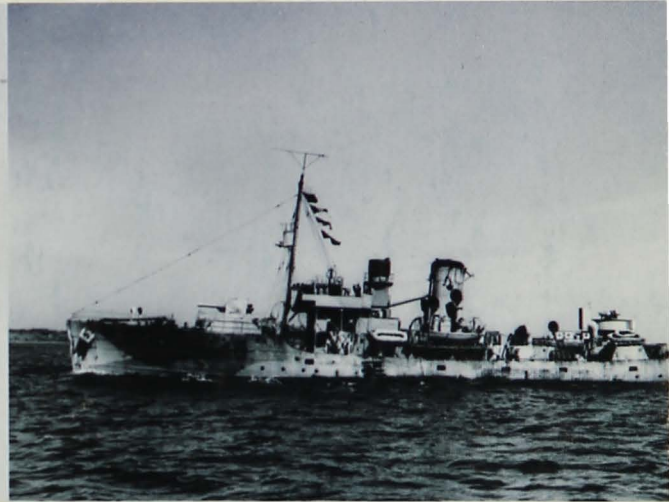




CAISSE D'INDEMNISATION DES  
DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES  
HYDROCARBURES CAUSÉE PAR LES NAVIRES



RAPPORT ANNUEL DE L'ADMINISTRATEUR

*2001-2002*





CANADA

# **Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires**

*Rapport Annuel de l'Administrateur*

**2001 - 2002**

Canada

## DÉDICACE

À la mémoire des femmes et des hommes  
des forces navales du Canada  
1939-1945

Photos de couverture : HMCS KAMSACK et son équipage dues à l'obligeance des Archives Nationales du Canada.

Ce qui suit est un extrait de: "Les navires des forces navales du Canada 1910-1981 – Une histoire illustrés complète des navires de guerre canadiens" due à l'obligeance des éditeurs Collins, Don Mills, Ontario.

*Le KAMSACK – mis en service à Montréal le 4 octobre 1941, est arrivé à Halifax le 13 octobre. Il s'est joint aux forces navales de Sydney, le mois suivant mais peu de temps après a été transféré à la région militaire de Terre-neuve et le 19 janvier 1942 a appareillé de Saint Jean de Terre-neuve pour se joindre au convoi SC65, en route pour Londonderry. En juin, après trois voyages aller retour, il a été réaffecté au corps expéditionnaire WLEF. Il a ensuite fait partie de cette formation où il a servi jusqu'à la fin de la guerre. À partir de juin 1943 il a fait partie de l'EGW-4 et à partir d'avril 1944 de l'EGW-3. Au cours de cette période il a effectué deux refontes considérables; la première a commencé à Liverpool (Nouvelle-Écosse). Le 12 novembre 1942 et a été achevée à Halifax le 18 janvier 1943; la seconde, a course de laquelle son gaillard a été allongé, a été effectuée à Baltimore au Maryland, entre la fin décembre 1943 et la mi-mars 1944. Le KAMSACK a été désarmé le 22 juillet 1945, à Sorel et vendu à la marine du Venezuela. Renommé CARABOBO, il a fait naufrage en décembre 1945, au cours de sa traversée en direction du Venezuela.*

Voir CARABOBO au paragraphe 3.72 de ce rapport.

Publié par l'Administrateur  
Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution  
Par les hydrocarbures causée par les navires  
90, rue Elgin, 8<sup>e</sup> étage  
Ottawa (Ontario) Canada  
K1A 0N5

Tél.: (613) 990-5807

(613) 991-1726

Télec.: (613) 990-5423



CANADA

Ship-source Oil  
Pollution Fund

90 Elgin Street - 8th Floor  
Ottawa, Canada K1A 0N5

Caisse d'indemnisation des  
dommages dus la pollution  
par les hydrocarbures  
causée par les navires

90, rue Elgin - 8ième étage  
Ottawa, Canada K1A 0N5

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

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel, concernant la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires, couvrant l'exercice financier finissant le 31 mars 2002, conformément aux dispositions de l'article 100 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

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

Kenneth A. MacInnis, Q.C.  
Administrateur

THE UNIVERSITY OF CHICAGO  
DEPARTMENT OF CHEMISTRY  
5800 S. DICKINSON DRIVE  
CHICAGO, ILL. 60637

RECEIVED  
JAN 15 1964



1. The following is a list of the names of the persons who have been appointed to the various committees of the Department of Chemistry for the year 1963-1964. The names are listed in alphabetical order of the last name of the person appointed.

2. The names of the persons who have been appointed to the various committees are as follows:

3. The names of the persons who have been appointed to the various committees are as follows:

4. The names of the persons who have been appointed to the various committees are as follows:

5. The names of the persons who have been appointed to the various committees are as follows:

6. The names of the persons who have been appointed to the various committees are as follows:

7. The names of the persons who have been appointed to the various committees are as follows:

8. The names of the persons who have been appointed to the various committees are as follows:

9. The names of the persons who have been appointed to the various committees are as follows:

10. The names of the persons who have been appointed to the various committees are as follows:

*[Handwritten signature]*

W. R. S. JONES  
Chairman

# Tables de Matières

Communiqué de l'Administrateur .....	i
Résumé .....	viii
L'Administrateur .....	xii
<b>1. Responsabilités et attributions de l'Administrateur .....</b>	<b>1</b>
<b>2. Le plan canadien d'indemnisation .....</b>	<b>2</b>
<b>3. Événements ayant entraîné des déversements d'hydrocarbures .....</b>	<b>5</b>
3.1 <i>Cargo/porte-conteneurs New Zealand Caribbean (1989) .....</i>	5
3.2 <i>Vraquier Haralambos (1996).....</i>	5
3.3 <i>Vraquier Rani Padmini (1997).....</i>	6
3.4 <i>Navire de pêche Koyo Maru #16 (1997).....</i>	7
3.5 <i>Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Fighting Island (Ontario)(1998) .....</i>	8
3.6 <i>Traversier Walpole Islander (1999).....</i>	9
3.7 <i>Navire des Grands Lacs Gordon C. Leitch (1999) .....</i>	9
3.8 <i>Vraquier Algontario (1999).....</i>	9
3.9 <i>Vraquier Paterson (1999).....</i>	10
3.10 <i>Chalutier congélateur Sam Won Ho (1999).....</i>	11
3.11 <i>Chimiquier Sunny Blossom (1999) .....</i>	11
3.12 <i>Bateau de pêche Rivers Inlet (1999) .....</i>	12
3.13 <i>Rejets non identifiés d'hydrocarbures –Patrick's Cove (Terre-Neuve) (1999).....</i>	12
3.14 <i>Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Cumberland (Ontario) (1999) .....</i>	13
3.15 <i>Marina de Reed Point (1999).....</i>	13
3.16 <i>Navire de pêche Kopu (1999).....</i>	13
3.17 <i>Remorqueur Radium Yellowknife (1999) .....</i>	13
3.18 <i>Rejets non identifiés d'hydrocarbures -Ville de Québec et Sorel (Amarantos) (1999).....</i>	14
3.19 <i>Chimiquier/pétrolier Cape Benat (1999) .....</i>	14
3.20 <i>Vraquier Baltic Confidence (1999).....</i>	15
3.21 <i>Navire-citerne Leonis (2000) .....</i>	15
3.22 <i>Remorqueur à la pêche Miles Sea (2000).....</i>	15
3.23 <i>Bâtiment hydrographe océanique Ronald H. Brown (2000) .....</i>	16
3.24 <i>Chalutier congélateur Sam Won Ho (2000).....</i>	16
3.25 <i>Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Port-Cartier (Québec) (2000) .....</i>	16
3.26 <i>Navire de pêche Tahkuna (2000).....</i>	17
3.27 <i>Navire de pêche Taurus (2000) .....</i>	17
3.28 <i>Bâtiment de transbordement des produits de la pêche Ermelina (2000) .....</i>	17
3.29 <i>Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Port de Vancouver (Colombie-Britannique) (2000) .....</i>	18
3.30 <i>Bâtiment sans nom (Fanny Bay) (Colombie-Britannique) (2000).....</i>	18
3.31 <i>Remorqueur Radium 604 (2000) .....</i>	18
3.32 <i>Transbordeur Hiawatha (2000) .....</i>	19
3.33 <i>Skaubryn (2000) .....</i>	19
3.34 <i>Administration portuaire du port de Vancouver (2000) .....</i>	19
3.35 <i>Bateau de plaisance Trophy 13K112086 (2000) .....</i>	19
3.36 <i>Hors-bord de 17 pieds (2000).....</i>	20
3.37 <i>Yacht Leedon (2000).....</i>	20
3.38 <i>Barge Burrard Clean # 17 (2000) .....</i>	20
3.39 <i>Bateau de pêche Island Provider (2000) .....</i>	21
3.40 <i>Embarcation de servitude Silver Bullit (2000).....</i>	21
3.41 <i>Yacht Georgie Girl (2000) .....</i>	21

3.42	Navire de pêche Prosperity (2000)	21
3.43	Bateau de pêche à tilet maillant Margie (2000)	22
3.44	Barge Bivalve Harvester (2000)	22
3.45	Bateau de pêche Flying Swan VI (2000)	22
3.46	Remorqueur Keta V (2000)	22
3.47	Remorqueur Atlantic Birch (2000)	23
3.48	Porte-conteneurs Kent Express (2001)	23
3.49	Transbordeur roulier Cicero (2001)	23
3.50	Bateau de pêche Marsha Dawn II (2001)	23
3.51	Bateau de pêche Sandy S (2001)	24
3.52	Vraquier Cartierdoc (2001)	24
3.53	Yacht Vancouver Sunset (2001)	24
3.54	Barge VT No. 30 (2001)	24
3.55	Minéralier Daviken (2001)	24
3.56	Minéralier Utviken/barge d'entrepotage de combustible Provmar Terminal (2001)	25
3.57	Bâtiment à passagers Destiny 1 (2001)	25
3.58	Navire polyvalent Scarab (2001)	25
3.59	Barge d'hébergement Joe's Salmon Lodge (2001)	26
3.60	Yacht Egret Plume II (2001)	26
3.61	Navire des Grands Lacs Canadian Transfer (2001)	26
3.62	Navire-citerne Mokami (2001)	26
3.63	Bateau de pêche Purple Rain (2001)	26
3.64	Transbordeur à passagers Scotia Prince (2001)	26
3.65	Appontement de Saint-Martins (2001)	27
3.66	Appontement de Joggins (2001)	27
3.67	Vraquier Mellisa Desgagnés (2001)	27
3.68	Marina de Tadoussac (2001)	27
3.69	Vraquier Zodio (2001)	27
3.70	Navire à marchandises diverses Solander (2001)	28
3.71	Engin marin Twinkle (2001)	28
3.72	Épave du Carabobo (2001)	28
3.73	Plate-forme de forage Eirik Raude (2001)	28
3.74	Quai de la 4e avenue (Tofino) (Colombie-Britannique) (2001)	28
3.75	Navire à marchandises diverses Lady Franklin (2001)	29
3.76	Bateau de plaisance Shamrock (2001)	29
3.77	Chalutier Amerloq (2001)	29
3.78	Bateau de pêche Linbe (2001)	29
3.79	Dragueur de coquilles Saint-Jacques Anne Jolene (2001)	29
3.80	Barge BCP Carrier # 17 (2001)	30
3.81	Navire à marchandises diverses Ocean Venture I (2001)	31
3.82	Remorqueur Rivtow Lion (2001)	31
3.83	Marina de Reed Point (2001)	32
3.84	Bateau de pêche Duke (2001)	32
3.85	Bateau de pêche Roxanne Reanne (2001)	33
3.86	Barge Seaspan 112 (2001)	33
3.87	Bateau de pêche Pamela-Fallon 1st (2001)	33
3.88	Barge Coastal Express (2001)	33
3.89	Navire à marchandises diverses Sjard (2002)	34
3.90	Porte-conteneurs Cala Palamos (2002)	34
3.91	Navire de pêche Olga (2002)	34
3.92	Transporteur de harengs Lavallee II (2002)	34
3.93	Remorqueur à la pêche Miles and Sea (2002)	35
3.94	Vraquier Lake Carling (2002)	35
3.95	Chalutier Katsheshuk (2002)	35
3.96	Vraquier Spring Breeze (2002)	36



<b>4. Problèmes et Remises en Question</b> .....	<b>37</b>
4.1 <i>Dommmages causés à l'environnement</i> .....	37
4.2 <i>Mesures de prévention/d'intervention au Canada</i> .....	41
4.3 <i>Navires sûrs et protection écologique</i> .....	46
4.4 <i>Évolutions Législatives</i> .....	50
4.5 <i>Le Pollueur Paye</i> .....	53
4.6 <i>Futures modifications dans le régime international de 1992</i> .....	54
4.7 <i>Liquidation du FIPOL de 1971</i> .....	58
<b>5. Initiatives visant les relations personnelles avec l'ensemble des corporations</b> .....	<b>59</b>
5.1 <i>Général</i> .....	59
5.2 <i>Conseil consultatif maritime canadien (national)</i> .....	59
5.3 <i>Conseil consultatif maritime canadien (arctique)</i> .....	60
5.4 <i>Organismes d'intervention</i> .....	60
5.5 <i>Exercice de lutte contre la pollution par les hydrocarbures – Région atlantique</i> .....	61
5.6 <i>Cours destiné aux personnes devant assumer le commandement sur le lieu des opérations en mer ou à terre</i> .....	62
5.7 <i>Garde côtière canadienne – réunions régionales</i> .....	63
5.8 <i>Environnement Canada – Cartographie des zones sensibles</i> .....	64
5.9 <i>Organisme de protection environnementale des États-Unis – Symposium consacré aux déversements d'eau douce</i> .....	64
5.10 <i>Planification d'intervention d'urgence visant les industries maritimes – Vancouver</i> .....	65
5.11 <i>Conférence maritime de 2002 – Toronto</i> .....	67
5.12 <i>Association canadienne de droit maritime</i> .....	67
5.13 <i>Association de l'est du Canada, en matière de droit relevant d'une cour d'Amirauté</i> .....	67
<b>6. Responsabilités de la Caisse d'indemnisation envers le Fonds international</b> .....	<b>68</b>
6.1 <i>CRC de 1969 et FIPOL de 1971</i> .....	68
6.2 <i>CRC de 1992 et FIPOL de 1992</i> .....	68
<b>7. Résumé de l'état financier</b> .....	<b>70</b>
<b>Appendice A : Le Régime d'indemnisation International</b> .....	<b>71</b>
<b>Appendice B : Le FIPOL de 1971 – Conseil d'administration et sessions de l'Assemblée</b> .....	<b>73</b>
<b>Appendice C : Le FIPOL de 1992 – sessions du Comité exécutif et de l'Assemblée</b> .....	<b>79</b>
<b>Appendice D : Changements apportés par les Protocoles de 1992</b> .....	<b>87</b>
<b>Appendice E : États contractants à la fois au Protocole de 1992 modifiant la Convention sur la responsabilité civile et au Protocole de 1992 modifiant la Convention sur le FIPOL au 15 avril 2002</b> .....	<b>89</b>
<b>Appendice F : États contractants à la fois à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 sur le FIPOL au 15 avril 2002</b> .....	<b>91</b>
<b>Appendice G : Protocole OPRC – SNPD de 2000</b> .....	<b>93</b>
<b>Appendice H : Sinistres en suspens dont le Fonds de 1971 a eu à connaître</b> .....	<b>95</b>
<b>Appendice I : Code ISM et Contrôle par l'État du Port</b> .....	<b>97</b>



## Abréviations et noms propres utilisés dans ce rapport

ABS	American Bureau of Shipping
ACDM	Association canadienne de droit maritime (CMLA)
ALERT	Équipe d'intervention d'urgence de l'atlantique
AMOP	Programme sur les déversements d'hydrocarbures en mer, en arctique
APC	Administration Portuaire Canadienne (CPA)
APV	Administration portuaire de Vancouver (VPA)
BST	Bureau de la sécurité des transports (TSB)
CE	Commission Européenne (EC)
CEDRE	Centre de documentation de recherche et d'expérimentation sur les pollutions accidentielles des eaux
CCMC	Conseil Consultatif Maritime Canadien (CMAC)
Club P&I	Mutuelle de protection et d'indemnisation (assurances maritimes) (P&I Club)
CMI	Comité Maritime International
Code ISM	Code international de gestion de la sécurité (ISM Code)
COPE	Fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dans les eaux européennes
CPV	Corporation du port de Vancouver (VPC)
CRC	Convention sur la responsabilité civile (CLC)
CSM	Comité de la Sécurité Maritime (MSC)
CWS	Service canadien de la faune et de la flore (CWS)(SCFF)
DCE	Déversoirs commun d'égouts (CSF)
DNV	Det Norske Veritas
DTS	Droits de tirage spéciaux (SDR)*
DWT	Port en lourd (d'un navire)
EC	Environnement Canada (EC)
ECAREG	Bureau des comptes-rendus des navires de l'est du Canada
EU	États-Unis (USA)
FIPOL	Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (IOPC Fund)
GCC	Garde côtière canadienne (CCG)
ICONS	Commission internationale sur les transports maritimes
ICS	Chambre internationale de la Marine Marchande
IU	Intervention d'urgence (ER)
LCPE	Loi Canadienne sur la Protection de l'Environnement (CEPA)
LLMC	Limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes
LMMC	<i>Loi sur la marine marchande du Canada (CSA)</i>
LMC	Loi maritime du Canada (CMA)
LOU	Lettre d'engagement (LOU)
LRM	Loi sur la responsabilité maritime (MLA)
MARPOL	Convention sur la pollution des mers
MEPC	Comité de protection de l'environnement marin (MEPC)
MOU	Protocole d'accord (MOU)
MPCF	Caisse des réclamations de la pollution maritime
MPO	Ministère des pêches et océans (DFO)
MT	Navire-citerne à moteur
NM	Navire à moteur (MV)
NOAA	Administration nationale des océans et de l'atmosphère des États-Unis
NRDA	Évaluation des dommages aux ressources naturelles
NTCL	Compagnie de transport des régions du nord limitée
OBO	Minéralier-vraquier-pétrolier ou navire (OBO)
OCIMF	Oil Companies International Marine Forum

OI	Organisme d'intervention (RO)
OMI	Organisation maritime internationale (IMO)
OPA	Loi sur la pollution par les hydrocarbures
OPA 90(US)	Loi de 1990 sur la pollution par les hydrocarbures (États-Unis)
OPE	Organisme de protection de l'environnement (EPA)
OSC	Commandement sur les lieux
OSRL	Intervention contre des déversements d'hydrocarbures limitée
PNSA	Programme national de surveillance aérienne (NASP)
ppm	Parts par million
REET	Équipe régionale d'urgence environnementale
RINA	Société de classification italienne
RU	Royaume-uni (UK)
SAR	Recherche et sauvetage
SCTM	Service de communication du trafic maritime (MCTS)
SIMEC	Société d'intervention maritime de l'est du Canada (ECRC)
SIMOC	Société d'intervention maritime de l'ouest du Canada (WCMRC)
SITREP	Rapport de situation
SMPT	Société anonyme de services maritimes de Pointe Tupper (PTMS)
SMTC	Sécurité maritime de Transports Canada (TCMS)
SNPD	Substances nocives et potentiellement dangereuses (HNS)
SOLAS	Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer
TC	Transports Canada (TC)
UE	Union Européenne (EU)
UFPSD	Unité flottante de production, de stockage et de déchargement (FPSO)
UFS	Unité flottante de stockage (FSU)
USCG	Garde côtière des États-Unis
ZEE	Zone économique exclusive (EEZ)

\*Au 1 avril 2002, la valeur du droit de tirage special (DTS) était d'environ 2,00165\$. Cette valeur réelle est répercutée à l'illustration 1 de l'appendice D. Pour plus de commodité, partout ailleurs dans le rapport les calculs sont fondés sur les DTS ayant une valeur nominale de 2\$.

## Communiqué de l'Administrateur

### Préambule

En qualité d'Administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires (la Caisse d'indemnisation), j'ai l'honneur de soumettre mon rapport annuel couvrant l'exercice financier 2001-2002. Nous profitons de cette occasion pour nous adonner à la réflexion – pour nous remémorer tout le chemin parcouru, évaluer nos obligations présentes et futures et avec un peu de chance, pouvoir acquérir des perspectives constructives à prendre en considération lors d'actions futures.

Au fil des ans, le Canada a fait preuve de beaucoup de prévoyance en élaborant un régime national unique d'indemnisation qui fonctionne parfaitement.

### Un problème universel

À Vancouver, en janvier 2002, à la « conférence consacrée à la compréhension » en matière de planification des interventions d'urgence pour les industries maritimes, j'ai discuté de l'évolution du régime canadien. Il y a quelques décennies, dans la plupart des pays, les options légales, pour obtenir des indemnités en cas de dommages dus à la pollution par des hydrocarbures, en mer et pour recouvrir des frais de nettoyage et de surveillance, étaient limitées. Au Canada, afin d'établir la responsabilité d'une partie responsable il existait généralement une obligation de prouver la négligence, la nuisance, etc. Même alors, des questions telles que l'infailibilité d'un jugement, la faillite, l'insolvabilité, la juridiction et la situation de compagnies n'armant qu'un seul navire, ont conduit à de difficiles, à insurmontables contestations en matière de recouvrement. De telles questions appellent des solutions réglementaires.

### Une solution canadienne

Le catalyseur d'une solution à la canadienne a été enclenché en 1970, lorsque le navire-citerne *Arrow* s'est échoué sur les roches Cerberus dans la baie Chedabucto en Nouvelle-Écosse. Après le sinistre de l'*Arrow*, des modifications très importantes ont été apportées à la Loi sur la marine marchande du Canada (*LMMC*) (*CSA*). La nouvelle législation sur les déversements d'hydrocarbures, figurant à la partie XX de la *LMMC*, fait partie du droit canadien depuis le 30 juin 1971. Précédant de plus de quatre ans l'entrée en vigueur de la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile et de plus de sept ans la Convention internationale de 1971, portant création de FIPOL, la nouvelle partie XX était l'un des premiers régimes nationaux complets en matière de responsabilité des déversements d'hydrocarbures, dans le monde occidental.

Les principaux éléments de la partie XX étaient:

- L'établissement de la responsabilité sans faute des propriétaires de navires à qui incombent des frais et des dommages et intérêts pour un déversement d'hydrocarbures;
- L'autorisation pour le propriétaire de navire, dans certaines circonstances, de limiter sa responsabilité à un montant lié à la jauge de son navire;
- La création d'un nouveau fonds, le Fonds des demandes d'indemnisation nées de la pollution maritime (MPCF), utilisable en cas de demandes d'indemnisation supérieures à la limite de responsabilité du propriétaire de navire et;
- Conférer au ministre des Transports le pouvoir de faire enlever ou vendre tout navire et toute cargaison déversant ou risquant de déverser des hydrocarbures.

Ce régime était en place entre 1971 et 1989, aussi les autorités canadiennes étaient-elles bien armées lorsque le navire-citerne britannique *Kurdistan* s'est cassé en deux dans le détroit de Cabot, en 1979, en route de la Nouvelle-Écosse pour le Québec avec une cargaison chauffée de mazout de soute « C ». Voir les pages xii et 55.

En 1989, le Canada a décidé d'augmenter sa couverture d'indemnisation pour des déversements provenant de pétroliers, en devenant un état contractant au régime international, tout en modifiant et en maintenant son régime national. Le 24 avril 1989, la Caisse d'indemnisation est entrée en vigueur, grâce à des modifications apportées à la *LMMC* et a succédé à la MPCF.

La Caisse d'indemnisation est destinée à payer les demandes d'indemnisation nées de déversements d'hydrocarbures provenant de toutes les catégories de navires, quelque soit le lieu au Canada ou dans les eaux canadiennes, y compris la zone économique exclusive. En conséquence contrairement au Fonds international, la Caisse d'indemnisation n'est pas limitée aux pétroliers ou aux hydrocarbures persistants.

Le régime réglementaire actuel régissant les demandes d'indemnisation figure dans la Loi sur la responsabilité en matière maritime (*LRM*) (*MLA*) L.C.2001, chapitre 6. Cette Loi qui est entrée en vigueur le 8 août 2001, perpétue le régime qui se trouvait auparavant dans la *LMMC*.

## **Le principe de la légalité**

L'Administrateur est le responsable canadien qui ordonne les paiements des demandes d'indemnisation sur le plan national et autorise les paiements de toutes les contributions canadiennes au Fonds international et veille à ce qu'ils soient prélevés sur la Caisse d'indemnisation.

L'Administrateur est pleinement responsable devant le parlement, de tous les paiements prélevés sur la Caisse d'indemnisation.

L'Administrateur occupe le poste à titre inamovible pour un mandat déterminé et selon le même principe qui régit le pouvoir judiciaire, sous réserve de révocation motivée de la part du Gouverneur en conseil.

Le parlement a stipulé que l'Administrateur ne peut occuper une charge ou un emploi incompatible avec ses attributions. En tant qu'administrateur d'une administration autonome légale il doit être indépendant de la Couronne, de l'industrie des transports maritimes/des assurances, etc.

Le propriétaire de navire est censé être formellement responsable (sans pour autant être négligent) pour des dommages dus à la pollution par des hydrocarbures provenant de son navire et pour des frais encourus en prenant certaines mesures à cet égard, pour autant que ces mesures et ces frais soient raisonnables comme le prévoit le paragraphe 51(1), de la *LRM* (*MLA*).

La portée des responsabilités éventuelles de la Caisse d'indemnisation, pour des demandes d'indemnisation nées d'événements mentionnés au paragraphe 51(1), est précisée à l'article 84 de la *Loi*. En outre, une personne peut présenter une demande d'indemnisation auprès de l'Administrateur, conformément aux dispositions de l'article 85, pour des préjudices, des dommages ou des frais encourus précisés au paragraphe 51(1).

Sur réception d'une demande d'indemnisation, l'Administrateur doit mener une enquête et évaluer la demande et faire une offre d'indemnité pour la partie de la demande qu'il juge recevable.

L'Administrateur rejette la demande d'indemnisation s'il a la preuve que l'événement n'a pas été causé par un navire.

L'Administrateur doit prendre toutes les mesures raisonnables pour recouvrer auprès du propriétaire de navire, du Fonds international ou de toute autre personne responsable, la somme qu'il a versée.

Normalement, les propriétaires de navires remboursent l'Administrateur mais seulement dans la mesure de leurs obligations légales de responsabilité.

Par conséquent, particulièrement, lors de l'enquête, de l'évaluation et du paiement des demandes d'indemnisation, l'Administrateur doit agir conformément aux lois régissant les opérations de la Caisse d'indemnisation. Il n'a pas le choix. Il ne doit pas agir arbitrairement ou suivant des politiques contraires au droit canadien.

## **Une approche pragmatique**

Je continue à obtenir une excellente aide de la part de personnes des secteurs privés et publiques ainsi que de l'Administrateur du Fonds international et des membres de son secrétariat. Je suis particulièrement satisfait de la coopération apportée par les propriétaires de navires canadiens, l'industrie pétrolière et l'association canadienne de droit maritime. Aussi souvent que possible je fais le point en rencontrant des membres de ces groupes et en discutant avec eux. J'aimerais en particulier souligner certains progrès satisfaisants accomplis regardant la question des demandes d'indemnisation adressées à la Caisse d'indemnisation par la Couronne.

Lorsque j'ai pris en charge le poste d'Administrateur, j'ai été avisé que la GCC avait publié un document traitant des options qu'avait le gouvernement pour le financement de ses frais d'intervention et de surveillance, en attendant leur recouvrement auprès du propriétaire de navire, du Fonds international et/ou de la Caisse d'indemnisation (voir le rapport annuel 1998-1999).

En qualité d'invité, en même temps que l'industrie, j'ai répondu au document de travail de la GCC. Nous nous sommes préoccupés de ce que l'Administrateur puisse faire une offre d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures lorsque tout ou une partie de la demande d'indemnisation est clairement établie grâce à des preuves. Dans ce but, alors que notre intervention consistait à rappeler certains principes réglementaires fondamentaux, nous avons toutefois songé également à nous montrer concrets et pratiques. Nous avons suggéré

quelques moyens pour améliorer la présentation et la façon de traiter des demandes d'indemnisation déposées par la GCC.

Tout d'abord nous avons rappelé que le régime actuel des demandes d'indemnisation réglementaires qui s'applique selon le principe le « pollueur doit payer », est formé en l'état de quatre « éléments fondamentaux » :

1. Tous les frais doivent être raisonnables.
2. Toutes les mesures de nettoyage prises, doivent être des mesures raisonnables.
3. Tous les frais doivent avoir réellement encourus.
4. Toutes les demandes d'indemnisation doivent faire l'objet d'une enquête et être évaluées par une autorité indépendante (l'Administrateur).

Nous avons relevé qu'un principe fondamental du régime canadien, énonce que tous les demandeurs doivent être traités sur un pied d'égalité. Ceci est une exigence de la Loi. Bien que les modifications de 1993 apportées à la LMMC donnent à la Couronne, pour la première fois, un accès direct à la Caisse d'indemnisation, cela ne lui confère nullement un statut spécial à l'égard des demandes d'indemnisation qu'elle présente, comparativement aux demandes d'indemnisations déposées par d'autres demandeurs.

Nous avons avisé la GCC que des suggestions faites, demandant que la Caisse d'indemnisation devrait accepter, sans poser de questions, dans la mesure du raisonnable, toute action d'intervention ordonnée ou approuvée sur place par la GCC ou toute autre personne assumant le commandement sur le lieu de l'événement ou tous les frais encourus par un organisme d'intervention homologué, étaient incompatibles avec les exigences réglementaires dévolues à l'administrateur pour déterminer en toute indépendance, le caractère raisonnable des demandes d'indemnisation présentées à la Caisse d'indemnisation et pour traiter en toute impartialité et égalité, tous les demandeurs.

Enfin, en vue d'une proposition d'un moyen pratique et direct, de faire parvenir le remboursement des frais de la GCC dans des délais raisonnables, nous avons relevé à son intention que :

*L'expérience montre que l'enquête et l'évaluation des demandes d'indemnisation sont accélérées lorsque les demandeurs fournissent des preuves convaincantes et des explications écrites. Ceci comprend différentes justifications de la part de la personne assumant le commandement sur le lieu de l'événement (OSC) et une preuve de paiement etc. Des registres et des notes détaillées de la personne assumant le commandement sur place et d'autres personnes sont inestimables pour faciliter le règlement et le paiement des demandes d'indemnisation. Il est essentiel que les mesures prises et les frais encourus soient à l'évidence raisonnables. La demande d'indemnisation devrait être présentée en temps voulu.*

À ce moment là, la soumission à la Caisse d'indemnisation, des documents relatifs à la demande d'indemnisation de la GCC prend en moyenne environ 11 mois, à partir du jour de l'événement qui en lui-même a influé négativement sur tout règlement possible, avant la fin de l'exercice financier en question.

Notre lettre se terminait par une offre de discussion avec les fonctionnaires de la GCC, au sujet de plus amples mesures pratiques qui peuvent être prises par la GCC et par la Caisse d'indemnisation en vue d'améliorer la présentations et la façon de traiter des demandes d'indemnisation d'une manière compatible avec les bons usages en affaires et conformément aux lois régissant, les opérations de la Caisse d'indemnisation.

## **Relations personnelles avec l'ensemble des corporations**

Immédiatement après ma nomination, nous avons pris des initiatives visant à approfondir notre compréhension des attentes des différents intervenants dans le régime canadien. Nous avons aussi rencontré des fonctionnaires appartenant à différents ministères du gouvernement. Étant donné que la GCC dépose des demandes d'indemnisation contre la Caisse d'indemnisation nous nous sommes arrangés notamment, pour rencontrer le commissaire et le commissaire adjoint de la GCC en vue d'établir des relations constructives. Je pense que nous étions tous très stimulés par nos discussions et nos obligations mutuelles visant à résoudre franchement des problèmes.

Précédemment nous avons travaillé en coopération avec de hauts fonctionnaires, pour régler et conclure un certain nombre de demandes d'indemnisations canadiennes en souffrance et présentant plus de difficultés, comprenant par exemple l'*Irving Whale* et l'*Eastern Shell*. Nos efforts de relations personnelles avec l'ensemble des corporations se sont poursuivis par des rencontres avec des fonctionnaires du gouvernement appartenant à Transports Canada (TC), à Environnement Canada (EC) et au MPO/à la GCC (DFO/CCG). Nous avons fait des efforts particuliers pour rencontrer des hauts fonctionnaires de la GCC, des fonctionnaires des interventions d'urgence et d'autres dans les régions, pour assister ailleurs à des ateliers, à des exercices d'intervention. De ce point de vue, la GCC et l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation, tous les deux étant des organismes fédéraux mais ayant des mandats et des procédures d'envoi de rapports très différents, ont pris et continuent à prendre des dispositions en vue d'actions réciproques d'une manière positive et constructive.

Nous avons également continué à recevoir une aide et un soutien précieux de la part des fonctionnaires de TC et d'EC. L'action légale en recouvrement de la part de la Caisse d'indemnisation lors de l'événement de l'*Haralambos* (paragraphe 3.2) est un exemple. Le témoignage des fonctionnaires de la SMTC (TCMS) regardant la cause du déversement et le travail des fonctionnaires de la GCC et d'EC fournissant des pièces justificatives en vue d'appuyer le caractère raisonnable de leur intervention d'urgence et de leurs opérations de nettoyage, peuvent honnêtement être qualifiés à la fois d'excellents et hautement professionnels. Nous les remercions très sincèrement pour leur travail acharné et leur réponse rapide aux nombreuses questions qui se posent au moment de la communication verbale des pièces du dossier à l'occasion des procédures judiciaires en cour fédérale.

## **La coopération donne des résultats**

Du fait des efforts conjoints de la GCC et de la Caisse d'indemnisation, la présentation des demandes d'indemnisation de la GCC s'est grandement améliorée. Ceci a aidé à réduire le temps requis à l'Administrateur pour mener son enquête et évaluer les demandes d'indemnisation respectives après leur réception par la Caisse d'indemnisation.

Il y a des cas où il semble que l'accident qui a donné naissance au dommage n'a pas été causé par un navire et que la Caisse d'indemnisation ne puisse être tenue responsable. Dans la plupart des cas la détermination de la cause peut être décidée assez rapidement mais pour certains, cas l'enquête sur la cause peut se révéler très compliquée et prendre beaucoup de temps.

Il reste des questions en suspens. Par exemple, le problème de justification aux conditions de la *LRM (MLA)*, la méthodologie actuelle utilisée par la GCC pour calculer les frais d'administration relatifs aux demandes d'indemnisation. Il faut prouver que de tels frais ont bien été encourus et qu'ils étaient raisonnables.

En général, à ce stade, nous sommes fortement encouragés par les progrès considérables réalisés dans de nombreux domaines.

Je suis également satisfait de pouvoir mentionner les pourparlers continus et constructifs que nous avons eu avec l'équipe de juristes du ministère de la justice, au siège du MPO/ de la GCC (DFO/CCG), au sujet de problèmes surgissant au cours d'enquêtes relatives aux demandes d'indemnisation. Les fonctionnaires des régions de la GCC, continuent d'étendre leur champ de coopération totale, au cours d'enquêtes menées par la Caisse d'indemnisation relatives à des demandes d'indemnisation. Il y a aussi une amélioration soutenue dans la présentation des demandes d'indemnisation déposées par la GCC, regardant l'opportunité la qualité et l'étendue des documents présentés à la Caisse d'indemnisation.

Un examen des demandes d'indemnisation des années passées indique qu'en moyenne, les demandes d'indemnisation reçues, provenant de la GCC nécessitaient pour être traitées lu délais qui suivent : en 1997-1998, le temps moyen écoulé entre le moment de l'événement et celui de la présentation de la demande d'indemnisation, était de 39 semaines. L'enquête faite par la Caisse d'indemnisation et l'évaluation subséquente prenaient environ 29 semaines. Pour l'année 2000-2001 les chiffres correspondants étaient de 42 semaines et de 6 semaines respectivement. Pour l'année 2001-2002 les chiffres étaient de 32 semaines et de 3 semaines respectivement. Il faut remarquer en particulier, l'événement de l'*Ocean Venture* (paragraphe 3.81) à Rimouski (Québec) où la demande d'indemnisation de la GCC avait été présentée 54 jours après l'événement et avait pris 19 jours à la Caisse d'indemnisation pour mener son enquête et faire son évaluation. La diminution des temps d'enquête et d'évaluation de la Caisse d'indemnisation peut être attribuée en partie à une documentation d'appui améliorée de la part de la GCC et dans certains cas, des rapports adressés à l'Administrateur par des officiers de la GCC et par des experts maritimes engagés par la Caisse d'indemnisation, se trouvant sur les lieux pendant l'intervention relative à l'événement.

En outre en considérant le paragraphe précédent, il convient d'apprécier que dans certains cas, la Couronne a tenté de recouvrer ses frais directement auprès du propriétaire de navire, avant de s'adresser à la Caisse d'indemnisation. De telles initiatives prises par la Couronne sont louables et conformes au principe « Le Pollueur Paie ». Il convient de remarquer que de telles initiatives peuvent mener à une augmentation du temps écoulé entre le moment de l'événement et celui de la soumission à la Caisse d'indemnisation, de la demande d'indemnisation de la Couronne – voir le paragraphe 4.5.

Un examen des événements récents illustre clairement les résultats concrets et les efforts exceptionnels accomplis par les fonctionnaires régionaux de la GCC – ce qui suit représente quelques exemples – il y en a d'autres :

1. *Sam Won Ho* (voir paragraphe 3.24). La GCC (région de Terre-Neuve) a présenté une demande d'indemnisation pour des frais. Je considère exemplaire la présentation et le document d'appui de la demande d'indemnisation, telle que préparée par les fonctionnaires de la région. Ceci a facilité une évaluation un règlement et en paiement en totalité de la demande d'indemnisation, avant la fin de l'exercice financier.



2. **Anne Jolene** (voir paragraphe 3.79). En tant que mesure de prévention de la pollution, la GCC (région des Maritimes) a passé un contrat pour enlever le bâtiment. L'état complet des documents et la manière dont l'événement était présenté par la région étaient impressionnants. Mon expert maritime sur les lieux a reçu partout une entière coopération de la part des fonctionnaires de la GCC. La largeur de vue des fonctionnaires directement impliqués était très efficace et utile. De la sorte, la demande d'indemnisation a pu être évaluée et payée avant la fin de l'exercice financier.
3. **Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Port Cartier (Québec)** (voir paragraphe 3.25). Un excellent document a été présenté par la GCC (région du Québec) y compris des registres et des notes établis sur les lieux et ces notes consignées au siège régional de la GCC. Le dossier comprenait différentes pièces justificatives remises par la personne assumant le commandement sur place (OSC) et une preuve de paiement, selon le cas. Cette demande d'indemnisation a été évaluée en moins de trois semaines après réception mais n'avait pu être payée car un déversement d'origine tellurique n'avait pu jusqu'à maintenant être écarté. Le document relatif à la demande d'indemnisation a également facilité l'enquête ininterrompue de l'Administrateur, sur la cause de cet événement.
4. **Miles and Sea** (voir paragraphe 3.93). La CGG (région du centre et de l'Arctique) a passé un contrat pour endiguer et nettoyer les hydrocarbures. Des rapport préliminaires suggèrent que les fonctionnaires de la GCC/MPO (CCG/DFO) avaient entrepris par la suite d'enlever et/ou d'effectuer le sauvetage de l'épave conformément à la Loi sur les ports de pêche et de plaisance, par opposition aux dispositions de l'article 678 de la LMMC.
5. **Duke** (voir paragraphe 3.84). J'avais été immédiatement contacté par les fonctionnaires de la GCC à Prince Rupert et avait été en mesure de veiller à ce que les droits de la Caisse d'indemnisation soient sauvegardés. La façon de traiter cet événement illustre l'importance de la communication en temps voulu, par les fonctionnaires des interventions d'urgence de la GCC (CCG ER), avec l'Administrateur et le conseiller juridique de la GCC concernant la réception d'une garantie financière avant la mainlevée de l'immobilisation d'un bâtiment mis en cause dans un événement. Nous sommes encouragés par la concertation et la coopération ininterrompues des fonctionnaires de la GCC de Vancouver, de Victoria et de Prince Rupert.

### **Troisième niveau international d'indemnisation à « Caractère Facultatif » (Fonds Complémentaire)**

Je suis très satisfait de l'évolution favorable qui se produit actuellement au niveau international concernant l'instauration d'un troisième niveau d'indemnisation à « Caractère Facultatif » du FIPOL (Fonds Complémentaire) visant à couvrir la responsabilité relative à des sinistres majeurs de pollution par des hydrocarbures provenant de navires. La position canadienne actuelle sous-entend que l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation apporte son soutien à l'initiative d'instaurer un Fonds Complémentaire à « Caractère Facultatif » aux conditions du régime international. Toutefois nous présumons que le soutien à l'initiative n'est pas conditionné à une décision canadienne de se joindre au Fonds Supplémentaire s'il venait à être instauré et mis en vigueur. Toute décision, concernant des intérêts canadiens, devrait être prise par le cabinet. Nous avons été avisé que toute recommandation au cabinet serait précédée de débats dans les règles et de bon aloi, impliquant des organismes du gouvernement et des intervenants nationaux appartenant à des organisations non gouvernementales, ayant des intérêts dans les régimes canadiens et internationaux de lutte contre la pollution par des hydrocarbures provenant de navires.

Le but et la raison d'avoir ce « Caractère Facultatif » sont soigneusement précisés dans la revue 2002 de l'ITOPF :

*« le Fonds Complémentaire international serait prêt pour la ratification sur une base optionnelle pour les États qui sont parties à la CRC de 1992 et à la Convention sur le Fonds. Ce Fonds Supplémentaire a été conçu pour répondre aux inquiétudes de ces états qui continuent à considérer que les 50% d'augmentation des plafonds de la CRC et du Fonds, acceptés par l'OMI en octobre 2000 (prenant effet le 1 novembre 2003) pourraient être insuffisants pour répondre à toutes les demandes d'indemnisation recevables nées d'un sinistre majeur. Il a également été soutenu que le Fonds Complémentaire international rendrait inutile le Fonds européen COPE proposé par la Commission européenne en décembre 2000. »*

Il peut y avoir ceux qui n'ont pas à être convaincus. Pour d'autres, la nécessité pour le Canada de se joindre à un Fonds Complémentaire à « Caractère Facultatif » peut ne pas sembler évidente. En dehors des intérêts fondamentaux du Canada, il existe des questions valables contestables de mérites et de coûts, y compris des conséquences éventuelles regardant la viabilité du mode actuel de financement de la Caisse d'indemnisation, par des revenus provenant des seuls intérêts du capital.

Par exemple, d'une part il y a une augmentation à la fois présente et future dans l'exploitation des hydrocarbures au large. D'autre part, les sinistres de pétroliers en Amérique du Nord semblent avoir chuté radicalement – les registres de 1999 de la garde côtière des États-Unis (USCG) montrent que 94 pour cent des événements de déversements d'hydrocarbures et 70 pour cent du volume des déversements provenaient de bâtiments autres que des navires-citernes ou des barges-citernes. Au Canada, une enquête menée au sujet des événements canadiens de déversements d'hydrocarbures, rapportés par l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation entre 1993 et 2000, montre que 12 pour

cent des déversements provenaient de navires-citernes, 62 pour cent provenaient d'autres bâtiments et 26 pour cent étaient des rejets non identifiés d'hydrocarbures. Autrement dit, 88 pour cent de ces événements canadiens de déversements d'hydrocarbures n'étaient pas couverts par les FIPOL internationaux. On dit que l'application des règlements sur la sécurité des navires et de ceux sur la pollution par des hydrocarbures ainsi, que les efforts indéniables faits par les propriétaires de navires, peuvent se voir attribuer le mérite du déclin des sinistres de navires-citernes en Amérique du Nord.

Il existe également une récente étude faite par le P&I Club, montrant qu'à l'exception de l'*Erika* et du *Nakhodka*, tous les déversements ayant eu lieu en dehors des États-Unis d'Amérique (non-USA) 1990-1999, valeurs de 1999 après inflation auraient été indemnisés aux conditions des plafonds accrus de la CRC et du FIPOL de 1992, qui seront en vigueur en 2003 (405 million \$ par sinistre). La même « étude indique que les coûts de tous les déversements aux États-Unis d'Amérique provenant de navires-citernes et de barges-citernes (valeurs réelles et après inflation) depuis la promulgation de l'*OPA 90* (Loi de 1990 sur la pollution par les hydrocarbures) et jusqu'à la fin de 1999, auraient été du ressort des plafonds actuels de la CRC de 1992 et du FIPOL de 1992 (270 millions \$ par sinistre). Voir page 88.

Pour leur permettre de participer à des concertations sérieuses sur la question, nous comprenons qu'il soit souhaitable de veiller à ce que soient fournis des occasions et des renseignements aux intervenants et aux organismes canadiens du gouvernement. Voir le paragraphe 4.6.2 dans ce rapport, ainsi que les paragraphes 4.5 et 4.6 dans le rapport annuel 2000-2001. Un exemplaire du projet de protocole visant à instaurer un fonds complémentaire international à « caractère facultatif » est disponible sur demande adressée au bureau de la Caisse d'indemnisation.

## **Dotation du FIPOL – somme d'argent consacrée à des problèmes liés aux substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD) (HNS)**

L'octroi par l'assemblée du FIPOL de 1992 d'une dotation en argent accordée par des contributeurs au FIPOL pour des problèmes liés aux substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD) (HNS), est indiqué au paragraphe 4.4.4.

Dans ce cas, l'assemblée a approuvé une dotation spéciale consacrée à la mise au point d'un système informatisé pour aider à la mise en oeuvre de la Convention SNPD.

Actuellement j'étudie les questions soulevées par ces initiatives de l'assemblée.

## **Convention sur le combustible de soutes**

La nouvelle convention sur le combustible de soutes (voir le paragraphe 4.4.3) reste ouverte à la signature et à une ratification ultérieure. Les réelles difficultés qui doivent être surmontées pour l'entrée en vigueur de cette convention offrent une autre occasion de louer la prévoyance des législateurs canadiens lors de l'instauration de la MPCF en 1971 et de la Caisse d'indemnisation en 1989.

Le 23 mars 2001, l'OMI a adopté une nouvelle convention internationale sur la responsabilité civile pour des dommages dus à la pollution par du combustible de soutes, en vue d'établir un régime de responsabilité et d'indemnisation pour des déversements d'hydrocarbures transportés comme combustible de soutes de navires. Pour entrer en vigueur, la convention doit être ratifiée par 18 États dont cinq d'entre eux doivent avoir chacun au moins un million de tonneaux de jauge brute de navires immatriculés, une fois ces critères respectés, la convention entrera en vigueur, 12 mois plus tard. Ceci pourrait prendre un certain temps. De plus, pour que la convention puisse entrer en vigueur au Canada, la législation appropriée devrait être introduite devant le parlement, accompagnée de modifications apportées à la loi canadienne. Dans l'intervalle, au Canada – contrairement à la plupart des autres pays – la Caisse d'indemnisation, selon les directives données par l'Administrateur, peut continuer à être utilisée pour payer les demandes d'indemnisation pour des déversements d'hydrocarbures provenant de toutes les catégories de navires, y compris des hydrocarbures provenant des soutes de navires.

## **Dommages causés à l'environnement**

L'indemnisation pour des dommages causés à l'environnement est traitée différemment aux conditions de la *LRM (MLA)*, de la CRC de 1992, de la Convention internationale de 1992 sur le FIPOL et de l'*US OPA 90* – voir le paragraphe 4.1.2.

Ceux qui souhaiteraient en savoir davantage à propos de certaines réflexions actuelles sur ce sujet, veuillez vous reporter au paragraphe 4.1.3. Les documents mentionnés sont disponibles, en adressant une demande au bureau de la Caisse d'indemnisation.

## **Évolutions concrètes**

Des faits très concrets sont accomplis au Canada, par des organismes de l'industrie et du gouvernement qui obtiennent des résultats louables afin de permettre une intervention efficace et utile contre des déversements d'hydrocarbures en mer. Certaines des stratégies en cours de réalisation et des programmes déjà établis en vue de la protection de l'environnement, telles que traitées dans ce rapport, comprennent entre autres :

- Le programme de surveillance aérienne du MPO/de la GCC – paragraphe 4.2.3
- Projet du MPO/de la GCC regardant la faune et la flore mazoutées – paragraphe 4.2.4
- Programme de cartographie des zones sensibles d'Environnement Canada – paragraphe 5.8
- Organismes d'intervention homologués – paragraphe 5.4
- Fonds d'indemnisation des dommages d'Environnement Canada – paragraphe 4.1.1
- Equipe régionale d'urgence environnementale (REET) – paragraphe 4.2.1
- Cours destiné aux personnes devant assumer le commandement sur le lieu des opérations en mer ou à terre – paragraphe 5.6
- Séminaires consacrés aux déversements d'hydrocarbures – paragraphe 5.9
- Évolutions en matière législative – paragraphe 4.4

Ces initiatives canadiennes pour la prévention, la préparation, la lutte en matière de pollution par les hydrocarbures et de remise en état de l'environnement devraient être regardées comme d'excellentes nouvelles pour tous les Canadiens ainsi que pour les propriétaires de navires, les assureurs et l'industrie pétrolière. À la Caisse d'indemnisation, nous sommes très encouragés par ces initiatives concrètes.

Pour conclure, nous sommes très reconnaissant du soutien reçu, des défis, des succès remportés et également des problèmes éprouvés cette année et qui ont été traités. C'est volontiers que j'accueillerai les propositions qui permettraient d'améliorer les services de la Caisse d'indemnisation.

## Résumé

Ce rapport annuel de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse d'indemnisation) couvre l'exercice financier ayant pris fin le 31 mars 2002.

Le rapport expose le régime d'indemnisation national canadien. Tout d'abord il y a la Caisse d'indemnisation (SOPF) qui couvre toutes les catégories de navires, ainsi que toutes les catégories d'hydrocarbures persistants et non persistants et les rejets non identifiés d'hydrocarbures. En outre, le Canada est un État contractant au régime d'indemnisation international qui mutualise le risque de pollution par les hydrocarbures (hydrocarbures persistants) provenant de navires-citernes de haute mer.

La situation financière de la Caisse d'indemnisation fait l'objet de ce rapport, y compris le règlement des demandes d'indemnisation au Canada et le montant des versements effectués par la Caisse d'indemnisation aux Fonds internationaux. Des demandes d'indemnisation canadiennes s'élevant au total à 134 000 \$ avant que les intérêts aient été réglés à l'amiable ont été payées pour un montant global 104 000 \$ (111 000 \$, y compris des intérêts). Cette année l'Administrateur a versé au FIPOL de 1992, une somme d'environ 2,9 millions \$ prélevée sur la Caisse d'indemnisation, pour des sinistres ayant eu lieu hors du Canada. Au 31 mars 2002, le solde créditeur de la Caisse d'indemnisation était de 316 491 470,73\$.

Pour l'exercice financier commençant le 1<sup>er</sup> avril 2002, la responsabilité maximale de la Caisse d'indemnisation s'élève à 136 281 117,60\$ pour toutes demandes d'indemnisation concernant un seul déversement d'hydrocarbures. Cette somme est indexée annuellement sur l'indice des prix à la consommation.

Pour cet exercice financier, le Ministre des Transports est investi des pouvoirs légaux pour imposer une contribution visant à alimenter la Caisse d'indemnisation, d'un montant de 40,87 cents par tonne métrique d'une cargaison en vrac « d'hydrocarbures donnant lieu à contribution » importés au Canada ou expédiés d'un endroit au Canada, sur un navire. La contribution est indexée annuellement sur l'indice des prix à la consommation.

Depuis 1976 aucune contribution n'a été imposée.

La Caisse d'indemnisation a la responsabilité de payer les demandes d'indemnisation nées de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, causée par des déversements d'hydrocarbures provenant d'un navire ou pour des dommages anticipés, quelque soit le lieu au Canada ou dans les eaux canadiennes, y compris la zone économique exclusive du Canada.

Les catégories de demande d'indemnisation pour lesquelles la Caisse d'indemnisation peut être responsable, comprennent :

- Des demandes d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures;
- Des demandes d'indemnisation pour des frais encourus pour effectuer le nettoyage de déversements d'hydrocarbures, y compris les frais pour des mesures de sauvegarde et;
- Des demandes d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et pour des frais de nettoyage, lorsque l'identité du navire qui a causé le déversement n'a pu être établie (rejets non identifiés d'hydrocarbures).

Il existe également une disposition réglementaire importante visant une vaste catégorie déterminée de personnes impliquées dans l'industrie canadienne de la pêche qui peuvent présenter une demande d'indemnisation pour un manque à gagner résultant de déversements d'hydrocarbures provenant d'un navire.

Le rapport souligne la situation des événements de pollution par les hydrocarbures portés à la connaissance de l'Administrateur. L'Administrateur a répondu à toutes les demandes d'indemnisation nées de la pollution par les hydrocarbures. Le temps passé à traiter les demandes d'indemnisation respectives, regardant les navires identifiés, dépend de l'état complet des documents justificatifs. Les récits des événements précisent quelles sont les demandes d'indemnisation qui ont été réglées à l'amiable et également les demandes d'indemnisation qui en sont à un stade plus ou moins avancé. Le présent rapport contient aussi l'état actuel des actions récursoires intentées par l'Administrateur contre les propriétaires de navires. Toutefois la Caisse d'indemnisation est responsable « si la cause du dommage dû à la pollution est inconnue et si l'Administrateur n'a pas été en mesure d'établir que l'événement qui avait donné naissance au dommage n'était pas du fait d'un navire. »

Le paragraphe relatif aux Problèmes et remises en question a pour thème principal la protection du milieu marin contre la pollution par les hydrocarbures.

Le Compte spécial du Canada – Le Fonds pour les dommages causés à l'environnement – a été instauré en 1995 en vue d'administrer des fonds reçus à titre d'indemnisation pour des dommages causés à l'environnement, résultant d'événement de pollution. En qualité de garant du Fonds, Environnement Canada continue à poursuivre et à améliorer activement son plan d'application d'une évaluation, des dommages causés à l'environnement et du processus de restauration.

Le troisième Groupe de travail intersessions du FIPOL de 1992 est en train de débattre des questions de dommages causés à l'environnement, conformément aux dispositions des Conventions de 1992. Le Groupe de travail est en train d'examiner s'il faut ou non modifier la position du Fonds de 1992 quant à l'admissibilité des demandes d'indemnisation pour des frais de remise en état de l'environnement et des demandes d'indemnisation pour les frais d'études d'impact environnemental. Des propositions ont été soumises au Groupe de travail par un certain nombre d'États et d'organismes. L'International Tanker Owners Federation Limited (ITOPF) a attiré l'attention du Fonds canadien pour les dommages causés à l'environnement, suggérant que cela pourrait être un modèle à suivre.

Les indemnités pour des dommages causés à l'environnement sont traitées différemment sous le régime de la *LRM (MLA)*, la CRC de 1992, la Convention du FIPOL de 1992 et la LPH de 1990 des États-Unis (*US OPA 90*).

La CRC de 1992 et la Convention du FIPOL de 1992, dans leurs définitions de « dommage par pollution » prévoient « que les indemnités versées au titre de l'altération de l'environnement autre qu'un manque à gagner résultant de cette altération, seront limitées aux coûts des mesures raisonnables prises effectivement ou à prendre pour remettre en état l'environnement. »

La *LRM* prévoit « lorsque des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par un navire ont des conséquences néfastes pour l'environnement, le propriétaire du navire est responsable des frais occasionnés pour des mesures raisonnables de remise en état qui sont prises ou qui le seront. »

Aux États-Unis, la *Loi* de 1990 sur la pollution par les hydrocarbures (*OPA 90*) prévoit le paiement des demandes d'indemnisation pour des dommages causés aux ressources naturelles, par prélèvement sur le Oil Spill Liability Trust Fund (Fonds de responsabilité en fidéicommiss, pour des déversements d'hydrocarbures.)

Le coût raisonnable, justifié techniquement, pour des mesures de remise en état/de restauration, pour lesquelles des indemnités sont disponibles aux termes des dispositions de la CRC de 1992 et de la Convention du FIPOL de 1992 peut, aux conditions des règlements US NRDA (Évaluation des dommages causés aux ressources naturelles des États-Unis) évaluer le coût de la restauration primaire. Toutefois, la mesure supplémentaire de l'*OPA NRDA* [évaluation des dommages causés aux ressources naturelles/*Loi* sur la pollution par les hydrocarbures des États-Unis] considère :

- La diminution en valeur de ces ressources naturelles, en attendant la restauration; plus,
- Les coûts raisonnables d'évaluation de ces dommages.

La CRC de 1992 et la Convention du FIPOL de 1992 ne couvrent pas, du fait de leur définition de « dommage par pollution, » cette dernière sorte d'indemnisation prévue par les règlements de l'Évaluation des dommages aux ressources naturelles (NRDA) ou d'autres évaluations basées théoriquement sur le dommage causé à l'environnement.

Une mise à jour fait état de la question des ports de relâche pour des navires en avaries à la mer. L'OMI continue à examiner dans quelles conditions les États côtiers devraient accorder un lieu de relâche sûr, dans des zones abritées, pour des navires en danger immédiat. Il existe un large consensus international sur la nécessité d'aborder la question d'abri pour des navires en péril.

Il est dit qu'il existe une « tradition » de ports offrant un abri aux navires en danger. Aujourd'hui un navire-citerne en avaries, chargé d'hydrocarbures est souvent considéré comme étant un hôte indésirable, par l'État côtier, en raison de dommages éventuels causés par la pollution par les hydrocarbures. Dans certains cas, la possibilité de pouvoir entrer dans un port de relâche pourrait réduire la menace de pollution.

Le Comité maritime international (CMI) a, en collaboration avec l'OMI, élaboré un questionnaire visant à recueillir le plus de renseignements possibles concernant les lois applicables dans les pays des associations membres du CMI, regardant l'accès à un port de relâche pour un navire désemparé, où des travaux nécessaires peuvent être effectués pour lui redonner une stabilité positive et s'il le faut pour transborder sa cargaison. L'Association canadienne de droit maritime (ACDM) (CMLA) est en train de préparer des réponses à ce questionnaire.

Le code international de gestion (CIG) (IMC) (Code de l'OMI) pour la sécurité de l'exploitation des navires, s'applique aux responsabilités des personnes qui gèrent et exploitent des navires. Ce code offre une norme

internationale pour la sécurité de l'exploitation à bord des navires et pour la prévention de la pollution – le code ISM est entré en vigueur le 12 juillet 1998, pour certains types de navires, y compris les pétroliers; d'autres types devront s'y conformer le 1 juillet 2002. Ensuite, chaque navire devra posséder un certificat de gestion de la sécurité et un document de conformité délivré par son État du pavillon ou un organisme reconnu. De récents accidents en Europe ont fait ressortir des craintes quant à l'efficacité du code ISM. Le secrétaire-général de l'OMI, M. William O'Neil, a pris l'initiative d'un plan d'évaluation de l'efficacité et des répercussions du code ISM, jusqu'à maintenant. À la mi-mai 2002, un rapport a été présenté au comité de la sécurité maritime de l'OMI.

Le calendrier de l'OMI, de suppression progressive accélérée des pétroliers monocoques a aussi été noté.

Le 23 mars 2001, l'OMI a adopté une nouvelle convention internationale, sur la responsabilité civile, pour des dommages dus à la pollution par du combustible de soute, visant à établir un régime de responsabilité et d'indemnisation pour des déversements d'hydrocarbures transportés en tant que combustible de soutes de navires. Pour pouvoir entrer en vigueur, la convention doit être ratifiée par 18 États, dont cinq d'entre eux ayant chacun au moins un million de tonneaux de jauge brute de navires immatriculés; une fois ces critères respectés, la convention entrera en vigueur, douze mois plus tard. Ceci pourrait prendre un certain temps. De plus, pour que la convention puisse entrer en vigueur au Canada, la législation appropriée devrait être introduite devant le parlement accompagnée de modifications apportées à la loi canadienne. Heureusement dans l'intervalle au Canada, contrairement à la plupart des pays – la Caisse d'indemnisation, selon les directives données par l'Administrateur, peut continuer à être utilisée pour payer les demandes d'indemnisation pour des déversements d'hydrocarbures provenant de toutes les catégories de navires, y compris des hydrocarbures provenant des soutes des navires.

