déversement des hydrocarbures continuait et au 25 janvier 1999, environ 270 L de diesel avait été récupéré. Finalement, on découvrit que la glace avait provoqué une petite fissure dans une tôle de coque d'un ballast à combustible du transbordeur canadien de 72 tjb WALPOLE ISLANDER. Les propriétaires du navire acceptèrent leur responsabilité. L'une des craintes concernant l'écologie était la proximité de vastes marécages. La GCC estimait que ses frais pour cet événement seraient de l'ordre de 75 000\$.

12.71 Rejets non identifiés d'hydrocarbures - Cap Breton (Nouvelle-Écosse) (1999)

Les médias avaient rapporté qu'à la fin de la semaine commençant le 6 février 1999, des ornithologues amateurs locaux étaient à l'affût le long des plages du Cap Breton lorsqu'ils trouvèrent des douzaines d'oiseaux de mer englués de mazout, vivants ou morts. Par la suite il a été indiqué que des biologistes d'EC et la DSM (MSB) menaient une enquête.

12.72 Vraquier SOLON OF ATHENS (1999)

Le 9 mars 1999, ce vraquier de 46 132 tjb, battant pavillon du Vanuatu était amarré à quai à Sorel dans le fleuve Richelieu, lorsqu'un tuyau de ballast à eau, passant à travers un ballast à combustible, s'est cassé. Cette cassure avait laissé s'écouler dans l'eau du fleuve, d'après les estimations, 180 L d'un mélange d'hydrocarbures légers et de diesel. Le navire passa immédiate-

ment un contrat pour effectuer la retenue et le nettoyage indispensables des hydrocarbures mais ce n'est que beaucoup plus tard que la GCC et la DSM (MSB) furent mis au courant. La GCC fournit le personnel pour surveiller les opérations qui furent achevées à sa satisfaction.

La GCC prévient qu'elle a l'intention de présenter à la Caisse d'indemnisation, une demande d'indemnisation pour ses frais.

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

12.73 Navire des Grands Lacs GORDON C LEITCH (1999)

Cet événement a été le plus sérieux de tous les événements signalés au cours de cet exercice financier, du fait que les mesures prises et les frais encourus étaient considérables. Le 23 mars 1999, le GORDON C LEITCH, un vraquier canadien des Grands Lacs, de 19 160 tjb, était amarré à une installation de chargement de minerai de fer, à Havre-Saint-Pierre (Québec) sur la rive nord du bas St. Laurent. Il avait été nécessaire de déhaler le navire le long du quai pour les opérations de chargement mais au cours de cette manoeuvre, par des vents très forts, l'étrave avait percuté le quai, ce qui eut pour effet de dresser l'arrière du navire vers un duc d'albe et de le frapper. Ce heurt fissura une tôle de coque à hauteur d'un ballast à combustible qui laissa écouler d'après les estimations, 42 tonnes de mazout lourd.

La baie de Havre-Saint-Pierre est une zone très sensible écologiquement et qui comprend un parc national, terrain de chasse traditionnel du gibier d'eau et un lieu d'élevage des coquillages. Le littoral était encore couvert de glace et dans une certaine mesure, ceci aida à réduire la propagation des hydrocarbures.

Les propriétaires du navire, invoquent leur entente avec la Société d'intervention Maritime (SIMEC) et dirigèrent le nettoyage d'après les conseils de la GCC. Il a été précisé que les frais pour ces travaux pourraient approcher les 5 millions de \$.

13. Résumé de l'état financier

Au cours de l'exercice financier 1998-1999, 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: 551 858,03\$ comprenant les frais et les débours suivants:

Honoraires de l'Administrateur	78 775,00\$
Frais de justice ou de consultation	191 671,49\$
Service d'experts	139 196,08\$
Services de secrétaire	45 853,78\$
Frais de déplacement et de réceptions	40 926,94\$
Frais d'imprimerie	10 832,41\$
Loyer du local	31 609,66\$
Frais de bureau	<u>12 992,67\$</u>
	551 858,03\$

b) Conformément aux dispositions de l'article 701 de la Loi, l'Administrateur a ordonné le versement de la somme de 902 488,15\$ 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:

Le Fond général-	290 862,83\$
Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le NAKHODKA -	<u>611 625,32\$</u>
	902 488,15\$

c) Conformément aux dispositions des articles 710 et 711 de la Loi, l'Administrateur a réglé à l'amiable des demandes d'indemnisation d'un montant de 604 069,44\$.

d) Conformément aux dispositions de l'alinéa 711(3)(c) de la Loi, l'Administrateur a recouvré la somme de 5 000,00\$ versée à l'occasion des

rejets d'hydrocarbures provenant de l' APJ SHALIN et la somme de 188,51\$ versée à l'occasion des rejets d'hydrocarbures provenant du KATHY K.

Au cours de l'exercice financier faisant l'objet de ce rapport, les intérêts crédités à la Caisse d'indemnisation se sont élevés à 13 588 035,15\$.

Au 31 mars 1999, le solde créditeur de la Caisse d'indemnisation s'élevait à 280 466 053,69\$.

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



Kenneth A. MacInnis, C.R.
Administrateur