Depuis 1989, les fonds internationaux ont reçu environ 30,1 millions \$ prélevés sur la Caisse d'indemnisation. Le rapport note que la Caisse d'indemnisation a des responsabilités futures éventuelles considérables relatives à des sinistres internationaux.

Le 24 mai 2002 la Convention sur le FIPOL de 1971 cesse d'être en vigueur. Maintenant le Canada est un État contractant à la Convention du FIPOL de 1992. Néanmoins, la Caisse d'indemnisation est redevable envers le FIPOL de 1971, de passifs exigibles mais seulement pour des sinistres ayant eu lieu avant le 29 mai 1999.

Le rapport a relevé des modifications futures dans le régime du FIPOL de 1992, y compris les augmentations dans les plafonds d'indemnisation actuels, prévues en novembre 2003 et le projet de protocole pour un troisième niveau d'indemnisation à « caractère facultatif » (Fonds Complémentaire). Le projet de protocole devrait être examiné lors d'une conférence diplomatique de l'OMI, prévue du 12 au 16 mai 2003.

La couverture de base du FIPOL pour le Canada seul est passée de 120 millions \$ en 1989 à 270 millions \$ en 1999. Le 1<sup>er</sup> novembre 2003 la couverture de base du FIPOL sera augmentée de 50% pour s'élever à 405 millions \$ par sinistre. Au Canada, 135 millions \$ supplémentaires sont mis à disposition, grâce à la Caisse d'indemnisation. De ce fait, pour tout déversement d'hydrocarbures provenant d'un navire-citerne au Canada, il y aura une couverture de 541 millions \$ par sinistre – sans que le Canada ne soit devenu un État contractant au troisième niveau d'indemnisation à « caractère facultatif » du FIPOL (Fonds Complémentaire).

La délégation canadienne auprès du FIPOL continue à appuyer l'instauration d'un troisième niveau d'indemnisation à « caractère facultatif » (Fonds Complémentaire), c'est au Cabinet d'en décider.

Quelques unes des questions ayant un rapport avec la responsabilité des propriétaires de navires sont traitées dans le rapport. Un débat a eu lieu, au cours de réunions tenues par le troisième groupe de travail interessions du FIPOL de 1992, sur la question de savoir ce que serait la responsabilité des propriétaires de navires dans le troisième niveau d'indemnisation à « caractère facultatif » du FIPOL (Fonds Complémentaire) et/ou si des modifications devraient être apportées aux dispositions contenues dans la CRC de 1992 concernant la responsabilité des propriétaires de navires. Le groupe de travail a reçu des propositions émanant *inter alia* (entre autres) du groupe international de P&I Clubs et de l'OCIMF. Une divergence d'opinion subsiste quant à la responsabilité des propriétaires de navires.

Le comité interministériel canadien continue à examiner les questions qui peuvent affecter le Canada, à l'occasion de modifications futures quelconques, aux conventions internationales.

L'Administrateur poursuit ses initiatives visant les relations personnelles avec l'ensemble des corporations, en participant à des conférences, des séminaires et des ateliers. Au cours de l'année il a rencontré le personnel de direction des ministères fédéraux, des organismes gouvernementaux et des organisations de l'industrie maritime. Ces activités comprennent :

- L'assistance à des réunions avec des cadres supérieurs de pêches et océans et d'environnement Canada, aussi bien dans les régions de l'Atlantique que du Pacifique.

- La participation à des schémas de cours destinés aux personnes devant assumer le commandement sur le lieu des opérations en mer ou à terre, donnés par des organismes du gouvernement et de l'industrie maritime, au collège de la GCC, conçus pour une intervention efficace en cas d'événement de déversement d'hydrocarbures considérable.
- La visite d'installations de l'organisme d'intervention SIMEC (Société d'intervention maritime de l'est du Canada) (ECRC) en Nouvelle-Écosse.
- De prendre la parole à l'ouverture de la session plénière de la conférence du conseil consultatif maritime canadien qui s'est tenue à Ottawa, en mai.
- La participation à la conférence, consacrée à la « compréhension » en matière de planification des interventions d'urgence pour les industries maritimes, tenue à Vancouver. L'Administrateur a présenté un exposé consacré à la Caisse canadienne d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires.
- L'assistance à la conférence maritime tenue à Toronto. Les sessions ont mis en vedette des exposés consacrés à, la Loi sur la responsabilité en matière maritime, aux modifications apportées à la Loi sur la marine marchande du Canada en 2001, la Loi Dérogatoire sur les conférences maritimes et d'autres questions.
- Des discussions qui se sont tenues avec des organismes des États-Unis et du Royaume-Uni, y compris l'ITOPF, l'OCIMF, les P&I clubs et l'US National Pollution Funds Centre (centre national des États-Unis des fonds d'indemnisation de la pollution).

Au cours de l'année, l'Administrateur, en qualité de chef de la délégation canadienne, a assisté aux sessions du comité exécutif et de l'assemblée du Fonds international, tenues au siège de OMI à Londres et en a fait un compte-rendu. Ces extraits de ce compte-rendu de la délégation sur ces délibérations figurent aux appendices « B » et « C ».

## **L'Administrateur**

**L'**Administrateur continue à recevoir une coopération et une aide précieuses de la part de personnes appartenant aux secteurs publics et privés, ainsi que de l'Administrateur du Fonds international et des membres de son Secrétariat.

En 1979 (alors qu'il était conseiller juridique privé) il avait été engagé en qualité de conseiller du service du contentieux de la GCC/SMTC en l'occurrence, immédiatement après la catastrophe du pétrolier *Kurdistan*, immatriculé en Grande-Bretagne qui s'était cassé en deux dans le détroit de Cabot. Lors de ce sinistre majeur, la GCC/SMTC et EC ont fait la démonstration de leur préparation à intervenir contre des déversements d'hydrocarbures en procédant, au sauvetage de la partie arrière du pétrolier et de cette partie de la cargaison et au remorquage de la partie avant contenant une autre partie de la cargaison, jusqu'à l'accro du plateau continental – où elle fut coulée à coups de canon par la marine royale – et au nettoyage des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, à Terre-Neuve et en Nouvelle-Écosse et au règlement accéléré des demandes d'indemnisation présentées par des particuliers. Les Conseils prodigués par l'équipe régionale d'urgence environnementale (REET), à la personne assumant le commandement sur le lieu des opérations en mer ou à terre, ont été déterminants pour assurer le succès de l'opération. La prouesse remarquable de la GCC, y compris le sauvetage de l'équipage, a été à l'origine d'éditoriaux hautement élogieux, parmi les médias nationaux.

Voir *Kurdistan* à la page 55.

Diplômé de l'école de droit Dalhousie, il s'est inscrit au barreau de la Colombie-Britannique et à celui de Nouvelle-Écosse. Il a également suivi les cours du collège universitaire de Londres (Angle-terre) – obtenant une maîtrise en droit maritime commercial et en droit de la mer international.

Dans le privé, il a représenté les propriétaires de navires, les assureurs, les compagnies d'assistance et de sauvetage maritime, ainsi que les intérêts des environnementalistes et des pêcheurs. Ces expériences se sont avérées inestimables pour assumer ses fonctions et ses responsabilités d'Administrateur.

Il a servi dans la réserve de la marine royale canadienne (RMRC) (RCNR).



## 1. Responsabilités et attributions de l'Administrateur

L'Administrateur est nommé par le Gouverneur en Conseil:

- est nommé à titre inamovible et en qualité d'autorité indépendante, doit enquêter sur toutes les demandes d'indemnisation présentées contre la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires (La Caisse d'indemnisation) et les évaluer, à moins que le demandeur n'interjette appel devant la Cour fédérale du Canada;
- prépare un rapport annuel, compte-rendu des activités de la Caisse d'indemnisation qui est déposé par le ministre des Transports, sur le bureau du Parlement;
- a les pouvoirs d'un commissaire nommé en vertu de la partie I de la *Loi sur les enquêtes*;
- peut engager une action récursoire à l'encontre de tiers, en vue de recouvrer les montants prélevés sur la Caisse d'indemnisation, pour indemniser un demandeur et peut également entreprendre une action en vue d'obtenir une garantie, même avant d'avoir reçu une demande d'indemnisation;
- est, selon la Loi, partie à toute procédure engagée par un demandeur, à l'encontre du propriétaire d'un navire, de son assureur ou du FIPOL, selon le cas;
- aux termes de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime (LRM) (MLA)*, a la responsabilité d'ordonner, par prélèvement sur la Caisse d'indemnisation, les paiements de toutes les contributions Canadiennes dues au FIPOL (ces contributions sont fondées sur les quantités d'hydrocarbures reçus au Canada, déclarées par l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation, à l'Administrateur du FIPOL) et;
- se joint à la délégation canadienne se rendant aux réunions du Comité exécutif et de l'Assemblée du FIPOL.

## 2. Le plan canadien d'indemnisation

Du fait des modifications apportées à la *LMMC*, les dispositions de la Caisse d'indemnisation sont entrées en vigueur le 24 avril 1989. La Caisse d'indemnisation a remplacé la Caisse des réclamations de la pollution maritime qui était en place depuis 1973. En 1989, les sommes accumulées dans la Caisse des réclamations de la pollution maritime s'élevaient à 149 618 850,24\$ et furent transférées à la Caisse d'indemnisation.

Depuis le 8 août 2001, la Caisse d'indemnisation est régie par la Partie 6 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime (LRM) (MLA)* Lois du Canada 2001, chapitre 6.

Entre le 15 février 1972 et le 1<sup>er</sup> septembre 1976, une contribution de 15 cents était imposée. Durant cette période une somme totale de 34 866 459,88\$ fut perçue auprès de 65 contribuables et portée au crédit de la Caisse des réclamations de la pollution maritime. Les contribuables à la Caisse des réclamations de la pollution maritime comprenaient des compagnies pétrolières, des administrations de centrales électriques, des fabricants de pâte à papier et de papier, des usines de produits chimiques et d'autres industries lourdes.

Au cours de l'exercice financier commençant le 1<sup>er</sup> avril 2002, le Ministre des Transports est investi des pouvoirs légaux pour imposer une levée de contributions de 40,87 cents par tonne métrique d'une cargaison en vrac « d'hydrocarbures donnant lieu à contribution » importés au Canada ou expédiés d'un endroit au Canada, sur un navire. La levée de contributions est indexée annuellement sur l'indice des prix à la consommation.

Depuis 1976, aucune levée de contributions n'a été imposée.

La Caisse d'indemnisation a la responsabilité de payer les demandes d'indemnisation présentées pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par des déversements d'hydrocarbures provenant d'un navire ou pour des dommages anticipés, quelque soit le lieu au Canada, ou dans les eaux canadiennes, y compris la zone économique exclusive du Canada.

La Caisse d'indemnisation est destinée à payer les demandes d'indemnisation relatives aux rejets d'hydrocarbures provenant de toutes les catégories de navires.

La Caisse d'indemnisation, contrairement au FIPOL de 1992, ne limite pas ses considérations, aux seuls navires-citernes de haute-mer ou aux hydrocarbures persistants. La Caisse d'indemnisation est également prévue pour permettre d'octroyer des indemnités complémentaires (sorte de troisième couverture) au cas où les fonds disponibles, au titre de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CRC) et de la Convention de 1992 portant création du Fonds (FIPOL), concernant des rejets d'hydrocarbures au Canada provenant de pétroliers, seraient insuffisants pour faire face à toutes les demandes d'indemnisation établies (voir l'illustration 1, à l'Appendice « D »).

Pour l'exercice financier ayant débuté le 1<sup>er</sup> avril 2002, la responsabilité maximale de la Caisse d'indemnisation s'élève actuellement à 136 281 117,60\$ pour toutes les demandes d'indemnisation visant un seul rejet d'hydrocarbures. Ce montant est indexé annuellement sur l'indice des prix à la consommation.

Les catégories de demandes d'indemnisation pour lesquelles la Caisse d'indemnisation peut être responsable comprennent :

- des demandes d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures;
- des demandes d'indemnisation pour des frais encourus pour effectuer le nettoyage des rejets d'hydrocarbures, y compris les frais pour des mesures de sauvegarde et;
- des demandes d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et pour des frais de nettoyage, lorsque l'identité du navire qui a causé le déversement n'a pu être établie (rejets non identifiés d'hydrocarbures).

Une vaste catégorie déterminée de personnes impliquées dans l'industrie canadienne de la pêche peut présenter une demande d'indemnisation pour un manque à gagner résultant de rejets d'hydrocarbures provenant d'un navire.

Le régime actuel des demandes d'indemnisation réglementaires, tel que figurant à la Partie 6 de la *LRM (MLA)*, selon lequel s'applique le principe que le **pollueur doit payer**, a en l'état ses pierres angulaires :

- tous les frais doivent être raisonnables;
- toutes les mesures prises pour effectuer le nettoyage doivent être des mesures raisonnables; et
- tous les frais doivent avoir été réellement encourus.

## **La Caisse d'indemnisation : un fonds de dernier recours**

La *LRM (MLA)* impose au propriétaire du navire une responsabilité sans faute pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, provoquée par son navire et pour des frais encourus par le Ministre des Pêches et océans et par toute autre personne au Canada, pour des mesures de nettoyage et de sauvegarde.

En premier lieu, conformément aux dispositions de la *LRM (MLA)*, un demandeur peut engager une action à l'encontre d'un propriétaire de navire. L'Administrateur de la Caisse d'indemnisation est, selon la Loi, partie à toute procédure judiciaire engagée devant des tribunaux canadiens, par un demandeur contre le propriétaire du navire, son garant ou le FIPOL de 1992. Dans ce cas, la portée de la responsabilité de la Caisse d'indemnisation, en tant que dernier recours, est précisée à l'Article 84 de la *LRM (MLA)*.

L'Administrateur a également le pouvoir et le mandat de participer à tout règlement d'une affaire faisant l'objet d'une telle procédure judiciaire et peut effectuer des paiements, par prélèvements sur la Caisse d'indemnisation comme cela pourrait être imposé, selon les termes du règlement de l'affaire.

Un organisme d'intervention tel que précisé dans la *LMMC*, n'est pas en droit de déposer directement une demande d'indemnisation 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, faire valoir sa demande d'indemnisation, pour des frais restés impayés.

## **La Caisse d'indemnisation : un fonds de premier recours**

La Caisse d'indemnisation peut aussi être un Fonds de premier recours pour des demandeurs, y compris la Couronne.

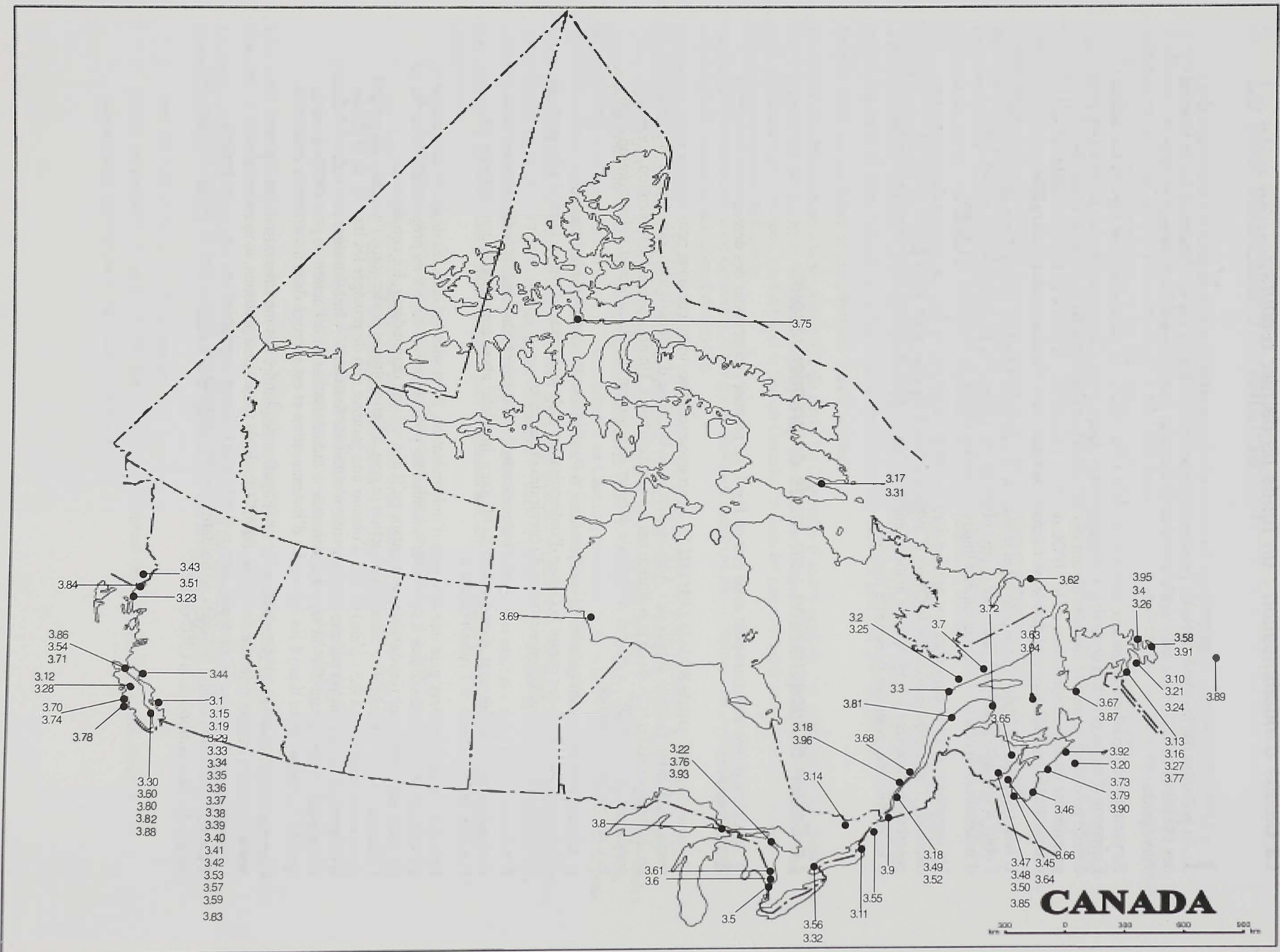
Comme prévu à l'Article 85 de la *LRM (MLA)*, à part une exception, toute personne peut déposer une demande d'indemnisation auprès de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation, concernant une perte, ou un dommage ou des frais dus à la pollution par les hydrocarbures. Un organisme d'intervention, formé aux conditions de la *LMMC*, n'est pas en droit de déposer directement une demandes d'indemnisation contre la Caisse d'indemnisation.

L'Administrateur, en tant qu'autorité indépendante, a l'obligation d'enquêter sur les demandes d'indemnisation déposées contre la Caisse d'indemnisation et de les évaluer. Pour ce faire, il a les pouvoirs, de sommer des témoins à comparaître et d'obtenir des documents.

L'Administrateur peut soit faire une offre d'indemnisation, soit rejeter la demande d'indemnisation. Un demandeur non satisfait peut, dans un délai de 60 jours, interjeter appel auprès de la cour fédérale du Canada, de la décision de l'Administrateur.

Lorsque l'Administrateur paie une demande d'indemnisation, il est subrogé dans les droits du demandeur et a l'obligation de prendre toutes les mesures raisonnables pour recouvrer auprès du propriétaire du navire ou de toute autre personne responsable, le montant qu'il a versé aux demandeurs. En conséquence, l'Administrateur est habilité à intenter une action *in rem*, à l'encontre du navire (ou à l'encontre du produit de sa vente si celui-ci a été vendu) en vue d'obtenir une garantie afin de protéger les intérêts de la Caisse d'indemnisation, au cas où aucune autre garantie n'aurait été fournie. L'Administrateur est en droit d'obtenir une garantie même avant d'avoir reçu une demande d'indemnisation mais l'action ne peut être poursuivie que si l'Administrateur a payé les demandes d'indemnisation et est subrogé dans les droits du demandeur.

Comme indiqué ci-dessus, l'Administrateur a l'obligation de prendre des mesures raisonnables pour recouvrer auprès du propriétaire du navire, du FIPOL, ou de toute autre personne, le montant de l'indemnisation qu'il a versé au demandeur, prélevé sur la Caisse d'indemnisation, ceci inclut le droit d'intenter une action contre le Fonds de limitation de responsabilité du propriétaire du navire, constitué aux termes des dispositions de la CRC de 1992.



### 3. Événements ayant entraîné des déversements d'hydrocarbures

Quelle que soit l'année, la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires (la Caisse d'indemnisation), reçoit de nombreux rapports d'événements de pollution par les hydrocarbures, envoyés par une variété de personnes, y compris des particuliers qui sont désireux d'être considérés aux conditions de la *LRM (MLA)* comme des requérants éventuels, par suite de dommages, dus à la pollution par les hydrocarbures qu'ils ont éprouvés un grand nombre de ces événements n'ont pas encore fait ou ne feront jamais l'objet d'une demande d'indemnisation. Ces événements ne sont pas examinés par l'Administrateur. Les renseignements ci-inclus sont ceux qui lui ont été fournis. L'Administrateur n'ignore pas que beaucoup plus d'événements dus à la pollution par les hydrocarbures sont rapportés nationalement. Un grand nombre de ceux rapportés n'ont que très peu d'intérêt (irisations). D'autres impliquaient de plus grandes quantités d'hydrocarbures mais ne furent pas portés à la connaissance de l'Administrateur car ils avaient été traités d'une manière acceptable au niveau local, incluant l'approbation de la responsabilité financière par le pollueur.

Les lieux d'événements sont indiqués sur la carte figurant à la page ci-contre.

#### 3.1 Cargo/porte-conteneurs New Zealand Caribbean (1989)

Ce fut seulement le 21 août 1990 que pour la première fois l'Administrateur fut mis au courant de cet événement de pollution par les hydrocarbures, lorsqu'il s'est vu remettre par la Société du port de Vancouver, 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 tonneaux de jauge brute, 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 (Colombie-Britannique). 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 Société du port de Vancouver 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 Société du port de Vancouver 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 déficiences 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 Société du port de Vancouver 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 25 000,00\$, partie des paiements dus par le chantier qui était maintenant en faillite.

L'Administrateur n'avait pas été partie à ce règlement et le 20 avril 1998, il avait écrit à la Société du port de Vancouver pour l'informer qu'il réservait tous ses droits dans cette affaire.

Le 11 janvier 2002, à la demande des plaignants la cause a fait l'objet d'un non-lieu, empêchant ainsi que la Caisse d'indemnisation ne soit impliquée.

L'Administrateur a clos son dossier.

#### 3.2 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 des hydrocarbures découverts sur les plages du bas 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 SMTC 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 tonneaux de jauge brute, battant pavillon chypriote. Le navire était entré au port le 18 novembre et le lendemain se produisit 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. Le propriétaire du navire promit de payer les frais de nettoyage dans le port. Le 30 novembre 1996, l'*Haralambos* appareillait pour l'Iran.

Au cours de son enquête, l'inspecteur de la SMTC 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 règle 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.

Une autre analyse des échantillons d'hydrocarbures a été effectuée, cette fois une comparaison directe d'un échantillon prélevé sur la plage à Rivière Pentecôte, a été faite avec des échantillons provenant du ballast latéral pollué de l'*Haralambos*. L'analyse en date du 23 février 1999, concluait que ces échantillons « sont très semblables ». Afin d'évaluer plus amplement la probabilité que l'*Haralambos* ait pu être à l'origine des déversements d'hydrocarbures, alors qu'il se trouvait au large de Port-Cartier, une étude de conjecture rétrospective de trajectoire fut effectuée par l'Institut Maurice-Lamontagne de Mont-Joli (Québec), à l'initiative de la Caisse d'indemnisation. En résumé, le rapport de conjecture rétrospective, daté du 23 août 1999, révèle:

- que si un navire se trouvant au large de Port-Cartier avait déversé des hydrocarbures le 19 novembre 1996, les hydrocarbures se seraient répandus dans le Golfe.
- par contre, si un navire se trouvant au large de Port-Cartier avait déversé des hydrocarbures le 25 novembre 1996, les conditions étaient telles que les hydrocarbures auraient pu dériver vers la zone d'ensemble des plages polluées lors de cet événement.

Un accord avait été conclu avec la Couronne, sur le montant exigé, qui réduisait de 1 975,89\$ sa demande d'indemnisation. Le 28 mars 2000, l'Administrateur prenait des dispositions pour payer le solde en souffrance de la demande d'indemnisation de la Couronne, moins les taxes, un montant additionnel de 7 396,09\$, plus des intérêts d'un montant de 1 611,41\$. En ce qui concerne les taxes, elles avaient été mal calculées lors de la demande d'indemnisation originale de la Couronne et l'Administrateur était d'accord pour prendre en considération ce montant définitif en souffrance, du moment qu'il serait présenté avec le bon calcul. La Couronne ayant recalculé les taxes, le montant révisé s'établissant à 3 374,70 \$, le 9 mai 2000, l'Administrateur a ordonné le versement de ce montant, majoré d'intérêts de l'ordre de 773,05 \$, à la Couronne.

Les représentants du propriétaire du navire ont soulevé des questions concernant la plus récente analyse d'hydrocarbures et les résultats de l'étude de trajectoire. Toutefois, ils furent d'accord pour l'obtention d'un délai supplémentaire, permettant d'engager une action en justice. Les discussions se poursuivent entre l'Administrateur, les conseillers juridiques des parties et les principaux représentants du propriétaire du navire, dans l'espoir de conclure cette demande de réparation de dommage par pollution par des hydrocarbures.

En mai 2000 l'*Haralambos* était de retour au Canada. L'Administrateur obtenait une lettre d'engagement d'un montant de 125 000,00\$.

Par la suite l'Administrateur engageait une action en justice contre le navire, devant la Cour fédérale, auprès de laquelle une défense avait été déposée.

Entre-temps, le 3 novembre 2000, il a été relaté que l'*Haralambos* avait été acheté par des mandants chinois pour l'envoyer à la démolition.

Des offres et des contre-offres ont été faites entre les conseillers des deux parties mais aucun règlement à l'amiable n'a pu être conclu. Le 11 décembre 2001, l'Administrateur a été prié, par le conseiller du défendeur, de venir procéder à un examen des pièces communiquées du dossier. L'action en recouvrement se poursuit.

### **3.3 Vraquier Rani Padmini (1997)**

Le 9 octobre 1997, une fissure se produisit dans une tôle d'un ballast à combustible de ce vraquier de 42 151 tonneaux de jauge brute, battant pavillon indien, laissant s'écouler à la mer des hydrocarbures, alors qu'il manoeuvrait pour venir s'amarrer à l'appontement public de Baie Comeau (Québec). Le navire avait passé un accord 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 m<sup>3</sup> de produits absorbants souillés et 15 m<sup>3</sup> 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 au conseiller juridique des propriétaires du navire et 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*. L'Administrateur mena une enquête et apprit ainsi 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.

Le 5 janvier 2000, le propriétaire du navire engageait une action judiciaire devant la Cour fédérale du Canada contre la Couronne, afin de recouvrer des frais encourus découlant des avaries au navire, d'un montant de 800 000,00\$ E.U. Le 14 janvier 2000, il retirait sa demande d'indemnisation contre la Caisse d'indemnisation, présentée conformément aux dispositions de l'article 710 de la *LMMC*.

Le 11 août 2000, la Couronne déposait un exposé des moyens de fait et de droit du défendeur et une demande reconventionnelle. À ce jour, aucun document n'a été signifié à l'Administrateur, l'appelant à se constituer partie à la procédure, conformément à l'article 713 de la *LMMC*. Le 30 mars 2001, l'Administrateur s'est mis en rapport avec le conseiller de la Couronne et lui a demandé de lui faire part de leurs intentions. L'Administrateur en a conclu qu'aucune demande d'indemnisation ne serait déposée contre la Caisse d'indemnisation et a clos son dossier.

### **3.4 Navire de pêche *Koyo Maru #16* (1997)**

Cet événement a mis en cause un navire de pêche de 409 tonneaux de jauge brute, battant pavillon japonais. Au cours de la soirée du 21 décembre 1997, le bâtiment avait fait des soutes embarquant 215 000 litres de diesel, étant amarré à un quai de mazoutage, situé à St. Jean de Terre-Neuve. Le mazoutage s'était terminé à 22.30 heures, heure locale, ce soir là. À 08.30 heures le lendemain matin, 22 décembre 1997, la police du port signalait un déversement d'hydrocarbures qui s'étendait le long de la partie sud du port, située du même côté que l'installation de mazoutage. La GCC intervenait rapidement en employant son propre personnel et matériel et nettoyait les hydrocarbures, achevant l'ouvrage le 24 décembre 1997.

Le matin de la découverte du déversement, la SMTC mena une enquête et découvrit, sur le pont du *Koyo Maru #16*, des preuves du déversement de combustible. Aucune preuve ne put être fournie

indiquant que les dalots avaient été obturés à l'aide de tampons. Un échantillon prélevé à bord du chalutier et un autre prélevé dans une partie du port, se révélèrent être analogues. La SMTC déposa une plainte pour pollution par les hydrocarbures. Le 25 juin 1998, le *Koyo Maru #16*, plaida coupable et fut condamné à payer une amende de 5 000,00\$.

D'autres échantillons d'hydrocarbures, prélevés dans le port en même temps que les échantillons originaux ne se révélèrent pas être analogues à ceux prélevés sur le navire de pêche. Invoquant ce fait, le navire refusa d'accepter la responsabilité des frais encourus par la GCC.

Le 18 octobre 1999, l'Administrateur reçut une demande d'indemnisation de la part de la Couronne visant à se faire rembourser les frais encourus par la GCC lors de cet événement et déclarés s'élever à 7 631,82\$. L'Administrateur examina et évalua la demande d'indemnisation ce qui l'amena à soulever un certain nombre de questions concernant le déversement lui-même et le montant de la demande d'indemnisation. La GCC y répondit.

Le 25 janvier 2000, l'Administrateur écrivit à l'agent du navire, lui demandant que le *Koyo Maru #16*, paie directement à la Couronne la somme réclamée. Le conseiller juridique du navire répondit, refusant de payer la demande d'indemnisation et en donnant les raisons. Avant tout, le conseiller juridique faisait valoir qu'alors que le navire était amarré au poste 24 lorsqu'eut lieu le déversement, le nettoyage fut effectué entre les postes 19 à 21 et que les échantillons prélevés dans ce secteur n'étaient pas analogues à ceux prélevés à bord du navire.

Le 2 mars 2000, suite à des discussions avec l'Administrateur, la Couronne révisait à la baisse sa demande totale d'indemnisation pour l'évaluer à 6 817,71\$. À la suite de cette évaluation, l'Administrateur, le 3 mars 2000, ordonnait le transfert à la Couronne, du montant qu'il estimait fondé, à savoir 4 425,31\$, plus des intérêts s'élevant à 693,10\$. Des questions posant problème étaient le taux de location facturé pour le sea truck et celui réclamé pour les barrages flottants absorbants. Il invitait la Couronne à fournir des preuves supplémentaires pour appuyer les montants réclamés, au reçu desquels il prendrait plus avant en considération cette question.

Le 26 septembre 2000, la GCC faisait savoir qu'elle avait accepté le versement mentionné ci-dessus comme règlement définitif.

Le conseiller du propriétaire du navire avait avec justesse fait remarquer que la facture présentée par la GCC faisait seulement mention du nettoyage dans les secteurs où les échantillons prélevés pour analyse ne s'étaient révélés identiques (postes à quai 19-21). En fait, l'intervention et le nettoyage en question, avaient eu lieu dans le port, couvrant les postes à quai 19-24.

La question du secteur nettoyé, incorrectement détaillé dans la facture, a été éclaircie par l'Administrateur dans sa lettre du 2 novembre 2000, adressée au conseiller du navire. Sa lettre réclamait également le remboursement

du paiement de la demande d'indemnisation de la Couronne d'un montant de 5 118,41\$, paiement qui incluait les intérêts applicables. Une correspondance et des discussions ultérieures s'en suivirent avec le conseiller du *Koyo Maru #16*. Il semblerait que les agents du navire étaient incapables d'obtenir des instructions de la part du propriétaire japonais.

Le 20 décembre 2000, l'Administrateur intentait une action judiciaire devant la Cour fédérale nommant le *Koyo Maru #16* et d'autres en qualité de défendeurs, en vue de recouvrer les sommes d'argent versées à la Couronne. Le 5 février 2001, il a été précisé que l'agence locale du navire, Blue Peter Steamships Ltd, émettrice d'une lettre d'engagement en faveur de la GCC, n'était plus en affaires. Il existe maintenant une nouvelle compagnie appelée Blue Peter Marine Agencies Ltd. Sous couvert d'une lettre d'engagement, le garant constitue des garanties déterminées de façon à empêcher que le navire ne vienne à être immobilisé. La perspective de voir ces lettres d'engagement ne pas être honorées se fait jour. Ceci présenterait un problème exceptionnel à l'Administrateur. Les lettres d'engagement sont habituellement obtenues auprès d'un Club P&I du navire et non pas de l'agent du navire. Il est arrivé à la Caisse d'indemnisation que ceux qui délivrent des lettres d'engagement soient disposés à agir immédiatement conformément à la lettre d'engagement émise en leur nom. Le 8 mars 2001, la Cour fédérale a prolongé de 180 jours, le délai pour signifier l'exposé détaillé des prétentions du demandeur. Le navire avait appareillé après que la lettre d'engagement ait été fournie à la GCC et avant que l'Administrateur n'ait été impliqué.

Dans ce contexte il faut noter en particulier que l'Administrateur peut, d'après le paragraphe 677(1) de la *LMMC*, obtenir une garantie (lettre d'engagement, garantie de banque, etc...) même avant d'avoir reçu une demande d'indemnisation :

*« En cas d'événement dont la responsabilité est imputable au propriétaire d'un navire aux termes du paragraphe (1), l'Administrateur peut, même avant d'avoir reçu la demande visée à l'article 710, intenter une action in rem à l'encontre du navire qui fait l'objet de la demande ou à l'encontre du produit de la vente de celui-ci déposé à la cour et, à cette occasion, sous réserve du paragraphe (13), peut demander une garantie d'un montant au moins égal à la responsabilité maximale cumulée du propriétaire du navire comme prévu à l'article 679 ou 679.1. »*

Le 30 juillet 2001, l'Administrateur a fait une offre de règlement à l'amiable, au conseiller qui avait représenté l'agent du navire. C'est le 22 août 2001, que le conseiller a répondu; en bref il a précisé :

- Ils n'avaient aucun pouvoir pour accepter le service de demande d'indemnisation de la Caisse d'indemnisation;
- Que le nouvel organisme [Blue Peter Marine Agencies Ltd.] n'avait pas été en mesure de prendre contact avec les propriétaires (du *Koyo Maru #16*);
- Qu'ils étaient en train de clore leur dossier.

L'Administrateur a entrepris des recherches concernant les noms et les caractéristiques de tous les bâtiments appartenant aux propriétaires du *Koyo Maru #16*. Les recherches ont révélé qu'il y avait un certain nombre de bâtiments dont plusieurs étaient connus pour fréquenter les ports canadiens. Le conseiller avait été engagé pour agir au nom de l'Administrateur et le 5 décembre 2001, il avait envoyé par télécopie aux propriétaires au Japon, une offre de règlement; la solution de rechange étant l'immobilisation de l'un des bâtiments de la compagnie à son arrivée au Canada.

Le 9 décembre 2001 les propriétaires ont envoyé une télécopie à leurs nouveaux agents à Saint-Jean de Terre-Neuve, autorisant le paiement du règlement de compromis.

Le 15 janvier 2002, l'Administrateur recevait un chèque de la part du propriétaire, d'un montant de 2 793, 84\$ qui avait été porté au crédit du compte de la Caisse d'indemnisation. L'Administrateur a clos son dossier.

### **3.5 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 la rivière Détroit, en aval de Détroit. Une analyse d'un morceau de la substance, révéla qu'elle était formée d'environ 35% de mazout lourd et que le reste était une sorte de dépôt d'effluents. La GCC passa un contrat pour effectuer le nettoyage. Des échantillons des hydrocarbures et d'autres matières avaient été prélevés par la Garde côtière des États-Unis et la GCC et comparés aux autres échantillons prélevés à bord de navires au mouillage dans les parages et de 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.

Le 1<sup>er</sup> juin 1999, la Couronne présenta, une demande d'indemnisation, à la Caisse d'indemnisation, au nom de la GCC, visant cet événement, d'un montant de 112 504,65\$. L'Administrateur diligenta une enquête. Dans ce procès, un certain nombre d'éléments furent révélés, y compris :

- Que le Ministère ontarien de l'Environnement était également impliqué sur la rive canadienne mais son rapport ne fut pas en mesure d'établir l'origine du déversement.
- Que le Ministère de la qualité de l'environnement du Michigan était également impliqué. Un onctionnaire a déclaré qu'il n'avait jamais cru que ce déversement ait une relation avec un navire.
- Que la Garde côtière des États-Unis a fourni un exemplaire complet de son analyse de laboratoire des échantillons de la pollution, ainsi que le rapport explicatif du laboratoire. Cette analyse ne put établir de façon irrefutable, l'origine du déversement.



- Qu'au lieu que le contenu des échantillons d'hydrocarbures prélevés sur les lieux soit « une sorte d'huile lourde » comme il avait été spécifié à l'origine, dans une analyse d'un laboratoire canadien, effectuée pour la GCC, les échantillons se révélèrent, dans une analyse postérieure plus détaillée, contenir « un fuel oil léger fortement exposé aux intempéries et à l'évaporation, mélangé... à de l'huile de graissage ».
- Que les échantillons prélevés par la GCC et envoyés à un laboratoire privé pour analyse, ont été détruits par le laboratoire, conformément à ses coutumes judiciaires. D'autres échantillons, conservés par la GCC, n'étaient pas réfrigérés. Des échantillons prélevés sur place à Fighting Island (seulement) et remis à la Caisse d'indemnisation, avaient été conservés par réfrigération et étaient disponibles.

Au regard des résultats peu concluants des analyses antérieures, l'Administrateur, en janvier 2000, passait un contrat pour que soit effectuée une analyse plus détaillée de quelques uns des échantillons conservés précédemment par le laboratoire de la Garde côtière des États-Unis et ceux conservés par la Caisse d'indemnisation.

Ces dernières analyses plus détaillées, n'identifièrent toujours pas l'origine des hydrocarbures. Toutefois, en quelque sorte, elles servirent à étayer les comparaisons antérieures faites au sujet des échantillons. Durant la matinée du 31 mai 1998, le vent avait soufflé de l'ouest, quelquefois très fort.

Des renseignements supplémentaires furent réclamés, en particulier de la part des villes de Détroit, d'Ecorse et de River Rouge et du Ministère de la qualité environnementale du Michigan. La plus grande partie de ces renseignements a été reçue par la Caisse d'indemnisation à la mi-février 2001. Ces renseignements ont grandement aidé l'Administrateur dans son enquête mais ils ont aussi contribué à soulever quelques autres questions, entraînant l'exigence de plus amples renseignements. Des renseignements supplémentaires ont été reçus vers la fin de l'exercice financier, en particulier de la ville de River Rouge (Michigan) et de la ville de Windsor (Ontario). Maintenant les éléments au sein du déversement étaient mieux compris. Dès la réception de conseil au sujet de ces questions, l'Administrateur prendra sa décision regardant cette demande d'indemnisation complexe et inhabituelle.

### **3.6 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 la rivière St. Clair (Ontario). Les deux traversiers de Walpole Island étaient amarrés à quai là mais il se révéla impossible de prouver que les hydrocarbures provenaient de l'un des deux navires. La GCC passa un contrat pour faire endiguer et nettoyer les hydrocarbures. Le déversement des hydrocarbures continuait et au 25 janvier 1999, environ 270 litres de diesel avaient été récupérés. 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 tonneaux de jauge brute *Walpole Islander*. Les propriétaires du navire assumèrent leur responsabilité. L'une des craintes concernant l'écologie était la proximité de vastes marécages.

La GCC fit savoir que sa demande d'indemnisation en vue de recouvrer ses frais encourus au cours de cet événement, s'élevait à 80 780,53\$. L'Administrateur fit savoir à la GCC qu'il croyait comprendre que le contrat d'assurance du propriétaire du traversier devait contenir une clause affirmant que toute demande d'indemnisation contre la police d'assurance, devait être faite dans les 12 mois suivant le jour de l'événement. La GCC avisa l'Administrateur qu'elle avait soumis sa demande d'indemnisation, le 10 janvier 2000, directement au propriétaire du traversier.

La GCC a fait du savoir qu'elle avait reçu (en janvier 2002) le paiement de règlement négocié. L'Administrateur a clos son dossier.

### **3.7 Navire des Grands Lacs Gordon C. Leitch (1999)**

Le *Gordon C. Leitch* est un bâtiment canadien des Grands Lacs d'une jauge brute de 19 160 tonneaux. Le 23 mars 1999 il était amarré à quai à une installation de chargement de minerai de fer, à Havre-Saint-Pierre (Québec) sur la rive nord du bas Saint Laurent. Alors qu'il déhalait le long du quai, le bâtiment a été frappé par un fort coup de vent et a heurté un duc d'albe, fissurant la coque et laissant écouler, d'après les estimations 49 tonnes de mazout lourd. Les propriétaires du navire, avec l'aide d'entreprises, dirigèrent les travaux de nettoyage, d'après les conseils de la GCC et en utilisant des matériaux et de l'équipement de la GCC. La GCC a relaté que les propriétaires du navire avaient réglé les frais s'élevant à 233 065,00\$. En possession de ce renseignement, l'Administrateur dans son rapport annuel (2000-2001) indiquait qu'il avait clos son dossier sur cet affaire.

Le 22 mars 2000, le conseiller du Conseil des Innus de Ekuansitshit et tous les membres de la Bande Indienne de Ekuansitshit, ont déposé une demande d'indemnisation devant la Cour fédérale du Canada contre les propriétaires du *Gordon C. Leitch* et d'autres et le FIPOL. Cette action réclamait la somme de 539 558,72\$ pour des dommages déclarés causés à la Bande Indienne locale, du fait de l'événement du *Gordon C. Leitch*.

### **3.8 Vraquier Algontario (1999)**

Le 5 avril 1999 ce vraquier de 18 883 tonneaux de jauge brute s'est échoué dans le chenal Neebish au large de Sault Ste. Marie. Le bâtiment s'est fait des avaries à ses fonds mais aucune pollution n'est à déplorer provenant des soutes. Les propriétaires du navire donnèrent le feu vert à leur entente avec la Société d'intervention de l'est du Canada, qui mit en place un barrage flottant tout autour du bâtiment pour endiguer un possible

déversement d'hydrocarbures. Des dispositions furent également prises avec un entrepreneur pour transférer du navire sur une allège les hydrocarbures, de façon à pouvoir préparer les opérations de renflouement. La GCC et la SMTC étaient présentes.

Le 7 avril 1999, le navire fut remis à flot, sans pollution.

Le 4 avril 2000, l'Administrateur a reçu de la Couronne une demande d'indemnisation visant à recouvrer les frais de la GCC déclarés s'élever à 20 154,12\$, pour avoir assisté au renflouement de ce bâtiment. Le 2 mai 2000, l'Administrateur expédiait la demande d'indemnisation aux propriétaires du navire, Algoma Central Corporation, en leur suggérant de la régler directement avec la Couronne. En même temps l'Administrateur faisait observer aux propriétaires du navire que des intérêts courraient.

Le 26 mai 2000, Algoma répondait au conseiller de la Couronne, notant essentiellement ces facteurs :

- Les services de la GCC n'avaient pas été requis
- Algoma avait employé les entrepreneurs et le matériel indispensables se trouvant sur place
- Il n'y eut aucun déversement d'hydrocarbures

et en fournissant des commentaires sur les barèmes individuels présentés visant les prix de revient.

Algoma rejetait la demande d'indemnisation de la GCC et faisait remarquer que treize mois s'étaient écoulés entre le moment de l'événement et la présentation de la demande d'indemnisation.

Il faut noter que l'alinéa 677 (10)(b) de la *LMMC* prévoit que « les actions fondées sur la responsabilité ... [contre le propriétaire d'un navire] se prescrivent ... s'il n'y a pas eu de dommages par pollution, par six ans à compter de l'événement. »

Dans une lettre adressée à l'Administrateur, en date du 29 juin 2000, la Couronne a répondu aux différents points soulevés par Algoma. Les principaux points traités par la Couronne étaient :

- Les interventions de la GCC ont été réalisées en prévision d'un déversement d'hydrocarbures, comme l'article 677 de la *LMMC* le prévoit
- La GCC n'exige pas que les propriétaires du navire en fassent la demande, pour intervenir en prévision d'un déversement d'hydrocarbures.

L'Administrateur a mené une enquête et a évalué la demande d'indemnisation.

L'évaluation a été beaucoup plus compliquée car certains frais d'intervention de la GCC avaient été facturés aux entreprises, qui à leur tour avaient facturés les propriétaires du navire alors que d'autres frais de la GCC avaient été réclamés à la Caisse d'indemnisation. Un certain nombre de petites erreurs furent relevées dans la demande d'indemnisation de la GCC, aussi l'Administrateur n'avait pas été en mesure d'accepter

le montant des frais facturés pour l'utilisation de l'hélicoptère de la GCC qui se trouvait dans le secteur au moment de l'événement mais pour effectuer d'autres travaux. Un paiement additionnel des frais généraux de l'administration de la Couronne avait été différé, en attendant la justification du montant de 1 741,23\$.

Après un échange de correspondance, regardant en particulier l'utilisation de l'hélicoptère, l'Administrateur, le 4 janvier 2002, a pris des dispositions pour faire transférer à la Couronne la somme de 13 767,49\$ pour des frais établis plus 2 839,40\$ d'intérêts. Le 8 janvier 2002, l'Administrateur a écrit au propriétaire du navire, lui demandant le paiement de sommes totalisant 16 606,89\$. Le 7 février 2002, la Caisse d'indemnisation a reçu ce dernier paiement, effectué par le propriétaire du navire, le même jour cette somme a été portée au crédit de la Caisse. En même temps l'Administrateur a repris son examen concernant l'utilisation de l'hélicoptère de la GCC et maintenant attend une réponse à ses questions posées à la GCC, à ce sujet.

### **3.9 Vraquier Paterson (1999)**

Le 5 avril 1999, ce vraquier de 20 370 tonneaux de jauge brute, transportait une cargaison de grain, lorsqu'il s'est échoué dans le Lac Saint-François, situé entre Montréal et Cornwall (Ontario). Suite à cet échouement aucune pollution n'était à déplorer mais le propriétaire du navire notifia son OI (organisme d'intervention) de se tenir prêt. En vue de renflouer le bâtiment, des dispositions furent également prises pour alléger de sa cargaison. La SMTC (TCMS) et la GCC étaient présents sur les lieux.

Le 4 avril 2000, la Couronne présentait à l'Administrateur une demande d'indemnisation, d'un montant de 10 350,57\$, en vue de recouvrer les frais déclarés pour cet événement. Le 2 mai 2000, l'Administrateur écrivait aux propriétaires concernés du navire, N.M. Paterson and Sons Ltd, leur suggérant de régler la demande d'indemnisation, directement avec la Couronne. L'Administrateur a reçu une réponse de la Paterson, datée du 4 mai 2000, précisant essentiellement :

- Que le propriétaire du navire n'avait pas demandé l'assistance de la GCC;
- Que le navire s'était échoué en son milieu où ne se trouve aucun ballast contenant des hydrocarbures;
- Qu'aucune surface de la coque du navire n'a eu à déplorer de cassure et,
- Que selon la SMTC (TCMS) « les avaries étaient de peu d'importance. »

En se fondant sur ces considérations, la Paterson rejetait d'endosser la responsabilité de cette demande d'indemnisation.

Dans une lettre adressée à l'Administrateur, datée du 6 juin 2000, la Couronne répondait aux différents points soulevés par la Paterson. La Couronne faisait valoir les points principaux suivants :

- Les interventions de la GCC ont été réalisées en prévision d'un déversement d'hydrocarbures, comme l'article 677 de la *LMMC* le prévoit et,

- La GCC n'exige pas que le propriétaire du navire en fasse la demande, pour intervenir en prévision d'un déversement d'hydrocarbures.

L'Administrateur examina et évalua la demande d'indemnisation, pour l'établir à un montant de 3 625,50\$. Ce montant plus des intérêts de 421,02\$ furent proposés pour solde de tout compte et versés à la Couronne vers le 3 novembre 2000.

Le 8 juin 2001, l'Administrateur a écrit à N.M. Paterson and Sons Ltd., demandant le remboursement de la somme principale de 3 625,50\$ plus les intérêts qui maintenant s'élevaient à 588,50\$. Ces sommes ont été remboursées par le propriétaire du navire, vers le 30 juillet et portées au crédit de la Caisse d'indemnisation. L'Administrateur a clos son dossier.

### **3.10 Chalutier congélateur Sam Won Ho (1999)**

À l'origine ce bâtiment était un chalutier congélateur sud-coréen qui avait été vendu à de nouveaux propriétaires et amarré à quai à Long Harbour (Terre-Neuve), où il devait être transformé en barge.

Le 12 avril 1999, le bâtiment a coulé à son poste à quai, déclenchant une pollution par les hydrocarbures. La GCC intervint pour lutter contre ce déversement et encourut des frais déclarés s'élever à 99 878,55\$. Le 29 décembre 1999, cette somme fit l'objet d'une demande de remboursement auprès de la Caisse d'indemnisation. Le 2 mars 2000, la GCC faisait savoir que cette demande d'indemnisation avait été révisée à la baisse pour s'élever à 96 856,92\$.

L'Administrateur enquêta sur la demande d'indemnisation de façon à vérifier les points recevables et ceux qui ne l'étaient pas. Une offre tout compris de règlement fut proposée d'un montant de 80 000,00\$ qui fut acceptée par la GCC. Le 3 mars 2000, cette somme fut versée à la GCC.

L'Administrateur étudia quelles options raisonnables s'offrent à lui, en vue de recouvrer les frais remboursés.

Il est à remarquer que ce bâtiment avait été mis en cause lors d'un incident de pollution antérieur, à Long Harbour, en juillet 1997, ce qui avait entraîné une demande d'indemnisation auprès de la Caisse d'indemnisation, relaté dans le rapport annuel 1997-98, sous le nom de *Sin Wan Ho*.

Il semble que deux personnes étaient associées au droit de propriété de cet engin, conjointement avec une société anonyme. Les trois parties ont nié toute responsabilité. Le 5 janvier 2001, EC avait déposé plainte contre les trois parties, impliquant le déversement de pollution par des hydrocarbures, lié à cet événement, conformément au paragraphe 36 (3) de la *Loi fédérale des pêches*.

Le 24 avril 2000, une pollution plus ample provenant de cette épave se produisait comme il est relaté au paragraphe 3.24, plus loin.

L'Administrateur a pris des dispositions pour que la Caisse d'indemnisation ait un observateur au procès en poursuites judiciaires engagées contre les trois parties pour l'infraction présumée à la *Loi sur les pêches*. Le procès a commencé le 23 août 2001 et s'est poursuivi à différentes reprises, avec une date de reprise fixée à avril 2002.

L'Administrateur a l'intention de continuer à s'intéresser au déroulement des poursuites judiciaires. Le 8 avril 2002, le conseiller représentant la Caisse d'indemnisation a déposé devant la Cour fédérale du Canada, un exposé détaillé des prétentions du remboursement de 117 384,47\$ plus des intérêts. La signification au demandeur, de l'exposé détaillé des prétentions du demandeur, suivra.

### **3.11 Chimiquier Sunny Blossom (1999)**

Ce bâtiment est un chimiquier à double-coque, de 11 598 tonneaux de jauge brute, battant pavillon des Bahamas qui avait été mis en cause dans au moins quatre événements dont l'Administrateur avait pris connaissance. Le bâtiment effectuait des transports de soude caustique, dans les Grands Lacs et au dehors.

Le 24 avril 1999, il s'échoua au large de Kingston (Ontario), dans les eaux des États-Unis. La Garde côtière des États-Unis (USCG) intervint après l'échouement. La GCC se rendit sur les lieux. Le *Sunny Blossom* fut renfloué, sans aucun déversement de polluant.

Le second événement, un échouement, est relaté au paragraphe 3.25 de ce rapport. Le troisième événement s'est produit le 26 juillet 1999, lorsque le bâtiment heurta un câble butoir de protection des portes de l'Écluse Iroquois (Ontario). Le quatrième événement s'est produit le 18 mai 2000, lorsque le bâtiment s'échoua dans la voie maritime du Saint-Laurent alors qu'il faisait route dans le Lac Saint-François.

Le 20 avril 2000, la Couronne présentait à l'Administrateur, une demande d'indemnisation d'un montant de 9 526,57\$, visant à recouvrer les frais déclarés de la GCC, encourus lors de l'événement du 24 avril 1999. Cette demande d'indemnisation mettait en cause un navire échoué dans les eaux des États-Unis. L'Administrateur et le conseiller de la Caisse d'indemnisation examinèrent les circonstances justifiant la demande d'indemnisation. Le 27 septembre 2000, le conseiller de la Caisse d'indemnisation écrivit au conseiller de la Couronne ayant participé à soulever ces questions :

1. Le Ministère considère-t-il que cet événement est astreint aux dispositions de l'Accord sur la qualité de l'eau des Grands Lacs et du Plan conjoint [Canada - États-Unis] d'urgence de lutte contre la pollution marine ?
2. Si oui, le Ministère a-t-il songé à recouvrer auprès des autorités responsables des États-Unis, les frais mentionnés dans sa demande d'indemnisation ? Si oui, le Ministère a-t-il l'intention de s'efforcer de recouvrer sa demande d'indemnisation, auprès de ces autorités ?

3. Si non, avez-vous l'intention de fournir une explication quant à savoir pourquoi le Ministère ne considère pas que cet événement est astreint aux dispositions de l'Accord et du Plan ?

Dans l'intervalle, la GCC a fait savoir qu'elle avait présenté une demande d'indemnisation à la Garde côtière des États-Unis (USCG).

Le Rapport de situations des demandes d'indemnisation de la GCC, du 30 juin 2001, ne mentionnait plus la remise à la Garde côtière des États-Unis (USCG) de la demande d'indemnisation mais à la place, précisait qu'une demande avait été soumise au propriétaire du navire. Dans une lettre du 26 septembre 2001, le conseiller de la Couronne faisait savoir que la GCC avait réussi à obtenir le paiement de sa demande d'indemnisation, par le propriétaire du navire.

Il n'y a pas eu de réponses aux questions posées ci-dessus car vraisemblablement, le conseiller de la Couronne n'avait pas eu besoin de répondre à la question 1, du fait que la GCC avait réussi à se faire rembourser sa demande d'indemnisation par le propriétaire du navire.

L'Administrateur a clos son dossier.

### **3.12 Bateau de pêche Rivers Inlet (1999)**

Le 16 juin 1999, ce bateau de pêche en bois, de 24 tonneaux de jauge brute, immatriculé au Canada, construit en 1926, a coulé à son poste à quai à Deep Bay (Colombie-Britannique). Il a été précisé qu'il ne pratiquait plus la pêche mais qu'il effectuait des transports de blocs de bois devant être débités pour confectionner des bardeaux. Le propriétaire du bâtiment était au courant qu'il y avait une entrée d'eau et avait pris des dispositions pour pomper cette eau. Lorsqu'il a coulé le *Rivers Inlet* a déversé une certaine quantité des 330 litres d'hydrocarbures estimés se trouver à bord.

Le commandant de port local signala le naufrage. La GCC intervint. Le naufrage s'est produit dans un port pour petites embarcations. Il a été rapporté que le bâtiment gênait les opérations dans le port. À Deep Bay, il existe des zones de récolte de palourdes et d'huîtres. Le 25 juin 1999, le propriétaire signa un accord autorisant la Couronne à enlever le bâtiment et à s'en défaire, et promettant de régler tous les frais et d'assumer les responsabilités encourues par la Couronne. Le 28 juin 1999, un entrepreneur de la GCC relevait le bâtiment. Par la suite il fut démolé et éliminé.

Le 1<sup>er</sup> mars 2000, le propriétaire précisa qu'il n'avait pas d'argent pour faire face à ses obligations concernant l'épave. Le 15 juin 2000, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation envoyée par la Couronne, d'un montant de 15 777,43\$ en vue de recouvrer les frais déclarés de la GCC, encourus lors de cet événement. La demande d'indemnisation fut examinée et évaluée. Le 12 décembre 2000, l'Administrateur écrit

à la Couronne, lui proposant de régler la demande d'indemnisation pour un montant de 10 819,91\$, plus des intérêts pertinents s'élevant à 1 248,38\$, représentant, à son avis, la portion de la demande d'indemnisation regardant l'intervention pour lutter contre la pollution par les hydrocarbures. Le même jour, il prenait des dispositions pour que cette dernière somme soit virée au compte de la Couronne.

Ce cas soulève de nouveau les questions d'intervention, de sauvetage et d'enlèvement d'épave, dans le contexte du recouvrement des frais par la GCC. L'Administrateur fit part à la Couronne de sa volonté de discuter de ces questions.

Le 23 octobre 2001, l'Administrateur a reçu une reconnaissance de dette écrite, de la part du propriétaire du bateau, envers la Caisse d'indemnisation d'un montant de 12 068,29\$ et a accepté de proroger jusqu'au 31 décembre 2006 la période de temps pendant laquelle la Caisse d'indemnisation peut engager une action en recouvrement.

Dans l'intervalle, l'Administrateur évaluera ses options de recouvrement. Dépendant d'une action en recouvrement éventuelle qui ne semble guère prometteuse, l'Administrateur a clos son dossier.

### **3.13 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Patrick's Cove (Terre-Neuve) (1999)**

Patrick's Cove est une petite communauté vivant sur la côte est de la baie de Placentia. Le 10 août 1999, des gens se baignant dans l'anse se retrouvèrent maculés d'hydrocarbures. L'incident fut signalé. Nous avons appris également que des hydrocarbures avaient été aperçus, deux jours auparavant, se dirigeant vers le littoral. La GCC intervint et trouva des hydrocarbures à des emplacements dispersés tout le long des plages s'étendant de St. Brides à Gooseberry Cove, sur une distance d'environ 10 milles nautiques. Le 11 août 1999, un survol de la zone, ne révéla aucune trace visuelle de pollution. Le personnel de la GCC intervint pour effectuer le nettoyage indispensable et les médias rapportèrent qu'environ 100 kilogrammes de débris pollués par les hydrocarbures avaient été récupérés sur les plages. Des oiseaux et des oisillons couverts de mazout avaient été observés dans le secteur.

La GCC continua à surveiller attentivement le littoral et demanda que d'autres survols soient effectués.

L'Administrateur a clos son dossier.

### **3.14 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Cumberland (Ontario) (1999)**

De bonne heure le matin du 2 septembre 1999, un habitant de Cumberland, village situé le long de la rivière des Outaouais à environ 20 kilomètres à l'est d'Ottawa, signalait qu'il apercevait un déversement d'hydrocarbures dans une crique. Deux fonctionnaires de la GCC basés à Prescott (Ontario) intervinrent le lendemain et récupérèrent, d'après les estimations, un demi-litre d'un vieux mélange huileux. La SMTC arriva sur les lieux, le même jour, 3 septembre 1999, pour mener une enquête. Il s'avéra impossible de prouver d'où provenaient les hydrocarbures et l'événement fut qualifié de « rejet non identifié ».

L'Administrateur a clos son dossier.

### **3.15 Marina de Reed Point (1999)**

Cette marina est située près de Port Moody (Colombie-Britannique) à l'extrémité est du port de Vancouver. Elle est équipée de nombreux appontements d'amarrage flottants, dont quelques uns sont couverts. Le 16 octobre 1999, de bonne heure le matin, le feu se déclara dans une des structures couvertes (abri à bateaux) de l'installation et se propagea jusqu'à quelques bateaux de plaisance. Les sapeurs-pompiers locaux et une embarcation portuaire du port de Vancouver intervinrent et l'incendie fut finalement éteint. Trois embarcations de mer ont été signalées coulées et quatre autres endommagées; quatre abris à bateaux s'étaient affaissés.

Des compagnies d'assurances couvrant deux des bateaux, acceptèrent la responsabilité, sans préjudice, du nettoyage et du relevage des bateaux coulés. Le 17 octobre 1999, les travaux commencèrent. À la suite des conseils d'un juriste, les assureurs arrêtaient les travaux, le 19 octobre 1999. Ensuite, la GCC passa un contrat avec l'organisme d'intervention local afin de continuer les travaux. Le 25 octobre 1999 l'organisme d'intervention achevait « l'opération de nettoyage » de la zone circonscrite par un barrage flottant. Environnement Canada a coordonné le traitement d'environ 80 sacs de contaminants récupérés.

La Couronne présenta à l'Administrateur une demande d'indemnisation datée du 11 septembre 2000, d'un montant de 39 366,81\$, visant à recouvrer les frais déclarés de la GCC, encourus en intervenant lors de cet événement.

L'Administrateur fit appel à un conseiller pour agir au nom de la Caisse d'indemnisation. Le 12 octobre 2000, ce conseiller, envoya des lettres à trois des propriétaires impliqués du bâtiment, les informant de l'intention de l'Administrateur de recouvrer tous les versements effectués en règlement des demandes d'indemnisation présentées contre la Caisse d'indemnisation et en les avisant de conserver leur couverture d'assurance. Au cours de l'examen et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'Administrateur réclama des renseignements à la Couronne.

Le 30 mars 2001, l'Administrateur trouva justifiée la somme de 36 247,58\$ de la demande d'indemnisation de la Couronne, et prit des dispositions pour faire virer cette somme plus des intérêts s'élevant à 4 188,57\$.

L'incendie a fait l'objet d'une enquête de la part du Bureau du Commissaire aux incendies de C.B. Par l'intermédiaire du conseiller local attitré de la Caisse d'indemnisation, nous avons appris que les procédures avaient déjà commencé devant la Cour suprême de Colombie-Britannique, contre le propriétaire d'une des trois embarcations ayant brûlé et coulé – le propriétaire du *Crime Pays*. Par la suite il s'est révélé qu'une fin de non-recevoir avait été rendue/que le cas avait été abandonné et « qu'aucune somme d'argent n'avait changé de mains. » Les questions sont très complexes, du fait des trois embarcations et des abris à bateaux en cause.

À la fin de l'exercice financier, l'Administrateur était en train de prendre des dispositions avec le conseiller pour le début d'une action en justice visant au recouvrement du montant versé par prélèvement sur la Caisse d'indemnisation.

### **3.16 Navire de pêche Kopu (1999)**

Ce navire de pêche de 1 531 tonneaux de jauge brute, immatriculé en Estonie, est la propriété d'une compagnie islandaise. La SMTC signale que le 5 juin 2000, le *Kopu* avait été condamné à une amende de 6 500,00\$ pour avoir déversé des hydrocarbures à Argentia, baie de Placentia (Terre-Neuve), le 19 octobre 1999. Des rapports antérieurs indiquent que l'événement s'était produit au cours d'un ravitaillement en combustible effectué par un camion-citerne.

Aucune demande d'indemnisation n'a été déposée contre la Caisse d'indemnisation. L'Administrateur considère qu'il est improbable qu'une demande d'indemnisation soit déposée auprès de la Caisse d'indemnisation et a clos son dossier.

### **3.17 Remorqueur Radium Yellowknife (1999)**

En septembre 1999, ce remorqueur canadien de 235 tonneaux de jauge brute appareillait de Hay River (Territoires du nord-ouest) avec à la remorque neuf barges, c'est-à-dire trois unités de trois barges gerbées. Sa destination était Thunder Bay (Ontario). Le convoi fit escale à Iqaluit (Nunavut) afin d'y effectuer des réparations. Fin octobre, le gel à Iqaluit était menaçant. Le 28 octobre 1999, un fonctionnaire de la SMTC chargé de la prévention de la pollution (PPO) ordonna au convoi d'hiverner à Iqaluit. Le remorqueur et les barges furent échoués sur la plage. Au cours de la première semaine de novembre, le combustible et l'eau de cale polluée furent pompés hors du remorqueur et des barges, vers des installations d'entreposage à terre, afin de réduire les risques de pollution. La GCC prêta son concours pour effectuer les opérations.

Aucune demande d'indemnisation n'a été déposée contre la Caisse d'indemnisation. L'Administrateur considère qu'il est improbable qu'une demande d'indemnisation soit déposée auprès de la Caisse d'indemnisation et a clos son dossier.

### **3.18 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Ville de Québec et Sorel (Amarantos) (1999)**

Le 10 juillet 2000, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation envoyée par un conseiller juridique représentant les intérêts du navire *Amarantos*, d'un montant de 23 653,68\$, concernant deux événements d'intervention de nettoyage de rejets d'hydrocarbures. L'*Amarantos* est un vraquier de 36 650 tonneaux de jauge brute, immatriculé au port de La Valette, Île de Malte.

La demande d'indemnisation indiquait que le 10 novembre 1999, le bâtiment amarré devant le NM *Amarantos* signalait qu'il apercevait des traces d'hydrocarbures sur l'eau aux alentours de l'*Amarantos* au poste 52 du port de la Ville de Québec. La SMTC afficha un ordre d'immobilisation provisoire à bord de l'*Amarantos*, en attendant une inspection. Il s'est avéré impraticable de tenter de récupérer la nappe de mazout d'une longueur estimée à 200 mètres, le long du navire, nappe qui avait flotté au fil de l'eau avec le courant. La SIMEC était sur les lieux et des barrages flottants avaient été mis en place.

Le 11 novembre 1999, l'ordre d'immobilisation fut levé et l'*Amarantos* fit mouvement vers l'amont à destination de Sorel. Le 20 novembre 1999, un fonctionnaire d'EC signala qu'il y avait eu une fuite d'hydrocarbures provenant du navire, au poste 21. Le navire était l'*Amarantos*. De nouveau, le commandant demanda aux entrepreneurs de mettre en œuvre les modalités d'intervention indispensables.

En envoyant la demande d'indemnisation visant les deux événements, le conseiller du navire précisait que l'*Amarantos* n'était nullement la source des déversements et demandait que les propriétaires du navire soient remboursés pour les frais encourus.

L'Administrateur a entrepris des enquêtes nautiques et judiciaires approfondies regardant les circonstances des déversements. À la suite d'un examen des preuves, le 7 novembre 2001, il a écrit au conseiller du navire, rejetant les demandes d'indemnisation. Dans sa lettre notifiant sa décision, il a précisé :

- Des hydrocarbures avaient été observés, remontant le long de l'*Amarantos* dans le port de Québec;
- À Sorel une petite quantité d'hydrocarbures avait été observée s'écoulant de l'arbre port-hélice du navire et;
- L'expert maritime du Club P&I, a suggéré que l'origine de la pollution pouvait bien ne pas avoir été un déversement provenant d'un navire.

Toutefois, pour que la demande d'indemnisation puisse être recevable, elle doit être née « d'un dommage dû à la pollution tel que précisé dans la *Loi* (c'est-à-dire un dommage causé par déversement de polluants provenant d'un navire), ou de mesures visant à prévenir « un déversement d'hydrocarbures provenant d'un navire » (article 51 de la LRM [MLA]). À part cela, la Partie 6 ne s'applique pas et la Caisse d'indemnisation ne devrait pas se sentir concernée par la demande d'indemnisation.

Si comme l'a suggéré l'expert maritime du Club P&I, l'origine de la pollution ne provient pas d'un navire, alors la Caisse d'indemnisation ne peut être tenue responsable. Toutefois, si la pollution provient d'un navire, alors il faut en conclure qu'elle provenait de l'*Amarantos*.

Personne n'ayant interjeté appel de la décision de l'Administrateur, dans les 60 jours réglementaires stipulés à l'article 87 de la LRM (MLA), l'Administrateur a clos son dossier.

### **3.19 Chimiquier/pétrolier Cape Benat (1999)**

Ce navire est un chimiquier/pétrolier de 21 165 tonneaux de jauge brute, battant pavillon libérien et exploité par une compagnie dont le siège social est à Chypre.

Le 24 novembre 1999, la GCC était avisée qu'une différence avait été constatée, d'environ 200 tonnes, entre la quantité d'huile de colza livrée selon les déclarations de l'installation de terre et celle chargée par le *Cape Benat* à Burrard Inlet, port de Vancouver, ce jour là. Le 25 novembre 1999, l'avion de la GCC, de la patrouille de surveillance de la pollution, avait survolé le secteur et aperçu deux vastes nappes d'huile au large de Point Atkinson et une autre vaste nappe au large de Point Grey. Une évaluation ultérieure estimait à 226 tonnes la quantité déversée.

L'installation de terre a indiqué qu'elle avait effectué une inspection minutieuse de son usine et était persuadée que le déversement ne provenait pas de celle-ci. EC n'a pas été en mesure de confirmer que le déversement provenait de l'installation. Cette dernière avait renvoyé les entreprises de nettoyage qu'elle avait prévenues. Le *Cape Benat*, par l'intermédiaire des ses agents, avait refusé d'assumer la responsabilité du nettoyage du déversement et à ce moment là TC n'était pas en mesure de confirmer que l'huile provenait du navire. La GCC était l'organisme chargé de l'intervention et avait embauché des entreprises.

Le secteur était rempli d'oiseaux de mer et à un moment, lors des opérations de sauvetage des oiseaux, il a été rapporté que du fait du déversement d'huile, 13 oiseaux étaient morts et que 204 autres étaient en voie de réinsertion dans la nature.

Le 26 novembre 2001, l'Administrateur a reçu un exposé détaillé des prétentions du demandeur, déposé devant la Cour fédérale, au nom de la Couronne. La demande d'indemnisation était déposée contre les

propriétaires et d'autres personnes ayant des intérêts dans le *Cape Benat* et elle constituait la Caisse d'indemnisation, partie à la procédure, selon la *Loi*. La demande d'indemnisation de la Couronne visait à obtenir le paiement d'une somme totalisant 141 300,89\$ pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, et à recouvrer les frais de la GCC pour le nettoyage des hydrocarbures et autres frais généraux connexes.

La réception de cette demande d'indemnisation a fait que l'Administrateur s'est posé une question fondamentale – est-ce que la définition d'hydrocarbures inclut les huiles végétales ou animales? Les Administrateurs (les anciens et l'actuel) de la Caisse d'indemnisation ont considéré que la définition d'hydrocarbures dans le contexte de la *LMMC* Partie 6, ne couvrait pas de telles huiles. Cette interprétation a été maintenue très récemment à l'occasion de déversements non identifiés d'hydrocarbures dans le bassin Lanctôt à Sorel (Québec) le 3 juillet 1997 (tels que rapportés dans le rapport annuel des années 1998-1999). Dans ce dernier cas, la Couronne a décidé de ne pas donner suite à la demande d'indemnisation qui mettait en cause une huile d'origine végétale.

L'Administrateur a engagé un conseiller et des démarches ont été entreprises auprès de la Couronne, afin que la Caisse d'indemnisation ne soit plus partie à l'action en cours, en se basant sur le fait que l'huile était d'origine végétale. Cette position a été acceptée par la Couronne et le 6 mars 2002, la Couronne abandonnait son action contre l'Administrateur. Les derniers renseignements parvenus à la Caisse d'indemnisation indiquent que l'action de la Couronne contre le *Cape Benat* et ses propriétaires, se poursuivait.

L'Administrateur a clos son dossier.

### **3.20 *Vraquier Baltic Confidence (1999)***

Le 26 février 2002, les médias nationaux ont rapporté qu'un tribunal d'Halifax avait, la veille, infligé l'amende la plus élevée jamais imposée par un tribunal, à un navire ayant pollué tout au long, le littoral atlantique du Canada. L'amende s'élevait à 125 000\$.

L'amende était imposée à un vraquier immatriculé aux Philippines de 10 763 tjb qui le 22 décembre 1999, avait été observé par un hélicoptère de la GCC et un avion privé, en train de déverser une substance mazouteuse dans les eaux canadiennes de l'Atlantique. À l'époque le navire se trouvait à environ 85 milles nautiques au sud-est d'Halifax. D'après les estimations la nappe de mazout faisait à peu près 20 milles nautiques de long et contenait un minimum de 850 litres d'une substance mazouteuse.

La SMTC (Sécurité maritime de Transports Canada) (TCMS) a entrepris une vaste enquête qui impliquerait la coopération de l'USCG (Garde côtière des États-Unis), des autorités de la Russie, de la Hollande et de la Finlande et a effectué une visite d'inspection à bord du navire lorsqu'il est revenu au Canada. L'ensemble des très sérieuses preuves, faisant foi, présenté au tribunal par la SMTC, a amené la compagnie de transport maritime à plaider coupable.

L'Administrateur relève les sérieuses conséquences éventuelles de tels déversements. Par exemple, au moment de la séance du tribunal mentionné ci-dessus, il a été également rapporté que des biologistes étaient en train d'examiner plus de 150 oiseaux mazoutés, rejetés sur le littoral atlantique canadien lors d'un autre événement de rejet en mer d'hydrocarbures, sans relation avec le *Baltic Confidence*.

L'Administrateur a clos son dossier.

### **3.21 *Navire-citerne Leonis (2000)***

L'Administrateur a été prévenu de cet événement par un rapport du bureau local de la GCC de Terre-Neuve, chargé des interventions d'urgence (IU)(ER). Le *Leonis* est un navire-citerne battant pavillon italien – le 23 février 2000, il était en train de charger une cargaison de pétrole brut au terminal de transbordement pétrolier d'Hibernia à Whiffen Head dans la baie de Come-By-Chance à Terre-Neuve. Il a été indiqué qu'une soupape de dégagement d'air d'une citerne s'était coincée fermée, causant la suppression dans cette citerne et la rupture du flexible de chargement. Environ 18 barils d'hydrocarbures s'étaient déversés mais 17 d'entre eux avaient été endigués sur le pont du navire-citerne.

L'organisme d'intervention avait été utilisé pour nettoyer les hydrocarbures dans la baie, ainsi qu'à terre.

Un rapport ultérieur de la SMTC faisait savoir que le navire avait été poursuivi en justice pour le déversement et que le 28 mars 2001, avait été condamné à une amende de 10 000\$.

L'Administrateur a clos son dossier.

### **3.22 *Remorqueur à la pêche Miles Sea (2000)***

Pendant la nuit du 18 au 19 mars 2000, le remorqueur *Miles Sea*, de 15 mètres de long, titulaire d'un permis pour la pêche dans les Grands Lacs, a coulé à son poste à quai dans le port de Lion's Head. Le port de Lion's Head est situé sur la côte est de la péninsule de Bruce dans la baie Géorgienne (Ontario).

Le naufrage fait l'objet d'une enquête de la part de la Police provinciale de l'Ontario. Le propriétaire du remorqueur précisa que ce bâtiment de pêche n'était pas couvert par une assurance. Il y eut un peu de pollution sur laquelle la GCC intervint. Le bâtiment fut sauvé.

L'Administrateur a clos son dossier.

Il est à noter qu'un événement semblable s'était produit mais un peu plus grave, mettant en cause ce bâtiment, l'année suivante (comme indiqué au paragraphe 3.93). Dans cette affaire, le nom de ce bateau de pêche non immatriculé, était enregistré comme étant le *Miles and Sea*.

### 3.23 Bâtiment hydrographe océanique Ronald H. Brown (2000)

Un Rapport d'événement du BST répertoriait ce bâtiment hydrographe océanique de 3 180 tonnes de jauge brute, sous pavillon des États-Unis, comme ayant talonné sur Hewitt Rock, Hiekish Narrows, dans l'un des passages intérieurs côtiers de la Colombie-Britannique septentrionale, le 23 avril 2000. Un rapport indiquait que les avaries étaient considérables et qu'un ballast latéral bâbord à combustible était percé. D'après des indications le trou dans le ballast aurait été obturé et le combustible restant transféré. Le bâtiment a été capable de faire route par ses propres moyens, escorté par un cotre de la GCC. Il a été précisé que la pollution était minime.

La GCC a fait savoir qu'étant donné que Hiekish Narrows est une zone où les courants de marée sont très rapides et que la quantité de diesel déversé était minime, il aurait été irréaliste d'entreprendre la moindre tentative de récupération d'hydrocarbures. Aussi il avait été plus commode de laisser les hydrocarbures s'évaporer naturellement.

L'Administrateur a clos son dossier.

### 3.24 Chalutier congélateur Sam Won Ho (2000)

Nous reportant à un événement relaté précédemment au paragraphe 3.10, un nouvel écoulement d'hydrocarbures provenant de cette épave, nécessitant l'intervention de la GCC, s'était produit le 24 avril 2000. La GCC était intervenue et le 6 décembre 2000, la Couronne présentait à l'Administrateur une demande d'indemnisation visant à recouvrer ses frais, déclarés s'élever à 45 809,19\$. Ceci était la seconde demande d'indemnisation présentée à la Caisse d'indemnisation par la GCC, impliquant cette épave. Conformément à ses responsabilités, l'Administrateur examina et évalua la demande d'indemnisation. L'Administrateur s'interrogeait principalement au sujet des questions de surfacturation des équipements et de facturation administrative. Le 8 février 2001, en se fondant sur ces motifs, il écrivit au conseiller de la Couronne, trouvant justifiée la somme de 36 084,47\$ et en même temps prenait des dispositions pour faire virer cette somme, plus des intérêts pertinents s'élevant à 2 343,53\$, faisant remarquer que les facturations administratives de la GCC n'étaient pas fondées et demandant si la GCC pouvait justifier ces frais revendiqués. Par la suite, en février 2001, l'Administrateur accepta de rencontrer les fonctionnaires de la GCC en vue d'examiner comment la GCC était parvenue aux dépenses administratives figurant à l'article 13 de la demande d'indemnisation de la GCC.

Le 14 juillet 2000, au sujet d'une question à part mais connexe, l'Administrateur a reçu une lettre envoyée par le Maire de la ville de Long Harbour et Mount

Arlington Heights, la municipalité en charge de l'apportement à Long Harbour, le lieu où se trouve l'épave du *Sam Won Ho*. La lettre du Maire expliquait les difficultés auxquelles devaient faire face la ville et ses habitants, en raison de l'épave. Avant tout, le Maire demandait à l'Administrateur d'examiner si des fonds de la Caisse d'indemnisation pouvaient être mis à sa disposition pour enlever l'épave. Le 18 juillet, l'Administrateur avait reçu une lettre semblable envoyée par la Long Harbour Development Corporation, ayant son siège à Long Harbour. Le même jour, une troisième lettre envoyée par l'Autorité portuaire de Mount Arlington Heights, avait été reçue. L'Administrateur examina l'histoire de l'épave et la législation applicable à cette question. Le 16 août 2000, l'Administrateur écrivit au Maire, et envoya des doubles aux autres autorités, précisant en résumé –

- L'article 678 de la *LMMC* donne le pouvoir au Ministre de faire enlever ou détruire un navire là où existe une menace de pollution. Si une demande d'indemnisation a été déposée contre la Caisse d'indemnisation à la suite de telles actions, l'Administrateur doit examiner si oui ou non les frais encourus sont raisonnables.
- L'enlèvement d'épave est régi par deux Lois fédérales, à savoir la *Loi sur la protection des eaux navigables* et la *Loi sur les ports de pêche et de plaisance*. Il n'est pas du ressort de la Caisse d'indemnisation de faire enlever et/ou de sauver une épave. Les pouvoirs donnés dans ces deux lois ne sont pas subordonnés aux questions de savoir si oui ou non il y a une menace de pollution et quelles sont les mesures indispensables pour la parer.

Quant à l'action en recouvrement menée contre le propriétaire de ce chalutier, les derniers renseignements reçus concernant le droit de propriété de ce bâtiment, sont donnés dans le résumé relatant l'événement ayant eu lieu précédemment (voir paragraphe 3.10). Les justifications données par la Couronne concernant ses frais d'administration (CCG) (Annexe 13) relatifs à cette demande d'indemnisation et la solution de cette question en général, restent en suspens.

### 3.25 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Port-Cartier (Québec) (2000)

La GCC a publié un rapport de situation (sitrep) avisant qu'une pollution par des hydrocarbures avait été découverte dans l'eau, le 12 mai 2000, entre le vraquier *Anangel Splendour*, battant pavillon grec, de 81 120 tonnes de jauge brute, et le quai longeant le navire à Port-Cartier (Québec) et s'étalant sur environ 200 mètres sur son avant. Au cours de la même période de découverte du déversement d'hydrocarbures, deux autres navires faisaient mouvement à l'intérieur du port.

Port-Cartier est un port privé de la Compagnie minière Québec Cartier (CMQC). En présence de la GCC, les autorités portuaires se chargèrent du nettoyage. La SMTC préleva des échantillons des hydrocarbures. Les hydrocarbures ressemblaient à du mazout et la quantité déversée était estimée à environ 900 litres.



La CMQC obtenait une lettre d'engagement de la part du conseiller de l'*Anangel Splendour* destinée à couvrir les frais de nettoyage. Il a été précisé que la SMTC avait aussi exigé du navire, une lettre d'engagement destinée à couvrir toute amende éventuelle. L'*Anangel Splendour* nia qu'il était à l'origine du déversement d'hydrocarbures et appareilla le 15 mai 2000.

Le 31 janvier 2001, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation envoyée par la Couronne au nom de la GCC, visant à recouvrer ses frais, déclarés s'élever à 4 076,08\$. La demande d'indemnisation a été évaluée. Toutefois, une offre de règlement doit être différée en attendant les résultats de l'enquête sur l'origine du déversement.

Dans l'intervalle, le conseiller de la CMQC a présenté une demande d'indemnisation, au nom de cette compagnie portuaire, d'un montant de 249 137,31\$, pour des frais de nettoyage de la pollution par des hydrocarbures qu'elle a déclaré avoir encourus lors de cet événement. L'Administrateur a reçu cette demande d'indemnisation, le 30 avril 2001. Le 27 juillet 2001, une autre demande d'indemnisation, d'un montant supplémentaire de 10 878,08\$, envoyée par le conseiller de la CMQC, a été reçue, destinée selon ses déclarations, au recouvrement des frais de justice de la compagnie, suite à cet événement.

Le 28 novembre 2001, l'Administrateur a écrit au conseiller de la CMQC, joignant une liste de questions nées de son examen et de son évaluation des demandes d'indemnisation. Le 22 mars 2002 les réponses à ses questions lui sont parvenues et en même temps ont permis de corriger une erreur relevée dans les factures envoyées avec la demande d'indemnisation, augmentant celle-ci de 1 746,63\$ supplémentaires.

Une question fondamentale dans cette affaire est de savoir si oui ou non les hydrocarbures provenaient d'opérations effectuées à terre. Il a été relaté qu'à pareille époque, Environnement Québec enquêtait sur l'origine d'une contamination provenant de terre à Port-Cartier.

Il est à remarquer que l'Administrateur peut être tenu responsable pour des rejets non identifiés d'hydrocarbures en mer ou provenant de navires. Toutefois, l'Administrateur n'est pas tenu responsable s'il a été en mesure de prouver que l'événement qui a donné naissance au dommage n'a pas été causé par un navire.

L'enquête de l'Administrateur se poursuit.

### **3.26 Navire de pêche *Tahkuna* (2000)**

Le 7 juin 2000, s'est produit un déversement de gas oil moteur provenant de ce navire de pêche de 846 tonnes de jauge brute, battant pavillon estonien, au cours d'un ravitaillement en combustible effectué par un camion-citerne alors que le bâtiment était à quai à Harbour Grace (Terre-Neuve). À ce moment là, le temps était médiocre, avec une pluie continue et un vent

soufflant en rafales à 30 nœuds. L'agent du navire passa un contrat avec la SIMEC (ECRC) et celle-ci intervint avec main-d'œuvre et matériel. La GCC était présente. Après avoir jaugé, le ballast du navire et la citerne du camion mis en cause, il en a été déduit qu'environ 1 000 litres avaient été déversés.

TC a fait savoir que des accusations avaient été portées contre le *Tahkuna* pour infractions aux règlements sur la pollution par les hydrocarbures et que le 27 avril 2001, le bâtiment avait été déclaré coupable et qu'une amende de 20 000\$ lui avait été infligée.

### **3.27 Navire de pêche *Taurus* (2000)**

La GCC a fait savoir que ce navire de pêche estonien de 1 020 tonnes de jauge brute avait été mis en cause dans un déversement d'hydrocarbures alors qu'il était à quai à Argentinia (Terre-Neuve). Cet événement s'est produit dans la matinée du 8 juin 2000, alors que le navire se ravitaillait en combustible sur un camion-citerne. Le bâtiment n'avait conclu aucun contrat de nettoyage avec un organisme d'intervention. L'agent du navire signa une lettre pour que la GCC intervienne.

La GCC a fourni la main d'œuvre et le matériel et a nettoyé le déversement dont la quantité avait été déclarée être d'environ 200 litres.

La SMTC a fait savoir que le 6 avril 2001, des amendes avaient été imposées par un tribunal de Terre-Neuve : pour le déversement – 9 000,00\$ et pour ne pas avoir signé de contrat avec un organisme d'intervention – 3 000,00\$.

### **3.28 Bâtiment de transbordement des produits de la pêche *Ermelina* (2000)**

L'*Ermelina* est un bâtiment canadien de transbordement des produits de la pêche de 39 tjb. Le bureau de sécurité dans les transports (BST) a fait savoir que le 18 juin 2000, ce bâtiment avait signalé qu'il avait une voie d'eau dans sa salle des machines alors qu'il se trouvait au large de Oyster River, sur la côte est de l'Île de Vancouver (Colombie-Britannique). Des bâtiments de la GCC sont intervenues et ont mis à bord du bâtiment des pompes afin de permettre à l'équipage de maîtriser l'entrée d'eau. Il a été indiqué que durant le pompage « pas plus de 15 litres d'hydrocarbures » avaient été déversés par-dessus bord. »

Dans le cadre de l'intervention de recherche et sauvetage (SAR), un bâtiment de la GCC a remorqué l'*Ermelina*, le même jour, pour le mettre en lieu sûr au port de Campbell River.

L'Administrateur a clos son dossier.

### **3.29 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Port de Vancouver (Colombie-Britannique) (2000)**

Le 12 septembre 2000, l'Autorité du port de Vancouver (APV) (VPA) écrivit à la GCC, lui demandant assistance en vue de présenter une demande d'indemnisation à la Caisse d'indemnisation, pour le nettoyage de la pollution par les hydrocarbures. En conséquence, le 20 novembre 2000, la Caisse d'indemnisation a reçu la lettre de la GCC transmettant la lettre de l'APV (VPA). Le 24 et le 30 novembre 2000 et le 17 janvier 2001, l'Administrateur écrivit à l'APV, lui demandant de soumettre une demande d'indemnisation officielle et de fournir une liste de renseignements typiques, indispensables pour examiner une telle demande d'indemnisation.

La demande d'indemnisation adressée à la Caisse d'indemnisation par l'APV, a été reçue le 23 janvier 2001 par l'Administrateur et s'élevait à 20 375,80\$. La demande d'indemnisation couvrait le nettoyage des hydrocarbures découverts sur l'eau au terminal Seabord, Vancouver Nord (Colombie-Britannique) le 20 juin 2000. Cet événement a été qualifié de rejet non identifié d'hydrocarbures.

Le 13 février 2001, alors qu'il examinait et évaluait cette demande d'indemnisation, l'Administrateur a réclamé à l'APV des renseignements qu'elle lui a fournis le 12 mars 2001. Le 30 mars 2001, l'Administrateur a réclamé des renseignements et une documentation supplémentaires; par une lettre du 23 juillet 2001, l'APV (VPA), a répondu à cette demande.

À la suite d'une enquête, l'Administrateur a évalué la demande d'indemnisation et a surtout découvert que quelques uns des frais de manutention imputés sur les paiements des factures des sous-traitants, n'étaient pas fondés. Le 4 octobre 2001, se fondant sur ce motif, il a fait une offre de règlement à l'APV d'un montant de 17 953,31\$ plus les intérêts pertinents s'élevant à 1 883,15\$. Le 9 octobre 2001, cette offre était acceptée par l'APV. Le 23 octobre 2001, un document d'abandon et de subrogation des droits a été signé au nom de l'APV et un chèque d'un montant total de 19 836,46\$ a été envoyé à l'APV, par l'Administrateur, le 25 octobre 2001.

En dépit d'une enquête détaillée relative au déversement d'hydrocarbures, il s'est avéré impossible de déterminer son origine. En conséquence ce déversement a été accepté comme étant un rejet non identifié d'hydrocarbures. L'Administrateur a clos son dossier.

### **3.30 Bâtiment sans nom (Fanny Bay) (Colombie-Britannique) (2000)**

La Caisse d'indemnisation a été mise au courant, grâce au Rapport de situation des demandes d'indemnisation de la GCC, daté du 31 décembre 2000, qu'une demande d'indemnisation serait remise par la Couronne, à l'Administrateur, en vue de recouvrer les frais de la GCC relatifs à cet événement.

Ce bâtiment, apparemment non immatriculé, sans licence et sans nom, est un bateau de plaisance à bordage en bois, construit par Chris-Craft, d'une longueur approximative de neuf mètres. Le 13 juillet 2000, le propriétaire d'un parc à huîtres dans Fanny Bay (juste au sud de Comox, côte est de l'Île de Vancouver) a téléphoné au MPO (DFO) à Comox et a signalé que le bateau de plaisance, amarré à une bouée d'amarrage, avait coulé et laissait fuir du diesel. Le bâtiment de la GCC *Kestrel I* et un équipage des interventions d'urgence (ER) sont intervenus. Le 14 juillet 2000, des barrages flottants absorbants et des tampons absorbants furent déployés en tant que première mesure d'intervention. Plus tard des plongeurs de compagnies commerciales furent employés pour bloquer les vannes d'alimentation en combustible et les orifices de ventilation qui fuyaient. Après la pose d'un placard sur un trou dans la coque, le bateau de plaisance a été renfloué. Le lendemain du renflouement, le personnel des interventions d'urgence (ER) voulant effectuer une visite d'inspection, se rendit compte que le bateau de plaisance avait disparu.

Le 9 juillet 2001, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation, d'un montant de 2 882,15\$, envoyée par la Couronne. L'Administrateur a trouvé que la somme de 2 569,59\$ relative à la demande d'indemnisation était fondée et a offert de régler ce montant, plus des intérêts s'élevant à 226,28\$. L'offre de règlement fut acceptée et le 23 août 2001, des dispositions furent prises pour transférer la somme de 2 795,87\$.

Après avoir pris en considération les particularités du droit de propriété et du bateau de plaisance lui-même, l'Administrateur a décidé qu'il ne serait pas raisonnable (au sens des dispositions de l'alinéa 87(3)d) de la LRM [MLA]) d'entreprendre une action en recouvrement, à moins que la situation ne vienne à changer.

L'Administrateur a clos son dossier.

### **3.31 Remorqueur Radium 604 (2000)**

Cet événement renvoie au même remorqueur et train de barges (*Radium Yellowknife* et sa remorque), relaté au paragraphe 3.17 de ce rapport.

Comme relaté en 3.17, il a été rapporté que le remorqueur et le train de barges s'étaient vus refuser la permission par la SMTC de poursuivre leur voyage en Arctique car la saison était trop avancée. Les barges avaient été échouées sur la plage jusqu'à ce que des conditions plus favorables puissent être envisagées.

Un Rapport de situation (sitrep) de la GCC du 17 juillet 2000, signalait que le 15 juillet 2000, cette barge canadienne de 320 tonneaux de jauge brute, échouée sur la plage à Iqaluit (Nunavut), avait été trouvée laissant s'écouler du combustible diesel.

Il a été indiqué que la barge laissait s'écouler d'après les estimations environ 10 litres de diesel à travers une fissure dans une tôle de fond de la coque. Par la suite, il a été signalé que l'écoulement dans le sable de la plage

augmentait, atteignant environ 100 litres par heure. La fuite fut provisoirement obturée. La GCC passa un contrat pour que les 46 000 litres de diesel restant à bord du *Radium 604* soient transférés dans un entrepôt secondaire.

Les fonctionnaires de l'unité d'intervention en cas d'urgence de la GCC étaient attendus sur les lieux le 17 juillet 2000, en vue d'assumer le rôle de fonctionnaire fédéral de surveillance. Le maître de plage d'Iqaluit était présent sur les lieux, représentant la GCC, jusqu'à ce que le personnel d'intervention en cas d'urgence arrive sur place.

Il a été précisé que le propriétaire de la barge avait accepté d'assumer la responsabilité du déversement et avait envoyé ses représentants sur les lieux.

L'Administrateur pense qu'il n'y a guère de chance pour qu'une demande d'indemnisation soit maintenant déposée contre la Caisse d'indemnisation, à la suite de cet événement. Il a donc clos son dossier.

### **3.32 Transbordeur *Hiawatha* (2000)**

Le Bureau de la sécurité dans les transports (TSB) a signalé que le 26 juillet 2000, ce transbordeur canadien de 46 tjb avait coulé à la cale d'accostage du Parlement, dans le port de Toronto, provoquant une petite pollution de diesel oil. Les soupçons laissent supposer qu'il s'agit d'un acte de vandalisme.

L'Administrateur n'a reçu aucun autre renseignement concernant cet événement et a clos son dossier.

### **3.33 *Skaubryn* (2000)**

La Caisse d'indemnisation a reçu un rapport qu'un déversement d'hydrocarbures s'était produit aux terminaux Seaboard, Vancouver Nord (Colombie-Britannique), ce déversement ayant été découvert tard le soir du 3 août 2000. Deux navires étaient à quai au terminal, le *Skaugran* et le *Skaubryn*.

De bonne heure le 4 août, l'APV (VPA) intervint pour lutter contre le déversement et chargea des entrepreneurs locaux d'effectuer le nettoyage. Plus tard en matinée l'APV décidait que le déversement était suffisamment important pour transmettre à la GCC la responsabilité d'ensemble du nettoyage. La SMTCC, la GCC et EC enquêtèrent sur les circonstances de l'origine du déversement. Des échantillons furent prélevés dans le déversement et à bord des navires se trouvant dans les parages.

Le Rapport de situation des demandes d'indemnisation de la GCC, daté du 31 décembre 2001, indique que la Couronne, le 20 août 2001, a présenté au propriétaire du navire une demande d'indemnisation d'un montant total de 87 521,98\$.

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

## **Événements survenus dans le Port de Vancouver**

À la suite de la découverte d'hydrocarbures au large du terminal Seaboard, Vancouver Nord, le 3 août 2000, l'APV (VPA) présenta une demande d'indemnisation à la Caisse d'indemnisation, pour son intervention. Un certain nombre de bâtiments présents dans le port, ont également signalé une pollution par des hydrocarbures. L'Administrateur enquête sur la cause de ces événements et leur corrélation éventuelle avec l'événement du terminal Seaboard. Ces événements sont relatés aux paragraphes 3.34 à 3.42 inclus, de ce rapport.

### **3.34 Administration portuaire du port de Vancouver (2000)**

L'APV a soumis à la Caisse d'indemnisation une demande d'indemnisation pour son intervention le 4 août 2000 lors de l'événement relaté précédemment. Cette demande reçue le 14 mars 2001 s'élevait à 13 007,72\$.

Le 20 juillet 2000, le conseiller de l'APV (VPA) a écrit à l'Administrateur :

- L'avisant que l'APV soumettait directement au propriétaire du navire (*Skaubryn*), sa demande d'indemnisation, ainsi que celle de la GCC.
- Demandant qu'en attendant, l'Administrateur laisse en suspens la demande d'indemnisation, contre la Caisse d'indemnisation, regardant cet événement.

Le 2 août 2001, l'Administrateur a répondu à l'APV, acceptant de laisser en suspens la demande d'indemnisation mais faisant observer qu'il réservait tous ses droits. L'Administrateur est dans l'attente de faits nouveaux.

### **3.35 Bateau de plaisance *Trophy 13K112086* (2000)**

Le 13K112086 est un bateau de plaisance non ponté, en fibre de verre, de 3 mètres de longueur, un modèle « Trophy. » Le 5 octobre 2000, une compagnie du nom de « Ocean Fisheries of Vancouver » a écrit à TC/à la GCC à Richmond (Colombie-Britannique), joignant des photos du bateau souillé d'hydrocarbures. Il était précisé que ces souillures s'étaient produites en « juillet 2000. » Deux factures originales, datées du 24 août et du 6 septembre 2000, respectivement, étaient également jointes, d'un montant total de 331,22\$, pour le nettoyage de la coque du bateau de plaisance souillée par les hydrocarbures et pour la fourniture d'amarres et de défenses de remplacement. Il était précisé que le bateau était la propriété d'un employé et qu'il était amarré au quai de la compagnie à Commissioner Street, à Vancouver, au moment où il avait été maculé par les hydrocarbures. La compagnie faisait savoir que quelques uns de ses bateaux exploités commercialement avaient aussi été souillés mais qu'étant donné qu'ils étaient en acier, elle avait été en mesure de les nettoyer elle-même. Bien que cela ne soit pas mentionné dans la lettre du 5 octobre 2000, il semblerait que la compagnie cherchait à obtenir des dédommagements.

La lettre d'Ocean Fisheries avait été envoyée par la GCC, à l'Administrateur qui l'avait reçue le 12 juillet 2001. Le 31 juillet 2001, l'Administrateur a écrit à Oceans Fisheries, demandant si la personne qui avait eu à pâtir des dommages dus à la pollution, désirait que la lettre et les factures soient considérées comme étant une demande d'indemnisation contre la Caisse d'indemnisation, et si oui qu'elle confirme sa demande par écrit. En même temps, l'Administrateur s'est enquis de savoir si la compagnie ne possédait pas d'échantillons des hydrocarbures en cause.

Aucune réponse écrite n'avait été reçue de la part d'Ocean Fisheries mais le 15 août 2001, l'Administrateur avait eu une conversation téléphonique avec la personne responsable de l'exploitation de la flotille de la compagnie. Au cours de la conversation, il a été précisé qu'un employé de la compagnie possédait un échantillon des hydrocarbures incriminés et qu'il pouvait le fournir. L'Administrateur a répété qu'il attendait une demande d'indemnisation en bonne et due forme et qu'il prendrait ensuite des dispositions concernant l'échantillon d'hydrocarbures.

À la fin de l'exercice financier aucune autre communication n'avait été reçue de la part d'Ocean Fisheries. En attendant, l'Administrateur a envoyé une lettre de rappel à Ocean Fisheries Ltd., demandant que leur employé confirme si oui ou non il souhaitait présenter une demande d'indemnisation.

### **3.36 Hors-bord de 17 pieds (2000)**

Le 29 août 2000, un particulier a soumis à la Caisse d'indemnisation, une demande d'indemnisation d'un montant de 500,00\$, pour le nettoyage de son hors-bord, souillé par des hydrocarbures. La demande d'indemnisation fut transmise à l'Administrateur qui la reçut le 21 novembre 2000. Le 24 novembre 2000, l'Administrateur écrivit à ce particulier, lui demandant de confirmer qu'il souhaitait bien déposer une demande d'indemnisation contre la Caisse d'indemnisation. Le 4 décembre 2000, ce particulier répondit, qu'en effet, il confirmait sa demande d'indemnisation contre la Caisse. L'Administrateur commença son examen et son évaluation de la demande d'indemnisation. Le 30 mars 2001, l'Administrateur écrivit au propriétaire du hors-bord, lui demandant des preuves des montants séparés composant la demande d'indemnisation.

### **3.37 Yacht Leedon (2000)**

Ce bâtiment est un petit yacht privé à moteur. Le yacht était amarré dans une marina située dans la partie sud du port de Vancouver, en ville, lorsque le 9 août 2000, le propriétaire du yacht se mit en rapport avec la GCC, à propos de son embarcation qu'il avait trouvée souillée par des hydrocarbures. L'heure et la date exactes de la pollution n'étaient pas précisées. Le 8 octobre 2000, le propriétaire du yacht soumettait à la GCC, une demande d'indemnisation s'élevant à 298,65\$, couvrant : la mise au sec du yacht, le nettoyage de l'appareil moteur et la réfection de la peinture de la partie souillée de la coque.

La demande d'indemnisation fut transmise, par la GCC, à l'Administrateur qui la reçut le 21 novembre 2000. Le 24 novembre 2000, l'Administrateur écrivit au propriétaire du yacht. Il a fourni au propriétaire du yacht des renseignements pour l'aider à formuler une demande d'indemnisation officielle auprès de la Caisse d'indemnisation. Le propriétaire du yacht a présenté une demande d'indemnisation officielle, à la Caisse d'indemnisation, avec des renseignements et une documentation à l'appui. Elle a été reçue le 11 janvier 2001.

L'Administrateur a examiné et évalué la demande d'indemnisation. Peu de temps après la fin de l'exercice financier, l'Administrateur a réglé en totalité la demande d'indemnisation ainsi que des intérêts s'élevant à 16,01\$ mais il continue à évaluer les options qui s'offrent à lui pour recouvrer ces sommes.

### **3.38 Barge Burrard Clean # 17 (2000)**

Ce bâtiment est une barge de 447 tonnes de jauge brute, immatriculée au Canada, propriété de l'organisme d'intervention local, la Société d'intervention maritime de l'ouest du Canada (SIMOC) (WCMRC), qui l'utilise. Le 15 août 2000, le propriétaire de la barge a soumis à la GCC, une facture d'un montant de 2 542,35\$, en vue de recouvrer ses frais déclarés, résultant du maculage par les hydrocarbures, de la barge hors-service, amarrée dans le port de Vancouver. La GCC a transmis la facture à l'Administrateur qui la reçut le 21 novembre 2000. Le 24 novembre 2000, l'Administrateur envoya à la SIMOC (WCMRC) un accusé de réception et le 30 novembre 2000, il lui envoya des renseignements pour l'aider à soumettre une demande d'indemnisation à la Caisse d'indemnisation. Le 27 décembre 2000, la demande d'indemnisation de la SIMOC (WCMRC) fut reçue et dûment examinée et évaluée. En ce qui concerne les aspects de la demande d'indemnisation, de plus amples renseignements fournis par la SIMOC (WCMRC) et par d'une tierce personne, furent reçus. L'Administrateur jugea qu'un certain nombre de rubriques particulières étaient irrecevables au titre des dispositions de la *LMMC* et le 27 février 2001, en règlement de la créance, il offrait 1 333,93\$ plus les intérêts pertinents. La SIMOC (WCMRC) contesta quelques unes des évaluations de l'Administrateur mais le 20 mars 2001, elle accepta l'offre et fournit un document dûment signé d'abandon et de subrogation des droits. Le 22 mars 2001, l'Administrateur prit des dispositions pour verser la somme de 1 333,93\$, plus 70,27\$ d'intérêts, pour solde de tout compte.

L'Administrateur note que dans cette affaire, la demande d'indemnisation faite au titre des dispositions de l'article 710, a été présentée par la SIMOC (WCMRC) *qua* (en qualité de) propriétaire de la barge et non pas en qualité d'organisme d'intervention (OI) (RO) aux conditions des dispositions de la *LMMC*. Généralement, un OI (RO) tel que mentionné dans la *LMMC* n'est pas en droit de déposer directement une demande d'indemnisation contre la Caisse d'indemnisation aux conditions des dispositions de

l'article 710 mais peut, après avoir épuisé toutes les possibilités d'exercer ses droits de recouvrement auprès du propriétaire de la barge, conformément aux termes des dispositions de l'article 709, faire valoir sa demande d'indemnisation, pour des frais restés impayés.

L'Administrateur continue à évaluer les options qui s'offrent à lui pour recouvrer ces sommes.

### **3.39 Bateau de pêche *Island Provider* (2000)**

Une autre demande d'indemnisation impliquant une pollution par des hydrocarbures dans le port de Vancouver, fut déposée par le propriétaire de ce bateau de pêche canadien, en bois, de 35 tonnes de jauge brute. Le propriétaire du bateau de pêche précisait que le bâtiment était en train de livrer du saumon à une compagnie installée en ville à Vancouver, lorsqu'aux premières heures du 5 août 2000, sa coque, ses amarres et ses flotteurs de pêche s'étaient retrouvés enduits de mazout. Le 6 octobre 2000, le propriétaire du bateau de pêche présentait à la GCC, une demande d'indemnisation d'un montant de 4 415,89\$, en vue de recouvrer des frais déclarés, encourus lors de cet événement. Ensuite, la demande fut transmise le 21 novembre 2000 à l'Administrateur. Le 24 novembre, ce dernier accusait réception de la demande et le 30 novembre 2000 fournissait au propriétaire du bateau de pêche, des renseignements pour l'aider à formuler sa demande d'indemnisation auprès de la Caisse d'indemnisation. Des discussions téléphoniques avec les propriétaires du bateau de pêche suivirent. L'Administrateur enquêta sur les circonstances de la demande d'indemnisation et du maculage présumé, dû à des hydrocarbures. À ce jour, la Caisse d'indemnisation n'a reçu aucune demande d'indemnisation de la part du propriétaire du bateau de pêche.

### **3.40 Embarcation de servitude *Silver Bullit* (2000)**

Ce bâtiment est une embarcation de servitude en aluminium d'une longueur de 7 mètres, appartenant à une famille qui l'exploite, affectée aux réparations des barrages flottants, à des services d'hydrotaxi et autres tâches. Les 4 et 5 août 2000, l'embarcation était en opération près du quai de la B.C. Sugar Company, du côté sud du port de Vancouver, lorsque, selon les déclarations, la coque et le système de refroidissement du moteur se sont trouvés englués par des hydrocarbures. Le 10 août 2000, le propriétaire de l'embarcation écrivit à la GCC, exprimant un souhait de « faire enregistrer une demande d'indemnisation contre les bâtiments de haute mer, » ayant causé une pollution par des hydrocarbures, et ayant provoqué des dommages qui à ce moment là étaient estimés à 8 500,00\$. Le 21 novembre 2000, la GCC a transmis cette correspondance à l'Administrateur. Le 24 novembre 2000, l'Administrateur accusait réception de cette correspondance. Le 30 novembre 2000, il écrivit au propriétaire de l'embarcation, lui demandant une confirmation écrite qu'il était désireux de déposer une

demande d'indemnisation contre la Caisse d'indemnisation et, en même temps, il lui fournissait des renseignements sur la manière de formuler une telle demande. Le 6 décembre 2000, le propriétaire de l'embarcation téléphonait à l'Administrateur, lui précisant qu'il avait l'intention de déposer une demande d'indemnisation.

Le 7 février 2001, la Caisse d'indemnisation faisait un second appel téléphonique au propriétaire de l'embarcation mais à l'heure actuelle aucune demande d'indemnisation ou documentation à l'appui n'a été reçue par l'Administrateur.

### **3.41 Yacht *Georgie Girl* (2000)**

Le *Georgie Girl* est un yacht à moteur réservé à la plaisance, en fibre de verre, de 8 mètres de long. Il était amarré dans une marina située dans la partie sud du port de Vancouver, lorsque sa coque et ses défenses se sont retrouvées engluées de mazout, à une date et à une heure qu'il n'a pas été possible de préciser. Le 9 août 2000, le propriétaire du yacht se mit en rapport avec la GCC, au sujet de cet événement. Le 18 septembre 2000, le propriétaire du yacht présenta une demande d'indemnisation à la GCC, d'un montant de 217,86\$, afin de couvrir les frais de nettoyage et de remplacement afférents. Le 21 novembre 2000, la correspondance fut transmise à l'Administrateur, par la GCC. Le 24 novembre 2000, l'Administrateur accusa réception de la correspondance du propriétaire. Le 30 novembre 2000, des renseignements sur la manière de formuler une demande d'indemnisation contre la Caisse d'indemnisation furent envoyés au propriétaire du yacht. Ce dernier a présenté à l'Administrateur une demande d'indemnisation s'élevant à 217,86\$ ; celle-ci fut reçue le 9 janvier 2001. À la fin de l'exercice financier, l'Administrateur a pris des dispositions pour payer en totalité cette demande d'indemnisation, ainsi que des intérêts de 12,20\$, pouvant de cette façon clore le dossier de cette demande. Le 10 avril 2001, un accord d'abandon des droits et de subrogation signé au bénéfice de l'Administrateur fut exécuté et remis par le propriétaire du yacht.

L'Administrateur continue à évaluer les options qui s'offrent à lui pour recouvrer ces sommes.

### **3.42 Navire de pêche *Prosperity* (2000)**

Ce bâtiment est un navire de pêche en aluminium, de 96 tonnes de jauge brute, immatriculé au Canada. Le 13 septembre 2000, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation s'élevant à 54 794,29\$, envoyée par le propriétaire du navire, indiquant qu'elle représentait les frais encourus par le bâtiment pour faire face à la pollution par les hydrocarbures éprouvée dans la matinée du 4 août 2000. Au moment de l'événement, le bâtiment à quai en ville à Vancouver, en train de décharger des sardines, a vu sa coque enduite d'hydrocarbures. Le propriétaire du navire a prévenu que des frais supplémentaires pourraient survenir en tentant d'enlever le mazout incrusté dans la coque en

aluminium et qui n'avait pu être enlevé initialement par un nettoyage normal.

L'Administrateur examina et évalua la demande d'indemnisation, ce faisant, il eut recours à un conseiller local. La demande d'indemnisation conduisit l'Administrateur à se poser un certain nombre de questions, y compris sur les frais déclarés avoir été encourus par le chantier naval, la perte de temps à la pêche, les salaires de l'équipage, les frais de combustible, les frais et autres dépenses de moindre importance des propriétaires du navire de pêche. Une autre interrogation était la question des frais de justice des propriétaires du navire de pêche. Les frais de justice réclamés ont été rejetés.

Suite à de nombreuses négociations avec le propriétaire du navire de pêche, au sujet des rubriques en litige, le conseiller de la Caisse d'indemnisation, a, le 14 février 2001, confirmé au propriétaire du navire de pêche, une offre faite par l'Administrateur, d'un règlement amiable pour solde de tout compte, s'élevant à 27 172,88\$, plus 1 239,34\$ d'intérêts. Le 22 février 2001, le conseiller de la Caisse d'indemnisation faisait savoir que le propriétaire du navire de pêche avait signé le document d'abandon des droits et de subrogation. Le même jour, le 22 février 2001, un chèque d'un montant de 26 924,22\$ fut envoyé au propriétaire du navire de pêche. En recevant la preuve indispensable du paiement de l'équipage, le dernier chèque de 1 488,00\$ fut remis au propriétaire du navire de pêche après la fin de l'exercice financier. Ce paiement achevait le règlement de cette demande d'indemnisation particulière et l'Administrateur a clos son dossier regardant l'aspect de la demande d'indemnisation.

Le propriétaire du navire de pêche avait fourni un échantillon des hydrocarbures qui avaient endommagé le bâtiment. L'Administrateur a envoyé l'échantillon pour analyse et comparaison avec les échantillons prélevés dans le déversement aux terminaux Seaboard comme relaté au paragraphe 3.33 de ce rapport. L'Administrateur poursuit son enquête concernant l'origine des hydrocarbures, en vue d'une action en recouvrement possible.

### **3.43 Bateau de pêche à filet maillant Margie (2000)**

Le Bureau de sécurité dans les transports (BST)(TSB) a signalé que le 22 août 2000, ce petit bateau de pêche canadien à filet maillant avait été abandonné par son équipage alors qu'il se trouvait dans Porpoise Harbour au large de Port Edward, Prince Rupert dans le nord de la Colombie-Britannique. Le *Margie* a coulé et a laissé s'écouler du diesel qui a-t-il précisé, était en faible quantité à bord.

N'ayant plus entendu parler de cet événement, l'Administrateur a clos son dossier.

### **3.44 Barge Bivalve Harvester (2000)**

Un autre événement de pollution mineure porté à l'attention de l'Administrateur, par le Bureau de la sécurité dans les transports (BST)(TSB), était le naufrage, le 25 septembre 2000, de cette petite barge canadienne *Bivalve Harvester*. Il a été rapporté que la barge avait chaviré alors qu'elle était en cours de chargement à Trevenen Bay. Cette baie est une zone située sur le continent, sur la côte ouest de la Colombie-Britannique qui est connue pour ses nombreux centres marins piscicoles.

Il a été signalé que deux personnes sur la barge avaient pu sauter à terre alors qu'elle chavirait et qu'une troisième personne était tombée à l'eau mais avait été rapidement secourue. La barge a laissé s'écouler une petite quantité d'hydrocarbures.

L'Administrateur n'a plus entendu parler de cet événement et a clos son dossier.

### **3.45 Bateau de pêche Flying Swan VI (2000)**

Ce bâtiment est un navire de pêche canadien en bois de 63 tjb. La GCC a publié un Rapport de situation, signalant que deux navires de pêche avaient le 1<sup>er</sup> octobre 2000, découvert le *Flying Swan VI* qui était chaviré. Il se trouvait à environ 30 milles nautiques au sud-ouest de Yarmouth (Nouvelle-Écosse), au sud du détroit donnant accès à la baie de Fundy. Environ 1 mètre de la coque émergeait au-dessus de la surface de l'eau et avec l'accord des personnes concernées, il avait été décidé que la meilleure option était de couler l'épave. Au 2 octobre 2000, le bâtiment chaviré avait dérivé vers un site convenant à sa destruction et avait été coulé par un bâtiment de la GCC. Une faible pollution s'était écoulée, aussi d'après les estimations il devait rester environ de 4 500 à 9 000 litres de diesel oil à bord au moment où le bâtiment avait été coulé.

Plus tard, le BST (TSB) a publié un Rapport de situation précisant qu'une poulie motrice s'était coincée alors que l'équipage virait à bord la seine avec sa prise, contribuant au chavirement. Six membres de l'équipage ont été sauvés et un est décédé.

### **3.46 Remorqueur Keta V (2000)**

Le *Keta V* était un remorqueur de 236 tonneaux de jauge brute, immatriculé au Canada, utilisé comme support aux opérations de dragage. Au cours de la nuit du 3 au 4 octobre 2000, le *Keta V*, faisant route, s'est échoué sur des roches dans le port de Liverpool (Nouvelle-Écosse). Le remorqueur se déséchoua et alla au mouillage où il coula. Les sept membres de l'équipage abandonnèrent le remorqueur, dans un radeau de sauvetage et furent secourus. Il a été précisé qu'il y avait à bord environ 27 000 litres de combustible diesel. À environ un demi-mille de la position de l'épave, se trouve un grand centre de salmoniculture. La GCC et EC parmi d'autres, furent dépêchés sur les lieux. Dans la journée du 4 octobre 2000, des plongeurs

sous-marins furent employés pour aller obturer les orifices de ventilation du ballast à combustible et un barrage flottant d'endiguement fut déployé. Le centre de pisciculture tout proche fut protégé par un barrage flottant. Des efforts furent faits pour récupérer les hydrocarbures à bord de l'épave. Les conditions atmosphériques demeuraient défavorables et l'épave subissait encore plus de dommages en tossant contre le fond de la mer. La GCC ordonna aux propriétaires du remorqueur d'enlever l'épave. Les 23 et 24 octobre 2000, des releveurs d'épave tentèrent de renflouer l'épave à l'aide d'une grue et de sacs gonflables de levage mais sans succès. Le 11 novembre 2000, après des préparatifs additionnels, l'entrepreneur ne put renflouer le bâtiment. Cette fois, l'épave était si gravement endommagée qu'il n'y avait plus assez de compartiments étanches, pour aider à procurer une flottabilité positive. Les conditions atmosphériques très défavorables persistaient et il fut nécessaire de réviser le plan original pour renflouer le *Keta V*. Le 15 janvier 2001, conformément à un nouveau plan approuvé, les releveurs d'épave commencèrent à enlever tous les éléments qui pouvaient avoir été contaminés par les hydrocarbures. Le 19 janvier 2001, cette besogne d'enlèvement était terminée et approuvée par les autorités. Les autres travaux cessèrent. Il était prévu qu'une inspection sous-marine des restes de l'épave serait faite au printemps 2001, de façon à veiller à ce qu'aucune autre menace de pollution subsistait.

Le 31 décembre 2001, le Rapport de situation de la GCC indiquait que les frais de la GCC relatifs à cet événement s'élevaient à 29 808,89\$ et que ce montant avait été réclamé au propriétaire du navire qui le 30 novembre 2001, l'a réglé en totalité. L'Administrateur a clos son dossier.

### **3.47 Remorqueur Atlantic Birch (2000)**

Un rapport de la GCC a signalé que ce remorqueur canadien de 827 tjb avait déversé du diesel alors qu'il faisait des soutes au poste no.1 de Courtney Bay à Saint-Jean (Nouveau-Brunswick), le 20 octobre 2000. Les propriétaires du remorqueur sont intervenus pour endiguer et nettoyer le déversement. La Sécurité maritime de Transports Canada (SMTC)(TCMS) a indiqué que le remorqueur s'était vu infliger une amende de 10000\$ le 2 mai 2001, pour infraction aux règlements sur la pollution.

Il a été précisé que le déversement était dû à un débit de remplissage trop élevé alors que le ballast était presque plein et que les bouchons de dalots de pont, conçus pour empêcher un déversement à la mer avaient laissé s'écouler le diesel. D'après un rapport, environ 55 litres de diesel ont été déversés.

L'Administrateur n'a plus entendu parler de cet événement et considère qu'il n'y a aucune chance pour qu'une demande d'indemnisation soit déposée contre la Caisse d'indemnisation, aussi a-t-il clos son dossier.

### **3.48 Porte-conteneurs Kent Express (2001)**

Encore une fois un rapport de la GCC a prévenu l'Administrateur qu'un autre déversement avait eu lieu dans le port de Saint-Jean. Cet événement a mis en cause ce porte-conteneurs de 13 020 tjb battant pavillon de la Barbade qui d'après les indications avait le 13 janvier 2001, pompé 15 litres de boues d'hydrocarbures, par-dessus bord. Par la suite la Sécurité maritime de Transports Canada (SMTC) (TCMS) a fait savoir que le navire avait été condamné à une amende de 10 000\$, pour cette infraction.

L'Administrateur a été informé qu'il y avait peu de chance que la GCC dépose une demande d'indemnisation pour cet événement. Il considère donc qu'aucune demande d'indemnisation ne sera déposée contre la Caisse d'indemnisation et a clos son dossier.

### **3.49 Transbordeur roulier Cicero (2001)**

Ce transbordeur roulier de 10 919 tonneaux de jauge brute, immatriculé au Canada, appartenant à des britanniques, est exploité entre Montréal, Québec et Saint-Jean de Terre-Neuve.

Le 5 février 2001, la GCC a rapporté qu'un déversement de mazout de soute provenant de ce navire s'était produit, alors qu'il était amarré au poste 66 du port de Montréal. Une fissure fut découverte dans la coque. Agissant pour le compte du navire, des entrepreneurs locaux effectuèrent le nettoyage, sous la surveillance de la GCC.

La GCC précisa que ses frais seraient facturés aux exploitants du navire.

L'Administrateur n'a plus entendu parler de cet événement et étant donné qu'il y a peu de chance de voir une demande d'indemnisation présentée contre la Caisse d'indemnisation, il a donc clos son dossier.

### **3.50 Bateau de pêche Marsha Dawn II (2001)**

Celui-ci est un bateau de pêche canadien typique, de 14 tjb, en fibre de verre, non ponté, à cockpit arrière. Le 7 février 2001, le bâtiment a été retrouvé coulé amarré à son corps mort dans le port de St. Andrew (Nouveau-Brunswick). Il a été précisé qu'une petite quantité de diesel s'était déversée. Le personnel des interventions d'urgence de la GCC (CCG ER) s'est rendu sur les lieux afin d'examiner la situation due à la pollution. Par la suite, la GCC a précisé que les frais nés de cet événement étaient minimes et qu'aucune action en recouvrement de frais ne serait entreprise par ses services.

L'Administrateur n'a plus entendu parler de cet événement et considère qu'il n'y a guère de chance pour qu'une demande d'indemnisation soit déposée contre la Caisse d'indemnisation, aussi a-t-il clos son dossier.

### 3.51 Bateau de pêche Sandy S (2001)

La publication par la GCC d'un Rapport de situation (sitrep), avisa l'Administrateur de cet événement et en conséquence du dépôt d'une demande d'indemnisation éventuelle contre la Caisse d'indemnisation.

Le 9 février 2001, ce bateau de pêche canadien en bois de 13 tonneaux de jauge brute, construit en 1947, a coulé le long du quai dans le port de Prince Rupert (Colombie-Britannique). Le personnel local du MPO du port des petites embarcations, a été le premier à intervenir au moment du naufrage, qui a provoqué le déversement d'une certaine quantité des 900 litres approximatifs de combustible diesel qui se trouvaient à bord. Le propriétaire du bateau de pêche indiqua qu'il obtiendrait l'aide de ses amis pour renflouer le bâtiment. Cela ne se fit pas, forçant la GCC à agir. Le 13 février 2001, la GCC envoyait une lettre au propriétaire du bateau, l'avisant que conformément aux dispositions de la *LMMC*, elle le tenait responsable de tous les frais encourus par le Gouvernement canadien lors du naufrage du *Sandy S*. Le propriétaire du bateau indiqua qu'il n'avait pas de fonds disponibles pour renflouer le bâtiment. Il signa une lettre d'engagement, assumant la responsabilité de tous les frais encourus par les autorités canadiennes, aux conditions prévues dans les dispositions des articles 677 et 678 de la *LMMC*. Le 13 février 2001, des releveurs d'épave, sous contrat avec la GCC, renflouèrent le bâtiment et pompèrent les hydrocarbures restés à bord. Ensuite, le bâtiment a été remorqué jusqu'au site Osborne Burn où il devait être provisoirement échoué.

Ceci a mis un point final à l'implication des interventions d'urgence de la GCC (CCG ER) auprès du *Sandy S*. L'Administrateur signale que le Rapport de situation des demandes d'indemnisation de la GCC au 31 décembre 2001 indique que la Couronne a présenté le 26 octobre 2001, auprès du propriétaire du bateau de pêche, une demande d'indemnisation d'un montant de 9 677,30\$, visant à recouvrer les frais de la GCC relatifs à cet événement.

### 3.52 Vraquier Cartierdoc (2001)

Dans l'après-midi du 27 février 2001, le chef mécanicien de ce vraquier canadien des Grands Lacs, de 18 531 tonneaux de jauge brute a prévenu le bureau local de la SMTC que ce bâtiment avait été impliqué dans un déversement d'hydrocarbures. Le *Cartierdoc* était désarmé pour l'hiver au poste à quai M2, dans le port de Montréal. La SMTC, la GCC, EC, l'Autorité du port et le Commandant du port sont intervenus. Les propriétaires du navire passèrent un contrat pour faire effectuer le nettoyage. Au cours du désarmement hivernal, suivant la procédure habituelle, les mailles de la salle des machines étaient pompées régulièrement. Il a été rapporté que tout comme l'eau de cale machine, 1 100 litres de gazole et d'huile de graissage, selon les estimations, avaient été pompés par-dessus bord. La glace épaisse, très solide tout autour du navire à un poste à quai sans courant, avait retenu les hydrocarbures. Des trous furent forés dans la glace et la plus grande partie des hydrocarbures

recupérée. Il a été indiqué qu'un séparateur d'eau et d'hydrocarbures à bord avait mal fonctionné.

L'opération de nettoyage a été surveillée par la GCC. Le Rapport de situation des demandes d'indemnisation de la GCC du 30 septembre 2001 précise que la demande d'indemnisation de la Couronne s'élevant à 5 527,97\$, avait été Réglée en totalité par le propriétaire du navire, le 26 septembre 2001.

Le 4 avril 2002 la Sécurité maritime de Transports Canada (SMTC)(TCMS) a porté plainte contre le navire, pour infraction aux règlements sur la pollution par les hydrocarbures. L'affaire a été entendue tout d'abord le 18 avril 2002, le propriétaire a plaidé « non coupable. » L'affaire a été ajournée jusqu'au mois de juin 2002.

L'Administrateur considère qu'il y a peu de chance qu'il puisse recevoir une demande d'indemnisation relative à cet événement et a clos son dossier.

### 3.53 Yacht Vancouver Sunset (2001)

Le BST (TSB) a rapporté que le 4 mars 2001, ce yacht canadien de 36 tjb avait coulé aux installations d'amarrage de la Place des Nations, à False Creek, Vancouver (Colombie-Britannique). Il a été précisé qu'il n'y avait eu aucune pollution et que le yacht avait été renfloué, mais avec des dommages très importants dus à l'eau.

L'Administrateur a clos son dossier.

### 3.54 Barge VT No. 30 (2001)

Encore un événement, rapporté par le BST (TSB) à la Caisse d'indemnisation, était le naufrage de cette barge. Il a été rapporté que la *VT No. 30* avait coulé le 10 mars 2001 à l'appontement du gouvernement, dans Alert Bay (Colombie-Britannique). À ce moment là, la barge canadienne avait une grue sur son pont qui avait ripé et était venue se planter en position verticale sur le fond de la mer. La barge et la grue avaient été récupérées, sans causer de pollution par des hydrocarbures. La grue fonctionnant avec un moteur diesel avait été spécialement équipée de bouchons antivols sur les tuyaux d'accès au combustible, qui ont ainsi empêché les fuites.

L'Administrateur a clos son dossier.

### 3.55 Minéralier Daviken (2001)

Ce dernier est un minéralier de 23 306 tjb battant pavillon des Bahamas. Le 1<sup>er</sup> avril 2001, après qu'il soit sorti de l'Écluse Eisenhower, dans la voie maritime en territoire des États-Unis, faisant route vers les Grands Lacs, une petite quantité d'hydrocarbures a été trouvée dans le sas. Le navire fut informé et des dispositions furent prises pour qu'il soit inspecté à la prochaine écluse, l'Écluse Iroquois dans la voie maritime en



territoire canadien. Entre temps, le navire avait pris des mesures en enlevant des déchets mazoutés du compartiment de l'étambot arrière et avait reserré la presse-étoupe de l'étambot arrière. Au cours de l'inspection effectuée par la SMTC (TCMS) dans l'Écluse Iroquois aucune fuite d'hydrocarbures ne put être décelée et le navire fut autorisé à poursuivre sa route.

La Caisse d'indemnisation n'avait pas été impliquée lors de cet événement et l'Administrateur a clos son dossier.

### **3.56 Minéralier *Utviken*/barge d'entreposage de combustible *Provmar Terminal* (2001)**

La Caisse d'indemnisation a reçu un rapport indiquant qu'un abordage s'était produit dans le port d'Hamilton (Ontario) et qu'il y avait un risque de pollution par des hydrocarbures. Lors de l'enquête il s'est révélé que le 19 avril 2001, le minéralier *Utviken* de 17 191 tjb, battant pavillon des Bahamas avait abordé le bâtiment canadien de ravitaillement en combustible, de 982 tjb, *Hamilton Energy* et qu'ensuite continuant sur son erre avait abordé la barge canadienne d'entreposage de combustible *Provmar Terminal* de 4 710 tjb et avait ouvert une brèche dans le bordé de celle-ci, à hauteur de la salle des machines. Il a été précisé que l'*Hamilton Energy* avait subi des avaries à son gouvernail et son hélice. La partie arrière du *Provmar Terminal* avait coulé par 12 mètres d'eau mais il a été précisé qu'il n'y avait eu aucune pollution par les hydrocarbures étant donné que les hydrocarbures flottants dans l'ex-barge pétrolière coulée, avaient pu être contenus dans la salle des machines inondée. L'*Utviken* avait crevé son bulbe d'étrave, d'après un rapport, le navire avait eu des problèmes avec sa machine alors qu'il manoeuvrait. Le 3 avril 2001, le *Provmar Terminal* a été renfloué. La pollution pendant tout ce temps avait été minime et endiguée toute entière dans des barrages flottants.

Le pouvoir juridictionnel dans le port relève de la compétence de la Commission du port d'Hamilton (maintenant l'Administration portuaire d'Hamilton). Ni la GCC, ni la Caisse d'indemnisation n'ont été mises en cause directement.

L'Administrateur considère qu'il a peu de chance de recevoir une demande d'indemnisation suite à cet événement et a donc clos son dossier.

### **3.57 Bâtiment à passagers *Destiny 1* (2001)**

Un Rapport de situation de la GCC a prévenu l'Administrateur que le 10 avril 2001, le bâtiment à passagers, affrété, canadien *Destiny 1*, de 196 tjb avait pris feu alors qu'il était amarré à Granville Island à Vancouver. Le bâtiment était utilisé pour des croisières d'été. Une embarcation de la GCC et le bateau pompe de Vancouver sont intervenus. Par la suite, la décision a été prise de remorquer la coque

endommagée jusqu'à un coffre d'amarrage à Kitsilano, à Vancouver. La GCC avait mis des entreprises parées à intervenir, en cas de besoin. Il a été précisé que le bâtiment avait eu à bord 1 300 litres de combustible diesel et que le personnel des interventions d'urgence de la GCC (CCG ER) avait profité de l'occasion pour obturer les deux caisses à combustible afin de réduire les risques de pollution.

Plus tard le même jour, 11 avril 2001, le *Destiny 1* a coulé alors qu'il était au coffre d'amarrage de Kitsilano. Un représentant des assureurs est venu sur les lieux et a déclaré « perte totale » le bâtiment. La GCC a prévenu le propriétaire du bâtiment de ses responsabilités, aux termes de la *LMMC*, d'avoir à faire enlever les polluants et le bâtiment.

La GCC a chargé les équipages de ses bâtiments de recherche et sauvetage (SAR) de vérifier périodiquement l'épave. Aucune pollution n'a été signalée. Le 12 avril 2001, le *Destiny 1* a été renfloué et mis à terre. Des précautions ont été prises pour veiller à ce qu'aucune pollution ne puisse se produire au cours de la sortie de l'eau de la coque.

La GCC a fait savoir que sa demande d'indemnisation visant à recouvrer ses frais avait été présentée directement au propriétaire du navire.

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

### **3.58 Navire polyvalent *Scarab* (2001)**

Une station de télévision CBC à Saint-Jean de Terre-Neuve a rapporté que le 19 avril 2001, un navire à marchandises diverses avait appareillé du port, laissant une trainée d'hydrocarbures derrière lui. On a appris par la suite que ce navire était le navire polyvalent *Scarab*, de 3 136 tjb battant pavillon des Îles Caïmans. En fait, il avait appareillé de Botwood (Terre-Neuve). Un rapport indique qu'à ce moment là, il transportait du papier. Les hydrocarbures ont été repérés par un avion de surveillance du MPO (DFO), ils provenaient du navire en mer, se trouvant à environ 65 milles nautiques au sud-est de Saint-Jean de Terre-Neuve. À ce moment là la nappe de mazout aperçue mesurait environ 2 kilomètres de long sur 100 mètres de large. Le *Scarab* était en route pour Alexandrie en Égypte.

La SMTC (TCMS) a signalé l'événement aux autorités égyptiennes conformément aux procédures approuvées de Contrôle par l'État du port, demandant qu'elles montent à bord à l'arrivée du navire.

L'Administrateur a clos son dossier.

### **3.59 Barge d'hébergement Joe's Salmon Lodge (2001)**

Ce bâtiment est une barge d'hébergement, non immatriculée, de 300 tjb qui le 24 avril 2001 s'est empalée à basse mer, sur un rondin qui a crevé sa coque et l'a fait couler. Au moment de l'événement la barge était amarrée à Mitchell Island, dans le bras nord du fleuve Fraser en Colombie-Britannique.

Le BST (TBS) qui avait signalé l'événement, a précisé qu'il n'y avait eu aucune pollution mais que la barge avait été considérablement endommagée.

L'Administrateur a clos son dossier.

### **3.60 Yacht Egret Plume II (2001)**

Un Rapport de situation de la GCC a avisé l'Administrateur que cette embarcation canadienne en bois de 25 tjb, immatriculée comme yacht, avait coulé, le 26 avril 2001, dans Small Craft Harbour (le port des petites embarcations) à Ladysmith en Colombie-Britannique. Ladysmith est située sur la côte est de l'Île de Vancouver, à environ 20 milles au sud de Nanaimo. L'embarcation avait été construite en 1931.

Il a été rapporté que l'*Egret Plume II* avait récemment fait des soutes et avait à bord d'après les estimations, 660 à 1 100 litres de diesel. Une entreprise a déployé des barrages flottants et des tampons absorbants. Le lendemain, 27 avril 2001, le personnel des interventions d'urgence de la GCC (CCG ER) est arrivé sur les lieux et a assumé le rôle de Directeur des opérations (OSC).

Le propriétaire de l'embarcation, résidant à Victoria, a précisé qu'il n'avait pas d'argent et n'avait pas joué un rôle actif lors de l'intervention pour parer à la situation. L'embarcation avait subi des avaries à son étrave lors du naufrage et n'avait que peu ou pas de valeur.

Le 28 avril 2001, la GCC a passé un contrat pour sortir l'embarcation de l'eau et la mettre sur une remorque dans la propriété de Small Craft Harbour. Lors de cette opération aucune autre pollution ne s'était écoulée.

La Rapport de situation de la GCC du 31 décembre 2000, précise qu'une « demande d'indemnisation devra être présentée au propriétaire de l'embarcation. » L'Administrateur est dans l'attente de faits nouveaux.

### **3.61 Navire des Grands Lacs Canadian Transfer (2001)**

Le BST (TBS) a signalé que le 14 mai 2001, ce navire canadien des Grands Lacs, de 16 353 tjb, chargé de sel, avait talonné hors du chenal, se faisant des avaries considérables. À ce moment là, le bâtiment était à la descente, juste à l'ouest de Goderidge Harbour, dans le lac Huron, lorsqu'il est sorti du chenal imposé. Aucune pollution n'a été signalée.

### **3.62 Navire-citerne Mokami (2001)**

Ce bâtiment est une navire-citerne canadien de 3 015 tjb. La Sécurité maritime de Transports Canada (SMTC)(TCMS) a signalé aux interventions d'urgence de la GCC (CCG ER) que le 17 mai 2001, il y avait eu un déversement de diesel dans le port de Saint Lewis au Labrador, mettant en cause le *Mokami* alors que le navire-citerne était en train de refouler du combustible dans un réservoir à terre. D'après les estimations, 200 litres de diesel ont été déversés. Le *Mokami* a appareillé.

Le même jour, le Maire de Saint Lewis s'est plaint à la GCC que le déversement n'avait pas été nettoyé. La GCC a expliqué au Maire que si la pollution provenait du navire, ce dernier était tenu d'intervenir, et que la GCC serait chargée de la surveillance. Dans l'après-midi le propriétaire du navire a informé la GCC qu'il se trouvait sur les lieux et était en train d'organiser une intervention. Plus tard le même jour, 17 mai 2001, par une calme journée ensoleillée, un vol de surveillance a été effectué sur la zone et une nappe de mazout de 15 milles de long, sur 100 mètres de large a été réperée.

Le Maire de Saint Lewis a informé EC que le combustible s'était écoulé d'un oléoduc menant à des réservoirs de stockage d'hydrocarbures à terre. Le 18 mai 2001, le Maire a confirmé que le nettoyage était en bonne voie, la plus grande partie des hydrocarbures ayant été récupérée à la surface de l'eau et que des barrages flottants, combinés à des tampons absorbants étaient en place à l'appontement. La GCC et EC, de concert avec les fonctionnaires provinciaux, ont planifié un suivi de l'événement visant à évaluer les dommages et l'opportunité et l'efficacité du nettoyage.

L'Administrateur n'a reçu aucun autre rapport concernant cet événement et comme la cause du déversement ne semblait pas avoir pour origine un navire, il a clos son dossier.

### **3.63 Bateau de pêche Purple Rain (2001)**

Le BST (TBS) a rapporté que le 31 mai 2001, ce bateau de pêche canadien de 10 tjb avait coulé alors qu'il arrivait sous escort au port de Cap-aux-meules, aux Îles-de-la-Madeleine (Québec). Le bateau a été déclaré perte totale virtuelle après avoir été assisté. Aucune pollution par les hydrocarbures n'a été signalée.

### **3.64 Transbordeur à passagers Scotia Prince (2001)**

Le BST (TBS) a rapporté que ce transbordeur canadien à passagers, de 5 005 tjb, avait, le 17 juin 2001, talonné alors qu'il appareillait de Yarmouth (Nouvelle-Écosse), défonçant un ballast à combustible de double fond. À l'époque l'organisme d'intervention de la GCC des maritimes n'était pas au courant de l'événement. Aucune pollution n'a été signalée.

### **3.65 Appontement de Saint-Martins (2001)**

Saint-Martins est une petite communauté sur la côte nord de la baie de Fundy, à environ 45 kilomètres à l'est de Saint-Jean (Nouveau-Brunswick). Le BST (TBS) a rapporté que le 19 juin 2001, deux bateaux de pêche canadiens étaient en feu à l'appontement de la ville; le *Tanya Jane 1* de 13 tjb et le *Miss Denette* de 14 tjb. L'appontement a été également endommagé par l'incendie. Les interventions d'urgence de la GCC (CCG ER) ont envoyé un représentant sur les lieux afin de veiller à ce que la pollution soit endiguée.

L'Administrateur n'a plus entendu parler de cet événement. Il considère qu'aucune demande d'indemnisation ne sera déposée auprès de la Caisse d'indemnisation et a donc clos son dossier.

### **3.66 Appontement de Joggins (2001)**

Joggins est un village d'environ 570 habitants, et aussi situé dans la baie de Fundy mais dans ce cas, en Nouvelle-Écosse du côté de l'extrémité est de la baie Chignecto. Joggins était desservi par un appontement du gouvernement fait de madriers, situé à cinq kilomètres de Joggins, à un endroit appelé Two Rivers mais connu généralement sous l'appellation d'Appontement Joggins.

Le 3 juillet 2001, un camion sur l'appontement et trois homardiers amarrés le long de l'appontement ont pris feu et ont été détruits. Les bateaux étaient d'un type en fibre de verre normalisée, non ponté, à cockpit arrière, d'environ 13 mètres de long.

Les interventions d'urgence de la GCC (CCG ER) sont intervenues en fournissant surveillance et conseils sur la menace de pollution. Les épaves des trois bateaux ont été tirées à terre, suffisamment haut et ensuite démolies et jetées dans un centre d'enfouissement des déchets. Plus tard il a été précisé qu'une barge avait été utilisée pour remplacer l'appontement et que la police avait conclu que l'incendie avait pris à bord de l'un des bateaux qui a brûlé. D'après les estimations le total des dommages était supérieur à un demi million de dollars.

L'Administrateur ne s'attend pas à recevoir de demande d'indemnisation contre la Caisse d'indemnisation et a clos son dossier.

### **3.67 Vraquier Mellisa Desgagnés (2001)**

Un autre événement signalé dans le rapport d'événements quotidien du BST (TSB) qui a attiré l'attention de l'Administrateur, a mis en cause le vraquier canadien de 4 488 tjb, *Mellisa Desgagnés*. Il a été précisé que le 14 juillet 2001, alors qu'il appareillait de Port aux Basques (Terre-Neuve), le navire a talonné, faisant des avaries à son hélice. Le bâtiment est retourné au quai où des plongeurs ont détecté une légère fuite. Un barrage flottant anti-pollution a été déployé. La plupart des arbres porte-hélice sont lubrifiés à l'huile. À cette époque les interventions

d'urgence de la GCC (CCG ER) à Terre-Neuve n'étaient pas au courant de cet événement.

L'Administrateur considère qu'il y a peu de chance qu'une demande d'indemnisation lui soit adressée à la suite de cet événement, il a donc clos son dossier.

### **3.68 Marina de Tadoussac (2001)**

Le 7 décembre 2001, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation émanant de la Municipalité de Tadoussac, à Tadoussac (Québec), d'un montant de 2 195\$ couvrant les frais des sapeurs-pompiers qui étaient intervenus le 16 juillet 2001 pour nettoyer un déversement d'essence d'un bateau de plaisance, dans la marina locale.

L'Administrateur a mené une enquête et a découvert que l'événement mettait en cause un yacht à moteur canadien de 9 tjb, l'Ance l'Eau. Le gardien du dépôt de combustible de la marina, en présence du propriétaire du yacht, a commencé à faire le plein de combustible, en utilisant un raccord de pont de remplissage qui n'était plus raccordé à la caisse à combustible du yacht. D'après les estimations, 67 litres d'essence se sont écoulés directement dans la salle des machines du yacht et une certaine quantité d'essence a été pompée automatiquement hors bord, dans les eaux du port. Parcs Canada a demandé aux sapeurs-pompiers locaux d'intervenir pour lutter contre la pollution en raison du danger présenté par le déversement d'essence.

Le 3 avril 2002, l'Administrateur, après avoir examiné sérieusement les circonstances de l'événement, a écrit à la Municipalité, rejetant la demande d'indemnisation. Il a été estimé que les mesures prises n'étaient pas destinées à prévenir, neutraliser, redresser ou limiter au minimum les dommages causés par la contamination due au déversement mais avaient été plutôt prises pour atténuer le risque d'explosion ou d'incendie occasionné par le déversement d'essence. L'Administrateur a suggéré que la demande d'indemnisation devrait être présentée avec plus d'exactitude, à ceux qui ont réclamé le service ou à ceux qui ont bénéficié du service.

L'Administrateur a clos son dossier.

### **3.69 Vraquier Zodio (2001)**

Le BST (TBS) a rapporté que ce vraquier de 19 867 tjb, battant pavillon de Malte, avait de bon matin le 27 juillet 2001, par grands vents et fort courant, rompu ses amarres et était parti à la dérive, dans le port de Churchill (Manitoba). Le bâtiment s'est échoué et fait des avaries à trois de ses ballasts à eau, de double fond. Le *Zodio* était en partie chargé de grains au moment de l'événement, ayant arrêté le chargement pour la nuit, un peu plus tôt. Il n'y a pas eu de pollution.

La SMTC (TCMS) a effectué une enquête sur les circonstances de l'événement et a en même temps effectué une inspection de Contrôle de l'Etat du port.

La GCC n'a pas été impliquée lors de cet événement. L'Administrateur n'envisage pas qu'une demande d'indemnisation soit déposée et a donc clos son dossier.

### **3.70 Navire à marchandises diverses Solander (2001)**

Le BST (TBS) a rapporté que le 1<sup>er</sup> août 2001, le navire canadien à marchandises diverses de 37 tjb *Solander* a coulé alors qu'il était au large d'Opitsat, port de Tofino (Colombie-Britannique). Les sept personnes à bord, à ce moment là, ont été sauvées. Le bâtiment transportait des produits chimiques et des marchandises diverses. Le sauvetage est à l'étude. Aucune pollution n'a été signalée.

#### **3.71 Engin marin Twinkle (2001)**

Cet engin marin est un bâtiment canadien en bois de 38 tjb, construit en 1925, immatriculé en qualité de bâtiment de pêche, mais, qui selon certaines sources, ne serait plus utilisé en tant que tel. Un Rapport des interventions d'urgence de la GCC (CCG ER) avisait que le 3 août 2001, le *Twinkle* signalait qu'il avait une voie d'eau alors qu'il se trouvait au large de Cape Mudge dans le passage de la Découverte, sur la côte est de l'Île de Vancouver. Un patrouilleur de la GCC est intervenu et l'embarcation a été escortée et ramenée saine et sauve au quai Yucata à Cape Mudge.

Pendant l'assistance, le patrouilleur a dû pomper l'eau du bâtiment de manière à le conserver à flot. Au cours des opérations de pompage, des hydrocarbures ont été déversés à la mer. Les hydrocarbures provenaient de la cale machine et peut-être de quelques conteneurs à l'intérieur de la cale du bâtiment.

Le *Twinkle* avait été déhalé jusqu'au quai de Campbell River et le 7 août 2001, a coulé le long du quai. Le propriétaire du bâtiment n'a rien entrepris. Avec l'aide des interventions d'urgence de la GCC (CCG ER) les autorités de Campbell River Harbour sont intervenues pour lutter contre la menace de pollution par les hydrocarbures et après avoir réglé ce problème, ont renfloué le bâtiment. Les Rapports de situation de la GCC depuis le 30 septembre 2001, ont relevé que l'événement ferait l'objet d'une action en recouvrement.

#### **3.72 Épave du Carabobo (2001)**

Cet événement est l'un des plus inhabituels qui ait été porté à l'attention de l'Administrateur au cours de ces dernières années.

Un Rapport de situation de la GCC a informé l'Administrateur qu'au cours de l'année 1999, des plongeurs sous-marins pratiquant la plongée récréative, ayant plongé sur une épave d'un site populaire, au large de Gros Cap aux os, dans la baie de Gaspé (Québec), ont remarqué des fuites d'hydrocarbures provenant de la coque de l'épave. Le 21 août 2001, des plongeurs de Parcs Canada, sous la

conduite de la GCC, ont inspecté l'épave. Les plongeurs ont précisé que l'épave contenait une quantité inconnue d'hydrocarbures, qu'elle paraissait en mauvais état et qu'une certaine quantité d'hydrocarbures continuait à s'écouler.

L'épave était une ancienne corvette de la classe « Canadian Flower » qui avait été vendue à la marine vénézuélienne et était en route pour le Venezuela lorsqu'elle s'était échouée et avait été abandonnée en décembre 1945.

La zone est maintenant considérée comme étant une zone à écologie fragile et la GCC a décidé d'enlever dans la mesure du possible les hydrocarbures encore présents dans l'épave. Des plongeurs ont été embauchés et quatre ballasts ont été reconnus comme contenant des hydrocarbures qui étaient du type mazout lourd de soute « C. » Les opérations de pompage ont débuté et plus de 5 000 litres d'hydrocarbures ont été récupérés. Des matériaux absorbants ont été utilisés pour enlever les hydrocarbures qui ne pouvaient pas être pompés. Des trous dans la coque du *Carabobo* ont été obturés et ensuite les plongeurs, le matériel et la GCC ont quitté les lieux.

À l'époque, les frais d'inspection seulement, étaient estimés à plus de 50 000\$. Il a été précisé que le MDJ (Ministère de la Justice) avait avisé la GCC qu'il était trop tard pour déposer une demande d'indemnisation contre le propriétaire du *Carabobo* ou contre la Caisse d'indemnisation.

L'Administrateur a clos son dossier.

#### **3.73 Plate-forme de forage Eirik Raude (2001)**

Dans une circulaire d'information collective de la SMTC (TCMS) avisant de leurs poursuites judiciaires récentes engagées dans les maritimes, il a été relevé par l'Administrateur que cette plate-forme avait été mise en cause lors d'un déversement d'hydrocarbures. Le 15 août 2001, cette plate-forme immatriculée aux Bahamas était en train d'effectuer des réparations à Dartmouth (Nouvelle-Écosse) lorsque s'est produit un déversement d'environ 154 litres d'hydrocarbures dans les eaux du port. Le 18 décembre 2001, la plate-forme a été déclarée coupable de pollution et condamnée à une amende de 20 000\$.

#### **3.74 Quai de la 4<sup>e</sup> avenue (Tofino) (Colombie-Britannique) (2001)**

Le BST (TBS) a fait savoir que le 3 octobre 2001, trois bateaux de pêche canadiens étaient en feu au quai de la 4<sup>e</sup> avenue à Tofino (Colombie-Britannique). Les trois bateaux étaient : l'*Old Spice* (15 tjb), le *Star* (31 tjb), et le *Hayden Pass* (50 tjb). Il a été précisé qu'il n'y avait eu aucune pollution. L'Administrateur n'a reçu aucun autre renseignement concernant cet événement.

### 3.75 Navire à marchandises diverses *Lady Franklin* (2001)

Le *Lady Franklin* est un navire canadien à marchandises diverses de 2 125 tjb. Un Rapport de situation de la GCC a avisé l'Administrateur que le 3 septembre 2001, le bâtiment a signalé qu'il s'était fait des avaries à son hélice, alors qu'il se trouvait dans la glace épaisse. À ce moment là, il était à 17 milles nautiques au sud-est de Resolute (Nunavut). D'après un rapport 800 litres d'huile provenant de l'hélice et 700 litres d'huile provenant du tube d'étambot auraient été perdus. Le navire était immobilisé dans les glaces.

Deux brise-glace ont été dépêchés sur les lieux pour assister le navire. L'équipage d'un des brise-glaces a tenté de nettoyer les hydrocarbures, en utilisant la barge du bord. Une reconnaissance aérienne a révélé des traces d'hydrocarbures mais par contre a trouvé que les lisières de glace n'avaient pas été souillées. Les 2 brise-glace se sont entraînés pour remorquer le *Lady Franklin* jusqu'à Nanisivik (Nunavut) où ils sont arrivés sans autres dommages, le 5 septembre 2001.

Le reste des hydrocarbures répandus été considéré comme irrecupérable, quoique la GCC continue à surveiller la situation.

Depuis le 30 septembre 2001 les Rapports de situation de la GCC, relèvent que l'organisme a l'intention de déposer une demande d'indemnisation auprès du propriétaire du navire.

### 3.76 Bateau de plaisance *Shamrock* (2001)

La GCC a avisé l'Administrateur que le 9 septembre 2001, une (petite) quantité inconnue d'un mélange de diesel oil et d'hydrocarbures avait été pompée dans les eaux du port de Port-Elgin (Ontario) par un bateau de plaisance. Port-Elgin est situé sur le lac Huron, près de la péninsule de Bruce. Le bateau de plaisance a été identifié comme étant le *Shamrock*. Il a été précisé que six autres bateaux de plaisance avaient été saccagés, à l'aide d'environ 5 litres d'huile de graissage manquants ; on soupçonne fortement que cette huile avait aussi été déversée dans les eaux du port.

La GCC, la police, les sapeurs-pompier et les organismes provinciaux de l'environnement, ont tous envoyé des fonctionnaires sur les lieux.

La GCC a discuté avec le propriétaire du *Shamrock*, la question du remboursement des frais. Les Rapports de situation de la GCC, depuis le 30 septembre 2001, avaient relevé que la Couronne avait l'intention de déposer une demande d'indemnisation auprès de la Caisse d'indemnisation regardant cet événement.

### 3.77 Chalutier *Amerloq* (2001)

Un déversement de diesel oil s'est écoulé de ce bâtiment, dans la soirée du 12 septembre 2001, alors qu'il était amarré dans le port d'Argentia (Terre-Neuve). Le bâtiment est un chalutier de 849 tjb immatriculé en Russie, propriété d'une compagnie espagnole ; il était à Argentia pour une remise en état par les moyens du bord et était à ce moment là, en train d'effectuer un transfert de combustible à bord.

L'intervention initiale a été effectuée par les interventions d'urgence de la GCC (CCG ER) à l'aide de barrage flottant absorbant. Le navire avait conclu un accord avec un organisme d'intervention (RO) et avait utilisé la SIMEC (ÉCRC) pour effectuer le nettoyage, surveillée par la GCC. La SMTC (TCMS) a prélevé des échantillons et a diligencé une enquête.

Le MPO/la GCC (DFO/CCG) a obtenu une lettre d'engagement (LOU) émise au nom du Club P&I, d'un montant de 3 000\$. Tout d'abord, la quantité d'hydrocarbures déversée avait été estimée à 200 litres mais par la suite avait été déclarée « inconnue » mais « considérable. »

### 3.78 Bateau de pêche *Linbe* (2001)

Le *Linbe* est une embarcation canadienne en bois, de 12 tjb, immatriculée en qualité de bateau de pêche. Les interventions d'urgence de la GCC (CCG ER) ont avisé l'Administrateur que le 13 septembre 2001, le bâtiment était à demi-submergé et qu'il déversait du diesel dans le goulet d'Alberni, sur la côte ouest de l'île de Vancouver. Le propriétaire du bateau de pêche a dit qu'il ne possédait aucune assurance mais plus tard a appelé une compagnie locale de remorquage.

Le Commandant du port a surveillé l'événement et la compagnie de remorquage a récupéré l'épave flottante abandonnée, en utilisant une barge. La compagnie de remorquage a réclamé le paiement des travaux et s'est adressée à la GCC afin d'avoir la garantie que le paiement serait bien effectué. Par la suite la compagnie de remorquage a facturé la GCC, pour les travaux exécutés.

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

### 3.79 Dragueur de coquilles *Saint-Jacques Anne Jolene* (2001)

Une des difficultés pour l'Administrateur et la cause de la plupart des retards à traiter les demandes d'indemnisation sont d'obtenir des renseignements qui lui sont indispensables pour mener à bien son enquête et son évaluation réglementaires, chaque demande d'indemnisation étant différente et exigeant des renseignements variés. À l'occasion de cette demande d'indemnisation, l'Administrateur a été particulièrement impressionnée par l'état complet des documents et par la manière dont l'événement lui était présenté. Il a trouvé que la coopération et l'état d'esprit des fonctionnaires du gouvernement directement impliqués étaient sérieux et très utiles.

Ce dragueur canadien de coquilles Saint-Jacques, de 72 tjb, à coque en bois, avait été saisi en 1995 pour pêche illégale et immobilisé aux quais du gouvernement fédérale à Dartmouth (Nouvelle-Écosse). La GCC avait pompé hors du bord, tout le combustible et les huiles de graissage. La Couronne avait vendu le bâtiment à un nouveau propriétaire qui en avait pris possession et avait refait le plein de combustible/d'huile de graissage de l'*Anne Jolene*, avec environ 450 litres d'hydrocarbures. Le 28 septembre 2001, il a été rapporté que le bâtiment avait coulé dans l'anse Wrights, bassin Bedford, dans le port d'Halifax, près du Yacht club de Dartmouth. Environ 100 litres d'hydrocarbures se seraient écoulés du bâtiment coulé et son propriétaire a entrepris une première intervention en installant avec d'une aide de entreprise locale, un barrage flottant à hauteur de la zone où reposait le dragueur et en commençant le nettoyage. Une inspection a révélé que l'embarcation coulée ne laissait entrevoir aucun dommage apparent et qu'elle reposait sur son flanc tribord, dans la vase, par 10 mètres d'eau.

La GCC a reconstruit le propriétaire de l'embarcation et lui a accordé jusqu'au 23 octobre 2001, pour intervenir dans toute la mesure du possible, contre cet événement. Le 16 octobre 2001, le propriétaire a indiqué qu'il était, en fait, incapable d'intervenir pour traiter cet événement et l'action nécessaire avait été prise en main par la GCC. Des offres ont été reçues concernant différentes options sur la façon de traiter la coque coulée. La Caisse d'indemnisation avait nommé son propre expert maritime.

Des entreprises ont été désignées par la GCC et sont arrivées sur les lieux le 6 novembre 2001. Des dispositions ont été prises en vue de renflouer le bâtiment, dans l'intention de haler la coque sur un terre-plein à Dartmouth, où le bâtiment serait démolé. De nombreux retards se sont produits. Finalement, le 18 novembre 2001, l'*Anne Jolene*, à l'aide d'un certain nombre d'engins flottants et une barge parée pour assurer la flottaison, a été remorquée vers le chantier de l'entreprise mais elle s'est échouée au large de l'installation. Une certaine quantité d'hydrocarbures s'est écoulée de la coque au cours du remorquage mais plus tard il s'est révélé qu'elle s'était dispersée.

Le 20 et 22 novembre 2001, quelques parties des œuvres mortes du bâtiment ont été enlevées de façon à alléger la coque dans l'espoir de la hisser à terre. D'autres retards se sont produits dont un qui impliquait le problème de la composition de la peinture d'un point de vue de l'élimination écologique ; un autre retard était dû aux difficultés matérielles de hisser hors de l'eau la coque recouverte de ciment. Le 1<sup>er</sup> décembre 2001, sa démolition a repris mais alors des difficultés ont surgi pour arriver à trouver des lieux d'évacuation approuvés, dans le secteur. Le 4 décembre 2001 ce dernier problème a été résolu et le 5 décembre 2001 les fonctionnaires d'EC et de la GCC ont effectué une inspection définitive du lieu de démolition et ont déclaré que le bâtiment entier avait été démolé et enlevé.

Le 18 mars 2002, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation émanant de la Couronne, d'un montant de 77 024, 26\$, visant à recouvrer les frais

encourus pour l'événement. Le 25 mars 2002, l'Administrateur a trouvé que la somme de 55 899,52\$ de la demande d'indemnisation était fondée. L'Administrateur se posait des questions, principalement en ce qui concerne des frais pour des retards, pour l'analyse de la teneur en plomb de la peinture et pour les frais d'évacuation des débris. Il se posait également une question sur la nécessité pour la GCC de justifier des frais d'administration figurant au paragraphe 13 de la demande d'indemnisation. Le 26 mars 2002, la Couronne a accepté le règlement à l'amiable du montant établi ci-dessus et le 27 mars 2002, des dispositions ont été prises pour que cette somme soit transférée en même temps que des intérêts s'élevant à 1 707,80\$.

L'Administrateur a clos son dossier, bien que sachant que la demande d'indemnisation des frais d'administration demeurait en suspens.

### **3.80 Barge BCP Carrier # 17 (2001)**

Un agent local des interventions d'urgence de la GCC (CCGER) a, le premier, prévenu l'Administrateur de cet événement. Le 3 octobre 2001, cette barge en bois, de 279 tjb, immatriculée au Canada, construite en 1943, a coulé dans le port de Ladysmith (Colombie-Britannique). La barge avait à bord, dans des citernes, 2 300 litres de diesel et environ 1 100 litres d'huile hydraulique et du matériel. L'agent de la GCC a indiqué les options à la disposition de la GCC, pour faire face à la situation. Il a été précisé que la barge était en mauvais état et qu'elle pourrait se disloquer si elle était soulevée.

La GCC est intervenue, mettant en place un barrage flottant sur les lieux et a utilisé des plongeurs sous-marins pour obturer les orifices de ventilation et pour enlever les hydrocarbures libérés qui avaient été endigués dans les barrages flottants. La barge elle-même n'était pas visible en surface. La Caisse d'indemnisation avait engagé un conseiller et un expert maritime. La ville de Ladysmith s'est impliquée dans l'affaire. La barge avait coulé dans une concession balnéaire de la Couronne en Colombie-Britannique.

Le propriétaire officiel a précisé qu'il enverrait par télécopie, à la GCC, un plan d'action mais entretemps, par mesure de précaution, cet organisme avait obtenu des devis estimatifs pour supprimer la menace de pollution. Le 23 octobre 2001, le propriétaire avisait la GCC qu'il était incapable de prendre en main la situation. La GCC a chargé une entreprise de renflouer et d'enlever l'épave. La GCC a continué à surveiller le site. Une plage locale, légèrement polluée a été nettoyée.

Le 1<sup>er</sup> novembre 2001, les préparatifs de renflouement ont commencé, la barge était partiellement à flot le 3 novembre 2001 et l'intérieur asséché le 4 novembre 2001. Des pompes ont été utilisées pour maintenir asséchée la barge. Il a été confirmé que la barge était en mauvais état. Les releveurs d'épave ont supprimé la plus grande partie de la menace de pollution ce qui incluait la récupération des citernes à combustible,

avant de déhaler la barge jusqu'aux ateliers des récupérateurs d'épave à Ladysmith et le 20 novembre 2001 elle était finalement démolie.

Le Rapport de situation des demandes d'indemnisation de la GCC du 31 décembre 2001, relevait que l'événement ferait l'objet d'une demande d'indemnisation de la part de l'organisme.

### **3.81 Navire à marchandises diverses Ocean Venture I (2001)**

Le 24 octobre 2001, le conseiller de la Couronne pour la GCC avisait l'Administrateur de cet événement. Ce navire est un navire à marchandises diverses de 5 955 tjb, immatriculé au Panama. Le 5 octobre 2001, une forte odeur de diesel oil a été perçue dans le port de Rimouski (Québec). Des hydrocarbures ont été découverts dans l'eau près de l'*Ocean Venture I*. Des entreprises ont été employées pour nettoyer le déversement ; environ 6 060 litres de déchets mazoutés, estimés contenir environ 1 000 litres d'hydrocarbures, de même que 16 barils de débris ont été récupérés. Le nettoyage a été effectué en une journée, le même jour où le déversement avait été découvert. Il a été précisé qu'à la même époque, le bâtiment avait changé de propriétaire.

La Couronne a présenté à la Caisse d'indemnisation, la demande d'indemnisation de la GCC, visant à recouvrer ses frais encourus au cours de cet événement, d'un montant de 13 237,81\$. Le 28 novembre 2001, l'Administrateur a reçu la demande d'indemnisation et le 29 novembre 2001 a écrit aux propriétaires officiels du navire au Panama, leur faisant parvenir un exemplaire de la demande d'indemnisation. Il leur demandait de bien vouloir régler directement cette affaire avec la Couronne. L'Administrateur les avisait de leurs responsabilités prévues dans la LRM (MLA) et leur précisait que la dette suivrait le navire, même s'il venait à être vendu.

Aucune réponse ne lui est parvenue de la part d'entités se réclamant du droit de propriété du navire. L'Administrateur a examiné et évalué la demande d'indemnisation, trouvant fondée la somme de 13 090\$, telle que présentée le 17 décembre 2001 et a réclamé d'autres observations de la part du conseiller de la Couronne. L'hiver approchant rapidement, l'équipage a quitté le navire le 18 décembre 2001. L'agent du navire a été incapable d'obtenir de l'argent des propriétaires déclarés ou d'entreprendre une action quelconque. Le navire, sans chauffage et sans éclairage semblait être abandonné. Un autre problème était que l'*Ocean Venture I* était chargé de gros sel en sac et il y avait un litige au sujet de l'acceptation de la cargaison.

La Caisse d'indemnisation a engagé un expert maritime. Il a été décidé que les organismes du gouvernement devaient agir car, entre autres questions, il y avait les dommages qui pourraient être causés au navire par le froid. La SMTC (TCMS) a employé des entreprises pour fournir au navire de l'électricité de terre et a embauché des gardes de sécurité.

Le 27 février 2002, le conseiller de la Couronne a répondu à l'Administrateur, offrant de fournir la justification des frais de la GCC, non établis par l'Administrateur lors de son examen. Cette logique a été acceptée par l'Administrateur qui le 22 mars 2002 a pris des dispositions pour faire transférer la somme de 13 195,01\$, plus 383,01\$ d'intérêts, sur le compte du MPO(GCC)[DFO(CCG)].

Il a été convenu que la question du paragraphe 13, frais d'administration, resterait en suspens, en attendant une enquête plus approfondie de l'Administrateur et la détermination de la Couronne. L'Administrateur est dans l'attente de faits nouveaux concernant le bâtiment, quant à une possible action en recouvrement, conformément aux dispositions de l'article 87 de la LRM (MLA).

### **3.82 Remorqueur Rivtow Lion (2001)**

Ce navire est un remorqueur canadien en acier, de 561 tjb, construit en 1940. Le remorqueur, faisant précédemment partie de la flotte de la compagnie bien connue West Coast Towing, n'appartient plus à cette compagnie. Un Rapport de situation de la GCC a signalé à l'Administrateur que le 6 novembre 2001, une irisation d'hydrocarbures avait été aperçue provenant du remorqueur alors qu'il était amarré dans Sansum Narrows, Maple Bay. Maple Bay est située au sud-est de la côte de l'île de Vancouver, à quelques milles au sud de Crofton.

Le propriétaire a autorisé une entreprise à monter à bord du remorqueur en vue d'évaluer les frais permettant de remédier à la situation ou de pomper les liquides se trouvant à bord. Il y avait une quantité considérable d'hydrocarbures à bord du remorqueur. La raison pour laquelle des hydrocarbures s'étaient déversés par-dessus bord, était que le remorqueur, généralement en mauvais état, avait un tuyau de remplissage raccordé à un réservoir d'huile de graissage mangé par la rouille, faisant en sorte que la pluie pénétrait dans le réservoir et qu'ainsi son contenu d'eau et d'hydrocarbures finissait par déborder dans le bâtiment et également dans le mer.

Le propriétaire du remorqueur a demandé aux entreprises de prendre toute initiative nécessaire pour respecter les prescriptions de la GCC.

Au 9 novembre 2001, il était évident que le propriétaire du remorqueur ne prendrait pas les initiatives immédiates requises, y compris d'accepter la responsabilité financière, de la sorte que la GCC a été forcée d'agir. La GCC a passé un contrat pour le pompage du contenu du réservoir d'hydrocarbures qui débordait. À l'époque le *Rivtow Lion* était amarré à une structure d'un centre de piscicole abandonné, un poste d'amarrage considéré comme n'offrant pas toute sécurité. La GCC a donc pris des dispositions pour que le remorqueur soit remorqué jusqu'à un coffre d'amarrage convenable dans Patricia Bay.

L'Administrateur a désigné un conseiller et un expert maritime, pour agir en son nom. La GCC a obtenu des

devis pour l'enlèvement de la possibilité de pollution par les hydrocarbures et a passé un contrat avec une compagnie à Ladysmith (Colombie-Britannique). Ensuite l'entreprise a commencé la tâche considérable de débarrasser le remorqueur de tout hydrocarbure. Le 7 février 2002, les entreprises ont fait savoir qu'elles avaient réussi à vider le remorqueur des déchets et à nettoyer la coque, elles ont précisé qu'elles avaient pompé 23 154 litres de diesel, 11 889 litres d'huiles usées et 9 100 litres d'eau mazoutée. Toutefois, le 21 mars 2002, la Caisse d'indemnisation était avisée que les hydrocarbures n'avaient pas tous été pompés, à la satisfaction de la GCC.

Le 22 mars 2002, l'agent des interventions d'urgence de la GCC (CCGER), un expert maritime agissant pour la GCC et l'expert maritime de la Caisse d'indemnisation ont effectué une visite à bord du remorqueur.

À la fin de l'exercice financier, il a été précisé que les hydrocarbures restaient toujours à être pompés hors du *Rivtow Lion*, étant donné qu'il n'y avait « aucune nouvelle » du propriétaire du remorqueur et que la GCC était en train de prendre en considération les options qui s'offraient à elle pour l'évacuation du bâtiment.

### **3.83 Marina de Reed Point (2001)**

Le paragraphe 3.15 de ce rapport annuel, donne les détails d'un incendie qui s'est déclaré le 16 octobre 1999 et qui a détruit des bateaux de plaisance dans la marina de Reed Point, Port de Vancouver (Colombie-Britannique). Un autre incendie semblable s'est déclaré dans la marina, de bon matin le 7 novembre 2001. Lors de ce dernier événement trois abris à bateau et trois bateaux de plaisance étaient impliqués. Un bateau pompe de Port Moody tout proche et un camion de pompiers sont intervenus, éteignant l'incendie.

Le même jour, l'APV (VPA), officiellement a enlevé à la GCC le commandement des opérations sur les lieux. Du matériel des entreprises et de la GCC a été utilisé pour endiguer et récupérer les hydrocarbures dans l'eau.

L'Administrateur a engagé le conseiller local. D'après des estimations, la pollution éventuelle se situerait entre 2 000 et 8 000 litres de diesel. La GCC a prélevé des échantillons d'hydrocarbures. Le Rapport de situation des demandes d'indemnisation de la GCC du 31 décembre 2001, relevait que son intervention ferait l'objet d'une demande d'indemnisation.

### **3.84 Bateau de pêche Duke (2001)**

Un Rapport de situation de la GCC a avisé l'Administrateur que ce bâtiment de pêche immatriculé aux États-Unis s'était échoué le 8 novembre 2001, dans la passe Edey, dans le détroit Hecate, dans le nord de la Colombie-Britannique. Par la suite, le *Duke* a coulé par 4 mètres d'eau ; l'équipage a été sauvé. L'épave est considérée comme étant un danger pour la navigation

et également une menace pour l'écologie. Du diesel et des huiles hydrauliques se sont écoulés de l'épave, dans la passe. Les propriétaires du bateau de pêche sont intervenus et ont pris des dispositions pour renflouer le bâtiment.

Le 12 novembre 2001, surveillés par la GCC, les plongeurs sous-marins ont obturé les orifices de ventilation et le bâtiment a été renfloué et amarré le long d'une barge. L'embarcation a ensuite été envoyée dans un chantier de constructions navales à Prince Rupert, dans le nord de la Colombie-Britannique et un rapport du 13 novembre 2001 indique qu'elle est amarrée en sécurité à quai.

La GCC a pris des dispositions pour obtenir une lettre d'engagement (LOU) avant que le *Duke*, une fois réparé, soit autorisé à quitter les eaux canadiennes. Du fait d'avoir été tenu parfaitement informé par les fonctionnaires des interventions d'urgence de la GCC de Prince Rupert, l'Administrateur a été en mesure d'intervenir pour veiller à ce que ses droits soient sauvegardés. Le 4 décembre 2001, une lettre d'engagement (LOU) d'un montant de 20 000\$ avait été signée au nom des propriétaires du bateau de pêche, par ceux qui semblent être les agents des assureurs maritimes à Seattle. Habituellement une lettre d'engagement (LOU) est signée au nom des assureurs ou du Club P&I. L'Administrateur a engagé un conseiller local qui avait pris des dispositions pour qu'une lettre d'engagement (LOU) puisse être établie le 6 décembre 2001, par un autre conseiller installé à Vancouver. Faisant suite à la réception de cette dernière lettre d'engagement (LOU), l'Administrateur a précisé qu'il ne voyait aucune objection à ce que le *Duke* quitte maintenant le Canada, mais a souligné qu'il ne pouvait pas s'engager au nom des autres parties. L'Administrateur a aussi précisé que la GCC avait connu une expérience semblable récente où le propriétaire du navire avait payé rapidement les frais de la GCC.

Par la suite la GCC a fait savoir que le propriétaire du bateau avait réglé en totalité, la demande d'indemnisation de la Couronne.

Cet événement illustre l'importance d'établir en temps voulu des communications entre les fonctionnaires des interventions d'urgence de la GCC, et l'Administrateur et le conseiller juridique de la GCC, en ce qui a trait à la réception d'une garantie financière, avant d'accorder la main levée d'un bâtiment impliqué dans un événement. L'Administrateur exprime sa gratitude pour l'action rapide exercée par les fonctionnaires des interventions d'urgence de la GCC (CCGER) dans cette affaire.

L'Administrateur a clos son dossier.



### **3.85 Bateau de pêche Roxanne Reanne (2001)**

Ce bateau était un bâtiment de pêche canadien, en bois, construit en 1980. Un Rapport de situation de la GCC a prévenu l'Administrateur qu'au cours d'une tempête, le 20 novembre 2001, le bâtiment avait rompu ses amarres et s'était échoué sur Navy Island, près de St. Andrews (Nouveau-Brunswick).

St. Andrews est située sur la côte nord de la baie de Fundy, près de la frontière américaine. La GCC est intervenue et le 22 novembre 2001, a découvert que le bâtiment contenait du diesel et des huiles de graissage ; toutefois, jusqu'à cette date aucune pollution ne s'était produite. Le *Roxanne Reanne* a été renfloué et remorqué jusqu'à l'appontement public de St. Andrews où la GCC a pris des dispositions pour qu'environ 450 litres de diesel et 40 litres d'huile de graissage soient pompés. Le propriétaire du bateau de pêche était établi à Montréal mais il a précisé qu'il n'avait souscrit aucune assurance et qu'il n'avait entrepris aucune action.

À la requête de la GCC, un expert maritime a inspecté le *Roxanne Reanne*, le 29 novembre 2001. Le bâtiment a été trouvé en très mauvais état et la coque telle quelle, là où elle est, pouvait avoir une valeur maximale de 1 000\$.

Le 12 décembre 2001, la GCC a déhalé le bâtiment jusqu'à Bayside (Nouveau-Brunswick) où, le lendemain, une entreprise a commencé à le démolir. Le 14 décembre 2001, la démolition était achevée, à la satisfaction de la GCC et les débris avaient été transportés jusqu'à un centre d'enfouissement des déchets approuvé.

Le Rapport de situation des demandes d'indemnisation de la GCC du 31 décembre 2001, relève que lors de cet événement, ses frais feraient l'objet d'une action en recouvrement.

### **3.86 Barge Seaspan 112 (2001)**

Ceci est un autre exemple, d'une compagnie bien connue, dans cette affaire Seaspan International, vendant un bâtiment à un nouveau propriétaire et ce nouveau propriétaire conservant le nom original bien que n'ayant aucun lien avec les propriétaires originaux. Le BST (TSB) a signalé que cette barge canadienne en acier, de 505 tjb avait pris une forte gîte, le 23 novembre 2001, alors qu'elle était amarrée le long du quai à Drury Inlet, près de Port-Hardy, dans le nord de l'île de Vancouver. La barge avait une cargaison en pontée, comprenant un camion chargé de combustible, qui avait ripé et était tombé à l'eau. Le BST (TBS) a précisé qu'il avait causé une certaine pollution. La barge avait aussi à bord des citernes à combustible.

Les propriétaires de la barge sont intervenus et ont le 30 novembre 2001, remis en position droite la barge gîtée. Le 4 décembre 2001, grâce à leur propre action ingénieuse, les propriétaires de la barge avaient pu

retirer de l'eau le camion et le mettre à terre. Les personnes présentes sur les lieux ont indiqué à la GCC qu'à la suite de cet événement, aucune pollution n'avait été à déplorer.

La GCC et l'Administrateur considèrent l'événement clos.

### **3.87 Bateau de pêche Pamela-Fallon 1st (2001)**

Le BST (TBS) a rapporté que le 1<sup>er</sup> décembre 2001, ce bateau de pêche canadien en bois, de 9 tjb avait coulé à l'appontement public de Port aux Basques (Terre-Neuve). Il a été précisé que le bâtiment avait été complètement submergé et que la pollution par les hydrocarbures était « minimale. » Par la suite le bâtiment a été renfloué.

L'Administrateur considère qu'il y a peu de chance pour qu'une demande d'indemnisation soit déposée contre la Caisse d'indemnisation, à l'occasion de cet événement et a donc clos son dossier.

### **3.88 Barge Coastal Express (2001)**

Cet événement a été l'un des accidents maritimes les plus graves rapportés à l'Administrateur cette année. La *Coastal Express* était une barge neuve canadienne de 3 230 tjb, construite dans le but très précis d'être exploitée comme ensemble pousseur-barge à manutention horizontale (RORO) (roll on - roll off), entre l'île de Vancouver et le continent, comprenant le transport de marchandises dangereuses. Elle a été conçue en vue de transporter normalement un semi-remorque entier qui embarquerait au terminal de chargement et débarquerait à destination, par ses propres moyens.

Le 14 décembre 2001, le pousseur *Seaspan Challenger*, arrimé dans l'encoche de couronnement arrière de la barge, a appareillé de Nanaimo, en route pour l'île de Tilbury (fleuve Fraser). Dans le détroit de Georgia les bâtiments ont rencontré une violente tempête, avec des vents soufflant en rafale à 35 nœuds. Le pousseur a endommagé son dispositif d'amarrage et a commencé à faire eau. Le pousseur s'est dégagé de l'encoche de la barge et utilisant son étrave, a essayé sans succès d'empêcher la barge d'être jetée à la côte. Plus tard le même matin, la barge s'est échouée sur l'île Carlos, une petite île rocheuse, à l'est de l'île Gabriola, au large de Nanaimo.

Les propriétaires ont organisé une intervention avec tous leurs moyens mais la plus grande partie du temps, les conditions atmosphériques sont restées défavorables. Au cours d'acalmies météo, les propriétaires ont été en mesure de pomper divers hydrocarbures contenus dans la barge, achevant cette opération le 17 décembre 2001. Il a été précisé que la barge avait à bord 47 remorques routières, 7 d'entre elles contenaient des marchandises dangereuses et environ un tiers des remorques sont tombées à la mer.

Le 16 décembre 2001, la GCC a survolé le lieu de l'échouement et a observé des irisations d'hydrocarbures dans le secteur, hydrocarbures qui ont été considérés comme irrécupérables.

La barge a été gravement endommagée et déclarée perte totale virtuelle. Les propriétaires de la barge ont obtenu un permis d'immersion en mer de déchets et le 29 janvier 2002, la barge renflouée a été remorquée quelques milles en mer par grands fonds dans le détroit de Georgia et coulée pour être éliminée. La barge étant coulée une légère nappe luisante d'hydrocarbures s'était formée, hydrocarbures qui de nouveau avaient été considérés comme étant irrécupérables.

Ayant eu connaissance des actions du propriétaire de la barge et de l'intervention restreinte obligatoire de la CCC, l'Administrateur considère l'événement terminé du point de vue de la Caisse d'indemnisation, et a clos son dossier.

### **3.89 Navire à marchandises diverses *Sjard* (2002)**

Les canadiens sont de plus en plus inquiets des déversements d'hydrocarbures au large des côtes du Canada. Tout d'abord en raison des ravages causés à la population des oiseaux de mer, une partie des espèces étant en voie d'extinction. Pour cette raison l'Administrateur s'est inquiété lorsqu'il a appris l'abandon du *Sjard*, accident qui s'est produit le 27 janvier 2002. Le *Sjard* était un navire à marchandises diverses, de 5 753 tjb, immatriculé à Antigua, en route de Lettonie à Saint-Jean de Terre-Neuve, chargé, selon les déclarations, de tiges métalliques (fers à béton), de bobines d'acier. Le navire a fait eau (voie d'eau) et a été abandonné par gros temps dans l'Atlantique nord par 48°40'6 nord et par 45°01'6 ouest, à environ 330 milles nautiques dans l'est de Terre-Neuve.

Un chalutier espagnol a sauvé les 14 membres de l'équipage de nationalités diverses. Le *Sjard* n'a plus été aperçu et il est présumé avoir coulé. L'Administrateur n'est pas au courant de la quantité d'hydrocarbures se trouvant à bord au moment du naufrage.

### **3.90 Porte-conteneurs *Cala Palamos* (2002)**

Un Rapport de situation de la GCC a signalé cet événement à l'Administrateur. Le 21 février 2002, le pilote à bord du *Cala Palamos* a signalé à la STCM (MCTS) qu'il y avait des hydrocarbures dans l'eau entre les postes à quai 34 et 35, à Halifax, s'étendant dans le port. La GCC est intervenue et a employé des entrepreneurs pour endiguer et nettoyer les hydrocarbures. D'après des estimations environ 4 300 litres d'huile de graissage étaient en cause.

Le *Cala Palamos* est un porte-conteneurs chypriote de 14 366 tjb ; au moment du rapport du pilote il appareillait d'Halifax pour Cuba. La SMTC (TCMS) a pris des dispositions pour que des échantillons d'hydrocarbures soient prélevés à bord du navire à son

arrivée à Cuba, prévue le 25 février 2002. Le 25 mars 2002, le conseiller du Club P&I du navire, a fourni une lettre d'engagement (LOU) à la Couronne, d'un montant de 100 000,00\$ qui incluait la Caisse d'indemnisation comme bénéficiaire désigné. L'Administrateur est dans l'attente de faits nouveaux.

### **3.91 Navire de pêche *Olga* (2002)**

Ceci représente un autre événement de pollution au large qui est parvenu à l'attention de l'Administrateur grâce à un rapport des médias. Il était précisé que le 26 février 2002, un avion de reconnaissance aérienne a aperçu l'*Olga* laissant une trainée d'hydrocarbures dans son sillage, à environ 80 milles nautiques au large de la côte de Terre-Neuve. L'*Olga* est un navire pêche russe. Lorsque l'*Olga* est entré à Long Pound (Terre-Neuve) le 13 mars 2002, des enquêteurs de la SMTC (TCMS) et du Service canadien de la faune et de la flore d'EC (EC CWS) sont montés à bord. Des agents de la paix d'EC ont arrêté le commandant et le second capitaine du navire. Ces deux officiers ont été inculpés pour infraction présumée à la réglementation sur la pollution, conformément à la loi fédérale sur l'environnement. Les deux officiers du navire ont été libérés au bout de deux jours et après le versement d'une caution de 5 000,00\$. Selon des rapports des médias, on a estimé à 78 litres, les résidus d'hydrocarbures et le combustible déversés par l'*Olga* au cours de cet événement observé. Le bâtiment a été inculpé par TC pour déversement illégal d'un polluant dans des eaux relevant de l'autorité du Canada, contrairement aux dispositions énoncées dans la *LMMC (CSA)*. Au nom des officiers et du propriétaire du navire, l'avocat de la défense a plaidé non coupable et un procès a été prévu pour le 2 décembre 2002. Un fonctionnaire d'EC a indiqué dans des rapports des médias qu'inculper les officiers du navire, peut être utilisé comme un moyen de faire appliquer la *Loi*, de manière plus persuasive, à l'occasion de futurs cas.

L'Administrateur attend avec intérêt les résultats de l'affaire portée devant le tribunal mais entretemps il a clos son dossier.

### **3.92 Transporteur de harengs *Lavallee II* (2002)**

Le *Lavallee II* a été construit en 1942, comme dragueur de mine américain en bois mais par la suite avait été utilisé comme seiner à harengs et ensuite comme transporteur de harengs. Le bâtiment de 254 tjb, devait être immatriculé, s'il était exploité. À l'époque de l'événement il était abandonné sur une plage, non immatriculé, à Ecum Secum (Nouvelle-Écosse), où il est resté ces 18 derniers mois. Le 8 mars 2002, il a été signalé que des hydrocarbures s'écoulaient du bâtiment, dans le port. La GCC est intervenue le même jour et un barrage flottant absorbant a été déployé. On a découvert que la salle des machines, sans machine, était inondée. À la saison de la pêche aux homards, le port abrite des caisses à claire-voie où sont entreposés des homards vivants et dans ce port se pratique aussi la cueillette des fucus (goemons).

La GCC a embauché des entreprises pour pomper environ 10 000 litres de diesel provenant des citernes à combustible installées à l'intérieur du bâtiment. Il y avait des voies d'eau dans le bordé de coque. Un expert maritime privé engagé par la GCC a conclu que le bâtiment était sans valeur. Il a été proposé que la solution la plus économique pour parer aux possibilités présumées continues de pollution par les hydrocarbures, était de démolir sur place le bâtiment. Il semblerait que le *Lavallee II* était abandonné bien que le nom d'un propriétaire ait été fourni et que la GCC tente de retrouver cette personne. La question de démolir le bâtiment a soulevé le problème de la toxicité de la peinture à bord, une partie de laquelle a été trouvée dépasser les limites provinciales relatives à son élimination dans des centres d'enfouissement des déchets.

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

### **3.93 Remorqueur à la pêche Miles and Sea (2002)**

Les caractéristiques du bâtiment et son emplacement peuvent être consultés au paragraphe 3.22. Le 15 mars 2002 il a été rapporté que ce bâtiment avait été mis en cause dans un autre événement, semblable au précédent le 18 mars 2001. Le 15 mars 2002, il a été rapporté que le *Miles and Sea* avait de nouveau coulé et qu'il déversait des hydrocarbures dans le port de Lion's Head. La GCC est intervenue, a trouvé que des hydrocarbures s'écoulaient de la coque coulée et est entrée en relation avec le propriétaire du bâtiment qui a déclaré qu'il était dans l'impossibilité de prendre la responsabilité d'intervenir.

La GCC a passé un contrat pour endiguer et nettoyer les hydrocarbures. D'après les estimations le *Miles and Sea* avait à bord 15 à 25 litres d'huile de graissage et 350 litres de combustible diesel. Le bâtiment avait coulé dans un port pour petites embarcations, propriété du MPO (DFO) mais loué à bail à la municipalité locale. Le MPO (DFO) s'inquiétait au sujet du bâtiment qui restait coulé dans une propriété de la Couronne.

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

### **3.94 Vraquier Lake Carling (2002)**

Ce vraquier des Îles Marshall, de 17 464 tjb a signalé que le 19 mars 2002, une fissure très étendue dans la coque s'était développée dans la section milieu, à bâbord. À ce moment là, le bâtiment se trouvait à environ 40 milles nautiques au nord des Îles-de-la-Madeleine, dans le golfe du Saint-Laurent. Le bâtiment était chargé de minéral de fer, en route de Sept-Îles (Québec) pour Trinidad. La GCC a établi un plan d'intervention contre les déversements d'hydrocarbures et a préparé du matériel d'intervention. Le *Lake Carling* a commencé à faire eau mais grâce à ses pompes a pu étaler la voie d'eau. Aucune pollution n'était à déplorer.

Un remorqueur a appareillé pour venir assister le navire en avaries. Par mauvais temps, le bâtiment est allé mouiller au large des Îles-de-la-Madeleine. La SMTC (TCMS) est montée à bord pour inspection et évaluation. Le mauvais temps s'est poursuivi et après être venu s'abriter dans la baie de Gaspé, le *Lake Carling*, escorté par un remorqueur et un bâtiment de la GCC, a fait route vers le port de Québec pour passer en cale sèche et faire des réparations.

La GCC a considéré que cet événement était un accident relevant de recherche et sauvetage (SAR), bien qu'étant un événement de pollution éventuelle. Une demande d'indemnisation contre la Caisse d'indemnisation est peu probable. L'Administrateur a clos son dossier.

### **3.95 Chalutier Katsheshuk (2002)**

Ceci constitue un autre grave accident signalé au cours de l'année. Ce bâtiment, un chalutier canadien de 2 674 tjb, effectuant la pêche à la crevette, a pris feu et finalement a coulé. Tard dans la soirée du 17 mars 2002, le bâtiment a signalé qu'il était en feu et que l'équipage était en train de l'abandonner, alors qu'il se trouvait à environ 80 milles nautiques au nord-est du détroit de Belle Isle au large de la côte nord de Terre-Neuve. Le bâtiment se trouvait dans une couverture de glace de 90% à ce moment là.

Tout l'équipage a été sauvé, sain et sauf. Il a été précisé qu'il y avait à bord environ 430 000 litres de combustible diesel.

Le 25 mars 2002, le conseiller juridique a avisé les propriétaires du chalutier qu'en vertu des dispositions de la *Loi canadienne de 1999 relative à la protection de l'environnement* (LCPE) (CEPA 1999) la carcasse du navire ne pouvait être coulée à l'intérieur ou à l'extérieur de la zone économique exclusive (ZEE)(EEZ), sans permis canadien. Les propriétaires du chalutier passèrent un contrat avec des propriétaires de remorqueurs en vue de remorquer la carcasse du *Katsheshuk*. Le 26 mars le remorqueur *Atlantic Maple* est arrivé sur les lieux. Aucun signe de pollution n'était visible. Précédé d'un brise-glace de la GCC prêtant assistance dans les glaces, le remorquage a commencé, le jour même. En raison du mauvais temps prévu, le remorqueur et sa remorque sont allés se mettre à l'abri, tout d'abord dans Conception Bay et ensuite dans Trinity Bay (Terre-Neuve), les 28 et 29 mars 2002. Le 30 mars 2002, il a été signalé que la carcasse du *Katsheshuk* avait pris une gîte de 30 degrés qui augmentait progressivement. Le remorqueur *Atlantic Maple* et sa remorque ont fait route à l'est. Peu après, le 30 mars 2002, il a été rapporté que le *Katsheshuk* avait coulé dans l'Atlantique, à environ 6 milles au nord-nord-ouest du cap Saint-François (Terre-Neuve). Une vaste nappe de diesel était visible. Les autorités étaient très inquiètes car il était annoncé, qu'il se pourrait de jusqu'à 10 millions d'oiseaux de mer se

trouvent dans cette zone le prochain mois. Il y avait également quelques inquiétudes concernant l'ouverture, localement, de la pêche aux crabes, dans les deux semaines à venir et aussi au sujet d'une possible pollution par les hydrocarbures, des plages où les capelans viennent frayer.

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

### **3.96 *Vraquier Spring Breeze (2002)***

Le 25 mars 2002, un exemplaire d'une lettre d'engagement (LOU) rédigée au bénéfice de la GCC et de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation émanant du conseiller de ce navire, a été reçue. La lettre d'engagement (LOU) était un engagement pour faire face à des frais pouvant aller jusqu'à 10 000\$, impliquant un déversement présumé d'hydrocarbures dans le port du Québec, le 24 mars 2002. De ce fait c'était la première fois que l'Administrateur prenait connaissance de cet événement.

Le *Spring Breeze* est un vraquier de 16 829 tjb, immatriculé à Malte. Il a été prétendu que le 24 mars 2002, alors que le navire était amarré à quai, une certaine quantité de déchets mazoutés avait été déversée par le *Spring Breeze*. Le navire a passé un contrat pour que soit effectué le nettoyage, sous la surveillance de la GCC.

Lors d'un événement distinct, l'Administrateur a relevé que le *Spring Breeze* avait eu à utiliser des remorqueurs le 7 mars 2002, pour être remorqué à quai, dans le port du Québec, du fait que le bâtiment, selon un rapport, avait été à court de combustible.

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

## 4. Problèmes et Remises en Question

### 4.1 Dommages causés à l'environnement

#### 4.1.1 Fonds consacré aux dommages causés à l'environnement – Environnement Canada

En 1995, Environnement Canada a obtenu l'approbation du Conseil du Trésor pour créer un compte à usage spécial – le Fonds consacré aux dommages causés à l'environnement – visant à administrer les indemnités versées pour des dommages à l'environnement, résultant d'événements de pollution. Le Fonds consacré aux dommages causés à l'environnement a été instauré pour jouer le rôle de société spéciale de holding ou de compte en fidéicommissaire, visant à administrer des fonds reçus à titre d'indemnisation pour des dommages causés à l'environnement. Ces fonds peuvent être reçus sous forme de décisions judiciaires, de dommages-intérêts accordés par un juge, de règlement extrajudiciaire, de paiements volontaires et autres sommes d'argent versées par différents fonds internationaux de responsabilité.

Lorsqu'une infraction à l'environnement est poursuivie en justice ou qu'un règlement extrajudiciaire est négocié, la couronne et les avocats de la défense peuvent recommander que la peine ou l'amende comprenne des dommages-intérêts versés en argent qui seront utilisés pour restaurer les dommages causés à l'environnement.

Un certain nombre de critères ont été instaurés ou proposés pour faire en sorte que les objectifs du Fonds soient atteints de façon efficace, coopérative et responsable, de manière à ce que le financement alloué pour des projets de remise en état de l'environnement, soit utilisé au mieux. À cet égard, le Conseil du Trésor a autorisé la mise en place d'une structure financière pour veiller au respect de la transparence et de la responsabilité financière. Toutefois, il n'a pas imposé de lignes directrices spécifiques sur la façon dont le processus devait être administré. En conséquence, il a été demandé à Environnement Canada d'élaborer un plan de mise en application.

En mars 1997, Environnement Canada a accueilli un atelier dans la région atlantique, comprenant des personnes ayant des compétences relatives à divers aspects de la remise en état de l'environnement. Des représentants des ministères du gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux, ainsi que de l'industrie assistaient à l'atelier.

Les objectifs de l'atelier étaient :

- d'encourager le dialogue sur les méthodes d'évaluation des dommages dans la région de l'Atlantique
- de reconnaître les priorités régionales et les questions pertinentes posant problème à tous les intervenants occupant des postes clés
- d'instaurer un partenariat dans la mise en application de l'évaluation / du processus de remise en état des dommages causés à l'environnement
- d'élaborer un plan d'action.

La structure à mettre en place, pour mettre en application une évaluation et une remise en état des dommages causés à l'environnement, reste un ouvrage en cours. Environnement Canada poursuit activement et améliore sa structure de mise en application. En tant que garant du Fonds, Environnement Canada s'est engagé après concertation, à établir un partenariat avec d'autres intervenants en vue de réaliser des buts et des objectifs communs.

À ce stade de l'élaboration d'une structure relative aux exigences en matière de critères et de projet concernant le Fonds général, toutes les propositions de projet soumises à Environnement Canada, en vue du financement, devraient répondre aux exigences générales qui suivent :

- remplir toutes les conditions stipulées par les tribunaux
- établir un partenariat avec des intervenants en vue de réaliser des buts / des objectifs concernant des mesures correctives et de remise en état des dommages en milieu naturel
- répondre aux critères d'évaluation / d'examen technique
- être rentables pour vouloir atteindre des buts, des objectifs et tenir des engagements
- les personnes choisies doivent posséder les connaissances indispensables et les compétences requises pour se charger du projet
- avoir un large soutien de la communauté
- avoir l'approbation du Directeur général régional.

Le 25 mars 2002, un tribunal de Nouvelle-Écosse a imposé l'amende la plus élevée jamais infligée dans le pays – 125 000 \$ – pour avoir pollué les eaux côtières qui sont un refuge pour des milliers d'oiseaux de mer.

Dans ce cas, le navire *Baltic Confidence*, immatriculé aux Philippines, a été inculpé pour avoir, en décembre 1999, rejeté à la mer, au moins 850 litres d'eaux de cale machine polluées, à environ 158 kilomètres au sud-ouest d'Halifax.

En plaidant coupable, les avocats de la Prime Orient Maritime de Manille ont dit que la compagnie avait accepté de payer l'amende de 80 000 \$ et de verser une contribution de 45 000 \$ au Fonds canadien consacré aux dommages causés à l'environnement. Pour la première fois au Canada, à l'occasion de l'événement du *Baltic Confidence*, une compagnie de transport maritime a effectué un versement au Fonds consacré aux dommages causés à l'environnement. Toutefois, il est indispensable, pour les ministères publics de continuer à fournir au juge des renseignements concernant le Fonds et l'implication éventuelle du tribunal. Jusqu'à l'événement du *Baltic Confidence*, tout au moins, il était à craindre que les décisions judiciaires à propos du rôle joué par le Fonds, dans des efforts de restauration, risquaient d'être minimales.

Des renseignements supplémentaires sont disponibles auprès d'Environnement Canada au :

[www.ec.gc.ca/ee-ue](http://www.ec.gc.ca/ee-ue)  
Téléphone : 1-819-997-3742

#### **4.1.2 Évaluation et restauration des dommages causés aux ressources naturelles – Canada/international – États-Unis**

Les indemnisations pour des dommages causés à l'environnement sont traitées différemment sous le régime de la *LRM (MLA)*, la CRC de 1992, la Convention du FIPOL de 1992 et de la LPH des États-Unis (US OPA).

La CRC de 1992 et la Convention du FIPOL de 1992, dans leurs définitions de « dommage par pollution » prévoient « ...que les indemnités versées au titre de l'altération de l'environnement autre qu'un manque à gagner résultant de cette altération seront limitées aux coûts des mesures raisonnables prises effectivement ou à prendre pour remettre en état l'environnement . »

La *LRM (MLA)* prévoit, « lorsque des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par un navire, ont des conséquences néfastes pour l'environnement, le propriétaire du navire est responsable des frais occasionnés par les mesures raisonnables de remise en état qui sont prises ou qui le seront. »

Aux États-Unis, la Loi de 1990 sur la pollution par les hydrocarbures (OPA 90), prévoit le paiement des demandes d'indemnisation pour des dommages aux ressources naturelles, par prélèvement sur le « Oil Spill Liability Trust Fund » (Fonds de responsabilité en fidéicommissaires, pour des déversements d'hydrocarbures). Seuls les fidéicommissaires désignés peuvent soumettre les demandes d'indemnisation pour des dommages causés aux ressources naturelles. Aux termes des règlements des États-Unis, les fidéicommissaires peuvent prendre en considération un plan pour restaurer et remettre en état les ressources naturelles ou pour acquérir son équivalent.

Le coût raisonnable justifié techniquement, pour des mesures de remise en état/de restauration, pour lesquelles des indemnités sont disponibles aux termes de la CRC de 1992 et de la Convention du FIPOL de 1992, peut aux conditions des règlements US NRDA (Évaluation des dommages aux ressources naturelles des États-Unis), égaliser le coût de la restauration primaire. Toutefois, la mesure supplémentaire de l'Évaluation des dommages aux ressources naturelles/Loi sur la pollution par les hydrocarbures des États-Unis (OPA NRDA) considère :

- la diminution en valeur de ces ressources naturelles, en attendant la restauration; plus,
- les coûts raisonnables d'évaluation de ces dommages.

La CRC de 1992 et la Convention du FIPOL de 1992 ne couvrent pas, du fait de leur définition de dommage par pollution, cette dernière sorte d'indemnisation prévue par les règlements de l'Évaluation des dommages aux ressources naturelles (NRDA) ou d'autres évaluations basées théoriquement sur les dommages causés à l'environnement.

Les règlements US NRDA prévoient une procédure pour évaluer des préjudices aux ressources naturelles et pour concevoir un plan de restauration convenable. Les frais d'évaluation des préjudices, pour mettre en place et faire appliquer le plan de restauration représentent le montant des dommages. Cette procédure est conçue en vue d'aboutir à une restauration réalisable et rentable de ces ressources naturelles et des services endommagés par un événement.

Le fidéicommissaire qui est un fonctionnaire nommé par le gouvernement fédéral, l'État ou une tribu indienne, effectue une évaluation du préjudice, de façon à connaître la nature et l'étendue des préjudices aux ressources naturelles et aux services. Une fois que le fidéicommissaire a reconnu une série d'actions possibles de restauration, ces choix sont évalués, en se basant sur un certain nombre de facteurs, comprenant :

- les frais pour effectuer la restauration du choix ;

- dans quelle mesure chaque choix de restauration est présumé répondre aux ambitions et aux objectifs du fiduciaire, en remettant en état des ressources naturelles et des services endommagés, jusqu'à concurrence du montant des coûts de base et/ou de celui de l'indemnité pour des préjudices provisoires;
- les chances de succès de chaque choix;
- dans quelle mesure chaque choix permettra de prévenir de futurs préjudices résultant de l'événement et d'éviter des préjudices concomitants résultant de la réalisation de la restauration du choix;
- dans quelle mesure chaque choix avantage plus d'une ressource naturelle et/ou un service; et
- les répercussions de chaque choix, sur la santé publique et la sécurité.

Les fiduciaires doivent sélectionner le plus rentable de deux ou plusieurs choix, ayant la même préférence. Un plan de projet de restauration sera fourni pour examen et commentaire par le public, comprenant des membres compétents de la communauté scientifique, autant que possible. Après examen des commentaires publics concernant le plan de projet de restauration, les fiduciaires doivent élaborer un plan définitif de restauration. Le plan définitif de restauration constituera le fondement d'une demande d'indemnisation pour des dommages.

En février 2001, un protocole d'accord (MOU) a été signé entre le Groupe international des Club P&Is et l'Administration nationale des océans et de l'atmosphère des États-Unis (US National Oceanic and Atmospheric Administration [NOAA]). Comme autorisé par l'OPA 90 (Loi de 1990 sur la pollution par les hydrocarbures) et établi par les règlements sur l'évaluation des dommages aux ressources naturelles, le but du protocole d'accord (MOU) est de promouvoir une restauration expéditive et rentable des ressources naturelles et des services endommagés à la suite de déversements d'hydrocarbures provenant de navires dans les eaux des États-Unis.

Les parties à ce protocole d'accord (MOU) se rencontreront tous les six mois de manière à faciliter un échange régulier de renseignements techniques, tels que des documents et des publications techniques de l'ITOPF et de la NOAA. En cas d'un déversement d'hydrocarbures provenant d'un navire se trouvant dans les eaux des États-Unis, des contacts seront pris rapidement entre les Club P&Is compétents, l'ITOPF, la NOAA et leurs co-fiduciaires. Le rôle de l'ITOPF est de fournir des renseignements et des analyses techniques.

### **4.1.3 Dommages causés à l'environnement et études environnementales – FIPOL de 1992**

Le troisième Groupe de travail intersessions du FIPOL de 1992 est en train de discuter de questions regardant des dommages causés à l'environnement au titre des Conventions et Protocoles de 1992. Le Groupe de travail examine s'il faut ou non modifier la position du Fonds de 1992 relativement à la recevabilité des demandes d'indemnisation nées des frais de remise en état de l'environnement et des demandes d'indemnisation nées des frais dus aux études d'impact environnemental. Il a été convenu que la question devrait être examinée dans le contexte d'un changement à la politique du Fonds plutôt que sous forme d'un amendement à la Convention.

La position actuelle à l'égard de la recevabilité des demandes d'indemnisation nées de dommages causés au milieu marin, telle que stipulée par l'Assemblée, pourrait être résumée de la sorte :

1. Les FIPOL acceptent des demandes d'indemnisation relatives à des « éléments quantifiables » de dommages causés au milieu marin, par exemple :
  - les frais raisonnables de remise en état de l'environnement endommagé et;
  - manque à gagner (revenu, gain) découlant de dommages causés au milieu marin, subis par des personnes qui dépendent directement de revenus provenant d'activités côtières ou maritimes; par exemple le manque à gagner des pêcheurs ou des hôteliers et restaurateurs dans les stations balnéaires.
2. Les FIPOL ont régulièrement adopté la position que les demandes d'indemnisation relatives aux éléments non quantifiables de dommages causés au milieu marin, ne pouvaient pas être recevables.
3. L'Assemblée du Fonds de 1971 a refusé les demandes d'indemnisation nées de dommages au milieu marin, calculées sur la base de modèles théoriques.
4. Des indemnités ne peuvent être accordées que si un demandeur a subi un préjudice économique quantifiable.
5. Les dommages-intérêts dissuasifs, calculés sur la base de l'importance de l'infraction causée par le fautif et/ou du profit réalisé par le fautif, ne sont pas recevables. Les amendes au pénal et au civil pour des faits de pollution par les hydrocarbures provenant de navires ne constituent pas une indemnisation et par conséquent n'entrent pas dans le cadre du champ d'application des Conventions sur la responsabilité civile et des Conventions portant création du Fonds.

Au cours de ses diverses réunions, le Groupe de travail a examiné des propositions faites par un certain nombre d'États. Ces propositions comprennent :

1. Une proposition faite par la France, contenant une étude d'expert-comptable (Professeur Piquemal) relative à plusieurs aspects du concept de dommage causé à l'environnement. Par exemple, le document comprenait la notion de violation du droit quasi-patrimonial en tant que voie légale pour obtenir le droit à indemnisation. La proposition suggérait également d'apporter des changements rédactionnels au Manuel du FIPOL sur les demandes d'indemnisation de façon à mettre en lumière la nature spécifique des dommages causés à l'environnement.

Il a été décidé que la proposition française de modifier le Manuel sur les demandes d'indemnisation ne pouvait pas être acceptée, étant donné qu'elle dépassait le cadre de la définition actuelle du « dommage par pollution. »

2. Les États-Unis ont présenté un document d'information concernant le processus d'évaluation des dommages causés aux ressources naturelles, aux États-Unis, au titre de la Loi de 1990 sur la pollution par les hydrocarbures.
3. Une autre proposition d'importance était co-parrainée par l'Australie, le Canada, la France, l'Islande, les Pays-Bas, la Nouvelle-Zélande, la Norvège, la Suède et le Royaume-Uni. Elle contient des propositions de nouveaux critères et d'éclaircissements visant la recevabilité des mesures de remise en état des éléments endommagés de l'environnement et pour les études de suivi écologique qui devraient être adoptées par l'Assemblée.

Les commanditaires de ce document ont relevé qu'à la suite d'un déversement qui pourrait justifier des études environnementales de suivi écologique ou des mesures de remise en état, le Fonds devrait encourager la formation – au sein des États membres touchés – d'un comité ou autre mécanisme chargé de concevoir et de coordonner un programme d'étude reconnu.

En ce qui concerne des mesures de remise en état, les commanditaires ont proposé que pour être recevables ces mesures devraient respecter tous les critères existants du Fonds de 1992, de même que les critères spécifiques qui suivent :

- les mesures devraient avoir de fortes chances de hâter d'une façon significative le processus naturel de régénération du site abîmé;
  - les mesures devraient, autant que possible, s'efforcer de prévenir de plus amples dégâts résultant de l'événement;
  - les mesures ne devraient pas, autant que possible, aboutir à la dégradation d'autres habitats ou avoir des conséquences nuisibles pour d'autres ressources naturelles ou économiques;
  - les mesures devraient être techniquement réalisables et;
  - les coûts des mesures ne devraient pas être hors de proportion avec l'importance et la durée des dommages et avec les avantages pouvant probablement être réalisés.
4. La proposition de l'International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF), met l'accent sur les aspects techniques, des dommages causés à l'environnement découlant des déversements d'hydrocarbures dans le milieu marin. Par exemple, le document prend en considération les variations naturelles qui se produisent dans la composition, l'abondance et la répartition des populations de la faune et de la flore. Il traite également de la faculté qu'ont les espèces marines à registrer aux catastrophes naturelles et aux hydrocarbures pour la marine et à se régénérer et à l'aptitude restreinte de l'homme à accélérer la régénération.

Quelques délégations ont exprimé le point de vue qu'une définition de « dommage par pollution » devrait faire partie intégrante d'une convention différente ou devrait être couverte par d'autres Fonds. À cet égard, ITOPF a attiré l'attention au Fonds canadien consacré aux dommages causés à l'environnement, suggérant que ce fonds pourrait être un modèle à suivre. Dans sa conclusion, le Groupe de travail se propose de rechercher un amendement au Manuel sur les demandes d'indemnisation afin que l'Assemblée puisse l'examiner à sa session d'octobre 2002.



## **4.2 Mesures de prévention/d'intervention au Canada**

### **4.2.1 Prévention par l'entremise de partenariats – REET**

Le Canada s'est doté de diverses lois d'accords internationaux, d'accords intergouvernementaux, ministériels et d'organismes concernant les rôles et les responsabilités des organismes de pointe et des organismes chargés de la gestion des ressources.

Environnement Canada est reconnu par la Garde côtière canadienne comme étant l'autorité fédérale chargée de donner des conseils en matière d'écologie au cours d'un événement de pollution. Normalement Environnement Canada préside l'Équipe régionale d'urgence environnementale (REET) qui a la responsabilité d'avoir à fournir des renseignements scientifiques et sur l'écologie, réunis au cours des opérations d'intervention. S'il y a lieu, cette équipe (REET) comprend des représentants des organismes fédéraux, provinciaux, des Premières nations, municipaux et autres.

Les plans de l'organisation REET contiennent une règle fondamentale garantissant que tous les partenaires œuvrent de conserve, efficacement. Ces plans sont intégrés aux plans d'urgence des autres ministères du gouvernement. L'organisation REET fournit, à la GCC et/ou à la personne assumant le commandement sur le lieu des opérations de lutte contre la pollution, les conseils concernant les prévisions météorologiques. Des renseignements sont également donnés au sujet de l'environnement physique d'exploitation, des prévisions de déplacement et de trajectoire des déversements. Cette aide fournie par l'organisation REET, à la personne devant assumer le commandement sur le lieu des opérations, au cours d'un événement, peut faire une différence considérable lors de l'intervention relative à un événement. En outre, l'organisation REET peut approuver l'utilisation de dispersants chimiques et d'autres techniques de traitement du littoral.

Dans l'accomplissement de sa tâche, l'Administrateur a une vue d'ensemble unique sur les questions de pollution qui affectent les Canadiens. Il suit de près l'évolution des régimes internationaux et nationaux relatifs à la prévention, la préparation et l'intervention opérationnelle pour la protection du milieu marin. L'Administrateur appuie les efforts continus des gestionnaires canadiens d'intervention contre les déversements d'hydrocarbures, à prendre mieux conscience des activités écologiques dans d'autres pays. Par exemple, la coopération ininterrompue, de longue date, entre les Gardes côtières canadienne et des États-Unis, est louable. Les avantages du développement du partenariat et de l'échange de renseignements, par exemple, ont été mis en lumière au cours d'une récente réunion, aux États-Unis, du Symposium consacré aux déversements d'hydrocarbures, auquel assistait l'Administrateur.

« Prévention maximisée par l'entremise du partenariat » était le thème principal à la première session plénière du Symposium consacré aux déversements en eau douce, tenu à Cleveland (Ohio) du 19 au 21 mars 2002. De nombreux conférenciers ont souligné la nécessité de mettre en place une approche unifiée par tous les professionnels de l'intervention sur des déversements d'hydrocarbures. Toutes les organisations indépendantes doivent collaborer en vue de réaliser des objectifs opérationnels et mettre en application un plan d'action efficace. Il y a des avantages à utiliser un système coordonné de gestion de l'intervention. Une équipe prospère de gestion de l'intervention comprend des écologistes municipaux, d'États, fédéraux, de l'industrie et des intervenants du secteur privé, œuvrant en tandem. Les conférenciers ont expliqué qu'en outre une totale intégration de l'organisation d'intervention entière est une stratégie essentielle à l'égard de la prévention, de la préparation et de la mise en place d'une capacité d'intervention très élevée.

Une saine relation de travail parmi les organismes d'intervention est aussi essentielle à la coordination globale au niveau opérationnel. Ce rapprochement des réseaux englobe le déploiement des barrages flottants de retenue; l'utilisation d'embarcations, de barges, de récupérateurs d'hydrocarbures; la localisation et la surveillance des irisations d'hydrocarbures; l'obtention d'échantillons d'hydrocarbures; la reconnaissance des zones à risque, fragiles; la façon de faire face aux rejets non identifiés d'hydrocarbures et la recherche des sources possibles du déversement.

Afin d'illustrer les avantages des différentes organisations œuvrant ensemble, une étude de cas a été débattue par M. M. Gerber de l'organisme de protection de l'environnement de l'Ohio (EPA).

Il semble que vers le 1<sup>er</sup> août 2000, Toledo (Ohio) ait reçu sept pouces de pluie en deux heures. De vastes irisations d'hydrocarbures sont apparues à la surface de la rivière Maumee. L'EPA de Ohio, la Garde côtière des États-Unis (USCG) et la ville de Toledo sont intervenus pour lutter contre le déversement dans la rivière. L'origine était inconnue.

Peu de temps après l'EPA de l'Ohio a reçu un appel anonyme suggérant qu'il aille vérifier les souillures d'hydrocarbures dans une ruelle située près d'une usine abandonnée. Une fois sur les lieux, des souillures d'hydrocarbures ont été découvertes sur la végétation et sur le gravier dans la ruelle. Cette équipe d'intervention basée à terre, a fait participer la ville de Toledo, l'EPA de Ohio et l'EPA des États-Unis.

La réaction initiale des fonctionnaires de la ville était que tout écoulement d'hydrocarbures provenant du lieu pollué se serait dirigé vers l'usine de traitement des eaux d'égout. Au début ils pensaient que les hydrocarbures répandus provenant du lieu pollué ne pouvaient pas s'être écoulés directement dans la rivière par le réseau d'égouts – évitant de passer par l'usine de traitement des eaux d'égouts – car les alarmes des orifices d'évacuation d'urgence des eaux du réseau d'égouts permettant l'écoulement direct dans la rivière, ne s'étaient pas déclanchées.

Heureusement des échantillons d'hydrocarbures prélevés à la source de la pollution, pouvaient toujours être obtenus auprès des Services écologiques de Toledo, un organisme qui avait réglementé le site industriel lorsqu'il était en activité, il y a une vingtaine d'années. Les échantillons d'hydrocarbures prélevés dans la rivière et ceux prélevés sur l'ancien site, se sont révélés identiques.

L'enquête a révélé ce qui s'était passé. Des hydrocarbures étaient restés agglutinés en flaques partout dans le sol et le sous-sol du bâtiment abandonné et le toit du bâtiment situé sur l'ancien site industriel, s'était effondré. Les pluies torrentielles avaient causé des inondations sur l'ancien site industriel et avaient creusé des rigoles par lesquelles s'étaient écoulés les hydrocarbures laissés à l'abandon dans les bâtiments. Les hydrocarbures se sont écoulés sur le terrain, depuis les bâtiments vers la ruelle et ensuite dans le collecteur d'eaux pluviales. Ils peuvent aussi s'être écoulés par le réseau d'égouts vers les orifices d'évacuation des égouts sanitaires/d'eaux pluviales, donnant sur la rivière. De toute façon, l'identification de l'empreinte génétique des irisations, sur la rivière Maumee, pratiquée par la Garde côtière des États-Unis, a établi un lien entre les irisations et le site industriel abandonné, situé à environ un mille de la rivière.

C'est quelques jours plus tard que les fonctionnaires ont établi la possibilité que les hydrocarbures pouvaient avoir trouvé leur chemin vers la rivière – évitant de passer par l'usine de traitement des eaux d'égouts – en s'écoulant directement par le réseau d'égouts. Ils ont conclu que les niveaux d'eau dans la rivière étaient si élevés qu'ils avaient empêché les vannes d'extrémité sur les orifices d'évacuation d'urgence du réseau d'égouts, de s'ouvrir et de déclancher leurs alarmes, l'eau se deversant ainsi directement dans la rivière.

Quelques jours plus tard se produisait un deuxième déversement dans la rivière Maumee, dû à d'autres pluies torrentielles violentes. Durant plusieurs des jours suivants, les Organismes de protection de l'environnement du gouvernement fédéral, de l'État, la Garde côtière des États-Unis, la ville de Toledo et différents entrepreneurs privés, effectuèrent le nettoyage des hydrocarbures, sur l'ancien site industriel.

M. Gerber a attribué le succès de l'opération à la coopération et au partage des renseignements entre les différents groupes d'intervenants. Le succès grâce à la coopération est édifié sur des activités cohérentes de partenariat, en assistant à des réunions opérationnelles, en partageant connaissance et formation et en comprenant les responsabilités des uns et des autres.

Lorsqu'un événement se produit, le dispositif canadien de prévention et d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures en mer compte sur la coopération entre le gouvernement et l'industrie. Pour la protection de l'environnement, le plan actuel rassemble les éléments essentiels des organismes industriels, municipaux, territoriaux et fédéraux.

#### **4.2.2 Déversements d'hydrocarbures provenant des égouts d'eaux pluviales et déversoirs communs d'égouts**

Le titre abrégé « Caisse d'indemnisation (SOPF) » établit un lien particulier entre l'Administrateur et le navire. Par conséquent, cela peut être un étonnement pour les lecteurs d'apprendre que parfois l'Administrateur se doit d'enquêter sur la façon dont fonctionne le système d'égouts des villes.

La Caisse d'indemnisation est destinée à couvrir *inter alia* (entre autres) les déversements d'hydrocarbures provenant de navires, dans les eaux canadiennes, y compris les Grands Lacs, par exemple. Toutefois, la Caisse d'indemnisation est aussi responsable des frais raisonnables à certains égards, ayant un lien avec des hydrocarbures « si la cause des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures est inconnue et que l'Administrateur n'a pas été en mesure d'établir que l'événement qui a donné naissance aux dommages n'était pas dû à un navire. » À part les « rejets non identifiés, » la Caisse d'indemnisation n'est pas responsable des déversements ne provenant pas de navires. Le paragraphe 3.5 de l'article consacré aux événements canadiens ayant entraîné des déversements d'hydrocarbures, détaille le contexte d'un cas particulier, à cet égard. Le 31 mai 1998, un mélange d'eaux usées et d'hydrocarbures est venu s'échouer sur les côtes de Fighting Island, une île canadienne située dans la rivière Détroit. Cette pollution a été nettoyée aux conditions d'un contrat passé avec la GCC. La Couronne a présenté une demande d'indemnisation à la Caisse d'indemnisation.

L'Administrateur a entrepris une enquête pour déterminer la cause de cet événement. La quantité totale de pollution a été estimée diversement, entre 900 et 2 300 litres. Les hydrocarbures consistaient en un mélange d'hydrocarbures mais la part des « boues, » soit environ 65% de la pollution, après analyse pour rechercher trois caractéristiques bactériennes (seulement) a permis de trouver que :

*Les échantillons prélevés dégagent une odeur de déchets de matières fécales ou d'eaux usées brutes.*

*La contamination fécale (e.coli) de 900 000 cellules bactériennes par 100 ml, montre la quantité de déchets de matières fécales contenue dans l'échantillon. Les niveaux des résultats de contamination fécale (e.coli) comparés aux streptococcies fécales, indiquent que les déchets peuvent être d'origine humaine. La présence de pseudomonas aeruginosa qui sont des bactéries pathogènes semble indiquer fortement que les déchets de matières fécales sont d'origine humaine.*

*La concentration des trois caractéristiques bactériennes concorde avec un profil de déchets humains.*

*En ce qui concerne les niveaux de bactéries, il est très plausible que d'autres bactéries causant des maladies, telles que Salmonella sp., Campylobacter sp., Yersinia sp., par exemple, ainsi que des virus et des parasites, peuvent être présents dans les réjets d'égoûts dans les rivières.*

*L'eau de boisson et/ou celle réservée aux activités récréatives seront sérieusement affectées par cet accident de pollution.*

Au cours de son enquête, il a été découvert que les anciens quartiers des villes avaient des égoûts communs d'eaux pluviales et d'eaux de sanitaires qui incluent des dispositifs d'urgence en cas de surcharge. Ces dispositifs communs signifient qu'après de fortes pluies qui saturent les égoûts, les eaux du dispositif d'écoulement d'urgence peuvent se déverser non traitées dans les eaux locales par l'intermédiaire de déversoirs communs d'égoûts (DCE) (CSOs). Ceci libère dans le cours d'eau, un mélange d'eaux de pluie et d'eaux usées, non filtrées et non traitées. Quelques usines de traitement ont en plus des dispositifs d'écoulement d'urgence qui shuntent l'usine mais au moins, cette partie de l'effluent peut être filtrée et chlorée, avant d'être déversée dans les cours d'eau locaux. Par contre des hydrocarbures dans un effluent qui passe par les usines de traitement, peuvent être supprimés.

Des efforts considérables ont été faits pour améliorer la qualité de l'eau des Grands Lacs et des rivières au Canada et aux États-Unis. Par exemple les quartiers les plus récents des villes ont installés des égoûts d'eaux pluviales et d'eaux sanitaires distincts, évitant ainsi, en cas de tempête, la situation d'une surcharge soudaine, à l'usine de traitement. Ceci peut aider à résoudre le problème du débordement des eaux usées non traitées, dans les cours d'eau. Toutefois, ceci n'empêcherait pas les déversements illégaux d'hydrocarbures provenant des égoûts d'eaux pluviales, de s'écouler dans les eaux canadiennes et américaines.

Par conséquent, l'éventualité demeure pour des déversements d'hydrocarbures ne provenant pas de navires, de s'écouler par des déversoirs d'eaux pluviales et par des déversoirs communs d'égoûts (CSOs). Si de telles éventualités venaient à se produire, donnant naissance à une demande d'indemnisation auprès de la Caisse d'indemnisation, alors le spectre resurgirait pour de tels déversements d'être classés rejets non identifiés pour lesquels la Caisse d'indemnisation serait tenue responsable.

Des mesures de sauvegarde pourraient comprendre une meilleure éducation, des mises en garde et un contrôle d'application des contraventions pour déversement illégal d'hydrocarbures à travers des réseaux d'égoûts.

Une mesure d'assouplissement pourrait comprendre des efforts visant à obtenir une pré-détection des hydrocarbures dans les cours d'eau, grâce à une surveillance, par exemple. Également, comme illustré dans l'article ci-dessus, une coopération entre diverses administrations gouvernementales peut quelquefois conduire à la détermination de toute cause ou origine tellurique d'un déversement d'hydrocarbures.

Le nettoyage d'un tel site ou application de règles adéquates peut contribuer à l'élimination de la cause ou de l'origine en tant que future source de déversements d'hydrocarbures dans l'eau.

L'enquête de l'Administrateur regardant la cause du déversement d'hydrocarbures à Fighting Island, se poursuit.

### 4.2.3 Déversement illégal en mer de résidus d'hydrocarbures

La plupart des années, l'Administrateur rapporte la présence de rejets non identifiés d'hydrocarbures découverts sur des côtes non abritées, principalement sur la côte est du Canada. Les hydrocarbures ainsi déversés sont dévastateurs pour la faune et la flore et représentent souvent des frais considérables pour le Trésor public, du fait des opérations de nettoyage, y compris les demandes d'indemnisation réglées par la Caisse d'indemnisation. L'Administrateur ne peut pas recouvrer les paiements effectués pour frais de nettoyage de ces rejets non identifiés d'hydrocarbures – l'identité du pollueur restant inconnue.

Les ministères et les organismes du gouvernement fédéral utilisent les moyens disponibles pour lutter contre la pollution par les hydrocarbures causée par des navires de passage. La Garde côtière canadienne est le principal organisme responsable assurant la direction et la coordination du Programme national de surveillance aérienne (PNSA) (NASP). Actuellement, la surveillance aérienne est menée en employant trois aéronefs différents. Deux d'entre eux appartiennent à la Direction générale des aéronefs de Transports Canada qui les exploite. Le troisième est un aéronef sous contrat, appartenant à la Provincial Airlines Limited qui l'exploite. L'avion de la patrouille Aurora de la Défense nationale effectue également de vols de surveillance aérienne.

Des magnétoscopes à usage spécial et des appareils photographiques, des logiciels informatisés de transmissions de renseignements, des instruments de télédétection et de communication sont installés et utilisés sur chacun des aéronefs pour réaliser différents procédés de détection. Le matériel informatisé d'imagerie enregistre les déversements d'hydrocarbures des bâtiments et les visées relatives à la pollution.

Les trois aéronefs utilisés par la GCC sont :

- un avion Twin Otter Dehavilland basé à Vancouver. Cet avion patrouille le passage intérieur de l'Île de Vancouver, le détroit Juan de Fuca et la zone d'exclusion des navires-citernes sur la côte ouest, de même que les îles de la Reine Charlotte;
- un avion Dash-8 Dehavilland basé à Ottawa. Cet avion patrouille les eaux des Grands Lacs, le fleuve St. Laurent, le Golfe du St. Laurent, le détroit de Cabot et les côtes de la Nouvelle-Écosse, y compris la Baie de Fundy;
- un Beechcraft King Air 200 basé à Saint-Jean de Terre-Neuve. Cet avion est sous contrat pour effectuer des patrouilles de surveillance des pêches au large des côtes de Terre-Neuve. Il est également chargé de missions multiples et effectue des vols exclusifs de surveillance de la pollution par les hydrocarbures.

Le récent rapport de la GCC (1997-2001) relatif au Programme national de surveillance aérienne, expose en détail les statistiques pour les quatre dernières années, comme suit :

1. En 1997/1998 les avions ont effectué 1 212 heures de vols de patrouille, survolé 7 285 bâtiments et détecté 149 pollutions. Parmi ces 149 détections de pollution, 123 (82%) étaient des rejets non identifiés d'hydrocarbures et 11 (7%) ont été signalées comme provenant de bâtiments identifiés et 15 (11%) ont été signalées comme provenant de sites à terre et d'épaves de navires.
2. En 1998/1999 les avions ont effectué 1 028 heures de vols de patrouille, survolé 6 477 bâtiments et détecté 135 pollutions – parmi ces 135 détections de pollution, 101 (75%) étaient des rejets non identifiés d'hydrocarbures et 19 (14%) provenaient de déversements de navires et 15 (11%) ont été signalées comme provenant de sites à terre et d'épaves de navires.
3. En 1999/2000 les avions ont effectué un total de 858 heures de vols de patrouille, survolé 4 670 bâtiments et détecté 62 pollutions. Parmi ces 62 détections de pollution, 46 (74%) étaient des rejets non identifiés d'hydrocarbures et 10 (16%) provenaient de déversements de navires et 6 (10%) ont été signalées comme provenant de sites à terre et d'épaves de navires.
4. En 2000/2001 les avions ont effectué un total de 1 053 heures de vols de patrouille, survolé 6 499 bâtiments et détecté 64 pollutions. Parmi ces 64 détections de pollution, 56 (87,5%) étaient des rejets non identifiés d'hydrocarbures et 8 (12,5%) provenaient de déversements de navires.

L'Administrateur, reconnaissant, a reçu cet excellent rapport concernant un programme important de la GCC et était très heureux, en tant qu'invité à la GCC, d'être appelé à communiquer ses observations.

*« Quoique l'effet direct de dissuasion de surveillance aérienne puisse être difficilement mesurable et quantifiable, je suggère qu'il y ait explicitement, dans l'industrie des transports maritimes, une plus grande prise de conscience, relative à une stratégie de surveillance intégrale au Canada, visant à détecter la pollution maritime et à obtenir des preuves en vue de poursuites judiciaires. Il est également évident que le nombre de poursuites judiciaires couronnées de succès, au cours de ces quatre dernières années est relativement faible en comparaison du nombre de repérages de pollutions. Néanmoins, un contrôle d'application plus poussé des règlements sur la pollution demeure la clé de la protection environnementale.*

*Je suis désireux d'apprendre énormément de votre part, au sujet du niveau de coopération de la GCC avec des administrations municipales et provinciales. Cet intérêt découle de la perspective que la Caisse d'indemnisation a la responsabilité de payer les demandes d'indemnisation pour des « rejets non identifiés » dans les eaux canadiennes. Des rejets non identifiés d'hydrocarbures peuvent être le résultat de débordements d'égoûts d'eaux pluviales au cours de pluies torrentielles. Nous relevons également que le tableau à la page 33 indique qu'il y a eu une diminution annuelle dans le nombre d'heures de vols de patrouille dans la Région centrale et de l'Arctique au cours de ces dernières années qui incluent des zones très étendues à fortes activités urbaines et industrielles. »*

Le problème du déversement illégal en mer, de résidus d'hydrocarbures, n'est pas uniquement réservé au Canada. La pollution maritime frappe sans distinction. De par sa nature, elle passe à travers les frontières. Ses effets ont des répercussions à l'échelle mondiale. Au niveau international, l'OMI continue à s'attaquer aux questions relatives aux déversements illégaux des résidus d'hydrocarbures provenant de navires de toutes catégories et tailles. Très souvent ces déversements proviennent des cales machines des navires où sont récupérés les résidus d'hydrocarbures des salles des machines.

Le Directeur de l'US Environmental Protection Agency Office (du Bureau américain de l'organisme de protection environnementale) d'intervention d'urgence et de redressement, caractérise le contrôle d'application comme étant la clé du continuum de protection, de prévention, de préparation et d'intervention pour la protection écologique.

L'Administrateur note l'engagement permanent de Transports Canada pour le contrôle d'application des règlements du Canada sur la pollution par les hydrocarbures.

#### **4.2.4 Projet relatif à la faune et la flore mazoutées**

La Région de Terre-Neuve du MPO/de la GCC (DFO/CCG) a pris une initiative visant à traiter le problème chronique des oiseaux de mer mazoutés, au large de la côte sud de la province et de la péninsule d'Avalon. Un Comité directeur a été établi. Il a formé un Groupe de travail chargé d'étudier la question des oiseaux de mer mazoutés et leur mort par suite de déversements d'hydrocarbures d'origines inconnues, au large des côtes et de faire un rapport à ce sujet.

Les participants représentent les gouvernements fédéral et provinciaux, l'industrie pétrolière en mer, les raffineries de pétrole, les propriétaires de navires, les écologistes et d'autres parties intéressées. Le projet est appelé « Mesures de sauvegarde relatives à la faune et à la flore mazoutées » (P.O.W.)

Les conclusions du Groupe de travail indiquent qu'en se fondant sur les renseignements disponibles et sur les calculs du nombre d'oiseaux de mer morts rejetés à la côte, un minimum de 60 000 à 100 000 oiseaux sont tués durant chaque période hivernale. Les estimations sont considérées comme très conservatrices. Les études sur la faune et la flore menées par Environnement Canada, l'Université Memorial et la GCC, au cours de l'hiver 2001, indiquent une mortalité beaucoup plus élevée. Les oiseaux exposés aux hydrocarbures dans les voies de circulation des navires de commerce – jusqu'à 35 milles au large des côtes – pourraient atteindre le nombre de 300 000. À l'évidence, le problème existe d'un bout à l'autre de l'année mais il est beaucoup plus grave entre décembre et mars car d'après les estimations dix millions d'oiseaux migrent vers cette zone, au cours de l'hiver.

Une analyse chimique révèle qu'environ 90 pour cent des hydrocarbures trouvés sur les plumes des oiseaux morts proviennent des tranches machine des navires.

La plupart des déversements d'hydrocarbures découverts sur les côtes exposées aux vents et à la mer, aussi bien au niveau national qu'international, sont dus à des déversements illégaux de résidus d'hydrocarbures provenant de navires transitant dans ces eaux. (Voir le Paragraphe 4.2.3) Le Groupe d'étude affirme que la pollution provenant de tels navires naviguant dans des eaux non abritées, n'était pas une question de nécessité mais était plutôt une question de commodité et d'économie.

Le Groupe de travail recommande entre autres ce qui suit :

- Entreprendre une campagne d'éducation et de sensibilisation, y compris en matière d'organisation judiciaire – pour la prévention des déversements illégaux d'hydrocarbures.
- Effectuer des surveillances aériennes supplémentaires.
- Effectuer des recherches sur l'utilisation des images satellites pour reconnaître les déversements d'hydrocarbures.
- Mettre au point un dispositif utilisable en vol, de prélèvement d'échantillons d'hydrocarbures.
- Mettre en application un système d'identification automatique à longue distance pour des navires transitant dans cette zone.

Dans son récent rapport 2002, à l'intention des Directeurs-généraux régionaux du MPO, d'EC et de TC, le Comité directeur recommande qu'ils disposent d'un certain nombre de possibilités qui exigent que l'on y prête attention, y compris des mesures de redressement visant à contrôler de manière suivie, l'éducation, la sensibilité, la surveillance et la mise en application.

### 4.3 Navires sûrs et protection écologique

#### 4.3.1 Ports de relâche pour navires en avaries – menace de pollution

L'importance de ce problème pour les canadiens avait été mise en lumière lors de l'événement de l'*Eastern Power*. Dans la matinée du 6 décembre 2000, une fissure s'est produite sous la ligne de flottaison, dans une tôle de la citerne à cargaison d'hydrocarbures tribord n°1, du navire-citerne panaméen *Eastern Power* (126 993 tjb). Un écoulement d'hydrocarbures était pressenti. Lorsque l'événement s'est produit, le navire avait rencontré du gros temps alors qu'il faisait route d'Égypte vers la North Atlantic Refining Ltd., la raffinerie de Come by Chance (Terre-Neuve). Le Commandant a signalé au Bureau des comptes rendus des navires de l'est du Canada (ECAREG) que son navire se trouvait à environ 150 milles à l'est de la zone économique exclusive de 200 milles. Le navire transportait environ 1,9 millions de barils de pétrole brut de Bassora.

Tout d'abord, Transports Canada a refusé au pétrolier en avaries d'entrer dans les eaux canadiennes. Toutefois, le 11 décembre, l'autorisation d'entrer était accordée mais le lendemain les propriétaires du navire déroutaient l'*Eastern Power* vers un port des Antilles néerlandaises.

Depuis le sous-comité de l'OMI chargé de la Sécurité de la navigation (NAV), a élaboré un plan abordant la question des ports de relâche pour des navires en difficulté. L'urgence de traiter cette question des ports de relâche a été mise en lumière internationalement à la suite des sinistres de l'*Erika* et du *Castor*.

Après le sinistre de l'*Erika*, l'enquête internationale menée par la Société de classification italienne, RINA, a invité l'U.E. et les organismes de transports maritimes de faire campagne pour que soit instauré un régime de l'état riverain qui identifierait les lieux de relâche. RINA a contesté l'enquête menée par la France au sujet des facteurs ayant pu contribuer à la perte du navire. Par exemple, RINA a mis en doute la décision d'ordonner à l'*Erika* d'aller faire relâche à Donges, un port situé sur la Loire (fleuve sur la côte atlantique de France), plutôt que de le dérouter sur Brest que le navire aurait pu, dit-il, atteindre beaucoup plus rapidement, d'où moins de contraintes exercées sur la coque, par les chocs dus aux paquets de mer.

Soulignons que la Commission permanente d'enquête française sur les événements de mer avait mené une enquête. Dans son rapport publié en décembre 2000, la Commission a fait valoir que la vitesse du navire et les routes suivies n'avaient pas été des facteurs déterminants dans les causes du sinistre.

C'est l'événement du *Castor* qui a mis en lumière l'urgence d'avoir à traiter le problème des ports de relâche pour les navires en difficulté. Dans ce cas, un certain nombre d'états riverains en Méditerranée, ont refusé que le navire vienne en relâche. L'État du pavillon du navire, Chypre, avait bien offert son assistance mais l'abri se trouvait à une distance d'environ 1 000 milles.

Au 31 décembre 2000, la situation était la suivante. Alors qu'il se trouvait dans les parages du détroit de Gibraltar, une fissure de 26 mètres de long s'est produite en travers du pont principal du *Castor*, un transporteur grec de produits pétroliers raffinés. Le navire transportait environ 29 500 tonnes d'essence. Par la suite, les autorités espagnoles de recherche et sauvetage ont réussi à sauver tout l'équipage du navire. Des remorqueurs de la compagnie de sauvetage Tsaviris ont remorqué le *Castor* pendant plus d'un mois à travers la partie ouest de la Méditerranée. Ils ont rencontré des vents très violents de force 12, avec des hauteurs de houle de plus de huit mètres, sans pour autant, d'après des rapports, avoir éprouvé d'autres avaries de nature structurale à bord du *Castor*. Le convoi fut incapable d'obtenir la permission d'entrer dans un port de relâche ou de trouver l'abri d'un promontoire. Finalement les conditions atmosphériques se sont améliorées et ont permis de transborder sans danger, en haute mer, la cargaison, à bord de navires-citernes navettes.

L'événement du *Castor* a suscité beaucoup d'inquiétude parmi les États membres de l'OMI concernant les dispositions ayant trait aux ports de relâche pour des navires désemparés. En conséquence, William O'Neil, le Secrétaire-général, a mis la question des ports de relâche pour les navires en avaries, à l'ordre du jour du Comité de la sécurité maritime de l'OMI (CSM) (MSC).

Le CSM, à sa réunion du 30 mai au 8 juin 2001, a convenu de charger le sous-comité NAV de commencer à examiner la question à sa 47<sup>e</sup> session en juillet 2001.

Au cours des deux prochaines années, le sous-comité NAV est censé travailler en coopération avec le Sous-comité chargé des radiocommunications de recherche et sauvetage et le Sous-comité chargé de la conception et de l'équipement des navires. Ensemble, ils peuvent élaborer un guide destiné à aider les États et les Commandants de navires à faire face à une situation dans laquelle un navire désemparé cherche un endroit où faire relâche. À sa session du 2 au 6 juillet 2001, le sous-comité NAV a accepté de rédiger l'avant projet concernant les termes du

mandat, en vue de travaux ultérieurs. Les travaux ultérieurs devraient inclure la préparation d'un guide visant à couvrir les aspects qui suivent :

- action envisagée de la part des états riverains pour instaurer un processus d'identification, de désignation et de dispositions particulières concernant ces lieux propices, ainsi que les installations appropriées.
- l'évaluation des risques, y compris la méthodologie concernée, combinée aux dispositions regardant les lieux de relâche et les opérations pertinentes, que ce soit en général ou au cas par cas.
- les mesures que devraient prendre les Commandants de navire désemparés lorsque les circonstances les obligent à rallier un « port de relâche, » y compris les mesures prises à bord et les mesures requises, lors de la recherche d'une assistance, fournie par d'autres navires dans les parages, des exploitants de bâtiments de sauvetage, l'État du pavillon et les États riverains.

L'intention est de voir toutes ces questions traitées en prévisions de la nécessité d'avoir à prendre des mesures et d'avoir à les utiliser d'une manière non obligatoire. Le guide de l'OMI fournira une base essentielle en vue de discussions entre l'industrie de sauvetage international et les différentes administrations riveraines.

Lors de sa session du 2 au 6 juillet 2001, le CSM (MSC) a noté que le MEPC avait déjà débattu de la question. Il a été aussi convenu de soumettre la question au Comité juridique pour qu'il examine tous les points ayant un rapport entre la loi internationale, la juridiction et les droits des États riverains, la responsabilité, les assurances et les garanties.

Le CSM a aussi relevé qu'à une étape plus avancée et en se fondant sur des renseignements fournis par des États membres, l'OMI pourrait se charger de préparer un « guide mondial » des ports de relâche à l'usage des Commandants de navires, des exploitants de compagnies de sauvetage et d'autres, dans le cas où des navires seraient désemparés ou auraient besoin de rallier de tels ports.

L'OMI continue d'examiner les conditions dans lesquelles les États riverains devraient offrir un havre sûr dans des zones abritées pour des navires en danger grave et immédiat. De telles mesures réduiraient le risque global de pollution par les hydrocarbures et par conséquent serviraient grandement la protection du milieu marin.

En octobre 2001, à la 83<sup>e</sup> session du Comité juridique de l'OMI, la question a été examinée. Les délégués au Comité juridique, ont décidé à la 83<sup>e</sup> session, de donner au Secrétariat de l'OMI travaillant en collaboration avec le Comité maritime international (CMI), un mandat pour effectuer une étude relative aux questions juridiques.

Le Comité maritime international (CMI) a donc élaboré, en concertation avec le Secrétariat de l'OMI, un questionnaire visant à recueillir le plus de renseignements possible, concernant les lois applicables dans les pays des associations membres du CMI, au sujet de l'accès, d'un bâtiment désemparé, à un port de relâche où les mesures indispensables peuvent être prises pour stabiliser son état et si nécessaire transborder sa cargaison. Il a été demandé à l'Association canadienne de droit maritime, de répondre à ce questionnaire.

En mars 2002, un nouveau Comité de l'Association canadienne de droit maritime (ACDM) (CMLA) a été formé, pour présenter une réponse au questionnaire du CMI, avant la fin juin 2002 dernière limite.

Du point de vue de l'Administrateur, ceci est une question de grande importance pour le Canada du fait de son littoral très étendu. La prompt attention donnée à cette question par l'OMI, le CMI et l'ACDM (CMLA), a été très appréciée. Nous attendons avec impatience les résultats de ce travail.

Nota : Avant que ce rapport ne soit envoyé à l'imprimerie, nous avons appris que la compagnie grecque de sauvetage Tsavlinis avait été privée d'un tiers de sa gratification de 8 millions \$, accordée pour avoir assisté le *Castor* l'année dernière, après que le médiateur en appel de Lloyd's ait décidé que cette affaire ne justifiait en aucune façon, une indemnisation spéciale, en prévenant des dommages à l'environnement.

### **4.3.2 Suppression progressive des navires-citernes monocoques**

La suppression progressive des navires-citernes monocoques constitue une série de mesures après-*Erika*, adoptée par l'OMI. Le règlement révisé MARPOL 13G de l'Annexe 1, tel qu'adopté par le Comité de l'OMI pour la protection du milieu marin, entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 2002.

Le règlement MARPOL révisé distingue trois catégories de navires-citernes, à savoir :

« Pétroliers de la 1<sup>ère</sup> catégorie » désigne les pétroliers d'un port en lourd (dwt) égal ou supérieur à 20 000 tonnes, transportant en tant que cargaison, du pétrole brut, du fuel oil, de l'huile diesel lourde ou de l'huile de graissage et les pétroliers d'un port en lourd (dwt) égal ou supérieur à 30 000 tonnes transportant d'autres sortes d'hydrocarbures qui ne répondent pas aux prescriptions relatives à la localisation défensive des ballasts séparés (appelés communément navires-citernes pré-MARPOL).

« Pétroliers de la 2<sup>e</sup> catégorie » désigne les pétroliers d'un port en lourd (dwt) égal ou supérieur à 20 000 tonnes transportant en tant que cargaison, du pétrole brut, du fuel oil, de l'huile diesel lourde ou de l'huile de graissage et les pétroliers d'un port en lourd (dwt) égal ou supérieur à 30 000 tonnes, transportant d'autres sortes d'hydrocarbures qui répondent aux prescriptions relatives à la localisation défensive des ballasts séparés (c'est-à-dire les navires-citernes MARPOL construits après 1982).

« Pétroliers de la 3<sup>e</sup> catégorie » désigne les pétroliers d'un port en lourd (dwt) égal ou supérieur à 5 000 tonnes mais inférieur au tonnage spécifié pour les navires-citernes de la 1<sup>ère</sup> et 2<sup>e</sup> catégorie.

Les amendements aux règlements imposent une date limite officielle fixée en 2015 pour le retrait de la plupart des navires-citernes monocoques MARPOL (c'est-à-dire les pétroliers de la 2<sup>e</sup> catégorie).

L'administration de l'État du pavillon peut autoriser quelques navires monocoques très récents immatriculés dans son pays, qui sont conformes à certaines spécifications techniques, à continuer à être exploités jusqu'au 25<sup>e</sup> anniversaire du jour de leur livraison ou jusqu'à ce jour anniversaire en 2017. Toutefois, aux termes des règlements, tout état du port peut refuser l'accès aux ports ou aux terminaux au large, à ces navires-citernes monocoques autorisés à être exploités jusqu'à leur 25<sup>e</sup> anniversaire.

### **4.3.3 Code ISM (Code international de gestion de la sécurité)**

Le 1<sup>er</sup> juillet 1998, « la Phase 1 » du Code international de gestion de la sécurité (Code ISM) est devenu obligatoire pour les navires-citernes, les vraquiers et les navires à passagers. Tous les autres types de navire de 500 tonneaux de jauge brute ou plus et les unités mobiles de forage au large devront s'y conformer le 1<sup>er</sup> juillet 2002 (c'est-à-dire la Phase 2).

Le Code ISM comporte une norme internationale relative à la sécurité de la gestion et de l'exploitation des navires et à la protection du milieu marin contre la pollution par les hydrocarbures. L'adoption du Code ISM était considérée comme devant être un moment décisif dans les règlements internationaux. Le propriétaire du navire a la responsabilité de veiller à ce que les ressources soient appropriées et que les soutiens logistiques installés à terre soient fournis, permettant une gestion saine du navire. Le Code utilise le principe de l'amélioration continue par le truchement de vérifications, d'examen et de mesures de redressement. Lorsque le dispositif de gestion de la sécurité d'une compagnie de transport maritime est approuvé, un Document de conformité pour la compagnie et un Certificat de gestion de la sécurité pour le navire sont délivrés, conformément aux dispositions de SOLAS, par un organisme reconnu par l'administration de l'État du pavillon – par exemple, la Société de classification Lloyd's.

Comme relevé dans le rapport annuel de l'année dernière, le Secrétaire-général de l'OMI, M. William O'Neil, a instauré un plan d'évaluation de l'efficacité et des répercussions du Code ISM, jusqu'à maintenant. Il a déclaré que l'OMI continuerait à concentrer ses efforts dans le but d'être sûr de pouvoir réaliser une approche saine du maintien et de l'amélioration de la sécurité et de la protection du milieu marin. Il a été demandé aux États du pavillon indépendants de fournir des renseignements au sujet des lacunes du Code et du nombre d'immobilisations enregistrées pour des navires certifiés conformes aux dispositions du Code ISM et pour des navires non certifiés.

En février 2000, une réunion commune de l'OMI et de l'industrie avait été convoquée en vue d'aborder la question des inspections multiples dans le contexte d'efforts accrus pour récompenser les transports maritimes de qualité. Les différents moyens d'inspection nationale et le fait que de nombreuses autorités d'état du port ne sont pas préparées à l'utilisation des technologies du renseignement, sont reçus comme étant des obstacles majeurs à une plus grande transparence concernant l'impact réel du Code ISM.

Un rapport mis à jour sera soumis à la session du Comité de l'OMI sur la sécurité maritime qui se tiendra du 15 au 24 mai 2002. C'est l'une des nombreuses questions, hautement prioritaires, à l'ordre du jour, en raison de l'entrée en vigueur imminente, de la seconde phase du Code ISM, le 1<sup>er</sup> juillet 2002.

Les 18 et 19 octobre 2001, la Company of Master Mariners of Canada (l'Association des capitaines au long cours du Canada) a parrainé à Halifax, une conférence où a été abordée la question des navires plus sûrs et celle des équipages compétents. Dans une allocution d'ouverture (lue en son nom) le Secrétaire-général de l'OMI a présenté un aide-mémoire d'actualité faisant valoir que les compagnies de transports maritimes avaient besoin de planifier et de programmer sans délai, leurs activités de mise en application de la Phase 2 du Code ISM.

Les paragraphes qui suivent sont des extraits de l'allocution de M. O'Neil :

« Le Code aborde le problème de la responsabilité en matière de gestion de façon à prendre une part active et très large dans l'édification d'une culture en matière de sécurité et de responsabilité des personnes au sein de l'équipe de gestion globale, pour faire en sorte que ce problème soit résolu. Qui plus est, le Code fait entrer, l'armement et la haute direction, de plein pied – directement dans le réseau de sécurité. En outre, le Code permet de faire en sorte que si une avarie survenait à bord du navire, en mer, le Commandant et l'équipage ne seraient pas abandonnés à leur sort, pour remédier à l'avarie et poursuivre leur route.



À l'égard de l'initiative de la première date de mise en application du Code, une chose est tout à fait claire, d'après l'expérience de l'industrie, c'est que les propriétaires de navire devraient, en temps voulu, engager le processus d'obtention du certificat d'homologation. Beaucoup trop de compagnies tentant, à la dernière minute, de vouloir faire appliquer le Code, il en découlera inévitablement une brusque augmentation des demandes de vérifications à bord des navires, à l'approche de la date limite fixée. Le volume de travail en retard que cela va créer pour les Sociétés de classification, signifiera que les compagnies de navigation courent le risque de ne pas être en mesure d'obtenir, en temps voulu, l'homologation ISM ce qui de ce fait pourrait obliger d'avoir à arrêter l'exploitation, d'où une perte de revenu.

Pour les propriétaires de navires, le message est clair : si vous n'avez pas encore commencé la seconde phase de mise en application du Code, faites-le maintenant. La date limite ne sera pas prorogée. Ainsi, n'attendez pas la dernière minute et ne sous-estimez pas l'ampleur de la tâche.

Comme il ressort de tous ces messages, le succès du Code ISM repose dans sa mise en application et le contrôle de son application. Si par exemple, les Commissions de contrôle par l'État du port partagent des renseignements concernant les navires contrevenants et s'acquittent en conscience de faire observer la mise en application du Code, ils peuvent systématiquement réduire les options qui s'offrent aux navires qui n'appliquent pas convenablement le Code, ne laissant aux navires inférieurs aux normes, aucun endroit où exercer leur commerce.

Mais mon message aux propriétaires de navire, n'est pas de voir la mise en application du Code ISM comme un fardeau mais plutôt comme une occasion de confirmer que leurs méthodes de gestion sont efficaces – et que la gestion efficace est une excellente habitude en affaires. Si le risque d'être en infraction est un « bâton » alors le Code ISM joue aussi le rôle de « carotte. »\* Mettre en application le Code ISM peut créer une situation « où tout le monde est gagnant » comme cela a été confirmé par une nouvelle étude faite par un Club P&I de premier plan [le Swedish Club] qui confirme que les propriétaires de navires qui font appliquer le Code ISM peuvent envisager d'obtenir une réduction de 30 pour cent ou plus, en même temps qu'une amélioration semblable dans la fréquence des demandes d'indemnisation de Club P&I. Mais, pour être vraiment couronné de succès le Code doit être plus qu'une série de dossiers tombant dans l'oubli sur une étagère. Il doit être le document qui constitue le fondement d'une culture en matière de sécurité et d'efficacité qui soit profondément ancrée dans la structure de chaque compagnie de transport maritime. »

Au cours de la même conférence à Halifax, le Capitaine Richard Day, Directeur des normes des navires et des exploitations (son nouveau titre) de la Sécurité maritime de Transports Canada a fait un exposé sur le Code ISM, comprenant le Contrôle par l'État du port, d'un point de vue canadien. L'exposé intéressant du Capitaine Day est incorporé dans ce rapport, à l'Appendice I.

En ce qui a trait à l'expertise ISM menée par le Capitaine Phil Anderson, Vice-Président de l'Institut nautique londonien, une conclusion définitive de sa recherche sera publiée en 2002, sous forme d'un livre, par l'Institut nautique. Des détails seront publiés sur le site web de l'Institut nautique à [www.nautinst.org](http://www.nautinst.org). Dans l'intervalle, un rapport provisoire est disponible sur un site web dédié : [www.ismcode.net](http://www.ismcode.net).

#### **4.3.4 Risques de déversements d'hydrocarbures – navires-citernes par opposition aux navires qui ne sont pas des navires-citernes**

Il est évident que des bâtiments qui ne sont pas des navires-citernes présentent des risques considérables de déversements d'hydrocarbures. Il y a beaucoup plus de bâtiments qui ne sont pas des navires-citernes qui effectuent de très fréquentes traversées. D'après les prévisions la flotte des bâtiments qui ne sont pas des navires-citernes, devrait s'accroître.

En Amérique du Nord, des déversements d'hydrocarbures provenant de navires-citernes ne représentent qu'un faible pourcentage du total. Pour 1999, aux États-Unis d'après l'USCG (Garde côtière des États-Unis) 94 pour cent des événements de déversements d'hydrocarbures et 70 pour cent du volume des déversements proviennent de bâtiments autres que des navires-citernes. Au Canada, entre 1993 et 2000, environ 88 pour cent des événements rapportés par la Caisse d'indemnisation avaient un lien avec des bâtiments autres que des navires-citernes et avec des rejets non identifiés d'hydrocarbures.

Il a été estimé qu'au plan mondial, selon des rapports, jusqu'à 14 millions de tonnes de combustible de soute sont transportées en même temps sur des navires autres que des navires-citernes, alors qu'en comparaison environ 30 millions de tonnes d'hydrocarbures sont transportées en tant que cargaison sur les mers du globe.

Certains vraquiers et navires porte-conteneurs sont connus pour avoir à bord plus de mazout de soutes que des navires-citernes côtiers transportant des hydrocarbures en tant que cargaison.

## 4.4 Évolutions Législatives

### 4.4.1 De la LMMC à la LRM (From CSA to MLA)

La Loi sur la responsabilité en matière maritime L.C.2001, chapitre 6, est entrée en vigueur le 8 août 2001. La promulgation de cette loi codifie certaines règles de droit maritime canadien régissant la responsabilité civile des propriétaires de navires pour la perte de vies humaines, des préjudices personnels et des dommages aux biens.

La Partie 6 de la nouvelle Loi perpétue le régime actuel régissant la responsabilité et l'indemnisation en cas de pollution maritime par des hydrocarbures, qui se trouvait auparavant à la Partie XVI de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

La Partie 3 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, perpétue une convention internationale en vigueur au Canada, régissant la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes. Il convient de se reporter à la L.C. de 1998, chapitre 6 et à la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (CLMC) (CLRC), dans sa forme modifiée par le Protocole de 1976, s'appliquant aux navires qui ne sont pas des navires-citernes.

### 4.4.2 Loi sur les eaux du Nunavut

Le 20 septembre 2001, le projet de loi C-33 est passé en première lecture devant la Chambre des Communes. Il prévoit *inter alia* (entre autres) un plan d'indemnisation à l'égard de la faune et de la flore qui inclut la responsabilité de la Caisse d'indemnisation. Le 20 avril 2002, il a reçu la sanction royale. La loi peut être citée comme étant la *Loi sur les eaux du Nunavut et Tribunal des droits de surface du Nunavut*, Lois du Canada 2002 chapitre 10.

### 4.4.3 Convention sur les soutes des navires - couverture actuelle d'assurance canadienne

Le 23 mars 2001, l'OMI a adopté une nouvelle Convention internationale sur la responsabilité civile pour des dommages dus à la pollution par le mazout de soute. L'objectif de la Convention est d'instaurer un régime de responsabilité et d'indemnisation pour des déversements d'hydrocarbures transportés comme combustible de soute des navires.

Les Conventions internationales actuelles couvrant les déversements d'hydrocarbures, ne couvrent pas les déversements de mazout de soute provenant de navires autres que les pétroliers.

Là où la nouvelle Convention est en vigueur, il sera obligatoire pour les propriétaires officiels de tous les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 1 000 tonneaux, d'avoir en tout temps une couverture d'assurance ou une autre garantie financière afin de couvrir la responsabilité pour des dommages dus à la pollution, au titre du régime national ou international de limites de responsabilité. Les demandes d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution peuvent être déposées directement contre un assureur.

Dans notre rapport annuel 2000-2001, à la page 48 nous avons signalé qu'un doute subsistait quant à l'aptitude des États de l'Union européenne à ratifier la Convention sur les soutes. À cet égard, le 26 février 2002, le journal officiel de la CE a publié la proposition de l'Union européenne concernant une décision autorisant les États membres, à l'exception du Danemark, à signer et à ratifier la Convention sur les soutes et par conséquent à informer le Secrétaire-général de l'OMI.

Au cours de la Conférence diplomatique consacrée à la Convention sur les soutes, tenue du 19 au 23 mars 2000, en vue d'examiner les mérites d'application des dispositions de l'assurance obligatoire, l'une des questions débattues était celle de la limite de jauge brute. Des propositions suggéraient une limite allant de 300 à 5 000 tonneaux de jauge brute. Finalement, il a été décidé que tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 1 000 tonneaux, devait souscrire une assurance ou une garantie financière.

Les États-Unis ont présenté, à la Conférence diplomatique, un document où l'on compare le prix coûtant de l'enlèvement des hydrocarbures aux États-Unis dans les cas de pollution mettant en cause des bâtiments ayant souscrit une assurance obligatoire, par rapport à des cas mettant en cause des bâtiments n'ayant pas souscrit d'assurance obligatoire. Les paragraphes qui suivent sont des extraits du document des États-Unis :

*D'après la loi des États-Unis, l'exploitant de tout bâtiment, autre qu'un navire-citerne, de plus de 300 tonneaux de jauge brute, se trouvant dans les eaux des États-Unis ou se trouvant dans tout port ou lieu relevant de l'autorité des États-Unis, a l'obligation de posséder une assurance.*

*Les cas de recouvrement des frais encourus pour des déversements d'hydrocarbures, clos de 1997 à 1999, montrent que les États-Unis ont réussi à recouvrer 98% des frais facturés dans des cas mettant en cause des bâtiments ayant l'obligation de posséder une assurance (ceux d'une jauge brute supérieure à 300 tonneaux.) Lors d'événements de pollution mettant en cause des bâtiments n'ayant pas cette obligation, les États-Unis n'ont réussi à recouvrer que 27% des frais d'enlèvement encourus. Il a été beaucoup plus difficile de retrouver le propriétaire et d'identifier une personne à qui présenter les factures dans des cas mettant en cause des bâtiments ne possédant pas d'assurance obligatoire.*

Au Canada, aux termes de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, Partie 6, la Caisse d'indemnisation, conformément aux instructions de l'Administrateur, assume pratiquement la responsabilité des déversements de mazout de soute, ainsi que des hydrocarbures transportés sur des navires en tant que cargaison. En outre, aux termes des dispositions de l'article 53 de la *LRM (MLA)*, l'Administrateur a le pouvoir d'engager une action *in rem* à l'encontre de toutes les catégories de navires et d'obtenir une garantie et de faire immobiliser le navire à cet effet, s'il y a lieu. Une garantie est généralement fournie par l'entremise d'une lettre d'engagement (LOU) envoyée par le Club P&I du navire, de manière à éviter l'immobilisation du navire ou à obtenir la mainlevée de son immobilisation. Actuellement, la responsabilité maximale de la Caisse d'indemnisation est de 136 281 117,60 \$ par événement.

Jusqu'au 30 septembre 2002, la nouvelle Convention reste ouverte à la signature, dans le but d'obtenir sa ratification ultérieure au siège de l'OMI. Pour que la Convention puisse entrer en vigueur au Canada, une législation adaptée, accompagnée des modifications appropriées à la loi canadienne, devrait être présentée devant le Parlement. Il paraît que toute proposition de modification à la loi serait réalisée grâce à une concertation avec des personnes et des organisations intéressées.

Le 19 mars 2002, comme première mesure, Transports Canada a écrit à l'industrie des transports maritimes, en joignant le texte de la nouvelle Convention, cherchant à obtenir des observations ou des demandes de renseignements pour savoir si oui ou non le Canada devrait signer la nouvelle Convention et la ratifier plus tard.

Dans une lettre à Transports Canada, l'Administrateur, citant la responsabilité actuelle de la Caisse d'indemnisation prévue dans la Loi canadienne (*LRM (MLA)*) et le futur règlement international (Convention sur les soutes des navires), à l'égard des déversements de mazout de soute, dit :

*« En comparant les deux régimes, ont note ce qui suit :*

*Sous réserve des demandes d'indemnisation pour manque à gagner (ce que je traiterai plus tard), le type de dommage qui peut être indemnisé, comprenant les dommages causés à l'environnement, semble être analogue. Le régime de responsabilité sans faute est également identique, comme l'est la limite de responsabilité du propriétaire du navire.*

*Toutefois, la Convention sur les soutes contient une définition améliorée de « propriétaire » (dans les cas des navires auxquels ne s'applique pas la Convention) qui est donnée dans la LRM.*

*Bien sûr, l'une des différences majeures est l'assurance ou la garantie financière obligatoire et le droit d'action directe contre l'assureur ou le garant, quoiqu'il ne s'applique pas aux navires transportant moins de 1 000 tonnes de soutes ou éventuellement des navires canadiens effectuant des opérations commerciales dans des eaux côtières seulement.*

*Une autre particularité distinctive de la Convention sur les soutes est l'évidente disposition traitant de la responsabilité solidaire lorsque plus de deux navires sont mis en cause dans un événement. Ceci résout l'éventuel problème, dans le contexte du régime actuel, causé par le mutisme de la partie 6 regardant cette question.*

*Toutefois la Convention sur les soutes per se (en soi) n'offre pas la possibilité pour un demandeur de récuser la procédure judiciaire et de présenter, à la place, une demande d'indemnisation à un fonds canadien, comme c'est le cas actuellement dans le cadre de la LRM (MLA). Cette obligation d'engager des poursuites devant les tribunaux, pour une demande d'indemnisation, peut se révéler embarrassante pour de petites administrations non gouvernementales, spécialement lorsque le navire en question est l'un de ceux qui ne possède pas de contrat d'assurance obligatoire. Par conséquent, on doit considérer la possibilité, à ce stade, de pouvoir utiliser la promulgation pour adopter un régime semblable à celui qui a été établi pour la Convention sur la responsabilité civile. En outre, ceci garantirait une indemnisation supérieure à la limite de responsabilité.*

*Finalement, l'absence de dispositions spécifiques (dans la Convention sur les soutes) traitant du manque à gagner pour ceux qui tirent leurs revenus des activités maritimes, devrait susciter un autre débat pour une prudente intégration de la Convention sur les soutes, dans la partie 6 de la LRM (MLA).*

*Tenant compte des deux derniers points, je vais appuyer la proposition. »*

#### 4.4.4 Allocation d'une somme d'argent du FIPOL pour des questions regardant les substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD) (HNS)

Une Conférence internationale consacrée aux substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD) et à la limite de responsabilité s'était tenue à Londres du 16 avril au 3 mai 1996, sous les auspices de l'OMI. La Conférence, qui comprenait une délégation du Canada, avait passé la Résolution 1 sur la création du Fonds SNPD. La résolution demandait que l'Assemblée du FIPOL de 1992 confie à son Administrateur les missions qui suivent, à condition que tous les frais encourus soient remboursés par le Fonds SNPD :

- En plus des tâches consacrées à la Convention sur le Fonds de 1992, s'acquitter des tâches administratives nécessaires à la création du Fonds SNPD, conformément aux dispositions de la Convention SNPD, à condition que cela ne porte pas préjudice outre mesure aux intérêts des parties à la Convention sur le Fonds de 1992;
- Donner toute l'aide nécessaire pour la création du Fonds SNPD;
- Organiser les préparatifs nécessaires pour la première session de l'Assemblée du Fonds SNPD qui est convoquée par le Secrétaire-général de l'Organisation maritime internationale, conformément aux dispositions de l'article 44 de la Convention SNPD;
- Entreprandre des négociations avec l'Organisation maritime internationale afin de permettre au Fonds SNPD de conclure dès que possible, des accords relatifs aux locaux indispensables et aux services de soutien.

L'Administrateur avait préparé un document en vue de débats à la 1<sup>re</sup> session de l'Assemblée du FIPOL de 1992 qui s'est tenue du 24 au 28 juin 1996. Un exemplaire de la résolution adoptée par la Conférence SNPD (Résolution 1) avait été présentée à l'Assemblée pour lui permettre de donner ses directives à l'Administrateur.

L'Assemblée a chargé l'Administrateur de s'acquitter des tâches requises par la Conférence SNPD.

À la 80<sup>e</sup> session du Comité juridique de l'OMI tenue en octobre 1999, un Groupe chargé de la correspondance avait été formé pour surveiller l'application de la Convention SNPD. Au sein du Groupe chargé de la correspondance, les participants canadiens se sont vus confier certaines responsabilités. Le Canada devait travailler *inter alia* (entre autres) sur la question du « respect et de la vérification des responsabilités des États à l'égard du système de notification des cargaisons donnant lieu à contribution. »

Le 16 mars 2001, l'Administrateur du FIPOL de 1992 a assisté à une réunion spéciale du Groupe chargé de la correspondance SNPD de l'OMI. Des fonctionnaires d'un certain nombre d'États, y compris du Canada, ont discuté des progrès réalisés à l'égard de la ratification et de l'application de la Convention SNPD. À la réunion il a été demandé à l'Administrateur du FIPOL de 1992, si le Fonds pouvait prendre en charge un projet de développement d'un programme de logiciel permettant d'identifier des substances couvertes par la Convention SNPD. Ceci prendrait la forme d'un système – site web ou CD-ROM. Le système aiderait les États et les éventuels contributeurs à identifier et notifier les cargaisons donnant lieu à contributions en application de la Convention SNPD.

À cette réunion du 16 mars 2001 avec le Groupe chargé de la correspondance SNPD de l'OMI, il avait été convenu de préparer des propositions sur cette question, à l'intention de l'Assemblée du FIPOL de 1992, pour sa réunion d'octobre 2001. Le 8 mai 2001, une note de la réunion du 16 mars 2001 a été expédiée aux personnes figurant sur la liste de diffusion et autres du Groupe chargé de la correspondance relative aux SNPD (HNS).

Dans un document d'information du FIPOL de 1992, en date du 11 octobre 2001, distribué aux délégués à leur arrivée à Londres pour la 6<sup>e</sup> session de l'Assemblée (du 16 au 19 octobre 2001), l'Administrateur faisait état de la réunion du 16 mars 2001, mentionné ci-dessus. Il avisait que le Secrétariat des FIPOL avait esquissé les grandes lignes d'un tel système. Il demandait que l'Assemblée autorise l'Administrateur à mettre au point le système et alloue une enveloppe extra budgétaire de 150 000 £ à cet effet, à condition que les frais encourus soient remboursés au FIPOL de 1992, par le Fonds SNPD lorsque la Convention SNPD entrera en vigueur. Il a été relevé que ces frais seraient payés par prélèvement sur le Fonds général du FIPOL de 1992.

Le Secrétariat avait identifié un certain nombre de compagnies qui pouvaient être intéressés à réaliser ce travail.

La Convention SNPD établira un régime de responsabilité et d'indemnisation pour des événements survenus à la suite du transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses, qui ne sont pas couvertes par les conventions actuelles relatives à la pollution par les hydrocarbures. On dit que le développement de la proposition de base de données est essentiel pour l'application de la Convention SNPD.

Aux réunions d'octobre 2001, de l'Assemblée du FIPOL de 1992, quelques délégations se sont interrogées pour savoir comment le Fonds de 1992 pourrait obtenir des assurances que le Fonds SNPD rembourserait le « prêt » proposé. L'attention avait été attirée sur le fait que la Convention SNPD pourrait ne pas entrer en vigueur.

Quelques délégations s'interrogeaient pour savoir : (1) si oui ou non le Fonds de 1992 pouvait légalement payer les frais nécessaires à la mise en œuvre de la Convention SNPD, étant donné que le Fonds SNPD serait une entité totalement distincte du Fonds de 1992 et pouvait exercer des activités en dehors du champ d'application de la Convention du Fonds de 1992; et (2) il a été suggéré que des États intéressés devraient payer volontairement de tels frais.

En tant que chef de la Délégation canadienne, l'Administrateur, bien qu'ayant affirmé son soutien en faveur à la fois d'un Fonds SNPD et de la réalisation l'objectif de proposition de site web ou de CD-ROM mentionnée ci-dessus, a néanmoins indiqué qu'étant donné ses obligations envers l'intégrité du FIPOL, il était amené à exprimer des doutes sur la légalité de ces frais à la charge des contribuables d'hydrocarbures.

Un certain nombre de délégations ont soutenu qu'il n'existait aucun obstacle pour que le Fonds de 1992 accorde des prêts, dans ce but.

L'Assemblée du FIPOL de 1992 a décidé de renouveler ses directives à l'Administrateur afin qu'il puisse s'acquitter des tâches administratives nécessaires à la création du Fonds SNPD, conformément à la Convention SNPD comme l'exigeait la Conférence diplomatique de l'OMI de 1996 relative à la Convention SNPD et a approuvé les deux propositions ci-dessus faites par l'Administrateur.

#### **4.5 Le Pollueur Paye**

L'article 51 de la *LRM (MLA)* rend le propriétaire de navire formellement responsable pour des dommages dus à la pollution par des hydrocarbures, causée par son navire et pour des frais encourus pour effectuer le nettoyage et prendre des mesures de sauvegarde.

Avant tout, comme il est prévu dans la *LRM (MLA)*, un demandeur peut intenter une action contre un propriétaire de navire. L'Administrateur de la Caisse d'indemnisation est selon la loi, partie à toute procédure judiciaire engagée devant les tribunaux canadiens, par un demandeur contre le propriétaire du navire, son garant ou le FIPOL de 1992. Dans ce cas, la portée de la responsabilité de la Caisse d'indemnisation, en tant que dernier recours, est précisée à l'article 84 de la *LRM (MLA)*.

La Caisse d'indemnisation peut aussi être un fonds de premier recours pour les demandeurs, conformément aux dispositions de l'article 85 de la *LRM (MLA)*.

En réglant à l'amiable et en payant une telle demande d'indemnisation faite en conformité avec les dispositions de l'article 85, l'Administrateur, dans les limites du montant versé au demandeur, est subrogé dans les droits de celui-ci, en outre l'alinéa 87(3)d exige que « l'Administrateur prenne toutes mesures raisonnables pour recouvrer auprès du propriétaire du navire, du Fonds international ou de toute autre personne responsable, le montant qu'il a versé au demandeur... »

Lors de cette procédure, l'Administrateur doit régler deux fois à l'amiable la demande d'indemnisation, d'abord avec le demandeur, ensuite avec le propriétaire du navire/la personne responsable lors d'une action en recours.

L'Administrateur note que, comme d'habitude, dans les cas de plusieurs événements, le demandeur, en premier lieu la GCC, a, au cours du dernier exercice financier, choisi d'adresser directement sa demande d'indemnisation au propriétaire responsable du navire. Parfois ceci conduit des demandeurs à négocier et à régler directement leurs demandes d'indemnisation avec le pollueur, avec ou sans l'intervention de la Caisse d'indemnisation, dans la mesure où cela est nécessaire. D'autres fois le propriétaire ne se manifeste pas et le demandeur doit s'adresser à la Caisse d'indemnisation.

Dans le but d'accélérer de manière satisfaisante les demandes d'indemnisation et les règlements en matière de recouvrement de dettes, l'Administrateur encourage de telles actions directes de la part des demandeurs, le cas échéant.

## 4.6 Futures modifications dans le régime international de 1992

### 4.6.1 Augmentation des plafonds d'indemnisation actuels

Le 1<sup>er</sup> novembre 2003, il y aura une augmentation dans les montants des plafonds d'indemnisation du régime actuel, telle qu'adoptée par le Comité juridique de l'OMI, conformément aux dispositions des articles 15 et 33 de la CRC de 1992 et la Convention de 1992 portant création du Fonds, respectivement. Cette augmentation d'environ 50 pourcent, qui porte à 405 millions \$ la couverture originale, figure dans le Tableau I, Appendice D. Cette augmentation n'a aucun lien avec tout montant d'indemnisation disponible dans le cadre d'un troisième niveau d'indemnisation « à caractère facultatif, » établi par le biais d'un fonds complémentaire, dont les grandes lignes seraient les suivantes.

### 4.6.2 Fonds complémentaire – troisième niveau d'indemnisation « à caractère facultatif »

L'Assemblée du Fonds de 1992 a décidé d'adopter le texte d'un projet de protocole tel qu'il figure à l'Annexe I du compte rendu des décisions de la sixième session de l'Assemblée qui s'est tenue du 16 au 19 octobre 2001. L'Assemblée a chargé l'Administrateur de communiquer le texte du projet de protocole au Secrétaire-général de l'OMI, priant celui-ci de convoquer une Conférence diplomatique qui serait chargée d'examiner le projet de protocole dans les délais les plus brefs. Une Conférence diplomatique de l'OMI devrait se tenir du 12 au 16 mai 2003.

Le Protocole dans son ébauche actuelle prévoit que le fonds complémentaire serait financé exclusivement par les réceptionnaires d'hydrocarbures. Actuellement, ceci donne matière à débat entre l'OCIMF d'une part et le Groupe international des Clubs P&I et la Chambre internationale de la marine marchande (ICS), d'autre part.

La position de l'OCIMF consiste à dire qu'il est important de maintenir un équilibre convenable entre les charges imposées aux industries respectives concernées. Du point de vue de l'OCIMF, la préservation de cet équilibre pourrait être réalisée soit par une augmentation du montant des plafonds de responsabilité des propriétaires de navires, prévus dans la CRC ou soit par la participation des propriétaires de navires au financement du troisième niveau d'indemnisation (fonds complémentaire).

Il est prévu que ce débat se poursuive et que l'OCIMF communique des propositions précises, regardant la responsabilité des propriétaires de navires, appelées à être examinées lors de la réunion du Groupe de travail intersessions qui se tiendra du 3 au 7 février 2003.

En tout cas, ce troisième niveau d'indemnisation « à caractère facultatif » ne vaudrait que dans les États qui seraient parties au Protocole créant le troisième niveau et exclusivement dans des cas où le montant des demandes d'indemnisation établies serait supérieur au montant global disponible aux conditions de la CRC de 1992 et du FIPOL de 1992.

D'un point de vue canadien ceci soulève des problèmes et des remises en question.

Vraisemblablement les pays de l'Union européenne (UE) (EU) adopteront le troisième niveau d'indemnisation, devenant des États contractants au Protocole.

Il semble que la plupart des États contractants au régime de 1992 n'adopteront pas le troisième niveau. Ils continueront avec la CRC de 1992 et avec la Convention de 1992 portant création du Fonds qui récemment ont augmenté les plafonds d'indemnisation d'environ 50 pour cent, prenant effet le 1<sup>er</sup> novembre 2003.

Toutefois certains disent qu'il n'existe aucune nécessité démontrable pour instaurer des niveaux d'indemnisation dépassant les plafonds du FIPOL déjà disponibles, y compris l'augmentation de 50 pour cent qui prendra effet en 2003. Néanmoins le concept d'un troisième niveau à caractère facultatif du FIPOL, est appuyé par les propriétaires de navires/le monde des assureurs européens *et al* (et autres).

La Délégation canadienne au FIPOL continue à appuyer l'élaboration d'un troisième niveau à caractère facultatif du FIPOL. Que la proposition d'un troisième niveau à caractère facultatif émane de la Conférence diplomatique avec ou sans la participation des propriétaires de navires, cela reste à voir.

De l'avis de l'Administrateur, un troisième niveau d'indemnisation à caractère facultatif du FIPOL, pourrait éventuellement être à la fois, une solution de rechange pratique et une réponse effective de l'OMI, au Fonds européen COPE. Voir à ce sujet, le rapport annuel 2000-2001 de l'Administrateur.

Toutefois la question de savoir si le Canada devrait ou non devenir un État contractant à un quelconque troisième niveau d'indemnisation à caractère facultatif du FIPOL, c'est au Cabinet canadien d'en décider. Si cela venait à être proposé, ce débat serait sans aucun doute précédé de vastes concertations avec les Ministères et les organismes du gouvernement et *inter alia* (entre autres) avec des industries canadiennes.

D'une part, il y aura le débat pour savoir si le Canada devrait posséder le niveau global maximum de couverture disponible. D'autre part, se posera la question de savoir si oui ou non la couverture supérieure fournie par le troisième niveau à caractère facultatif du FIPOL est nécessaire, en tenant compte des circonstances particulières canadiennes, y compris le règlement amélioré du gouvernement, ainsi que l'inspection, le contrôle de la mise en application et le régime interne canadien actuel, concernant l'indemnisation née des déversements d'hydrocarbures. Un tel contrat d'assurance additionnel implique des « coûts. » Certaines questions seront posées : qu'est-ce qu'un niveau raisonnable d'assurance qui puisse protéger des intérêts canadiens? Où se situe la vraie valeur?

Étant donné que toutes les contributions canadiennes au FIPOL sont payées par prélèvement sur la Caisse d'indemnisation, un compte du Trésor du Canada, certaines considérations, lorsque cette question est traitée, peuvent inclure la pertinence du niveau actuel de couverture par événement déjà accordé pour un déversement provenant d'un navire-citerne au Canada. Au Canada seul, la couverture de base du FIPOL est passée de 120 millions \$ en 1989 à 270 millions \$ en 1999. Le 1<sup>er</sup> novembre 2003, la couverture de base du FIPOL augmentera de 50% pour passer à 405 millions \$ par événement. Au Canada, grâce à la Caisse d'indemnisation, une somme additionnelle de 136 millions \$ est disponible. De ce fait, sans que le Canada soit un État contractant au troisième niveau d'indemnisation à caractère facultatif du FIPOL, il sera possible de disposer d'une couverture de 541 millions \$ par événement, pour tout déversement d'hydrocarbures provenant d'un navire-citerne au Canada. Voir le Chapitre 2 - Le régime d'indemnisation du Canada.

Il est à noter que dans d'autres pays, les contributions au FIPOL sont payées directement par les personnes recevant des hydrocarbures donnant lieu à contribution, dont la quantité totale annuelle excède 150 000 tonnes – mais ces sommes ne sont pas prélevées sur le Trésor public, contrairement au Canada.

La couverture supérieure, accessible dans le futur troisième niveau d'indemnisation à caractère facultatif du FIPOL, est-elle indispensable aux demandeurs au Canada? Les demandes d'indemnisation canadiennes seraient-elles aussi élevées que certaines demandes d'indemnisation internationales? Le Canada possède un bon nombre d'expériences.

Par exemple en 1979, le pétrolier britannique à moteur *Kurdistan* s'est cassé en deux dans le détroit de Cabot, déversant 7 914 tonnes de mazout de soute « C. » Les pêcheurs ont subi de gros préjudices. Les côtes de Nouvelle-Écosse et de Terre-Neuve ont été polluées. La GCC est intervenue. La partie arrière et ses hydrocarbures (15 140 tonnes) ont été sauvés. La partie avant et ses hydrocarbures (7 411 tonnes) avaient été remorqués jusqu'à l'accroche du plateau continental où ils avaient été coulés à coups de canon par la Marine royale. La demande d'indemnisation totale (la Couronne et les pêcheurs) s'élevait à 7 688 893\$, ce qui en dollars de l'an 2000 représente environ 18 millions \$. La demande d'indemnisation a été réglée à l'amiable et 8 500 000 \$ ont été versés, y compris des intérêts, soit en dollars de l'an 2000, environ 23 millions \$.

Lors du sinistre de l'*Erika* (France 1999) 14 000 tonnes d'hydrocarbures lourds ont été déversées. Dans la partie avant, il restait 10 000 tonnes, et dans la partie arrière 6 000 tonnes. La demande d'indemnisation globale était supérieure à 270 millions \$.

Il faut également prendre en considération la question de la somme d'argent que l'Administrateur a ordonné de prélever sur la Caisse d'indemnisation pour payer les contributions dues au FIPOL de 1992. Le Canada n'a que peu ou pas de moyens de vérification sur ces montants. Les niveaux de ces versements prélevés sur la Caisse d'indemnisation sont calculés d'après l'importance des paiements effectués par le FIPOL pour des sinistres internationaux et également d'après la quantité d'hydrocarbures reçus au Canada par rapport à la quantité globale d'hydrocarbures reçus dans tous les États contractants.

Les niveaux vraisemblables des contributions additionnelles requises dans un troisième niveau d'indemnisation à caractère facultatif du FIPOL, seraient d'un intérêt déterminant regardant la question, étant donné qu'exceptionnellement, la Caisse d'indemnisation est tenue de payer aux FIPOL toutes les contributions canadiennes (tous les paiements effectués par la Caisse d'indemnisation sont prélevés sur le Trésor canadien). Contrairement au FIPOL de base de 1992, un troisième niveau d'indemnisation à caractère facultatif aurait probablement peu d'adhérents et les contributions pourraient être plus élevées. L'OCIMF a relevé que certains contributeurs dans certains États contractants pourraient trouver les frais à charge trop lourds à supporter.

Pour le Canada, de tels frais supplémentaires pourraient très bien remettre en question la viabilité du mode actuel de financement des dépenses de la Caisse d'indemnisation, au moyen des intérêts des revenus seulement. À ce jour, au Canada, toutes les demandes d'indemnisation nationales présentées à la Caisse d'indemnisation, ainsi que toutes les contributions canadiennes versées aux FIPOL actuels ont été payées grâce aux intérêts rapportés par les capitaux appartenant à la Caisse d'indemnisation. En conséquence, depuis 1976, aucune contribution prévue dans la *LMMC/IRM (CSA/MLA)* n'a été imposée à l'industrie.

La considération fondamentale, est l'aptitude constante de la Caisse d'indemnisation à financer son mandat national, au Canada. Au niveau national, la Caisse d'indemnisation est tenue de payer les demandes d'indemnisation, comme ordonné par l'Administrateur, pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, causée par des déversements d'hydrocarbures provenant de tout navire ou pour des dommages anticipés, dans tout lieu au Canada ou dans les eaux canadiennes, y compris la zone économique exclusive du Canada.

Exceptionnellement, la Caisse d'indemnisation peut être utilisée pour payer des demandes d'indemnisation nées de déversements d'hydrocarbures provenant de toutes les catégories de navires. Contrairement au FIPOL de 1992, la Caisse d'indemnisation n'est pas limitée aux navires-citernes de haute mer et aux hydrocarbures persistants.

La Caisse d'indemnisation peut aussi être disponible comme une source d'indemnisation complémentaire (un troisième niveau d'indemnisation canadien), au cas où les fonds disponibles au titre de la CRC de 1992 et la Convention de 1992 portant création du Fonds, concernant des déversements d'hydrocarbures au Canada, provenant de pétroliers, seraient insuffisants pour répondre à toutes les demandes d'indemnisation établies en vue d'une indemnisation. (Voir l'illustration I, Appendice D.)

Enfin, les catégories de demandes d'indemnisation pour lesquelles la Caisse d'indemnisation peut être tenue responsable, comprennent :

- Des demandes d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures;
- Des demandes d'indemnisation pour des frais encourus pour effectuer le nettoyage des déversements d'hydrocarbures, y compris les frais pour des mesures de sauvegarde et;
- Des demandes d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et pour des frais de nettoyage, lorsque l'identité du navire qui a causé le déversement n'a pu être établie (rejets non identifiés d'hydrocarbures).

Plus important encore, la LRM (MLA) spécifie une vaste catégorie déterminée de personnes du monde canadien de l'industrie de la pêche qui peuvent présenter une demande d'indemnisation pour un manque à gagner résultant de déversement d'hydrocarbures provenant d'un navire.

#### **4.6.3 Limite de responsabilité du propriétaire de navire**

Maintenant il reste des questions relatives à la limite de responsabilité du propriétaire de navire. Normalement le propriétaire est en droit de limiter sa responsabilité d'un montant lié à la jauge de son navire. L'argent des indemnités provient des assurances (Clubs P&I).

Aux termes des dispositions de la CRC de 1969, le propriétaire du navire est déchu de son droit à limiter sa responsabilité si l'événement qui s'est produit, résulte de sa faute personnelle. Le droit offre de raisonnables perspectives en privant le propriétaire du navire de son droit à limiter sa responsabilité dans le cadre de cette disposition.

Aux termes des dispositions de la CRC de 1992, le propriétaire du navire est déchu de son droit à limiter sa responsabilité seulement s'il est prouvé que le dommage causé par la 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. Cette nouvelle disposition rend donc presque impossible de priver de son droit, le propriétaire du navire, à limiter sa responsabilité.

Un débat a eu lieu lors de la quatrième réunion du Groupe de travail intersessions tenue le 30<sup>e</sup> avril et le 1<sup>er</sup> mai 2002, sous la présidence de M. A. Popp C.R. (Canada), sur la question de savoir s'il convenait ou non d'apporter des modifications aux dispositions de la CRC de 1992, regardant la responsabilité des propriétaires de navires. Les débats se sont poursuivis sur la base du mandat donné par l'Assemblée, à sa session d'octobre 2001.

Le Groupe de travail a examiné les propositions faites *inter alia* (entre autres) par le Groupe international des Clubs P&I et l'OCIMF.

Comme indiqué au paragraphe ci-dessus concernant le Fonds complémentaire, une divergence d'opinion demeure, au sujet de la responsabilité des propriétaires de navires. Les positions adoptées figurent dans les extraits qui suivent, du rapport relatif à la quatrième réunion du Groupe de travail, tenue le 30 avril et le 1<sup>er</sup> mai 2002.

*Présentant le document 92FUND/WGR.3/11/1 (document Fonds de 1992/Groupe de travail 3/11/1), la délégation d'observateurs du Groupe international des Clubs P&I a exprimé l'avis que les questions ayant un rapport avec la responsabilité des propriétaires de navires ne devraient pas être remises en cause, étant donné que procéder de la sorte, serait préjudiciable à la prise de position des victimes de la pollution par les hydrocarbures. Il a été insinué que les Conventions de 1992 étaient destinées à créer un régime d'indemnisation efficace et n'avaient pas pour but de veiller à la qualité du transport maritime, ou à punir la partie coupable. D'après cette délégation, toute modification aux dispositions ayant un rapport avec la*



responsabilité des propriétaires de navires engendrerait des difficultés sur le plan du droit des traités. On a souligné qu'il était d'une suprême importance de maintenir un juste équilibre entre les obligations à la charge de deux industries impliquées, c'est-à-dire les transporteurs maritimes et les chargeurs. De l'avis de cette délégation, une analyse des déversements d'hydrocarbures qui avaient eu lieu au cours de la période 1990-1999, révèle que le régime actuel avait abouti à un partage équitable des obligations entre les deux intérêts. La remarque a été faite que la proposition, présentée par l'industrie des transports maritimes, d'augmenter volontairement à 20 millions de Droits de tirage spéciaux (18 millions \$), le montant du plafond de responsabilité applicable aux petits navires, préserverait cet équilibre. Cette délégation a exprimé le point de vue que la question devrait être réexaminée à la lumière d'expériences acquises pendant trois à cinq ans après l'entrée en vigueur de la proposition du Protocole de Fonds complémentaire.

La délégation d'observateurs de l'OCIMF a présenté le document 92FUND/WGR.3/11/2 (document Fonds de 1992/Groupe de travail 3/11/2) et a précisé que l'industrie pétrolière appuyait le Protocole de Fonds complémentaire, financé en totalité initialement, par les réceptionnaires d'hydrocarbures. Toutefois cette délégation a fait valoir l'importance qu'il y avait à maintenir un juste équilibre entre les obligations imposées aux industries respectives concernées, étant donné que ceci était un concept fondamental du régime international d'indemnisation. La délégation de l'OCIMF a exprimé le point de vue que le régime international d'indemnisation devrait veiller à ce que les personnes, ayant été victimes de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, soient indemnisées rapidement mais aussi qu'il soit compatible avec l'objectif général d'améliorer la sécurité maritime et de réduire le nombre de déversements d'hydrocarbures. Il a été souligné qu'il était de la seule responsabilité du propriétaire de navire de maintenir un navire en bon état et en état de navigabilité. Il a été avancé que le dernier objectif pourrait être compromis par l'instauration du Fonds complémentaire, dans la mesure où il était financé uniquement par les réceptionnaires d'hydrocarbures. De plus, la remarque a été faite qu'un Fonds complémentaire financé en permanence par les réceptionnaires d'hydrocarbures, fausserait seulement l'équilibre entre les contributions au régime, à la charge des propriétaires de navires et des réceptionnaires d'hydrocarbures. C'était le point de vue de cette délégation, qu'un tel Fonds complémentaire préserverait aussi les propriétaires de navires de qualité inférieure, des conséquences de leurs actions et par conséquent n'offrirait aucune motivation pour améliorer la qualité de leurs navires ou les normes de leurs opérations. D'après cette délégation, la préservation de cet équilibre pourrait être réalisée, soit par une augmentation du montant des plafonds de responsabilité des propriétaires de navires, soit par la participation des propriétaires de navires au financement du troisième niveau d'indemnisation.

Dans les conclusions de son rapport, le Groupe de travail a relevé que les délégations n'étaient pas prêtes à examiner les questions complexes de la responsabilité des propriétaires des navires, à une réunion prévue en juillet 2002 et par conséquent a décidé de reporter à fin 2002 ou début 2003, sa prochaine réunion.

Le Groupe de travail a relevé que s'il venait à être décidé de modifier les dispositions de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile concernant la responsabilité des propriétaires de navires, il serait judicieux de considérer si la modification des dispositions traitant d'autres questions, justifiait une révision de la Convention, étant donné les problèmes susceptibles d'apparaître sur le plan du droit des traités.

De l'avis de l'Administrateur, de solides arguments demeurent pour une révision des plafonds de responsabilité figurant dans le CRC de 1992, s'il doit y avoir un juste équilibre entre les obligations des propriétaires de navires et les obligations des réceptionnaires d'hydrocarbures. À son avis, ceci peut également contribuer à rendre plus sûrs des navires transportant des hydrocarbures.

L'Administrateur est satisfait que ces questions soient traitées maintenant par les propriétaires de navires/les assureurs, l'industrie pétrolière (OCIMF) et le FIPOL de 1992, à qui l'Administrateur a l'obligation de verser des sommes importantes prélevées sur la Caisse d'indemnisation.

#### **4.6.4 Action récursoire**

Aux termes des dispositions de la CRC, des demandes d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, ne peuvent être déposées que contre le propriétaire officiel du navire en cause. Ceci n'empêche pas les victimes de demander réparation en dehors du cadre de la CRC, à des 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 CRC de 1992 fait de même mais interdit également l'introduction de demandes d'indemnisation contre le pilote, l'affrètement (y compris un affrètement coque nue), l'exploitant ou l'opérateur du navire ou bien contre toute personne qui est intervenue dans des opérations d'assistance ou qui a pris des mesures de sauvegarde. Ces dispositions de « canalisation » figurent aux articles III de la CRC de 1969 et de la CRC de 1992, respectivement.

Les Conventions de 1992 devront être modifiées, si le propriétaire du navire et son assureur doivent être tenus responsables – en réalité – au-dessus du plafond de responsabilité du propriétaire du navire et si d'autres possibilités sérieuses doivent être réalisées.

Comme il a été noté à la réunion du Groupe de travail intersessions, en mars 2001, si la disposition de 1992 permettant d'obtenir la déchéance du droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité, devait être conservée, il ne resterait que très peu de marge pour engager une action récursoire.

De l'avis de l'Administrateur, il est essentiel que le FIPOL de 1992 soit en mesure d'engager une action récursoire contre les personnes qui ont causé le dommage par pollution.

Dans ce contexte, il a été proposé que dans les dispositions de la CRC de 1992 sur la « canalisation, » une différence devrait être faite entre le droit des victimes de demander réparation auprès des personnes précisées dans les dispositions et le droit du Fonds d'engager une action récursoire contre ces personnes.

En outre, il a été proposé qu'il puisse être possible de renforcer la position du Fonds en incluant une disposition donnant formellement au Fonds, le droit d'engager une action récursoire, probablement fondé sur la faute.

Sous réserve de changement aux Conventions de 1992, l'Administrateur partage le point de vue que le FIPOL de 1992 devrait engager une action récursoire, chaque fois que ce sera nécessaire. Une politique énergique de la part du FIPOL, en matière d'action récursoire pourrait être utilisée contre des personnes exploitant des navires inférieurs aux normes. Les avantages pour la Caisse d'indemnisation, d'autres contributeurs, ainsi que pour des États côtiers, pourraient être considérables.

#### **4.7 Liquidation du FIPOL de 1971**

**F**in septembre 2002 une Conférence diplomatique de l'OMI a adopté un Protocole en vertu duquel la Convention du Fonds de 1971 cesserait d'être en vigueur. Cette action était considérée comme essentielle car dans un proche avenir, la plupart des États contractants auront adhéré à la Convention du FIPOL de 1992.

Toutefois des craintes subsistaient quant à une éventuelle situation dans laquelle un sinistre surviendrait et pour lequel le FIPOL de 1971 aurait l'obligation de verser des indemnités mais pourrait ne pas avoir suffisamment d'argent pour régler les demandes d'indemnisation. En octobre 2000, en raison de ces craintes, le Conseil d'administration du FIPOL de 1971 autorisait l'Administrateur à souscrire une assurance couvrant les responsabilités éventuelles du FIPOL de 1971 au titre des indemnités et de prises en charge financières jusqu'à concurrence de 60 millions de DTS (120 millions \$) par événement, déduction faite des montants effectivement versés par le propriétaire du navire ou son assureur en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Elle couvrirait également les honoraires des juristes et autres experts en rapport avec tous les événements survenus pendant une période allant jusqu'au 31 décembre 2001. Le Fonds lui-même devrait prendre à sa charge une franchise d'environ 500 000 \$ par sinistre et le FIPOL de 1971 aurait la possibilité de proroger l'assurance jusqu'au 31 octobre 2002.

L'assurance est devenu effective le 25 octobre 2000. Après avoir pris la décision de souscrire une assurance, les craintes exprimées au sujet de la viabilité financière du FIPOL de 1971, se sont atténuées. Entre le 25 octobre 2000 et le 31 décembre 2001, deux sinistres ont eu lieu impliquant le FIPOL de 1971 – le sinistres du *Singapura Timur* et du *Zeinab*, voir les Appendices B et C respectivement.

Du fait d'un certain nombre de dénonciations récentes de la Convention du Fonds de 1971, le nombre d'États contractants deviendra inférieur à 25, le 24 mai 2002. Par conséquent, conformément au Protocole adopté, la Convention cessera d'être en vigueur ce jour là.

La Convention ne s'appliquera plus aux sinistres survenus après cette date. Toutefois, l'extinction de la Convention de 1971 portant création du Fonds, ne signifie pas pour autant la dissolution du FIPOL de 1971. Celui-ci devra en effet respecter les obligations qui lui incombent pour des sinistres en souffrance, avant qu'il ne puisse être liquidé et prendre fin. La situation à l'égard des sinistres en souffrance impliquant le Fonds de 1971 est résumée à l'Appendice H. La liquidation exigera une somme considérable de travail au cours des prochaines années. Maintenant qu'une date limite officielle des responsabilités du FIPOL de 1971 a été établie, les organes de gestion du Fonds peuvent régler les demandes d'indemnisation en souffrance, comme en temps normal. Dans l'intervalle, le Secrétariat du FIPOL continuera à régler, dans les plus brefs délais, toutes les demandes d'indemnisation restantes. Tous les actifs excédentaires seront répartis de manière équitable, aux contributeurs.

Pour le Canada, la période critique relative à sa responsabilité actuelle envers le FIPOL de 1971, fait maintenant partie du passé. Le 29 mai 1999, le Canada a cessé d'être un membre du FIPOL de 1971 et est devenu un État contractant au FIPOL de 1992. Néanmoins, le Canada continuera à avoir des obligations envers le FIPOL de 1971 mais seulement en ce qui concerne les contributions à verser pour des déversements d'hydrocarbures ayant eu lieu avant le 29 mai 1999.

## **5. Initiatives visant les relations personnelles avec l'ensemble des corporations**

### **5.1 Général**

L'Administrateur poursuit ses initiatives visant des relations personnelles avec l'ensemble des corporations, en vue d'améliorer sa compréhension des attentes des parties manifestant de l'intérêt pour le plan d'intervention et d'indemnisation du Canada pour lutter contre la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. Au Canada, ces parties comprennent les citoyens, les Organismes d'intervention (OI), le MPO/la GCC/TC/EC/CCMC/l'industrie maritime, d'autres organismes et ministères fédéraux et provinciaux et différentes organisations non-gouvernementales.

Sur la scène internationale, des discussions ont eu lieu avec des organisations, aussi bien aux États-Unis qu'au Royaume-Uni, comprenant l'ITOPF, l'OCIMF, les P&I Clubs et le Centre du Fonds national de lutte contre la pollution des EU (US National Pollution Funds Center).

### **5.2 Conseil consultatif maritime canadien (national)**

L'Administrateur a assisté aux réunions nationales du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) qui se sont tenues semestriellement au Centre des conférences du gouvernement à Ottawa. Près de 400 intervenants de tout le Canada ont pris part à ces réunions du CCMC. Au cours des réunions de mai 2001, l'Administrateur a pris la parole à l'ouverture de la session plénière. Il a expliqué que la promulgation du Projet de loi S-2, avait permis de transférer, de la *Loi sur la marine marchande du Canada (LMMC)*, à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime (LRM)*, les dispositions du Plan de responsabilité pour la pollution par les hydrocarbures (L.C. 2001, chapitre 6). La nouvelle *LRM* réunit en une seule Loi, tous les régimes de responsabilité en matière maritime. Les dispositions relatives à l'indemnisation en cas de pollution maritime par les hydrocarbures, qui se trouvaient précédemment à la Partie XVI de la *LMMC*, se trouvent maintenant à la partie 6 de la *LRM*.

L'Administrateur a informé les participants de certaines caractéristiques particulières de la Caisse d'indemnisation. Par exemple, au Canada, la Caisse d'indemnisation peut être utilisée pour payer les demandes d'indemnisation nées de déversements d'hydrocarbures persistants et non-persistants provenant de toutes les catégories de navires, ainsi que pour des rejets non identifiés d'hydrocarbures; alors que les FIPOL limitent leurs paiements aux navires-citernes de haute-mer et aux hydrocarbures persistants. L'Administrateur a mis en lumière quelques points importants, comprenant :

#### **5.2.1 Le niveau élevé des demandes d'indemnisation contre le FIPOL**

Il a été rappelé aux membres du CCMC qu'il est important de reconnaître et d'appuyer l'ITOPF dans ses efforts à donner des conseils sur le lieu des opérations, concernant le caractère raisonnable des mesures et des interventions relatives au nettoyage. Du point de vue de l'Administrateur, le rôle de l'ITOPF et son approche non-partisane sont importants, étant donné le niveau élevé de certaines demandes d'indemnisation contre le FIPOL. Ce niveau élevé des demandes d'indemnisation entraîne le paiement par les contribuables, y compris la Caisse d'indemnisation du Canada, de contributions considérables.

#### **5.2.2 Limite de responsabilité du propriétaire de navire.**

Depuis le 29 mai 1999, en vertu de la L.C. de 1998, chapitre 6, les limites de responsabilité pour les navires autres que les pétroliers se trouvant dans les eaux canadiennes, se sont accrues considérablement. Les nouvelles limites de responsabilité pour un propriétaire de navire d'une jauge brute inférieure à 300 tonneaux, y compris les bateaux de plaisance appartenant à des propriétaires privés, sont de 500 000\$, quelle que soit la jauge réelle. Par exemple, avant mai 1999 la limite de responsabilité du propriétaire d'un bateau de plaisance de 12,5 tonneaux de jauge brute était de 3 000\$. Les propriétaires de tels bâtiments sont maintenant exposés à une sans faute responsabilité personnelle élevée, pouvant aller jusqu'à 500 000\$, en cas d'un événement de pollution par les hydrocarbures. L'Administrateur a demandé si oui ou non, une note ou un prospectus ne pourrait être diffusé et inséré dans des documents d'immatriculation et de délivrance de permis, rappelant les changements aux propriétaires de petits navires et de bateaux de plaisance.

### 5.2.3 Demandes d'indemnisation canadiennes.

L'Administrateur n'ignore pas les inquiétudes des propriétaires de navire, lorsqu'il évalue les demandes d'indemnisation nées des mesures de surveillance appliqués par la GCC lors d'interventions par le propriétaire de navire et par ses Organismes d'intervention engagés par contrat, en cas d'événements. Dans l'ensemble, la question est de savoir jusqu'à quel point les mesures prises par la GCC et les frais encourus, sont raisonnables. Il suggère au CCMC que soit instauré un dialogue entre les propriétaires de navire et la GCC, au sujet de leurs rôles respectifs.

L'Administrateur a répondu aux questions des participants et donné des éclaircissements concernant des sujets tels que : la couverture d'assurance des plates-formes de forage au large, la procédure de mise en recouvrement des contributions et le temps consacré au traitement d'une demande d'indemnisation. Il a insisté sur le fait qu'il n'existait aucun plan visant à réimposer une levée de contribution. Aucune levée de contribution n'a été imposée depuis 1976.

### 5.3 Conseil consultatif maritime canadien (arctique)

En avril 2001, l'expert-conseil maritime de l'Administrateur a assisté à la réunion du Conseil consultatif maritime du Nord canadien (CCMC-Nord), tenue à Iqaluit dans l'île de Baffin. Environ cinquante participants ont assisté aux deux journées de réunions. Ils représentaient le gouvernement fédéral, les gouvernements territoriaux et une grande diversité d'exploitants appartenant à l'industrie des transports maritimes du Grand Nord.

Les débats étaient co-présidés par des représentants de Pêches et Océans, de la GCC de la Région du centre et de l'Arctique et de Transports Canada de la Région des prairies et du Nord.

Un groupe de travail pluridisciplinaire fut formé pour débattre de la stratégie d'intervention de la Garde côtière, en Arctique. Le but de cette stratégie est de veiller à obtenir une intervention efficace en cas d'événement de pollution maritime par des hydrocarbures dans l'Arctique canadien.

Northern Transportation Limited (NTCL) a passé un contrat avec le gouvernement du Nunavut, pour fournir le combustible du gouvernement dans l'Arctique de l'est. NTCL affrète des pétroliers sur le marché international. Ces navires-citernes sont renforcés pour la navigation dans les glaces et construits avec une double coque. Annuellement, trois ou quatre navires-citernes de 18 000 à 20 000 tonnes sont envoyés dans les ports de l'Arctique. Un navire-citerne beaucoup plus gros, de 60 000 tonneaux de jauge brute, se rend à Nuuk, au Groenland, d'où de plus petits bâtiments transbordent le combustible pour le Canada. Dans tous les ports, sauf à Churchill au Manitoba, le combustible est pompé à terre à l'aide d'un flexible flottant. Les navires-citernes transportent un mélange d'hydrocarbures persistants pour leur propre consommation en combustible. Tout le combustible pompé à terre est du diesel et de l'essence, de qualité arctique. Des navigateurs ayant une grande expérience de la navigation dans les glaces canadiennes, commandent ces navires-citernes navettes.

Coastal Shipping Limited de Goose Bay, au Labrador a signé un contrat avec les Travaux publics et Services gouvernementaux du Canada pour ravitailler annuellement en combustible les sites de la DEW Line sur l'Île de Baffin et dans le secteur du Bassin de Foxe. (DEW = Distant Early Warning – réseau de radars). Le navire-citerne utilisé pour ces voyages de ravitaillement entre Terre-Neuve et l'Arctique de l'est, et le *Mokami* (3 015 tjb), immatriculé au Canada. Le navire est renforcé pour la navigation dans les glaces et est un monocoque. Dans l'Arctique de l'ouest tout le fuel-oil est livré par le remorqueur et la barge-citerne de NTCL, comme cela se pratique depuis des décennies.

### 5.4 Organismes d'intervention

Il existe quatre organismes d'intervention homologués au Canada (ROs) (OI) fournissant des services d'intervention maritime en cas de déversement d'hydrocarbures, au sud du 60° parallèle de latitude nord. Ils sont gérés par l'industrie et financés grâce à des droits perçus auprès des usagers. Les quatre OI du Canada sont :

- La société d'intervention maritime de l'ouest du Canada (WCMR) (SIMOC) qui en règle générale couvre les eaux de la Colombie-Britannique;
- La société d'intervention maritime de l'est du Canada (ECRC) (SIMEC) qui couvre les eaux des Grands Lacs, le Québec (SIMEC) et la côte de l'Atlantique (sauf deux petits secteurs au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Écosse);
- L'équipe d'intervention d'urgence de l'Atlantique (ALERT) qui comprend essentiellement le port de Saint-Jean et les eaux environnantes et;
- La société anonyme de services maritimes de Point Tupper (PTMS) (SMPT) qui couvre le port de Port Hawkesbury et ses approches.

Quoique chacun des organismes d'intervention soit une société indépendante, ils sont liés entre eux par l'entremise de différents soutiens et accords d'aide mutuelle pour compléter les ressources des uns et des autres si cela est nécessaire, en cas d'un déversement majeur d'hydrocarbures en mer. Dans la région de l'est du Canada, ALERT et

SMPT ont conclu avec SIMEC un accord de soutien et d'aide mutuelle. Dans la région ouest du Canada, SIMOC a conclu avec SIMEC un accord de soutien opérationnel de gestion.

Le 28 février 2002, l'Administrateur a rencontré le gestionnaire du centre d'intervention, aux installations centrales des OI de Dartmouth, Nouvelle-Écosse. La visite des installations a donné l'occasion d'en apprendre un peu plus au sujet du système global de gestion fonctionnelle de l'industrie et de sa formation sur le tas pour mettre sur pied une opération d'intervention contre des déversements. Ce fut une chance de pouvoir visiter l'entrepôt du matériel spécialisé de lutte contre les déversements d'hydrocarbures, utilisé en haute mer et pour le nettoyage du littoral (par exemple: les barrages flottants, les pompes, les embarcations, les barges et les récupérateurs d'hydrocarbures en surface). En plus d'avoir pu observer les stocks de technologie de nettoyage et ses moyens, l'Administrateur a discuté le problème des taux actuels de location du personnel et du matériel et comment ils sont déterminés.

L'Administrateur est désireux de poursuivre une coopération et des relations suivies avec les organismes d'intervention dans toutes les régions du Canada. Il apprécie pleinement que leurs responsabilités et leurs rôles respectifs, concernant la prévention, la préparation et l'intervention pour lutter contre la pollution due à des déversements d'hydrocarbures, soient des parts essentielles du système national du Canada pour la protection du milieu marin.

## **5.5 Exercice de lutte contre la pollution par les hydrocarbures – Région atlantique**

Les 30 et 31 mai 2001, la SIMEC (ECRC) a effectué un exercice de magnitude 4, dans la Région de l'Atlantique à son centre d'intervention situé à Saint-Jean de Terre-Neuve. Un exercice de magnitude 4 est un scénario de travail permettant de démontrer que SIMEC peut, conformément aux normes de planification établies par l'OI, constituer une équipe de gestion des déversements et indiquer les ressources indispensables pour intervenir sur un déversement en milieu marin, pouvant atteindre 10 000 tonnes.

Le scénario d'exercice de base consistait en une intervention sur un déversement d'hydrocarbures après qu'un navire-citerne navette, du gisement pétrolière Hibernia ait été éperonné par le remorqueur de bassin au terminal de transbordement à Whiffen Head, en Baie Placentia. Le choc a causé une explosion dans une citerne de ballastage située entre les deux coques – environ 5 000 tonnes de pétrole brut d'Hibernia se sont déversées immédiatement mais le volume total présentant des dangers était de 10 000 tonnes.

L'OI a dirigé l'exercice pendant une période d'activité continue de 36 heures, conformément à un programme en temps-réel. Les participants venaient de Canship Ugland Ltd., de North Atlantic Refining Limited, de Newfoundland Trans-Shipment Limited, de la Garde côtière canadienne, d'Environnement Canada et de différents entrepreneurs d'intervention. Des conseillers techniques et du personnel de soutien ont aidé à créer une atmosphère réaliste axée sur l'intervention. Un certain nombre d'organisations ont envoyé des représentants pour observer l'exercice, y compris la Caisse d'indemnisation, Chevron (Californie), Chevron (Canada), Husky Oil, Exxon Mobil, Hibernia, Terra Nova, Imperial Oil, Petro-Canada, Ultramar Canada et la Gendarmerie royale de Terre-Neuve.

Au cours de l'exercice pour la lutte contre la pollution par les hydrocarbures, l'expert-conseil de la Caisse d'indemnisation a profité d'une occasion pour visiter les installations du terminal pétrolier de Newfoundland Trans-Shipment Ltd. (NTL) à Whiffen Head. Ces installations possèdent une infrastructure exceptionnelle, de classe mondiale. Elles sont conçues de manière à recevoir du pétrole brut provenant des champs de production pétrolière au large de Terre-Neuve. Par la suite, le brut est transbordé vers les grands centres de raffinage de la côte est de l'Amérique du Nord. Le terminal possède deux postes à quai pour de grands navires-citernes, pouvant recevoir des navires-citernes de 60 000 à 159 000 tonnes de port en lourd. Il a été conçu en vue de construire un troisième poste à quai. Lorsque le site industriel sera achevé, les installations disposeront de seize citernes de stockage, chacune ayant une capacité de 500 000 barils de pétrole brut. Actuellement, il y a six citernes de stockage. L'Administrateur constate qu'une augmentation importante dans le trafic des navires-citernes dans la Baie Placentia, comporte en soi le potentiel d'un accroissement en risque environnemental et de l'impact financier de la Caisse d'indemnisation. La direction de NTL a passé un contrat avec la SIMEC pour de l'assistance sur les mesures d'intervention en cas de rejet d'hydrocarbures.

L'expert-conseil de la Caisse d'indemnisation a rendu visite aux bureaux de Canship Ugland Ltd. à Saint-Jean de Terre-Neuve qui est la principale compagnie de gestion de navires et d'entreprises maritimes desservant les industries du transport au large des côtes et en mer. Elle est homologuée ISM (Code international de gestion de la sécurité)/ISO (Organisation internationale des normes) ISM/ISO 9002. La Canship Ugland Ltd. gère trois navires-citernes navettes de 127 000 tonnes de port en lourd, construits spécialement pour le transport de pétrole brut, pour desservir les champs pétrolières Hibernia et Terra Nova. Ces navires-citernes *Mattea*, *Kometik* et *Vinland* – construits en Corée du Sud – sont réputés être les plus grands navires immatriculés au Canada. La totalité de leurs équipages est canadienne. Les navires-citernes navettes sont conçus pour charger du pétrole brut à la plate-forme de production, au moyen d'un dispositif spécial de chargement par l'étrave. Ils transportent des hydrocarbures depuis les unités de production de pétrole brut des Grands Bancs jusqu'au terminal de transbordement à Whiffen Head.

## **5.6 Cours destiné aux personnes devant assumer le commandement sur le lieu des opérations en mer ou à terre**

Le 4 mars 2002, l'Administrateur a participé au Collège de la GCC au Cap Breton, au Cours destiné aux personnes devant assumer le commandement sur le lieu des opérations en mer ou à terre. Il a parlé au sujet des rôles et des responsabilités de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation. En qualité de membre du comité, il a débattu du plan d'intervention canadien en cas de déversement d'hydrocarbures en mer. Cette sorte d'interaction contribue à une prise de conscience accrue, au sujet du régime réglementaire global du Canada, visant l'intervention et l'indemnisation en cas de pollution maritime par les hydrocarbures.

Tous les présentateurs ont fait des exposés détaillés et clairs. Il y avait des conférenciers instructifs appartenant à la GCC, à Environnement Canada, à la Société d'intervention de l'est du Canada et à autres organisations compétentes. Les exposés et les études de cas couvrant des sinistres internationaux impliquant des pétroliers, ont procurés des expériences de formation inestimables. Des experts-conseils des États-Unis et du Royaume-Uni, y compris de l'ITOPF et une représentation juridique du Ministère des Pêches et Océans du Canada ont donné une perspective internationale sérieuse.

Le Cours destiné aux personnes devant assumer le commandement sur le lieu des opérations en mer ou à terre, est conçu pour des officiers de la GCC et des gestionnaires d'exploitation de l'industrie. Il est avant tout axé sur une coordination sur le lieu des opérations et sur le développement des stratégies de nettoyage qui sont essentielles pour intervenir effectivement pour lutter contre des déversements d'hydrocarbures, d'une magnitude pouvant atteindre jusqu'à 3 sur l'échelle internationale de capacité d'intervention (c'est-à-dire une quantité maximale de déversement d'hydrocarbures de 2 500 tonnes). D'après les critères de magnitude 3, le matériel et les ressources doivent être déployés sur le milieu d'exploitation touché, moins de 18 heures après notification d'un déversement d'hydrocarbures.

Le scénario de déversement d'hydrocarbures utilisé pour le cours de formation se situait en Baie de Fundy, près de la frontière entre le Canada et les États-Unis. Le scénario comprenait un exercice de simulation d'une barge pétrolière échouée. Toute la journée, les contrôleurs compliquèrent les choses, en introduisant diverses données opérationnelles et écologiques. Ils introduisirent également une série de craintes exprimées par la communauté locale, exigeant des solutions immédiates.

Le Cours destiné aux personnes devant assumer le commandement sur le lieu des opérations en mer ou à terre, a lieu chaque année au Collège de la GCC. Il offre une occasion aux représentants des organismes du gouvernement et de l'industrie maritime, de se rencontrer et de travailler ensemble. L'Administrateur apprécie infiniment d'être invité par la GCC, à participer à ce cours.

Il fut intéressant d'apprendre, au cours de la session, qu'aux États-Unis, le Centre chargé de la sécurité et de la lutte contre la pollution en milieu marin, à l'Académie de marine du Massachusetts, offre un cours de formation ayant trait à la gestion des états d'urgence et des interventions en cas de déversements d'hydrocarbures. Ce Centre offre un programme de formation basé entièrement sur l'OPA 90 (Loi de 1990 sur la pollution par les hydrocarbures), pour les personnes de l'industrie et du gouvernement assumant des responsabilités de gestion ou de surveillance, concernant la préparation ou l'intervention selon la Loi.

Avec ce simulateur de gestion des déversements d'hydrocarbures – unique en Amérique du Nord – les programmes du Centre sont étayés par la plus perfectionnée des technologies disponibles. Les stagiaires bénéficient d'un environnement propice à l'exercice, dans lequel ils peuvent appliquer leurs connaissances acquises, aux plus réalistes des scénarios de déversement d'hydrocarbures.

Des renseignements supplémentaires au sujet du programme sont disponibles sur internet : [www.MMA.MASS.edu/dce/cmeps/](http://www.MMA.MASS.edu/dce/cmeps/) et [www.oil-spill-info.com](http://www.oil-spill-info.com)

## 5.7 Garde côtière canadienne – réunions régionales

### 5.7.1 Vancouver

Le 29 janvier 2002, l'Administrateur a rencontré les gestionnaires des services d'intervention d'urgence de la GCC et les entrepreneurs spécialistes des déversements d'hydrocarbures. Étaient également présents le conseiller principal des services juridiques et l'agent collecteur des demandes d'indemnisation, tous les deux de l'Administration centrale de la GCC à Ottawa.

Les débats étaient axés sur des questions concernant les événements de déversements d'hydrocarbures et les opérations de nettoyage, y compris :

- La question du caractère raisonnable concernant l'étendue des mesures prises et des frais encourus.
- Le prélèvement des échantillons d'hydrocarbures, y compris les procédures, l'entreposage, les différentes étapes de détention des produits prélevés et l'obtention des analyses et des documents du laboratoire.
- La présentation des demandes d'indemnisation qui doivent être soumises en temps utile et être pleinement justifiées par écrit. Il a été fait remarquer que les registres et les carnets de notes tenus par la personne devant assumer le commandement sur le lieu des opérations en mer ou à terre et les autres entrepreneurs spécialisés pour intervenir sur des déversements d'hydrocarbures, sont inestimables pour faciliter le paiement des demandes d'indemnisation.

Enormément de monde a assisté à la réunion qui a été fructueuse, interminable et pour laquelle une grande partie de tout le personnel de la GCC était présent. À la clôture de la session, des informations en retour ont démontré qu'il s'était produit un heureux changement parmi les gestionnaires régionaux et les entrepreneurs spécialistes des déversements d'hydrocarbures, leur permettant de dialoguer directement avec l'Administrateur. Un participant a dit : « Il y a longtemps que nous devrions avoir eu cette sorte de réunion. »

L'Administrateur était très satisfait que la réunion avec le personnel de la Garde côtière ait été aussi constructive. Lorsque le personnel de la Garde côtière travaillant sur le terrain ou ailleurs, doit traiter des demandes d'indemnisation, l'Administrateur l'encourage donc à communiquer avec son bureau et à discuter des mesures pratiques à prendre.

### 5.7.2 Dartmouth

Le 1<sup>er</sup> mars 2002, l'Administrateur a rendu visite au bureau central régional de la GCC/du MPO à Dartmouth, en Nouvelle-Écosse. Il a rencontré le Directeur-général régional du MPO, le Directeur régional par intérim de la GCC et plusieurs de leurs gestionnaires principaux. Les discussions incluaient :

- La préparation des demandes d'indemnisation
- Les événements récents (par exemple le sinistre du *Calapalamos* qui s'est produit dans le port d'Halifax le 21 février 2001).
- Les frais de l'administration du MPO-de la GCC qui sont inclus comme constituant une note explicative séparée dans les demandes d'indemnisation de la GCC nées d'événements de pollution par les hydrocarbures
- Les ports de refuge sûrs, pour des navires ayant subi des avaries
- Le traitement des résidus d'hydrocarbures et le nombre suffisant d'installations de réception des ports.

L'Administrateur apprécie beaucoup ces occasions de discussions franches et ouvertes sur des questions d'intérêt mutuel. Une telle coopération peut améliorer davantage la présentation et l'évaluation des demandes d'indemnisation d'une manière compatible avec de saines méthodes commerciales et conformes aux lois régissant les activités de la Caisse d'indemnisation.

## **5.8 Environnement Canada – Cartographie des zones sensibles**

L'Administrateur a rendu visite au bureau central régional d'Environnement Canada, à Dartmouth, en Nouvelle-Écosse. Il a rencontré le Directeur-général régional, le Directeur régional de DPE (EPB) (Direction de la protection de l'environnement) et d'autres gestionnaires principaux de la Région atlantique d'Environnement Canada. La réunion était axée sur plusieurs des programmes et des intérêts du Ministère, y compris : le Fonds des dommages à l'environnement, les Installations de réception des hydrocarbures, les exercices Canuslant, les modèles simulant les trajectoires de la pollution, les procédures de prélèvement d'échantillons d'hydrocarbures, l'Équipe régionale des urgences environnementales (REET/ERUE) et l'Initiative pour implanter la cartographie des zones sensibles de l'Atlantique.

L'Administrateur a pris des dispositions, en faveur des coordinateurs régionaux d'EC, chargés de l'Initiative pour implanter la cartographie des zones sensibles de l'Atlantique, pour qu'ils puissent visiter les bureaux de la Caisse d'indemnisation à Ottawa et pour leur faire un exposé sur l'état du programme. Au cours de l'exposé, les coordinateurs ont expliqué que les autres partenaires avaient contribué considérablement au développement et à l'amélioration des cartes des zones sensibles actuelles. Les partenaires comprenaient la SIMEC/le MPO/la GCC, d'autres organisations fédérales et provinciales et des groupes communautaires.

Les cartes des zones sensibles constituent maintenant un élément important dans la stratégie d'ensemble du Ministère visant la prévention, la préparation et l'intervention pour lutter contre des déversements d'hydrocarbures. Elles comprennent des catalogues, des secteurs écologiquement fragiles et des vulnérabilités saisonnières des différentes ressources physiques, biologiques et culturelles. Les cartes fournissent aux entrepreneurs spécialisés en matière de déversements d'hydrocarbures, un outil important et dynamique pour les aider à prendre des décisions vitales pour la protection des ressources côtières du Canada.

Les coordinateurs sont en train de développer un système complémentaire de cartographie sur le web qui étendra considérablement les possibilités du programme. Actuellement, les membres de l'organisation de l'ERUE/REET et de l'OI ont conclu des accords avec Environnement Canada en vue d'avoir un accès total au système.

L'Administrateur porte un vif intérêt au développement en partenariat du Programme de cartographie des zones sensibles dans la Région de l'Atlantique. Il croit fermement que le programme sera étendu à d'autres secteurs géographiques du pays. À l'occasion d'enquêtes et d'évaluations de demandes d'indemnisation nées d'événements de déversements d'hydrocarbures, le plein accès aux bases de données, par l'Administrateur, sera inestimable. De plus amples discussions auront lieu avec le personnel d'EC au sujet du projet de cartographie basé sur l'internet et au sujet d'autres programmes d'EC, ayant un rapport avec une intervention en cas de déversement d'hydrocarbures.

## **5.9 Organisme de protection environnementale des États-Unis – Symposium consacré aux déversements d'eau douce**

À Cleveland, Ohio, l'Administrateur a assisté au « Quatrième Symposium bienal consacré aux déversements on Eau douce, » patronné par l'Organisme de protection environnementale des États-Unis. Le symposium a donné l'occasion aux organismes du gouvernement, à l'industrie et aux entrepreneurs spécialisés en matière de déversements d'hydrocarbures de se concentrer sur la planification, la prévention et l'intervention directe en cas de déversement d'hydrocarbures dans des environnements d'eau douce. Ensuite, le symposium a offert un forum international aux participants, afin de débattre des relations coopératives de travail et d'encourager le transfert de technologie concernant les problèmes uniques des opérations d'épuration de l'eau douce.

Les environnements en eau douce présentent des variables uniques, exigeant leur prise en considération au cours de la planification et de l'intervention. Les déversements d'hydrocarbures en eau douce diffèrent de plusieurs manières, des déversements côtiers ou en mer. Les déversements en eau douce ont tendance à être plus fréquents, d'un plus petit volume et sont habituellement formés de produits raffinés. Ils représentent un potentiel plus élevé de mettre en danger la santé publique et l'environnement car très souvent, ils se produisent à l'intérieur de zones très peuplées. Le déversement peut menacer l'eau en surface et l'alimentation des nappes phréatiques qui influent directement sur les activités humaines. De plus, les habitats vitaux de l'hinterland – très différents des habitats côtiers – risquent beaucoup plus d'en ressentir les effets. Malgré la sorte de problèmes que posent les déversements en eau douce, une bonne partie des renseignements recueillis au sujet de la prévention et de l'intervention concernant les déversements, est envoyée aux zones côtières ou aux lieux où se sont produits les déversements d'hydrocarbures à la surface de l'océan.



L'Administrateur a présenté un document intéressant le plan canadien d'indemnisation. Cet exposé couvre les principaux éléments de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires.

Il a également discuté le rôle de la Caisse d'indemnisation en ce qui concerne des déversements d'hydrocarbures provenant de toutes les catégories de navires exploités dans les eaux canadiennes, y compris dans les Grands Lacs et autres voies navigables intérieures. L'exposé abordait le problème des limites de responsabilité et d'indemnisation actuelles en cas de déversements provenant de pétroliers au Canada.

La Caisse d'indemnisation a pour objet, par exemple, de couvrir *inter alia* (entre autres), des déversements d'hydrocarbures provenant de navires, dans les Grands Lacs. Toutefois, si un déversement d'hydrocarbures ne peut être attribué à un navire, la Caisse d'indemnisation peut toujours être tenue d'avoir à payer pour un « rejet non identifié d'hydrocarbures. » Ceci étant, la Caisse d'indemnisation est tenue de payer des frais raisonnables, dans certains cas ayant un rapport avec des hydrocarbures « si la cause des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures est inconnue et que l'Administrateur n'a pas été en mesure d'établir que l'événement qui a provoqué le dommage n'a pas été causé par un navire. » Toutefois, la Caisse d'indemnisation n'est pas tenue d'avoir à indemniser des dommages dus à des déversements ne provenant pas de navires.

Du point de vue de la Caisse d'indemnisation, l'Administrateur a fait état de l'*Accord de 1978 sur la qualité des eaux des Grands Lacs*, amendé par le Protocole de 1987, signé entre le Canada et les États-Unis. D'après les termes de cet accord, les Gardes côtières du Canada et des États-Unis ont élaboré et mis en œuvre un Plan d'urgence commun de protection des mers. Les principes généraux du Plan d'urgence garantissent que les deux organismes sont les plus aptes à intervenir pour lutter contre un déversement d'hydrocarbures menaçant les eaux frontalières du dispositif des Grands Lacs.

L'Administrateur a souligné que des dispositions avaient été prises entre le Canada et les États-Unis, concernant l'indemnisation pour les Grands Lacs. Toutefois, aucune disposition spéciale de financement ne s'applique aux eaux des côtes est et ouest. En ce qui concerne les dispositions de financement en vigueur pour les Grands Lacs, l'*Accord sur la qualité des eaux des Grands Lacs* stipule :

*« Sauf accord contraire, les coûts des opérations des deux parties, comme il est précisé dans le Plan, seront pris en charge par la partie dans les eaux de laquelle l'événement de pollution s'est produit. »*

Le Plan d'urgence réitère l'accord spécial de financement et stipule :

*« Dans les Grands Lacs, les dispositions de l'Accord sur la qualité de l'eau des Grands Lacs s'appliquent et, à moins d'accord contraire, les coûts des opérations des deux parties, comme il est précisé dans le Plan, seront pris en charge par la partie dans les eaux de laquelle l'événement de pollution s'est produit. »*

*Dans le cas où un événement de pollution proviendrait des activités du fond des lacs, le coût des opérations d'intervention, sera pris en charge par la partie dont les activités du fond du lac en cause, tombent sous sa juridiction.*

*Dans tous les autres cas assujettis aux dispositions de ce Plan, chaque partie prendra en charge les coûts de ses propres opérations d'intervention. »*

## **5.10 Planification d'intervention d'urgence visant les industries maritimes – Vancouver**

Les 28 et 29 janvier 2002, à Vancouver, l'Administrateur a pris part à la conférence organisée par Insight Information Co., consacrée à « la Planification d'intervention d'urgence visant les industries maritimes. » M. Joseph Spears, Directeur de Spears and Company, a présidé la conférence.

Les participants comprenaient des représentants de l'industrie maritime, des avocats du Ministère de la Justice du Canada et des firmes de droit privées; des représentants de Pêches et Océans Canada, de Transports Canada, de la Défense nationale et des experts-conseils. Était également présent le Chef Harry F. Nyce Sr. de l'administration Nisga's Lisims.

La conférence était axée sur les questions d'actualité visant l'environnement et les mises à jour législatives affectant l'industrie maritime et les possibilités d'intervention d'urgence, au Canada et internationalement. Le programme a donné l'occasion de discuter des dernières stratégies regardant la planification réussie d'intervention urgente dans le milieu marin d'aujourd'hui. Les sessions de la conférence ont couvert une variété de sujets, comprenant :

- La planification de l'intervention d'urgence
- L'état actuel de l'industrie maritime de la côte ouest
- Les répercussions des questions environnementales et des changements de législation
- La nouvelle Loi sur la responsabilité en matière maritime
- La compréhension de la nature de demandes d'indemnisation et des dommages à l'environnement en mer
- La communication effective avec les médias au cours d'une situation écologique critique
- La Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires.

L'Administrateur a présenté un exposé concernant la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. Au cours de son exposé, il a discuté de quelques uns des problèmes fondamentaux auxquels la plupart des pays ont eu à faire face à l'occasion d'événements de déversements d'hydrocarbures. Les pétroliers, notamment les navires-citernes transporteurs de pétrole brut, transportent des volumes considérables de cargaisons d'hydrocarbures et les navires autres que les pétroliers transportent une importante quantité d'hydrocarbures en tant que combustible de soute. D'après la loi canadienne, il y a quelques décennies, lorsque des déversements d'hydrocarbures se produisaient, l'indemnisation pour des dommages dus à la pollution et le recouvrement des frais de nettoyage étaient limités. En vue d'engager une action en recours contre la partie responsable, une demande a été faite d'avoir à prouver la négligence. Des problèmes tels que l'infaisabilité d'un jugement, faillite, insolvabilité, juridiction et situation de compagnies armant un seul navire, ont conduit à de difficiles remises en question. Il était important de trouver une solution réglementaire à quelques unes de ces remises en question.

L'Administrateur a expliqué que les catalyseurs, à l'égard des Conventions sur l'indemnisation en cas de déversement d'hydrocarbures et de la législation canadienne sur la responsabilité et l'indemnisation, avaient été deux grandes catastrophes dues à des déversements d'hydrocarbures. La première avait été l'échouement du *Torrey Canyon* sur les roches de Seven Stones (Angleterre 1967). En conséquence, un régime international fut créé pour indemniser les dommages dus à la pollution, causée par des déversements d'hydrocarbures provenant de navires-citernes. À l'époque du sinistre, il n'existait aucun règlement international permettant de traiter ce problème, seules les lois nationales applicables le pouvaient. Sous les auspices de l'OMI, deux séries de traités ont été adoptées : la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds. Ce régime a été amendé en 1992 par deux Protocoles : la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds.

En second lieu, le sinistre canadien qui s'est produit en 1970 lorsque le navire-citerne *Arrow* s'est échoué sur la roche Cerberus dans la Baie de Chedabucto, en Nouvelle-Écosse. Après le sinistre de l'*Arrow*, des amendements très importants ont été apportés à la *Loi sur la marine marchande du Canada*. La nouvelle législation sur les déversements d'hydrocarbures est devenue la Partie XX de la *LMMC* qui est devenue une partie de la Loi canadienne le 30 juin 1971. La Loi canadienne est antérieure de plus de quatre ans à l'entrée en vigueur de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de plus de sept ans à celle de la Convention de 1971 portant création du Fonds. La nouvelle Partie XX de la *LMMC* était l'un des premiers régimes nationaux complets, dans le monde occidental, relatifs à la responsabilité en matière de déversement d'hydrocarbures.

Les principaux éléments de la Partie XX sont :

- Établir la responsabilité des propriétaires de navires en vue de les tenir responsables des frais et des dommages en cas d'un déversement d'hydrocarbures
- Autoriser le propriétaire du navire, en certaines circonstances, à limiter sa responsabilité, à un montant lié à la jauge du navire
- Créer un nouveau fonds, le Fonds des demandes d'indemnisation nées de la pollution maritime, utilisable en cas de demandes d'indemnisation supérieures à la limite de responsabilité du propriétaire du navire
- Conférer au Ministre des Transports le pouvoir de faire enlever ou de faire vendre tout navire et toute cargaison déversant ou risquant de déverser des hydrocarbures.

Le 24 avril 1989, la Caisse d'indemnisation est entrée en vigueur, par suite des amendements apportés à la *LMMC* et a succédé à la Caisse des réclamations de la pollution maritime. La Caisse d'indemnisation est destinée à payer les demandes d'indemnisation relatives aux déversements d'hydrocarbures provenant de toutes les catégories de navires quelque soit le lieu au Canada ou dans les eaux canadiennes, y compris la Zone économique exclusive du Canada. La Caisse d'indemnisation, contrairement au FIPOL de 1992, ne limite pas ses considérations aux navires-citernes de haute mer ou aux hydrocarbures persistants.

Le régime réglementaire actuel régissant les demandes d'indemnisation est la *Loi sur la responsabilité en matière maritime (LRM/MLA)* L.C. 2001, chapitre 6. La *LRM* est entrée en vigueur le 8 août 2001. La partie 6 de la nouvelle Loi reprend les dispositions relatives au régime qui se trouvaient auparavant à la Partie XVI de la *LMMC*.

### **5.11 Conférence maritime de 2002 – Toronto**

Les 23 et 24 janvier 2002, l'Administrateur a assisté à la Conférence maritime, tenue à Toronto, patronnée par Marsh Canada et Liberty International. Les sessions ont mis au premier plan, des dossiers relatifs à la Loi sur la responsabilité en matière maritime, aux changements apportés à la Loi de 2001, sur la marine marchande du Canada, à la Loi sur l'exemption en matière de conférences maritimes (Projet de Loi C.14) et d'autres dossiers. Les différents conférenciers représentaient des administrations de réglementation, l'industrie des assurances maritimes, le corps juridique, le Bureau de la sécurité dans les transports et le réseau du secteur privé des Organismes d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures.

Un comité consacré à la discussion de Programme de surveillance aérienne du Canada, a eu lieu. Le pilote de l'avion de surveillance appartenant aux opérations de la GCC, a fait un exposé très instructif à l'aide de diapositives, au sujet de la surveillance aérienne de la pollution par les hydrocarbures. Nota : le type d'avion utilisé par la GCC et le nombre de vols de patrouilles sont indiqués aux page 44.

Il a été expliqué que le Canada respectait les dispositions de l'Annexe I de MARPOL 73/78 qui limitent à 15 parts par million (ppm), la quantité d'hydrocarbures qui peut être déversée. Toutefois, une enquête a démontré qu'un déversement d'un mélange d'hydrocarbures, avec une concentration de 15 ppm, ne peut pas être observé que ce soit visuellement ou à l'aide de matériel de télédétection. La concentration la plus faible d'hydrocarbures présents dans le déversement d'un mélange d'hydrocarbures où les premières traces qui furent observées visuellement à bord d'un avion, était de 50 ppm.

Il existe un rapport entre l'épaisseur d'une pellicule d'hydrocarbures et la couleur de l'irisation d'hydrocarbures telles que perçues par un observateur. Ce rapport est valable pour de minces pellicules de moins de 3 microns et est utilisé pour estimer une quantité. L'altitude optimale pour identifier une nappe de mazout depuis un avion, se situe entre 1 000 et 1 500 pieds au-dessus. L'angle d'observation est crucial pour des observations aériennes de nappes de mazout. La position idéale est d'être au-dessus, regardant vers le bas à 90 degrés vers la surface, avec le soleil dans le dos de l'observateur. L'implication pratique de l'angle d'observation, d'après le présentateur, est qu'un observateur à la surface ou près d'elle, est souvent incapable de voir une nappe de mazout qui est visible pour un observateur aérien.

Des statistiques montrent qu'au cours de la dernière décennie, une moyenne de 241 sinistres par année ont été observés grâce à toutes les méthodes utilisées par le Programme national de surveillance aérienne. Les origines des déversements d'hydrocarbures sont – navires 8%, rejets non identifiés 46,5%, autres – y compris des rejets telluriques et d'épaves de navires, etc. 45,5%.

### **5.12 Association canadienne de droit maritime**

En juin 2001, l'Administrateur a assisté à Montréal à la réunion de l'Association canadienne de droit maritime. Il apprécie ses rapports avec l'Association canadienne de droit maritime et continue de dialoguer avec des membres. Il apprécie beaucoup les généreuses contributions apportées par des membres au développement du Droit maritime canadien.

### **5.13 Association de l'est du Canada, en matière de droit relevant d'une cour d'Amirauté**

L'Administrateur note le précieux travail accompli, à Halifax, par cette organisation pour réaliser de nouveaux développements en matière de droit maritime.

## 6. Responsabilités de la Caisse d'indemnisation envers le Fonds international

### 6.1 CRC de 1969 et FIPOL de 1971

Le 24 mai 1989, le Canada, pour la première fois est devenu un État contractant aux Conventions internationales. Ces deux Conventions étaient : la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CRC de 1969) et la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention de 1971 portant création du Fonds).

Voici depuis 1989 quelques uns des sinistres majeurs impliquant le FIPOL de 1971 : Haven (Italie 1991), Aegean Sea (Espagne 1992), Braer (RU 1992), Sea Prince (République de Corée 1995), Sea Empress (RU 1996), Nakhodka (Japon 1997), et Nissos Amorgos (Venezuela 1997).

Depuis 1989, la Caisse d'indemnisation a payé au FIPOL de 1971, la somme de 20 544 154,59\$, comme indiqué dans le tableau ci-dessous. Celui-ci démontre la notion de Fonds (FIPOL) auquel « il est fait appel ». Les contributions et les levées de contributions dépendent des demandes d'indemnisation et comment celles-ci sont évaluées.

La Caisse d'indemnisation a également un passif exigible par le FIPOL de 1971 pour des événements de rejets d'hydrocarbures ayant eu lieu avant le 29 mai 1999. La Caisse d'indemnisation le paiera, lorsqu'il arrivera à échéance. Après cette date, la Caisse d'indemnisation n'aura plus aucune responsabilité pour tous frais d'administration. Deux sinistres font l'objet de très grosses demandes totales d'indemnisation : l'Aegean Sea (Espagne 1992) et le Nissos Amorgos (Venezuela 1997). La responsabilité éventuelle globale maximale de la Caisse d'indemnisation est d'environ 6,5 millions de dollars pour ces deux sinistres.

### 6.2 CRC de 1992 et FIPOL de 1992

Le 29 mai 1999, le Canada a adhéré à la CRC de 1992 et à la Convention du FIPOL de 1992. Ces deux Conventions ne s'appliquent qu'aux rejets d'hydrocarbures persistants provenant de navires-citernes de haute mer.

L'Assemblée du FIPOL de 1992 décide le montant total des contributions à mettre en recouvrement chaque année pour faire face aux dépenses générales de fonctionnement et aux paiements anticipés des indemnités lors de sinistres majeurs. La levée de contributions requise par tonne, est calculée par le Secrétariat du FIPOL. La Caisse d'indemnisation reçoit de la part du FIPOL de 1992, une facture basée sur la contribution calculée, multipliée par le montant total des « hydrocarbures donnant lieu à contribution », reçus au Canada.

D'après les règlements de la Caisse d'indemnisation, l'envoi de rapports, concernant les quantités « d'hydrocarbures donnant lieu à contribution » importés ou transportés au cabotage, est obligatoire pour les personnes en ayant reçus plus de 150 000 tonnes au cours de l'année civile précédente.

La Caisse d'indemnisation doit recevoir les rapports, au plus tard le 28 février de l'année qui suit la réception de ces hydrocarbures. Au début du mois de janvier de chaque année, l'Administrateur écrit à chaque contribuable éventuel, lui expliquant le processus d'envoi de rapport et en lui faisant parvenir le formulaire indispensable, à cet effet. Tous les formulaires remplis sont ensuite traités pour aboutir à un centre national de comptabilisation qui à son tour, adresse au FIPOL de 1992 un rapport sur les quantités reçues. Actuellement, 10 contribuables nous envoient un rapport. Ils représentent les organismes des industries pétrolières (raffinage et transbordement d'hydrocarbures) et des centrales électriques.

Le sinistre de l'*Erika* (France 1999) fournira à la Caisse d'indemnisation sa première occasion de se faire une idée sur le régime du FIPOL 1992, du fait que les indemnités à verser atteindront vraisemblablement les limites de responsabilité du FIPOL de 1992.

Pour le sinistre de l'*Erika*, le paiement à effectuer par la Caisse d'indemnisation, au FIPOL de 1992, pourrait atteindre environ 10,5 millions de dollars. En 2000/2001 l'Administrateur a donné l'ordre de verser 5 933 354,58 \$ au FIPOL de 1992, pour le Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour l'*Erika*. En 2001/2002 l'Administrateur a payé 2 364 162,09\$ pour le Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour l'*Erika*.

La Caisse d'indemnisation a également l'obligation de payer des contributions courantes au Fonds général du FIPOL de 1992 et pour d'autres sinistres majeurs couverts par le FIPOL de 1992, ayant eu lieu après le 29 mai 1999. Toutefois, le Canada n'a aucune obligation envers le Fonds de 1992 pour des sinistres ou des frais d'administration survenus avant le 29 mai 1999.

Depuis 1989, la Caisse d'indemnisation a versé au FIPOL la somme de 30 129 095,74 \$ comme énumérée dans le tableau ci-dessous. Ceci démontre l'originalité des FIPOL « en tant que moyen de recours. » Les contributions sont déterminées en fonction des demandes d'indemnisation et de l'évaluation du montant de celles-ci.

### FIPOL de 1971 et 1992

Exercice financier	Contributions de la Caisse d'indemnisation en \$
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\$
1999/00	273 807,10\$
2000/01	6 687 696,71\$
2001/02	2 897 244,45\$
<b>Total :</b>	<b>30 129 095,74\$</b>

## 7. Résumé de l'état financier

### Revenu

Solde créditeur qu 31 mars 2001	304 809 154,46 \$
Intérêts crédités (1er avril 2001 – 31 Mars 2002)	15 192 225,07 \$
Remboursements des règlements à l'amiable - (paragraphes 711(3) de la <i>LMMC</i> et 87(3) de la <i>LRM</i> )	

<i>Patterson</i>	4 214,00 \$	
<i>Koyo Maru #16</i>	2 793,84 \$	
<i>Algontario</i>	16 606,89 \$	
<i>Princess No. 1</i>	<u>10 000,00 \$</u>	
	<u>33 614,73 \$</u>	<u>33 614,73 \$</u>

### Revenu Total

**320 034 994,26 \$**

### Frais et Débours

Conformément aux dispositions des articles 706 et 707 de la *LMMC* et aux articles 81 et 82 de la *LRM*, la Caisse d'indemnisation, selon les directives ou à la demande de l'Administrateur, a payé par prélèvement sur la Caisse d'indemnisation, les :

Honoraires de l'Administrateur	98 725,00 \$	
Frais de justice	87 134,06 \$	
Services d'experts	129 557,61 \$	
Services de secrétariat	53 617,37 \$	
Frais de déplacements et de réception	54 644,45 \$	
Frais d'imprimerie	15 890,18 \$	
Frais d'occupation des lieux	61 538,87 \$	
Frais d'ordinateur	19 385,89 \$	
Frais de bureau	<u>14 816,35 \$</u>	
Total des frais et débours		535 309,78 \$

Conformément aux dispositions des articles 710 et 711 de la *LMMC* et aux articles 85-87 de la *LRM*, l'Administrateur a réglé des demandes canadiennes d'indemnisation établies s'élevant à :

110 969,28 \$

Conformément aux dispositions de l'article 701 de la *LMMC* et à l'article 76 de la *LRM*, l'Administrateur a ordonné le versement des sommes suivantes, prélevées sur la Caisse d'indemnisation, au titre des contributions au FIPOL de 1992

2 897 244,45 \$

### Total des frais et débours de la Caisse d'indemnisation

**(3 543 523,51 \$)**

### Solde créditeur de la Caisse d'indemnisation au 31 mars 2002

**316 491 470,75 \$**

## **Appendice A : Le Régime d'indemnisation International**

Le Canada est un Etat contractant au régime international actuel, destiné à indemniser les demandeurs pour des dommages dus à la pollution causée par des rejets provenant de pétroliers, comme le prévoient les Conventions adoptées sous les auspices de l'OMI.

### **La CRC**

La CRC de 1969 et celle de 1992 régissent la responsabilité civile des propriétaires de pétroliers, pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Le propriétaire a normalement le droit de limiter sa responsabilité à un montant qui est lié à la jauge de son navire. L'argent servant à indemniser provient des assurances (Club P&I).

Aux termes des dispositions de la CRC, le propriétaire du navire est déchu de son droit de limiter sa responsabilité si l'événement qui s'est produit, résulte de sa faute personnelle. La jurisprudence offre de raisonnables perspectives en privant de son droit, le propriétaire du navire, de limiter sa responsabilité dans le cadre de cette disposition.

Aux termes des dispositions de la CRC de 1992, les demandes d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution ne peuvent être déposées que contre le propriétaire enregistré du navire-citerne ou de son assureur. Le propriétaire du navire est déchu de son droit de limiter sa responsabilité, seulement 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. Cette nouvelle disposition rend donc presque impossible de priver de son droit, le propriétaire du navire, de limiter sa responsabilité. La limite de responsabilité du propriétaire du navire est plus élevée dans la CRC de 1992 que dans la CRC de 1969.

L'illustration 1, Appendice « D » montre les limites de responsabilité

### **Conventions sur le FIPOL**

Aux termes des dispositions des Conventions du FIPOL qui mutualisent le risque de pollution, par les hydrocarbures, causée par des navires-citernes, le FIPOL paie une couverture d'indemnisation supplémentaire aux victimes de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, dans les Etats contractants au FIPOL qui ne peuvent obtenir une indemnité complète, pour des dommages prévus dans la CRC appropriée. Les Conventions sur les FIPOL de 1971 et de 1992 sont complémentaires à la CRC de 1969 et à la CRC de 1992, respectivement. L'argent provient des contributions perçues rétroactivement auprès des réceptionnaires d'hydrocarbures dans les Etats contractants. Le Canada fait exception car c'est la Caisse d'indemnisation qui paie au FIPOL toutes les contributions canadiennes.

Les indemnités payables par le FIPOL de 1971, pour tout événement, sont limitées à 60 millions de droits de tirage spéciaux (DTS) (soit environ 120 millions de \$) y compris la somme réellement payée par le propriétaire du navire ou son assureur conformément aux dispositions de la CRC de 1969.

L'illustration 1, Appendice « D », montre les indemnités disponibles provenant du FIPOL.

### **Etats contractants**

Au 15 avril 2002, les Etats contractants à la CRC de 1969 et à la Convention de 1971 figurent sur la liste de l'Appendice « E » et de l'Appendice « F ».

### **Changements principaux**

Dans la CRC de 1992 et la Convention du FIPOL de 1992, les principes sous-jacents restent. Les principaux changements apportés par les Protocoles de 1992 sont indiqués à l'Appendice « D ».





## **Appendice B: Le FIPOL de 1971 – Conseil d'administration et sessions de l'Assemblée**

### ***La 5<sup>e</sup> session du Conseil d'administration – 25, 26 et 28 juin 2001***

La 5<sup>e</sup> session du Conseil d'administration, agissant au nom de la 8<sup>e</sup> session extraordinaire de l'Assemblée du FIPOL de 1971, s'est tenue sous la présidence du Capitaine R. Malik (Malaisie). Le Conseil d'administration, a traité les sujets qui suivent :

#### **Liquidation du Fonds de 1971**

Le Conseil d'administration a rappelé qu'en septembre 2000, la Conférence diplomatique de l'OMI avait adopté un Protocole visant à amender l'Article 43.1 de la Convention du Fonds de 1971. Il est à noter que lorsque la dénonciation par les Émirats arabes unis, prendra effet le 24 mai 2002, le nombre d'États contractants deviendra inférieur à 25 et, comme le stipule les dispositions de l'Article 43.1 modifié, la Convention du Fonds de 1971 cessera d'être en vigueur. Après cette date, la Convention ne s'appliquera plus aux sinistres.

Lorsque la Convention du Fonds de 1971 cessera d'exister, l'Administrateur aura la faculté de prolonger l'assurance souscrite récemment pour des sinistres qui surviendraient jusqu'à cette date. Il continuera également son travail regardant la liquidation technique, en contradiction avec les dispositions de la Convention qui aura cessé d'être en vigueur à la session de l'Assemblée d'octobre 2001. Il présentera un document concernant cette question.

#### **Sinistres dont le FIPOL de 1971 a eu à connaître**

##### ***Aegean Sea (1992)***

Le minéralier-vraquier-pétrolier grec *Aegean Sea* (51 801 tjb) s'est échoué au large de la côte nord-ouest d'Espagne. Le navire transportait environ 80 000 tonnes de pétrole brut. Après qu'un grave incendie ait ravagé le bord, le navire a été déclaré perte totale. D'importantes opérations de nettoyage ont été menées à bien à bord et à terre.

Le Conseil d'administration a noté qu'un accord à titre conditionnel avait été réalisé entre le gouvernement espagnol, le propriétaire du navire, le UK Club et le FIPOL de 1971, pour ce qui est du montant recevable des demandes d'indemnisation. L'accord provisoire indiquait un montant approuvé de 45 millions de £ au lieu des 184 millions de £ réclamés.

L'Administrateur était autorisé à conclure et à signer un accord entre les parties sur la base d'une solution globale regardant toutes les questions en suspens découlant du sinistre et d'effectuer en conséquence, les versements des indemnités.

Nota : Ceci représente la plus ancienne demande d'indemnisation en suspens au sein du FIPOL de 1971.

##### ***Braer (1993)***

Le navire-citerne libérien *Braer* (44 989 tjb), s'est échoué au sud des îles Shetland et fut déclaré par la suite, perte totale. Le navire transportait 84 000 tonnes de pétrole brut de la mer du Nord. La cargaison et les soutes se sont déversées dans la mer. Du fait de la fermeture de la pêche, des dommages aux biens, à l'agriculture et aux activités du tourisme, des demandes d'indemnisation considérables ont été déposées.

Le Conseil d'administration a chargé l'Administrateur de faire preuve de souplesse lorsqu'il tentera de régler, avec les demandeurs, la question des frais de justice. Il a été souligné que ces demandeurs n'étaient pas des compagnies mais qu'ils étaient tous des particuliers, quelques uns étant des retraités. L'intention est de réaliser un règlement définitif du sinistre du *Braer*, sur une base de règlement global.

##### ***Keundong No.5 (1993)***

Au large de la côte de la République de Corée la barge coréenne *Keundong No. 5* et un navire se sont abordés. D'après les estimations, 1 280 tonnes de fuel-oil lourd se sont déversées. Il s'en est suivi des demandes d'indemnisation considérables de la part des industries de la pêche et de l'aquaculture.

Le FIPOL de 1971 a interjeté appel contre la décision du Tribunal de première instance, relative au nombre de demandes d'indemnisation de la pêche. Dernièrement la Cour d'appel a admis la position du FIPOL de 1971 sur des questions de principe – selon laquelle aucune indemnité ne peut être accordée au titre du préjudice moral ou pour manque à gagner en ce qui concerne des activités de pêche pour lesquelles les bateaux de pêche ne sont pas immatriculés et les pêcheurs ne sont pas munis de permis de pêche.

La Cour d'appel a confirmé la décision du Tribunal de district concernant le manque à gagner éprouvé par les demandeurs du fait de l'interruption des affaires.

Nota : Ce sinistre met en lumière le niveau élevé des demandes d'indemnisation : montant réclamé 8,7 millions de £; montant alloué par le Tribunal de district 864 000 £; montant alloué par la Cour d'appel 79 000 £.

### **Nissos Amorgos (1997)**

Le navire-citerne grec *Nissos Amorgos* (50 563 tjb), chargé de 75 000 tonnes de pétrole brut vénézuélien, s'est échoué dans le chenal de Maracaibo dans le Golfe du Vénézuéla. D'après les estimations 3 600 tonnes de pétrole brut se seraient déversées.

Depuis la 4<sup>e</sup> session du Conseil d'administration aucune autres demandes d'indemnisation n'ont été retirées par le gouvernement de la République du Vénézuéla. En conséquence, le Conseil d'administration a décidé que le niveau des paiements resterait fixé à 40 pour cent. La délégation vénézuélienne a stipulé que la République du Vénézuéla avait décidé de retirer une demande d'indemnisation s'élevant à 60 millions \$US. Lorsque la demande d'indemnisation sera retirée, le niveau des paiements sera relevé pour être porté à 50 ou 60 pour cent.

### **Nakhodka (1997)**

Le navire-citerne russe *Nakhodka* (13 159 tjb) transportant 19 000 tonnes de fuel-oil intermédiaire, s'est cassé en deux au cours d'une violente tempête dans la mer du Japon. Environ 6 200 tonnes d'hydrocarbures se sont déversées causant une forte contamination du littoral.

Une décision a été prise en vue de continuer les discussions avec le gouvernement japonais, le propriétaire du navire et son assureur au sujet des demandes d'indemnisation et des questions en souffrance et également afin d'examiner les possibilités d'arriver à un règlement global de toutes les questions en suspens.

### **Pontoon 300 (1998)**

La barge de mer *Pontoon 300* (4 233 tjb) a coulé par mer très grosse, au large des Émirats arabes unis. D'après les estimations 8 000 tonnes de fuel-oil intermédiaire se sont déversées. Les hydrocarbures se sont répandus sur 40 kilomètres de littoral, touchant quatre Émirats.

Le Conseil d'administration a noté, qu'hormis un certain nombre de demandes d'indemnisation présentées par la municipalité d'Umm al Quwain, dont certaines ont été considérées irrecevables par le FIPOL de 1971, par exemple, les dommages à l'environnement et une demande d'indemnisation présentée par le Ministère de l'Agriculture et des Pêches, toutes les autres demandes d'indemnisation avaient été réglées. En ce qui a trait aux demandes d'indemnisation regardant l'environnement, l'estimation des dommages semble être fondée sur des modèles théoriques qui ne sont pas considérés recevables par la Convention du Fonds. Environ 75 pour cent du montant total de l'accord de règlement a été payé.

Le FIPOL de 1971 a engagé une action en recours contre le propriétaire du remorqueur *Falcon I* qui remorquait la barge *Pontoon 300* lorsque le sinistre s'est produit. Aucune assurance-responsabilité ne couvrait la barge pour les cas de pollution par les hydrocarbures.

### **Singapura Timur (2001)**

Le 28 mai 2001, le chimiquier *Singapura Timur* (1 369 tjb), immatriculé au Panama, transportant 1 550 tonnes d'asphalte et le navire-citerne à l'état lège *Rowan* se sont abordés dans le détroit de Malacca, en Malaisie. Plus tard dans la même journée, le *Singapura Timur* a coulé par 47 mètres de fond. Une quantité inconnue de combustible de soute et de la cargaison d'asphalte s'est échappée. Le propriétaire de la cargaison a organisé des opérations de nettoyage en mer. Aucun hydrocarbure n'a été signalé sur la côte. La limite de responsabilité du propriétaire du navire est d'environ 90 000 £.

Étant donné que l'asphalte est un hydrocarbure persistant, le chimiquier transportait en fait une cargaison d'hydrocarbures en vrac et par conséquent, relevait de la définition du terme « navire » telle qu'énoncée dans la Convention de 1969 sur la CRC et la Convention portant création du FIPOL de 1971.

Le Conseil d'administration a autorisé l'Administrateur à régler toutes les demandes d'indemnisation dans la mesure où elles n'impliquent aucune questions de principe en souffrance.

## **6<sup>e</sup> session du Conseil d'administration – du 15 au 19 octobre 2001**

La 6<sup>e</sup> session du Conseil d'administration, agissant au nom de la 24<sup>e</sup> session de l'Assemblée, était présidée par le Capitaine R. Malik (Malaisie). Le Conseil d'administration a examiné les questions qui suivent :

### **Sinistres dont le FIPOL de 1971 a eu à connaître**

#### **Aegean Sea (1992)**

Le Conseil d'administration a pris acte des progrès réalisés, depuis sa session de juin 2001, au titre du sinistre de l'*Aegean Sea*. Une offre officielle qui est ouverte à l'acceptation jusqu'au 30 novembre 2001, a été proposée au gouvernement espagnol, en vue de conclure un accord avec le FIPOL de 1971, l'État espagnol, le propriétaire du navire et le UK Club. Le gouvernement espagnol a accepté les conditions stipulées dans l'accord. La délégation espagnole a informé le Conseil qu'elle espérait que les demandeurs, en ce qui a trait à au moins 90 pour cent du montant principal des demandes d'indemnisation déposées devant le tribunal, accepteraient le montant de leur pertes tel qu'approuvé ci-dessus et retireraient leurs demandes d'indemnisation déposées devant le tribunal, d'ici la fin novembre 2001.

#### **Braer (1993)**

La délégation du Royaume-Uni a remercié l'Administrateur et le Skuld Club pour avoir abouti à une solution finale regardant le sinistre du *Braer*. De ce fait, toutes les demandes d'indemnisation établies peuvent maintenant être payées en totalité. Le sinistre du *Braer* est considéré comme étant un cas marquant. Il s'en est suivi un certain nombre de précédents importants concernant la recevabilité des demandes d'indemnisation et cela a permis de reconfirmer d'importantes obligations contenues dans la Convention, visant à traiter les demandeurs de façon égale.

#### **Sea Prince (1995)**

Le navire-citerne chypriote *Sea Prince* (144 567 tjb) s'est échoué au large de la République de Corée. À la suite de cet échouement, 5 000 tonnes de pétrole brut d'Arabie se sont déversées. En avril 2001, un accord a été conclu entre le FIPOL de 1971 et l'assureur du propriétaire du navire au sujet du taux de change pertinent et de la devise appropriée devant être utilisés pour les surpaiements des indemnités et pour le montant de la prise en charge financière.

Une demande a été présentée au tribunal concernant l'interruption de la procédure en limitation. Le Conseil d'administration a été informé que ce cas approchait de sa conclusion.

#### **Sea Empress (1996)**

Le navire-citerne libérien *Sea Empress* (77 356 tjb) qui transportait 130 000 tonnes de pétrole brut s'est échoué aux abords de Milford Haven, au sud-ouest du Pays de Galles. Par suite de ce sinistre, d'après les estimations, 73 000 tonnes d'hydrocarbures se sont déversées. Des indemnités d'un montant total de 33 millions de £, ont été payées à 800 demandeurs. Des demandes d'indemnisation s'élevant au total à 7,2 millions de £, sont présentement sur le bureau du tribunal. Conformément à la décision du Comité exécutif, le FIPOL de 1971 se prépare à engager une action en recours contre le port local et l'Autorité portuaire de Milford Haven, en ce qui concerne la sécurité de la navigation dans le port de Milford Haven et aux abords du port.

#### **Pontoon 300 (1998)**

Le FIPOL de 1971 a soutenu devant le tribunal que les demandes d'indemnisation présentées par la municipalité d'Umm al Quwain, étaient frappées de prescription. La municipalité devrait répondre en octobre 2001.

Le tribunal du Dubai a rendu un jugement par lequel il rejeterait la demande d'indemnisation du FIPOL de 1971, présentée contre le propriétaire du remorqueur *Falcon I*. Le FIPOL de 1971 a fait appel de ce jugement.

#### **Nissos Amorgos (1997)**

Les experts techniques embauchés par le Secrétariat du FIPOL de 1971 sont en train d'étudier les documents soumis récemment concernant l'état du chenal de navigation de Maracaibo.

Le Conseil d'administration a réitéré sa décision prise au cours de la 5<sup>e</sup> session, de maintenir le niveau des paiements – c'est-à-dire 40 pour cent d'augmentation des paiements pouvant aller jusqu'à 70 pour cent, en fonction du retrait d'autres demandes d'indemnisation.

### **Singapura Timur (2001)**

Il était envisagé que les frais de nettoyage excéderaient la limite de responsabilité applicable au navire en vertu de la CRC de 1969. Les demandes d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution découlant de ce sinistre, devraient être couvertes par l'assurance souscrite par le FIPOL de 1971 en octobre 2000, dans la mesure où le total des demandes d'indemnisation établies serait supérieur à 250 000 DTS (environ 500 000 \$).

### **Evoikos (1997)**

En 1997, le navire-citerne chypriote *Evoikos* (80 823 tjb) et le navire-citerne thaïlandais *Orapin Global* (138 037 tjb) se sont abordés dans le détroit de Singapour. L'*Evoikos* transportait 130 000 tonnes de fuel-oil lourd, a déversé environ 29 000 tonnes d'hydrocarbures. L'*Orapin Global* était sur lest et n'a donc rien déversé.

Des demandes d'indemnisation ont été présentées à Singapour, en Malaisie et en Indonésie. À la date du déversement, Singapour était seulement partie à la CRC de 1969 alors que la Malaisie et l'Indonésie étaient parties à la CRC de 1969 et à la Convention sur le FIPOL de 1971 mais pas aux Protocoles de 1992 s'y rapportant.

Le propriétaire du navire et le UK Club ont indiqué qu'ils allaient peut-être faire valoir que les opérations de nettoyage dans les eaux de Singapour avaient été entreprises (en partie) dans le but de limiter les dommages par pollution causés en Malaisie ou en Indonésie et que les coûts y relatifs ouvriraient donc droit à indemnisation en vertu de la Convention du FIPOL de 1971.

L'Administrateur n'était pas autorisé à effectuer de paiements de demandes d'indemnisation à ce stade.

### **Autres sinistres**

L'Administrateur a informé le Conseil d'administration que le Secrétariat travaillerait d'arrache-pied pour clore les dossiers des onze autres sinistres intéressant le FIPOL de 1971 qui restent encore en souffrance, à savoir : *Vistabella*, *Lliad*, *Kriti Sea*, *Plate Princess*, *Maritza Sayalero*, *Yeo Myung*, *Yuil No. 1*, *Osung No. 3*, *Katja*, *Keundong No. 5* et *No. 1 Yung Jung*.

### **Rapport de l'Administrateur**

L'Administrateur a présenté son rapport concernant quelques unes des questions essentielles relatives aux activités du FIPOL de 1971, au cours des 12 derniers mois.

### **L'avenir**

Il a été fait observer que la Convention du FIPOL de 1971 cessera d'être en vigueur le 24 mai 2002 et ne s'appliquera plus aux sinistres survenant après cette date. Le Secrétariat concentrera ses efforts sur le règlement de toutes les demandes d'indemnisation, de façon à pouvoir rendre possible la liquidation du FIPOL de 1971, dans des délais raisonnables. C'est une priorité pour le Secrétariat d'encourager les États encore Membres du FIPOL de 1971, d'adhérer à la Convention du FIPOL de 1992.

### **Liquidation du Fonds de 1971**

L'Assurance pour couvrir la responsabilité du FIPOL de 1971 a été prolongée jusqu'au 31 octobre 2002.

Lorsque l'Assemblée ou le Conseil d'administration se réunira en octobre 2002, il sera facile de déterminer quels sont les sinistres qui impliqueront le FIPOL de 1971. Dans l'intervalle, le Conseil a été d'accord pour garder un Secrétariat commun entre le FIPOL de 1971 et le FIPOL de 1992. Il a également décidé remettre à plus tard de plus amples considérations au sujet de la nomination « d'une personne éminente » visant à superviser la liquidation du le FIPOL de 1971.

### **États financiers et Rapport du vérificateur**

Le Rapport du vérificateur a exprimé un avis sans réserve au sujet des états financiers de l'année 2000. L'incertitude exprimée précédemment par le vérificateur, au sujet de la viabilité financière du FIPOL de 1971, a été dissipée, étant donné que le Fonds est maintenant couvert par une assurance souscrite auprès du Lloyd's de Londres. Le vérificateur a également approuvé le nouveau site web et s'est félicité des économies potentielles réalisables en matière d'efficacité, en faisant distribuer électroniquement la documentation fournie aux États contractants du Fonds.

En 2002, la totalité des paiements des demandes d'indemnisation s'élevait à 21,2 millions de £. Les disponibilités en banque et en caisse atteignent actuellement 103,8 millions de £.

Au 31 décembre 2000, il subsiste au FIPOL de 1971, des passifs exigibles, estimés à 197 019 627 £, regardant 18 sinistres. Toutes ces demandes d'indemnisation ne viendront pas forcément à échéance.

### **Budget pour 2002 et quotes-parts des contributions pour le Fonds général**

Le Conseil d'administration a adopté un budget pour l'année 2002 concernant les dépenses administratives du Secrétariat commun, d'un montant total de 2 816 603 £, plus un montant additionnel de 250 000 £ pour la liquidation du FIPOL de 1971. Le Conseil d'administration a fixé à 3,2 millions de £, les contributions pour le Fonds général. Il a été décidé de différer intégralement la contribution. Le Fonds de roulement a été maintenu à 5 millions £.

### **Quotes-parts des contributions pour le Fonds des grosses demandes d'indemnisation**

Le Conseil d'administration a décidé qu'au titre des contributions annuelles de 2001, il procéderait à un appel de contributions au Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué seulement pour le *Nissos Amorgos*, d'un montant de 21 millions de £ (normalement exigibles le 1<sup>er</sup> mars 2002).

Nota : La quote-part du Canada sur ces 21 millions de £, dans la limite du montant facturé, devra être prélevée sur la Caisse d'indemnisation.

### **Organisation de réunions**

Le Conseil d'administration a décidé qu'à l'exception de documents confidentiels, l'accès aux documents sur le server devrait être libre. Également, que ces documents devraient être accessibles via le site web du FIPOL et non pas, comme actuellement, via une adresse distincte.

### **Site web du FIPOL**

L'adresse internet du FIPOL est : [www.iopcfund.org](http://www.iopcfund.org)



## **Appendice C : Le FIPOL de 1992 – sessions du Comité exécutif et de l'Assemblée**

Le Comité exécutif du FIPOL de 1992 a tenu trois sessions au cours de l'année. Les 13<sup>e</sup>, 14<sup>e</sup> et 15<sup>e</sup> sessions se sont tenues sous la présidence de M. Gaute Sivertsen (Norvège).

Le 6<sup>e</sup> session de l'Assemblée s'est tenue sous la présidence de M. W. Oosterveen (Pays-Bas).

### **13<sup>e</sup> session du Comité exécutif – du 25 au 28 juin 2001**

#### **Sinistres dont le FIPOL de 1992 a eu à connaître**

##### **Baltic Carrier (2001)**

Le 29 mars 2001, en Mer Baltique, entre le Danemark et l'Allemagne, le navire-citerne *Baltic Carrier* (23 235 tjb), immatriculé aux Îles Marshall, transportant 30 000 tonnes de fuel-oil lourd et le vraquier *Tem*, se sont abordés. À la suite de cet abordage, 2 500 tonnes d'hydrocarbures se sont déversées qui ont pollué le littoral de nombreuses îles danoises et de la côte sud-ouest de Suède. Le Comité exécutif a autorisé l'Administrateur à conclure des accords de règlement définitif de toutes les demandes d'indemnisation nées des dommages dus à pollution en Suède et au Danemark, provenant du sinistre du *Baltic Carrier*, pour autant que les demandes ne soulèvent pas de questions de principe qui n'auraient pas été déjà tranchées auparavant.

Suite à l'abordage, environ 230 tonnes de la cargaison d'hydrocarbures du *Baltic Carrier*, se sont engouffrées dans le peak avant endommagé du *Tem*. Par la suite, alors que le *Tem* se trouvait dans les ports de Rostock (Allemagne) et de Ventspils (Lettonie), de petits déversements d'hydrocarbures se sont produits.

En ce qui a trait à l'applicabilité des Conventions de 1992, aux dommages dus à la pollution à Rostock et à Ventspils, le Comité exécutif a noté que le *Tem* était un vraquier et de ce fait n'était donc pas un « navire » aux fins des dispositions de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Par la suite, il a été décidé qu'une décision, sur la question de savoir si oui ou non les Conventions s'appliquaient aux déversements de Rostock et de Ventspils, devrait être reportée à la prochaine session. En attendant, l'Administrateur va poursuivre ses investigations regardant l'enchaînement exact des événements qui ont conduit à ces déversements.

##### **Zeinab (2001)**

Le navire *Zeinab*, immatriculé en Géorgie, transportant environ 1 500 tonnes de fuel-oil, a coulé au large de Dubaï, Émirats arabes unis, entraînant la perte de 400 tonnes de fuel-oil et la pollution ultérieure des zones côtières.

Le *Zeinab* était suspecté de faire sortir clandestinement des hydrocarbures provenant d'Irak et avait été saisi par les forces multinationales d'intervention. Le navire a coulé alors qu'il était escorté jusqu'à une zone de détention dans les eaux internationales.

Apparemment, le *Zeinab* aurait été construit en 1967 comme navire à marchandises diverses, et a été transformé en 1998, pour le transport d'hydrocarbures, en installant des citernes à l'intérieur des cales à marchandises mais avait conservé l'apparence extérieure d'un navire à marchandises diverses. Étant donné que le *Zeinab* transportait des cargaisons d'hydrocarbures en vrac, le Comité exécutif a considéré que le navire relevait de la définition du terme « navire. » Le Comité a également décidé qu'étant donné que les Émirats arabes unis sont partie aux Conventions de 1969/1971 et aux Conventions de 1992, l'ensemble de ces Conventions s'applique au sinistre et les responsabilités devraient être réparties entre le Fonds de 1992 et le Fonds de 1971, à raison de 50% pour chaque Fonds.

Le Comité exécutif a décidé qu'étant donné les réserves exprimées au sujet des circonstances entourant le sinistre, cette question appelait un complément d'examen à la prochaine session du Comité.

##### **Erika (1999)**

Le 12 décembre 1999, le navire-citerne maltais *Erika* (19 666 tjb) s'est brisé en deux dans le Golfe de Gascogne, France. Le navire-citerne transportait une cargaison de 31 000 tonnes de fuel-oil lourd. Environ 19 800 tonnes d'hydrocarbures se sont déversées lorsque le navire a coulé.

Au 20 juin 2001, 4 960 demandes d'indemnisation avaient été déposées, pour un montant total de 71 millions £. Environ 3 193 demandes d'indemnisation représentant 31 millions £ ont fait l'objet d'une évaluation pour 19 millions £.

La Délégation canadienne a signifié son appui pour que le niveau des paiements soit fixé à 80 pour cent. Elle a précisé qu'elle était en mesure d'accepter 80 pour cent, en raison de l'approche prudente prise par l'Administrateur en parvenant à un montant de 131 millions £, représentant le montant total établi des demandes d'indemnisation recevables. Par exemple, en réponse aux questions posées par la Délégation, l'Administrateur a laissé entendre que :

- « Le préjudice économique pur » était un sujet pour lequel les tribunaux français pourraient adopter une approche plus large dans leur interprétation de la notion de « dommage par pollution. »
- Cette question avait surtout son importance dans le domaine du tourisme et de celui de la commercialisation du poisson.
- L'estimation de 47 millions £, faite au cours de l'étude de juin 2001, concernant les demandes d'indemnisation ayant trait au tourisme, devait donc être révisée. L'estimation de l'Administrateur serait de 66 millions £, avec en plus une marge de sécurité générale supplémentaire de 18,8 millions £.

La Délégation a remarqué que l'étude de juin 2001 « avait été en mesure pour la première fois, de faire une estimation pratique du niveau vraisemblable des demandes d'indemnisation ayant trait au tourisme. Alors que dans les études antérieures [faite par le même Ministère] l'objectif était d'estimer un niveau théorique maximum d'exposition aux intempéries, le rapport de juin 2001, avec l'avantage de présenter des données réelles fournies directement par les agences de tourisme, donne, avec la plus grande confiance, une estimation pratique de la valeur plausible des demandes d'indemnisation ayant trait au tourisme. » Dans les études antérieures du Ministère, il subsistait un niveau très élevé d'incertitude quant au niveau des préjudices possibles subis dans certains secteurs du tourisme.

L'Administrateur a manifesté sa gratitude pour l'aide apportée par la Délégation canadienne pour avoir procuré au FIPOL de 1992, la rapport Mazars et Guérard.

### ***Le troisième Groupe de travail intersessions (troisième réunion)***

Le troisième réunion du troisième Groupe de travail intersessions s'est tenue du 26 au 29 juin 2001. Le Groupe de travail a poursuivi un échange de vues sur la nécessité d'examiner le régime international d'indemnisation.

Quelques unes des questions faisant l'objet d'un examen de la part du Groupe de travail, comprennent :

#### **L'application uniforme des Conventions**

Le Groupe de travail traite certaines dispositions contenues dans les Conventions, qui par le passé n'auraient pas toujours été appliquées de manière uniforme ou à propos desquelles des problèmes se sont posés du fait de la nature des rapports entre les Conventions et le droit national, à savoir, la canalisation de la responsabilité, la prescription, l'application des jugements et des lois.

#### **Plafonds d'indemnisation**

Un soutien général a été apporté par un certain nombre de délégations – y compris le Canada – à la proposition visant à établir un fonds complémentaire d'indemnisation, au régime actuel d'indemnisation. Ce troisième niveau d'indemnisation, considéré comme une mesure « avec choix de participation, » serait établi grâce à un Protocole aux présentes Conventions. La Délégation japonaise, l'État payant la contribution la plus élevée, conteste la proposition.

Le Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) (Le Forum international maritime des compagnies pétrolières) reconnaît la possibilité d'une option transitoire d'un troisième niveau d'indemnisation « avec choix de participation » financé par les réceptionnaires d'hydrocarbures mais a insisté sur le fait qu'il était essentiel de préserver le principe du risque pondérateur entre les propriétaires de navires et les chargeurs qui est le fondement des régimes actuels. Alors que l'OCIMF est convaincu qu'il peut y avoir une possibilité de solution provisoire, il espère que l'Assemblée s'engagera à élaborer une solution qui offrirait aux propriétaires de navires et à leurs assureurs, un intérêt considérable dans le fonds complémentaire d'indemnisation.

L'International Group of P&I Clubs a fourni des statistiques, regardant les demandes d'indemnisation nées de la pollution par des hydrocarbures, de ces 10 dernières années, en vue d'étayer leur argument que « le partage » a, par le passé, pas mal fonctionné et que les propriétaires de navires paient maintenant plus de 50 pour cent des demandes d'indemnisation.

Le Groupe international qui couvre plus de 90 pour cent des navires-citernes dans le monde, appuie l'augmentation dans les montants de niveaux d'indemnisation en vertu des Protocoles à la CRC de 1992. Les nouveaux niveaux entreront en vigueur en novembre 2003 et augmenteront de 50 pour cent la quote-part du propriétaire de navire.



Le Groupe international est en train de mettre au point une proposition visant à introduire une augmentation des plafonds de responsabilité pour les petits navires (c'est-à-dire de moins de 5 000 tonneaux de jauge brute) qui ne serait applicable que dans les États qui auraient opté pour le troisième niveau d'indemnisation envisagé. Les Conseils des Clubs doivent maintenant approuver un niveau précis d'augmentation. La proposition est regardée comme étant un arrangement à court ou moyen terme, de manière à aider à préserver un équilibre entre le propriétaire du navire et le chargeur. Elle est fondée sur l'hypothèse que le régime de responsabilité actuel demeurera en grande partie inchangé.

### **Responsabilité du propriétaire du navire**

Un document de travail, concernant les options visant l'élaboration d'un troisième niveau d'indemnisation à caractère facultatif, coparrainé par le Canada, l'Australie, la France et le Royaume-Uni, était à l'étude. Ces copromoteurs soutiennent qu'il y a là, d'excellentes circonstances, pour faire partager cette responsabilité entre les propriétaires de navires et les réceptionnaires d'hydrocarbures.

Dans leur argumentation les P&I Clubs ont fait valoir qu'ils payaient déjà plus que leur part et ont présenté des statistiques intéressantes extraites de leurs données historiques relatives aux coûts des déversements provenant des navires-citernes, et qui comprennent ce qui suit :

- Plus de 95 pour cent de tous les déversements, hormis ceux des États-Unis, ayant eu lieu au cours de la période comprise entre 1990 et 1999, auraient été totalement indemnisés par les propriétaires de navires-citernes conformément aux termes des dispositions de la CRC de 1992.
- Environ 96 pour cent de tous les déversements, hormis ceux des États-Unis, auraient été totalement indemnisés par les propriétaires de navires, conformément aux limites accrues de la CRC de 1992, en vigueur en 2003.
- Les coûts de tous les déversements, aux États-Unis, des navires-citernes et des barges (valeurs actuelles et valeurs accrues) depuis la promulgation de l'OPA 90 (Loi de 1990 sur la pollution par les hydrocarbures) jusqu'à la fin de 1999, auraient été du ressort des limites actuelles de la CRC et du FIPOL de 1992.

### **Dommages causés à l'environnement**

Préparé par un expert-conseil, le Professeur Piquemal, la Délégation française a présenté un exposé intéressant concernant divers aspects du concept des dommages causés à l'environnement. Pour des dommages causés à l'environnement, considérés comme étant une violation des biens collectifs, une proposition a été faite pour introduire le concept d'indemnisation par lequel l'indemnité serait mise à la disposition de l'État, en se basant sur des droits internationaux, en vertu des autres Conventions auxquelles il était partie, le montant de l'indemnité devant être basé sur les conclusions des études d'impact environnemental menées conformément aux procédures adoptées par le Fonds de 1992. Le Groupe de travail a aussi étudié une proposition, visant à modifier la politique du Fonds de 1992, à l'égard des dommages causés à l'environnement, de manière à ce que l'indemnisation ne soit plus limitée aux cas où le demandeur a subi un préjudice économique mais puisse également se faire sur la base de modèles théoriques.

La Suède propose d'établir un document relatif aux dommages causés à l'environnement, de façon à ce que l'Assemblée l'examine en octobre. À l'initiative de la France, l'ITOPF pourrait aussi présenter un document concernant les mesures raisonnables de remise en état de l'environnement qui améliorent la restauration des ressources naturelles.

Faisant suite à cette étude, la Délégation française a proposé que soient apportées certaines modifications au manuel du FIPOL sur les demandes d'indemnisation, soulignant la nature spécifique, des dommages causés à l'environnement et des demandes d'indemnisation visant à obtenir des indemnités pour ce type de dommage, au titre de la Convention. Premièrement, une proposition a été faite pour supprimer la prescription par laquelle, un demandeur, dans le but d'obtenir satisfaction à l'occasion d'une demande d'indemnisation pour des dommages causés à l'environnement, doit prouver qu'il a subi un préjudice économique qui peut être quantifié en termes monétaires. Deuxièmement, il a été proposé d'éliminer dans le manuel, des passages, laissant supposer que l'évaluation des dommages causés à l'environnement ne devrait pas être basée sur « la quantification abstraite...calculée sur la base des modèles théoriques. » Ces propositions de modifications au manuel sur les demandes d'indemnisation, ont été refusées par le Groupe de travail.

## 6<sup>e</sup> session de l'Assemblée – du 16 au 19 octobre 2001

### Rapport du Directeur

En résumé, l'Administrateur a fait savoir que le nombre d'États contractants au FIPOL de 1992 avait continué à augmenter. Le défaut de soumission de rapports sur les hydrocarbures par un certain nombre d'États contractants, a été jugé très inquiétant. Depuis la session de l'Assemblée, en octobre 2000, le FIPOL de 1992 a été avisé que deux nouveaux sinistres de pollution par les hydrocarbures s'étaient produits : le *Baltic Carrier* (Danemark) et le *Zeinab* (Émirats arabes unis). Le Groupe de travail intersessions a poursuivi ses activités. L'Assemblée sera invitée à examiner un projet de Protocole qui établirait un fonds complémentaire d'indemnisation, à « caractère facultatif ».

### Proposition de règlement faite par la Commission des communautés européennes pour le Fonds COPE

Le 14 juin 2001, une proposition de règlement a été examinée par le Parlement européen.

Le Parlement a proposé un certain nombre de modifications au règlement, comprenant :

- i) Le Fonds COPE devrait couvrir, non seulement les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (y compris les soutes) mais également ceux causés par des substances nocives et potentiellement dangereuses.
- ii) L'indemnisation pour des dommages causés à l'environnement si les frais des études d'impact sur l'environnement ne sont pas couverts par le régime international.
- iii) Des plafonds d'indemnisation plus élevés devraient être payés par le propriétaire du navire si les frais encourus pour des dommages dus à la pollution sont supérieurs aux plafonds actuels fixés par le régime international.
- iv) L'établissement d'une tranche supplémentaire d'indemnisation, financée par les réceptionnaires de cargaisons d'hydrocarbures ou de substances nocives et potentiellement dangereuses, qui fournirait une indemnisation complémentaire au-delà des plafonds actuels d'indemnisation du FIPOL tels que complétés par les contributions mentionnées au Paragraphe 3 ci-dessus, versées par les propriétaires de navires.
- v) D'ici juin 2003, la Commission des communautés européennes soumettra un rapport au Parlement concernant les efforts à faire pour améliorer le régime international, de la part de l'OMI, regardant la responsabilité, l'indemnisation et les dommages causés à l'environnement.
- vi) L'adaptation du règlement devrait prendre en compte toute amélioration substantielle apportée au régime international.

Si aucune amélioration substantielle n'a été apportée, de la part de l'OMI, la Commission des communautés européennes soumettra au Parlement européen et au Conseil européen, une proposition de législation en vue d'établir un vaste régime européen de responsabilité et d'indemnisation en cas de pollution maritime.

L'Administrateur a été chargé de continuer à fournir des renseignements à l'Assemblée au sujet de la proposition de règlement. Il a été également chargé de fournir des renseignements factuels aux organes directeurs de l'Union européenne au sujet du régime international d'indemnisation, de manière à permettre à ces organes directeurs de garantir que les mesures de l'Union européenne (UE) ne seraient pas préjudiciables au dispositif global d'indemnisation.

### États financiers et Rapport et opinion du commissaire aux comptes

Le commissaire aux comptes a donné un avis sans réserve fondé sur la vérification, concernant les états financiers de l'année 2000. L'Assemblée a approuvé les comptes.

En 2000, les dépenses administratives engagées pour gérer le Secrétariat commun, s'élevaient à 2 424 039 £. Les engagements de dépenses ont été partagés entre le FIPOL de 1992 et celui de 1971.

Le total des dépenses engagées en 2000 pour régler les demandes d'indemnisation, s'élevait à environ 30 millions £ et représentait des frais afférents en grande partie au sinistre du *Nakhodka*.

Nota : la Caisse d'indemnisation a l'obligation de payer, au FIPOL de 1971 seulement, les contributions afférentes au *Nakhodka*.

### Passif exigible

Au 31 décembre 2000, le passif exigible du FIPOL de 1992, était estimé à 172,5 millions £, pour les demandes d'indemnisation nées de huit sinistres. En dehors de ces passifs exigibles, une somme totale de 15,9 millions £ a été acquittée au 31 mai 2001, principalement pour payer les indemnités intéressant le sinistre du *Nakhodka*.

Nota : Lorsqu'elle viendra à échéance, la quote-part du Canada, pour le reliquat, devra être payée par la Caisse d'indemnisation.

## **Budget 2002 et calcul des contributions au Fonds général**

L'Assemblée a approuvé la proposition de l'Administrateur, d'augmenter l'avoir du Fonds de roulement du budget administratif du Fonds de 1992, en le portant de 18 millions £ à 20 millions £. L'Assemblée a également décidé de mettre en recouvrement des contributions au Fonds général, pour un montant de 5 millions £.

Nota : La quote-part du Canada devra être acquittée par la Caisse d'indemnisation.

## **Calcul des contributions aux Fonds des grosses demandes d'indemnisation**

L'Assemblée a décidé de percevoir des contributions au titre des contributions pour l'année 2001 qui seraient mises en recouvrement pour le compte du Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Nakhodka*, d'un montant de 11 millions £ et pour le Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour l'*Erika*, d'un montant de 46 millions £.

L'Assemblée a décidé de mettre en recouvrement la totalité des contributions proposées, d'un montant de 11 millions £, pour le compte du Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Nakhodka*, serait exigible le 1<sup>er</sup> mars 2002. Il a été également décidé que les 25 millions £ de la levée de contributions proposée, pour le compte du Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour l'*Erika*, serait exigible le 1<sup>er</sup> mars 2002 mais le paiement du reliquat s'élevant à 21 millions £, serait différé.

Nota : Toutes les contributions canadiennes pour l'*Erika* devront être prélevées sur la Caisse d'indemnisation. Le Canada n'est pas tenu d'avoir à payer pour le sinistre du *Nakhodka*, dont le FIPOL de 1992 a eu à connaître.

## **Procédures de vérification**

L'Assemblée a approuvé en principe, la constitution d'un organe de vérification en vue de conseiller le FIPOL de 1992 en ce qui concerne le contrôle interne, la gestion des risques et les questions relatives aux vérifications. Le Conseil d'administration a fait de même pour le Fonds de 1971. La composition et le mandat de cet organe de vérification commun seront examinés à la prochaine session de l'Assemblée. La Délégation a appuyé cette initiative comme étant une autre démarche vers la transparence.

## **Non-soumission des rapports sur les hydrocarbures**

Pour l'année 2002, quelques 33 États accusaient un retard dans la présentation de leurs rapports sur les hydrocarbures : 30 États pour le Fonds de 1971 et 13 États pour le Fonds de 1992. Quelques uns accusaient un retard de plusieurs années. On a notamment relevé que la situation risquait de s'aggraver pour le Fonds de 1992, à mesure que des États membres du Fonds de 1971 accusant un retard dans la présentation de leurs rapports devenaient membres du Fonds de 1992.

La Délégation canadienne a fait part de ses inquiétudes sur le fait que des rapports sur les hydrocarbures accusent un retard pour les trois quarts des États contractants restants membres du Fonds de 1971 et que ceux d'un certain nombre d'États membres du Fonds de 1992 accusaient un retard de plus d'un an.

## **Méthodes de travail et structures du Secrétariat**

L'Assemblée a décidé, *inter alia* (entre autres), d'approuver la mise en place, dans différentes régions et sous-régions, d'un réseau de personnes, agissant comme agents de liaison et d'opérer une distinction entre les fonctions de Conseiller technique et celles de Chef du service des demandes d'indemnisation. L'Assemblée a chargé l'Administrateur de nommer Administrateur adjoint l'un des membres actuels du personnel, ayant une grande expérience et savoir-faire dans ce domaine. La Délégation a soutenu ces changements.

## **Substances nocives et potentiellement dangereuses**

Nota : Voir le paragraphe 4.4.4 consacré aux Problèmes et remises en question.

## **Rapport du troisième Groupe de travail intersessions**

Le Président du Groupe de travail, M. Alfred Popp C.R. (Canada), a présenté le rapport du Groupe de travail.

Le Groupe de travail s'est réuni en juillet 2000, mars 2001 et juin 2001. L'Assemblée a continué à examiner le rapport, s'intéressant particulièrement aux questions fondamentales :

## **Projet de Protocole visant à établir un Fonds complémentaire d'indemnisation**

En ce qui a trait, pour être plus précis, au moment auquel et aux circonstances dans lesquelles le paiement d'indemnités interviendrait, l'Assemblée a examiné deux options. Premièrement, le Fonds complémentaire n'effectuerait des paiements que s'il était établi que le montant total disponible pour payer intégralement les indemnités, aux termes de la Convention de 1992, était insuffisant pour satisfaire à toutes les demandes d'indemnisation établies. Deuxièmement, le Fonds complémentaire devrait commencer ses paiements s'il apparaît au Fonds de 1992, que le montant total des demandes d'indemnisation établies, risque de dépasser le montant maximal d'indemnisation disponible aux termes des Conventions du Fonds de 1992.

Il a été convenu que la seconde option était préférable et ses dispositions se retrouvent dans le projet de Protocole.

L'Assemblée a adopté le projet de Protocole, tel que publié dans le compte rendu des décisions et a invité l'Administrateur à communiquer le texte du projet de Protocole au Secrétaire général de l'OMI, priant celui-ci de convoquer une Conférence diplomatique qui serait chargée d'examiner le nouveau projet dans les délais les plus brefs.

## **Dommages causés à l'environnement et études environnementales**

L'Assemblée a relevé que le Groupe de travail avait examiné ce qui pouvait être accompli dans le cadre de la définition actuelle du « dommage par pollution » en ce qui concerne la recevabilité des demandes d'indemnisation au titre de la remise en état de l'environnement et de l'évaluation des coûts liés au suivi écologique des dommages causés à l'environnement.

Une proposition, tenant à traiter de ces questions dans une résolution de l'Assemblée, a rallié beaucoup de suffrages. L'idée d'un examen approfondi de la question des dommages causés à long terme à l'environnement a également été reçue favorablement. La Suède avait préparé un document traitant des mesures de remise en état et de suivi écologique liées à l'évaluation des dommages causés à l'environnement. Quelques délégations ont jugé que ces propositions n'allaient pas assez loin alors que d'autres ont émis des réserves contraires. Il a été décidé que le Groupe de travail devrait donner à la question, un complément d'examen, de façon à ce que l'Assemblée puisse prendre une décision à sa session suivante.

## **Résolution relative à la Convention OPRC de 1990 et à la Convention OPRC de 2000 (SNPD)**

L'Assemblée a examiné un document soumis par la Délégation du Royaume-Uni, concernant l'importance de la planification d'urgence pour lutter contre la pollution des mers et une proposition de résolution, encourageant les États contractants aux Conventions de 1992 à devenir parties à la Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (Convention OPRC de 1990) et au Protocole sur la préparation, la lutte et la coopération en matière d'événements de pollution par des substances nocives et potentiellement dangereuses (Protocole OPRC de 2000 [SNPD]).

Il a été relevé que le document présenté par la Délégation du Royaume-Uni exprimait l'avis qu'il était urgent que des mesures efficaces soient prises pour faire face à des sinistres graves, étant donné que cela servirait au mieux les intérêts des États contractants et leurs contribuables, de même que les industries des transports maritimes et des assurances. La Délégation du Royaume-Uni a proposé qu'une façon d'encourager cette prise de mesures, pourrait être, pour les États parties aux Conventions de 1992, de ratifier la Convention OPRC de 1990 et le Protocole OPRC de 2000 (SNPD).

Il a été relevé que la Convention OPRC de 1990, offrait un cadre à la coopération internationale pour lutter contre des déversements d'hydrocarbures de grande envergure et comportait, pour les navires, ports et installations de manutention d'hydrocarbures, l'obligation de mettre en place des plans d'urgence pour lutter contre la pollution par les hydrocarbures.

L'Assemblée a adopté la résolution relative à ce sujet, énoncée à l'Annexe II. La résolution figure à l'Appendice G.

## **Avenir du Groupe de travail**

L'Assemblée a décidé que le Groupe de travail poursuive son échange de vues quant au besoin d'améliorer davantage le régime de 1992, regardant les points suivants :

- Responsabilité du propriétaire du navire;
- Dommages causés à l'environnement;
- Nouveaux mécanismes de règlement des différends;
- Non-soumission de rapports sur les hydrocarbures;
- Précision de la définition du terme « navire; »
- Application du système de contributions aux fournisseurs de services de stockage;
- Application uniforme des Conventions;
- Questions faisant intervenir le droit des traités.

## **14<sup>e</sup> Comité exécutif – 15, 16 et 19 octobre 2001**

### **Sinistres dont le FIPOL de 1992 a eu à connaître**

#### **Kuzbass (1996)**

En juin 1996, le navire-citerne russe *Kuzbass* (88 692 tjb) était soupçonné d'avoir déversé du pétrole brut qui avait pollué le littoral allemand à proximité de la frontière danoise en Mer du Nord.

Selon les autorités allemandes, l'analyse des échantillons d'hydrocarbures prélevés à bord du *Kuzbass* correspondaient à ceux prélevés sur le littoral pollué. Le propriétaire du navire et l'assureur ont nié toute responsabilité relative à ce déversement. Par la suite, les autorités allemandes ont engagé des poursuites judiciaires contre le propriétaire du navire.

Ce cas soulève une importante question de principe, étant donné qu'aux termes des dispositions du Paragraphe 4.1(6) de la Convention du Fonds de 1992, les demandeurs devaient se prévaloir de toutes les voies de recours raisonnables, avant d'obtenir réparation auprès du FIPOL de 1992.

Le Comité exécutif a décidé que les questions relatives à la responsabilité devaient être tranchées par les tribunaux allemands.

#### **Nakhodka (1997)**

Depuis la session de juin 2001, une autre demande d'indemnisation a été réglée. Des pourparlers sont actuellement en cours, en vue de déterminer la possibilité d'une solution globale regardant les questions en suspens parmi les parties, y compris celle ayant un rapport avec une action récursoire. La Délégation japonaise a mis l'accent sur la nécessité de faire preuve d'ouverture et de transparence à propos de toutes solutions globales.

Nota : Les contributions canadiennes prélevées sur la Caisse d'indemnisation, ont été versées uniquement au FIPOL de 1971.

#### **Erika (1999)**

Le Comité exécutif a décidé de maintenir le niveau des paiements – actuellement limité à 80 pour cent du montant proposé. Au 11 octobre 2001, environ 78 pour cent de toutes les demandes d'indemnisation avaient été évaluées. Au titre de 2 857 demandes d'indemnisation, 15 millions £ ont été payées. Le Comité a pris acte des rapports publiés par l'Autorité maritime de Malte (État du pavillon de l'*Erika*) et par la Commission permanente d'enquête sur les événements de mer (CPME), faisant état de leurs conclusions respectives sur les causes du sinistre. Bien que les conclusions des deux enquêtes diffèrent sur quelques points de détails, les deux organismes concluent qu'un facteur déterminant du sinistre avait été une forte corrosion des éléments de structure du bâtiment.

En réponse à une question de la Délégation canadienne il a été relevé que le rapport de l'Autorité maritime de Malte n'avait pas confirmé les conclusions de la Commission française qui considère que la vitesse, et la route suivie par le navire n'avaient pas été des facteurs décisifs dans la cause du sinistre.

L'Administrateur a fait savoir qu'il considérait prématuré d'en tirer des conclusions, étant donné que des enquêtes au civil et au pénal sont en cours en France sur la cause du sinistre.

La Délégation s'est associée au Comité pour exprimer sa gratitude au Bureau des demandes d'indemnisation et à son personnel, à Lorient, travaillant quelquefois dans des circonstances malaisées et a noté qu'il était nécessaire d'assurer à ces personnes une sécurité matérielle.

#### **Baltic Carrier (2001)**

Le Comité exécutif a relevé que les coûts de nettoyage des hydrocarbures à Rostock étaient insignifiants et que les autorités allemandes ne présenteraient pas de demandes d'indemnisation. Par conséquent, y avait-il une portée pratique à savoir si les déversements d'hydrocarbures du *Baltic Carrier*, à partir du *Tern*, dans le port de Rostock, relevaient ou non des Conventions du FIPOL de 1992.

L'Administrateur poursuit son enquête sur les déversements d'hydrocarbures du *Baltic Carrier*, à partir du *Tern*, dans le port de Ventspils. La question de l'applicabilité des Conventions de 1992, lors de cet événement, pourrait aussi avoir une portée pratique.

### **Zeinab (2001)**

Il a été demandé au Comité exécutif d'étudier si oui ou non les circonstances qui ont conduit au naufrage – au cours de l'interception du navire par les forces navales multinationales d'intervention – devraient être considérées comme un acte de guerre ou des hostilités.

Il a été relevé que l'expert technique du Fonds avait été en rapport avec le Bureau de liaison de la marine des États-Unis à Bahreïn. Aucun renseignement n'avait été fourni concernant l'enchaînement des événements ayant entraîné le naufrage du *Zeinab*.

La Délégation canadienne a exprimé le point de vue que l'interception du navire par les forces navales multinationales d'intervention, ne saurait être considérée comme « un acte de guerre, des hostilités, une guerre civile ou une insurrection » et que les FIPOL ne sauraient donc invoquer la défense prévue à l'Alinéa 4.2a). Le Comité en a décidé de même.

La Délégation a relevé que nous ne savions toujours pas ce qui avait causé la « perte de stabilité » du *Zeinab* qui avait entraîné son naufrage et que tout ce qui pouvait être dit maintenant, était que la perte était survenue au moment de l'interception et de la saisie et non pas à cause de cette interception et saisie. La Délégation a appuyé, l'autorisation donnée à l'Administrateur de conclure pour le compte du Fonds de 1992, le règlement définitif de toutes les demandes d'indemnisation nées du sinistre du *Zeinab*, pour autant que les demandes d'indemnisation ne soulèvent pas de questions de principe qui n'auraient pas été déjà tranchées. Le Comité en a décidé ainsi.

### **Autres sinistres**

Le Comité exécutif a traité cinq autres sinistres qui se sont produits avant la 13<sup>e</sup> session, à savoir l'*Al Jaziah I*, le *Natuna Sea*, le *Slops*, le *Mary Anne* et le *Dolly*.

### **15<sup>e</sup> session du Comité exécutif – 19 octobre 2001**

Le Comité exécutif a élu M. G. Sivertsen (Norvège) en qualité de Président et le Dr. J. Cowley (Vanuatu) en qualité de Vice-Président jusqu'à la fin de la prochaine session régulière de l'Assemblée qui se tiendra au cours de la semaine du 14 octobre 2002.

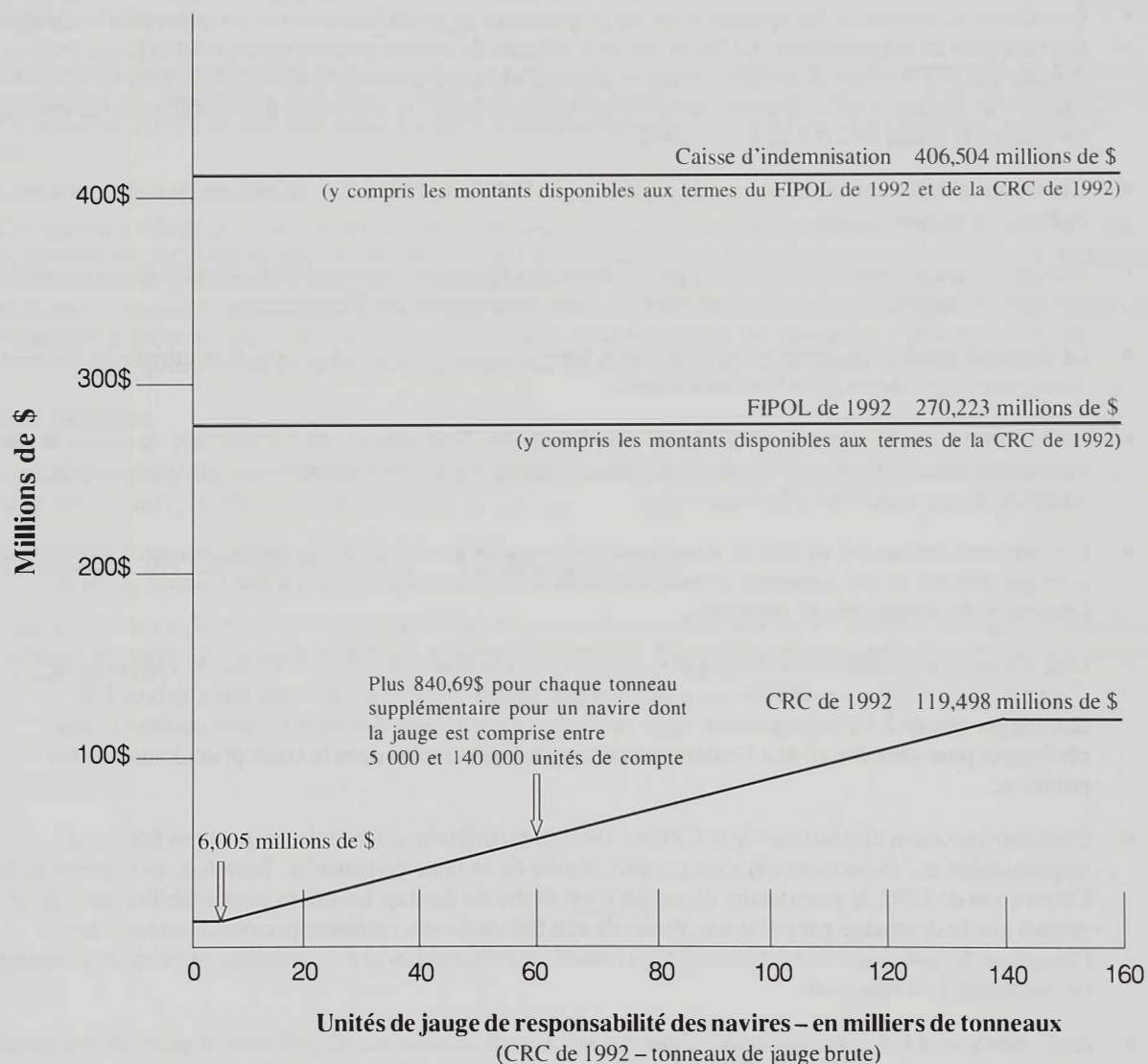
## Appendice D :

### Changements apportés par les Protocoles de 1992

- Une limite de responsabilité spéciale pour les propriétaires de petits bâtiments et un relèvement substantiel des montants de responsabilité. La limite est de 6 millions de dollars pour un navire dont la jauge brute ne dépasse pas 5 000 unités de compte, allant en augmentant selon une progression linéaire jusqu'à 119,50 millions de dollars pour des navires dont la jauge brute est égale ou supérieure à 140 000 unités de compte, en utilisant la valeur du DTS au 1 avril 2002.
- Un relèvement de l'indemnité maximale payable par le FIPOL de 1992 à 270,22 millions de dollars, plafonnée à sa limite de responsabilité.
- Une procédure simplifiée pour relever les montants des limites de responsabilité, dans les deux conventions, à la suite d'une décision prise à la majorité des Etats contractants aux Conventions.
- Le champ d'application géographique des deux Conventions est étendu à la zone économique exclusive ou à une zone équivalente d'un Etat contractant.
- Sont couverts, les dommages par pollution causée par des déversements de combustible de soutes et par des résidus de cargaisons provenant de navires-citernes à l'état lège accomplissant un voyage après le transport d'une cargaison d'hydrocarbures.
- Les dépenses encourues au titre de mesures de sauvegarde ouvrent droit à un remboursement, même s'il ne s'est pas produit de déversements d'hydrocarbures, sous réserve qu'il y ait eu une menace grave et imminente de dommages par pollution.
- Une nouvelle définition de dommage par pollution retient le libellé original de la CRC de 1969 et de la Convention de 1971 sur le FIPOL, en y ajoutant une phrase afin de bien préciser que s'agissant de dommages causés à l'environnement, seuls les frais encourus pour des mesures raisonnables prises réellement pour remettre en état l'environnement pollué, sont inclus dans le concept de dommage par pollution.
- Conformément aux dispositions de la CRC de 1969, le propriétaire d'un navire ne peut pas limiter sa responsabilité si l'événement qui s'est produit, résulte de sa faute personnelle. Toutefois, aux termes de la Convention de 1992, le propriétaire du navire n'est déchu du droit de limiter sa responsabilité que s'il est prouvé que le dommage par pollution résulte de son fait ou de son omission personnel, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis téméairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.
- Aux termes de la CRC, les demandes d'indemnisation pour dommages par pollution ne peuvent être formées qu'à l'encontre du propriétaire officiel du navire-citerne en cause. Cela n'empêche pas les victimes de demander réparation en dehors du cadre de la CRC, auprès des 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 CRC de 1992 fait de même, mais interdit également l'introduction de demandes d'indemnisation contre le pilote, l'affréteur (y compris un affréteur coque nue), l'exploitant ou l'opérateur du navire, ou bien contre toute personne qui est intervenue dans des opérations d'assistance ou qui a pris des mesures de sauvegarde.

## Limites actuelles de responsabilité et d'indemnisation pour des déversements provenant de pétroliers au Canada

En fonction de la valeur du DTS<sup>(1)</sup> au 1er avril 2002



<sup>(1)</sup>La valeur du DTS au 1er avril 2002, était d'environ 2,00165\$. Cette valeur réelle est répercutée à l'illustration ci-dessus et à l'Appendice "D." Pour plus de commodité, partout ailleurs dans le rapport, les calculs sont fondés sur le DTS ayant une valeur nominale de 2\$.

### Illustration 1

L'illustration 1 montre les limites actuelles de responsabilité et d'indemnisation disponibles aux termes de la CRC de 1992, de la Convention sur le FIPOL de 1992 et la Caisse d'indemnisation pour des déversements d'hydrocarbures provenant de pétroliers au Canada, y compris la mer territoriale et la zone économique exclusive. Grâce à la Caisse d'indemnisation le Canada dispose d'une couverture supplémentaire, sans compter celle disponible aux conditions des Conventions internationales.

### Révision

N.B.: Le montant total disponible ci-dessus, aux conditions de la CRC de 1992 et du FIPOL de 1992 (270,223 millions de \$) devrait augmenter d'environ 50% (pour être porté à 405,33 millions de \$) et entrer en vigueur le 12 novembre 2003. En sus de ce montant, la Caisse d'indemnisation dispose d'une somme d'environ 136,28 millions de \$, ce qui permettrait de disposer de 541,61 millions de \$, en cas d'un déversement par un navire-citerne au Canada, après le 1er novembre 2003 - sans faire mention de la proposition de Fonds complémentaire d'indemnisation à caractère facultatif.



## Appendice E :

### États contractants à la fois au Protocole de 1992 modifiant la Convention sur la responsabilité civile et au Protocole de 1992 modifiant la Convention sur le FIPOL au 15 avril 2002

<b>64 États à l'égard desquels le Protocole est en vigueur (et qui sont donc des États contractants au FIPOL de 1992)</b>		
Algérie Allemagne Antigua et Barbuda Argentine Australie Bahamas Bahreïn Barbade Belgique Belize Canada Chine (Région administrative spéciale de Hong-Kong) Chypre Comores Croatie Danemark Djibouti Émirats arabes unis Espagne Fédération de Russie Fidji	Finlande France Géorgie Grèce Grenade Îles Marshall Inde Irlande Islande Italie Jamaïque Japon Kenya Lettonie Libéria Lituanie Malte Maroc Maurice Mexique Monaco Norvège	Nouvelle-Zélande Oman Panama Papouasie-Nouvelle-Guinée Pays-Bas Philippines Pologne République de Corée République Dominicaine Royaume-Uni Seychelles Singapour Slovénie Sri Lanka Suède Tonga Trinité-et-Tobago Tunisie Uruguay Vanuatu Venezuela

<b>12 États qui ont déposé un instrument de ratification mais à l'égard desquels le Protocole au FIPOL, n'entrera en vigueur qu'à la date indiquée</b>	
Sierra Leone Cambodge Turquie Dominique Angola Saint-Vincent-et-les-Grenadines Cameroun Portugal Colombie Qatar Brunéi Darussalam Samoa	4 juin 2001 8 juin 2002 17 août 2002 31 août 2002 4 octobre 2002 9 octobre 2002 15 octobre 2002 13 novembre 2002 19 novembre 2002 20 novembre 2002 31 janvier 2003 1 <sup>er</sup> février 2003



## Appendice F :

**États contractants à la fois à  
la Convention de 1969 sur la responsabilité civile  
et à la Convention de 1971 sur le FIPOL au 15 avril 2002  
(et qui sont donc des États contractants au FIPOL de 1971)**

### **24 États contractants au FIPOL de 1971**

Albanie Bénin Brunéï Darussalam Cameroun Colombie Côte d'Ivoire Estonie Gabon	Gambie Ghana Guyana Koweït Malaisie Maldives Mauritanie Mozambique	Nigéria Portugal Qatar République Arabe Syrienne Saint-Kitts-et-Nevis Sierra Leone Tuvalu Yougoslavie
--	---	--

### **2 États contractants à la Convention du Fonds de 1971, ayant déposé un instrument de dénonciation qui prendra effet à la date indiquée**

Djibouti Émirats Arabes Unis	17 mai 2002 24 mai 2002
---------------------------------	----------------------------

État contractants à la fois à  
 le Convention de 1992 sur la responsabilité civile  
 et à Convention de 1971 sur le FPOI en 19 avril 1992  
 (le dit état dans état contractants au FPOI de 1971)

Liste des États contractants au FPOI de 1971		
Albanie	Arabie Saoudite	Chypre
Autriche	Belgique	Danemark
Bulgarie	Canada	Émirats Arabes Unis
Chine	Égypte	France
Colombie	Grèce	Irlande
Corée du Sud	Inde	Israël
Cuba	Italie	Japon
Émirats Arabes Unis	Liban	Malaisie
États-Unis	Libye	Mexique
France	Maldives	Norvège
Grèce	Maroc	Oman
Irlande	Népal	Pakistan
Israël	Népal	Perse
Japon	Norvège	Portugal
Malaisie	Oman	Royaume-Uni
Maldives	Pakistan	Soudan
Maroc	Perse	Sri Lanka
Népal	Portugal	Taiwan
Norvège	Royaume-Uni	Tanzanie
Oman	Soudan	Turquie
Pakistan	Sri Lanka	Yémen
Perse	Taiwan	
Portugal	Tanzanie	
Royaume-Uni	Turquie	
Soudan	Yémen	
Sri Lanka		
Taiwan		
Tanzanie		
Turquie		
Yémen		

Liste des États contractants au FPOI de 1992	
Allemagne	Israël
Autriche	Malte
Belgique	Portugal
Canada	Royaume-Uni
Chypre	Slovaquie
Chine	Slovenie
Colombie	Turquie
Corée du Sud	Yémen
Cuba	
Émirats Arabes Unis	
États-Unis	
France	
Grèce	
Irlande	
Israël	
Japon	
Malaisie	
Maldives	
Maroc	
Népal	
Norvège	
Oman	
Pakistan	
Perse	
Portugal	
Royaume-Uni	
Soudan	
Sri Lanka	
Taiwan	
Tanzanie	
Turquie	
Yémen	

## **Appendice G : Protocole OPRC – SNPD de 2000**

### **ANNEXE II**

**PROJET DE RÉSOLUTION RELATIVE À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1990 SUR LA  
PRÉPARATION, LA LUTTE ET LA COOPÉRATION EN MATIÈRE DE POLLUTION PAR LES  
HYDROCARBURES (CONVENTION DE 1990) ET SUR LE PROTOCOLE DE 2000 SUR LA PRÉPARATION, LA  
LUTTE ET LA COOPÉRATION CONTRE LES ÉVÉNEMENTS DE POLLUTION PAR LES SUBSTANCES  
NOCIVES ET POTENTIELLEMENT DANGEREUSES  
(PROTOCOLE OPRC – SNPD de 2000)**

L'ASSEMBLÉE DU FONDS INTERNATIONAL D'INDEMNISATION DE 1992 POUR LES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES,

NOTANT que la Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (Convention OPRC de 1990) est entrée en vigueur en 1995 et que 59 États ont ratifié la Convention ou y ont adhéré,

NOTANT ÉGALEMENT que le Protocole de 2000 sur la préparation, la lutte et la coopération contre les événements de pollution par les substances nocives et potentiellement dangereuses (Protocole OPRC – SNPD de 2000) n'entrera en vigueur que dans un délai de 12 mois après la ratification par 15 États au moins,

NOTANT EN OUTRE qu'aucun État n'est encore partie au Protocole OPRC – SNPD de 2000,

RECONNAISSANT la nécessité pour certains États d'inventorier les ressources existantes qui pourraient être incorporées dans les ressources nécessaires à la mise en œuvre de la Convention OPRC de 1990 et du Protocole OPRC – SNPD de 2000,

RECONNAISSANT EN OUTRE que certains États ne disposent peut-être pas des ressources nécessaires à une pleine mise en œuvre de la Convention de 1990 et du Protocole OPRC – SNPD de 2000,

CONSIDÉRANT qu'il est important que tous les États côtiers aient mis en place des mesures efficaces ainsi qu'un cadre de coopération pour faire face aux événements de pollution où que ceux-ci se produisent,

CONSIDÉRANT ÉGALEMENT que la mise en œuvre rapide et plus étendue de la Convention de 1990 et du Protocole OPRC – SNPD de 2000 profiterait aux victimes potentielles de déversements d'hydrocarbures, ainsi qu'au FIPOL en contribuant à réduire l'incidence écologique et financière des déversements d'hydrocarbures,

1. INVITE INSTAMMENT tous les États contractants au Protocole de 1992 modifiant la Convention de 1971 portant création du Fonds qui ne l'ont pas encore fait à ratifier la Convention de 1990 ou à y adhérer;
2. ENCOURAGE les États parties à la Convention de 1990 à devenir également parties au Protocole OPRC – SNPD de 2000, en vue de promouvoir une mise en œuvre rapide;
3. ENCOURAGE ÉGALEMENT les États non parties à la Convention de 1990 à mettre en place des dispositifs d'intervention d'urgence efficaces pour prévenir la pollution par les hydrocarbures et y répondre au mieux.

Annexe G : Protocole OPRC - OPRU de 2000

ANNEXE G

PROJET DE RÉGLEMENTATION...  
LE MINISTRE DE LA PÊCHE ET DES PÊCHERIES...  
LE MINISTRE DE LA SÉCURITÉ NATIONALE...  
LE MINISTRE DE LA SANTÉ...  
LE MINISTRE DE L'ÉNERGIE...  
LE MINISTRE DE L'ÉCARTILLONNEMENT...  
LE MINISTRE DE LA DÉFENSE...  
LE MINISTRE DE LA JUSTICE...  
LE MINISTRE DE LA CULTURE...  
LE MINISTRE DE LA SCIENCE ET DE LA TECHNOLOGIE...  
LE MINISTRE DE L'ÉCARTILLONNEMENT...  
LE MINISTRE DE LA DÉFENSE...  
LE MINISTRE DE LA JUSTICE...  
LE MINISTRE DE LA CULTURE...  
LE MINISTRE DE LA SCIENCE ET DE LA TECHNOLOGIE...

## Appendice H :

### ANNEXE II

#### Sinistres en suspens dont le Fonds de 1971 a eu à connaître

- 1 La situation en ce qui concerne les sinistres en suspens dont le Fonds de 1971 a eu à connaître est résumée ci-après :
- 2 Il y a 20 sinistres dont le Fonds de 1971 a eu à connaître et pour lesquels des demandes d'indemnisation et/ou de prise en charge financière sont en cours, ou au titre desquels des actions en recours ont été engagées par le Fonds de 1971.
- 3 Sur ces 20 sinistres, six ont déjà été pleinement financés au moyen des contributions versées aux différents fonds des grosses demandes d'indemnisation :

*Aegean Sea*  
*Braer*  
*Keundong N° 5*  
*Sea Prince*  
*Yeo Myung*  
*Yuil N°1*

- 4 Ces fonds de grosses demandes d'indemnisation devraient ensemble présenter un excédent considérable, de l'ordre de £35 millions, lorsque toutes les demandes d'indemnisation et les dépenses auront été réglées.
- 5 Six autres sinistres n'entraîneront sans doute pas pour le Fonds de 1971 le versement d'indemnités ou une prise en charge financière ou seulement le versement de sommes très limitées :

*Vistabella*  
*Iliad*  
*Kriti Sea*  
*Katja*  
*Alambra*  
*Natuna Sea*

- 6 S'agissant du sinistre du *Sea Empress*, le solde du fonds des grandes demandes d'indemnisation suffira à couvrir le versement d'indemnités au titre des demandes d'indemnisation en suspens et la prise en charge financière du propriétaire du navire. L'action en recours engagée par le Fonds de 1971 contre l'autorité portuaire de Milford Haven nécessitera toutefois beaucoup de temps et pourrait entraîner des dépenses importantes de la part du Fonds de 1971.
- 7 En ce qui concerne le sinistre du *Nakhodka*, il est difficile d'évaluer le montant des risques qui subsistent pour le Fonds de 1971 étant donné que le montant maximal exigible du Fonds (60 millions de DTS) en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds (contrairement à la Convention de 1992 portant création du Fonds) est converti en yen japonais sur la base du taux de change applicable à la date à laquelle le propriétaire du navire constitue le fonds de limitation, fonds qui n'a pas encore été constitué. Avant le 31 décembre 1999, tous les versements d'indemnité ont été effectués par le Fonds de 1971 et, par la suite, tous les paiements ont été effectués par le Fonds de 1992. Sur la base du taux de change à cette date, le Fonds de 1971 aurait effectué des versements au-delà de la limite fixée, alors que si la conversion était effectuée sur la base du taux de change au 1<sup>er</sup> mars 2002, le Fonds de 1971 serait tenu de procéder à des versements supplémentaires.
- 8 Les demandes d'indemnisation en suspens liées aux sinistres du *Nissos Amorgos* et du *Pontoon 300* sont, de l'avis du Fonds de 1971, pour la plupart irrecevables. Ces demandes d'indemnisation portent sur des sommes importantes. Il est donc extrêmement difficile d'évaluer le total des versements qui devront être effectués par le Fonds de 1971 au titre de ces sinistres. En tout état de cause, les fonds des grosses demandes d'indemnisation constitués à la suite de ces sinistres présentent un déficit et des contributions devront être versées à ces fonds.
- 9 Il est peu probable que le sinistre de l'*Evoikos* donne lieu au versement d'indemnités par le Fonds de 1971.

Il est possible que le Fonds ait à verser au propriétaire du navire une prise en charge financière ne dépassant pas £1,9 million. Le Fonds pourrait aussi avoir à assumer certaines dépenses connexes.

- 10 Tous les sinistres mentionnés aux paragraphes 3 à 9, à l'exception de celui de l'*Alambra*, se sont produits avant la fin de la période transitoire, à savoir le 15 mai 1998, lorsqu'a pris effet la dénonciation de la Convention de 1971 portant création du Fonds par 24 États. Mis à part ce sinistre, une base de contribution suffisante existe donc en ce qui concerne ces sinistres, au cas où il serait nécessaire de demander de nouvelles contributions au titre de l'un quelconque d'entre eux.
- 11 On estime que le sinistre du *Al Jaziah 1* (24 janvier 2002) amènera le Fonds de 1971 à verser des indemnités et à assumer des coûts d'un montant ne dépassant pas £2 millions. Des contributions seront peut-être demandées au titre de ce sinistre.
- 12 En octobre 2000, le Fonds de 1971 a contracté une assurance pour couvrir sa responsabilité au titre de sinistres qui se produiraient pendant la période allant du 25 octobre 2000 au 24 mai 2002, sous réserve d'une franchise de 250 000 droits de tirage spéciaux (£220 000) par événement. Jusqu'ici, cette assurance sera utilisée pour les sinistres du *Zeinab* et du *Singapura Timur* (14 avril 2001 et 28 mai 2001 respectivement), mais servira aussi pour d'autres sinistres qui pourraient se produire après la publication du présent document, et cela jusqu'au 24 mai 2002. Le montant maximal à la charge du Fonds de 1971 au titre de chacun de ces sinistres correspond à la franchise, soit £220 000.



## Appendice I :

### Code ISM et Contrôle par l'État du Port

**Capitaine Richard Day, Gestionnaire des Programmes de Sécurité  
et Environnementaux du Bureau de la Sécurité Maritime de Transports Canada, Ottawa**

Bonjour, Capitaines au long cours, distingués conférenciers, mesdames et messieurs,

Tout d'abord j'aimerais vous remercier de m'avoir invité et de me permettre de faire cet exposé concernant le « Code ISM et le Contrôle par l'État du Port ». C'est réellement un honneur pour moi de me trouver parmi mes pairs, ici chez moi et je suis ravi d'être en mesure de participer à cette conférence consacrée à des navires plus sûrs et des équipages compétents. Halifax est une ville merveilleuse ayant un lien historique de longue date avec les navires et tout ce qui touche à la mer et d'après des études du gouvernement, ses citoyens sont les mieux instruits au Canada. Par conséquent, je pense qu'il est parfaitement indiqué que cette conférence se tienne ici.

La liberté des mers a toujours été le fondement du droit maritime. Toutefois, nous savons tous que la liberté va de paire avec la responsabilité. Comme nous voulons tous avoir la liberté de jouir d'un milieu marin propre et sans danger, chaque pays ayant une région côtière, a une responsabilité de veiller à la sauvegarde de ces ressources. Bien sûr, le Canada possède le littoral le plus long au monde, 244 800 km. Même le droit de la mer des Nations-Unies a reconnu que tous les États qui ont la chance de posséder un littoral, ont l'obligation fondamentale de protéger le milieu marin. L'état côtier est devenu le gardien du milieu marin.

Un des moyens par lesquels le Canada exerce ce rôle de gardien, est le contrôle par l'État du Port ou CEP (PSC). Comme vous le savez, le contrôle par l'état du port consiste en un programme d'inspection des navires, par lequel les bâtiments étrangers entrant dans les eaux d'un état souverain sont arraisonnés et inspectés afin de veiller à ce qu'ils respectent les différentes conventions internationales d'importance majeure.

Dans un monde idéal, le contrôle par l'état du port n'existerait pas. Les états du pavillon, le propriétaires et les exploitants de navires veilleraient automatiquement à ce que leurs navires soient en bon état pour sillonner les eaux du globe. Le Canada a depuis des lustres exerce son droit souverain, en inspectant les navires entrant dans ses eaux. Durant de nombreuses années, tous les navires citernes entrant au Canada ont été inspectés à leur première escale et au moins une fois chaque année par la suite. Nous avons également surveillé le chargement des cargaisons à haut risque, grâce à notre programme d'inspecteurs portuaires (technicien-expert maritime) (Port Warden) – le but essentiel de Transports Canada est de conserver les eaux du Canada à l'abri de toute pollution, pour que tous nos habitants en jouissent.

Vous avez déjà entendu parler par mon chef, Bud Streeter, des conséquences de *la Loi sur la marine marchande du Canada de 2001*, sur la sécurité des navires au Canada. Cette loi se focalise essentiellement sur nos bâtiments canadiens. Toutefois, pour nos inspecteurs du contrôle par l'état du port, c'est une autre histoire car ils ne s'intéressent qu'aux bâtiments étrangers.

Le Canada a eu une longue relation avec le contrôle par l'état du port. Même avant les sinistres désastreux de navires, à la fin des années 1970, le Canada s'était préoccupé de la sécurité des personnes en mer et du milieu marin. En conséquence en avril 1988 le Canada est devenu un membre associé du MOU de Paris (mémoire d'entente de Paris), et en mai 1994, a été accepté en tant que membre à part entière. Le Canada a été aussi une locomotive dans la création du MOU de Tokyo (mémoire d'entente de Tokyo) et a été un membre de ce MOU, depuis sa fondation en décembre 1993.

La sécurité maritime de Transports Canada assume la responsabilité de tous les contrôles par l'état du port au Canada et les inspections de navires étrangers sont effectuées dans tous les grands ports, par des inspecteurs de navires qui par suite d'une formation et d'une expérience pertinentes, deviennent officiers de contrôle par l'état du port.

En tout, nous avons signé des mémorandums d'entente qui nous offrent trente quatre autres partenaires de contrôle par l'état du port (CEP) (PSC). Quoique des MOUs (Mémorandums d'entente) de contrôle par l'État du ports puissent être perçus comme ayant des critères différents, Transports Canada a établi une norme pour ses inspections, qui a la réputation d'être l'une des meilleures au monde. Les principaux instruments de l'OMI, tels que SOLAS, MARPOL et la convention STCW<sup>1</sup>, constituent le fondement de nos inspections. Notre première inspection est donc une inspection de base. S'il y a de bonnes raisons de soupçonner une infraction, nous effectuons une inspection plus approfondie. Des inspections plus approfondies peuvent mener à une immobilisation du navire ou à mettre en évidence des carences.

Regardons maintenant quelques statistiques du contrôle par l'état du port au Canada, au cours de ces dernières années.

D'après ce tableau nous constatons que bien que le nombre d'inspections effectuées durant les années 1995 à 2000, ait laissé entrevoir une diminution, le nombre de carences et d'immobilisations des navires demeure relativement constant. Vous noterez une diminution des immobilisations en 2000 alors que le nombre d'inspections est resté presque constant. Les vraquiers ont tendance à constituer notre plus grande part des problèmes et cela continue. La diapositive montre que cette catégorie de navires détient les statistiques les plus élevées d'immobilisation et nous tentons le plus possible de cibler ces sortes de navires. Notre plan appliqué aux vraquiers canadiens, vise certains vraquiers pour leur imposer un examen structural détaillé. L'année dernière, quarante sept pour cent des inspections ont été effectuées sur des vraquiers, le plus grand pourcentage enregistré pour n'importe quelle sorte de navires inspectés en 2000.

Le matériel de lutte contre les incendies, le matériel de sauvetage et de sécurité constituent en général trois des principaux points ayant fait l'objet de carences en 2000 – je trouve cela stupéfiant car ce sont quelques uns des points pour lesquels je voudrais personnellement, réellement, m'assurer qu'ils fonctionnent parfaitement sur le navire sur lequel je dois naviguer. Toutefois cela continue à être la plus grande cause des problèmes rencontrés et chaque année, trop de carences sont découvertes parmi ces catégories de navires.

Vous avez sans doute entendu parler du nouvel ordre mondial. Non je ne parle pas de la globalisation économique ou de quelque chose de semblable. Le code ISM est la et c'est le nouvel ordre mondial pour les navires. Son application a provoqué une modification qui peut être comparée à un bouleversement paradigme (modèle). En fait, comme l'a exprimé le professeur William Tetley, le code ISM peut avoir apporté les plus profondes modifications dans le droit maritime en 50 ans. Tout d'abord, il a instauré une nouvelle norme de responsabilité et changé les règles, en disant que les propriétaires et exploitants de navires sont responsables de leur gestion, et non seulement pour des défauts sur le navire ou pour la faute du commandant ou de l'équipage. Maintenant le code insiste sur les normes de gestion.

Le code ISM a donné aux sociétés de classification et au contrôle par l'état du port, un nouveau niveau de responsabilité lorsqu'ils inspectent des bâtiments. Il ne suffit plus de voir qu'un navire est en bon état de navigabilité dans sa classe et de se concentrer seulement sur son état matériel – sa gestion doit aussi être bien organisée et en règle. Généralement le code qui a commencé à être appliqué en juillet 1998 et sera totalement en vigueur le 1 juillet 2002, a provoqué un changement dans la façon d'envisager et de rejeter la responsabilité à l'égard des sinistres. Le code ISM lève le voile des entreprises, sur les navires inférieurs aux normes et sur nos voisins au sud (les Etats-Unis) qui vont avoir à leur disposition une mise en accusation criminelle qui est maintenant en voie de réalisation contre des personnes désignées qui ont négligé de veiller au respect des règlements. Les diapositives qui suivent, montrent des exemples de bonnes raisons pour sanctionner des infractions aux règles du code ISM : preuve que des certificats ne sont pas valables, journaux de bord ou documents du navire ne se trouvant pas à bord; état défectueux du matériel du navire, membres d'équipage incapables de communiquer entre eux, sérieuses carences au niveau de la sécurité et personnel du bord ne possédant pas les brevets et les certificats requis.

Avant la mise en œuvre de la phase 1 du code ISM, Transports Canada a envoyé des lettres aux propriétaires et exploitants de navires pour les informer des prochaines modifications apportées au régime. Les modifications ont également été indiquées dans le « Bulletin de la Sécurité des Navires ». Ces mêmes démarches seront entreprises avant la date limite du 18 juillet 2002. Un questionnaire a été utilisé par nos bureaux de contrôle par l'état du port (BCEP) (PSCOs) en vue de déterminer si le navire et la compagnie se conforment au code ISM. Un autre questionnaire a été élaboré en vue de la mise en application de la seconde phase. Voici certaines de ces questions : le code ISM est-il applicable au navire? Le bord possède-t-il les brevets et certificats requis? Le navire a-t-il établi un registre des occupations journalières d'entretien – y-a-t-il des registres disponibles?

La phase 1 a été mise en application grâce à une campagne d'inspection orientée (CIO) (CIC) qui a duré trois mois et une autre est planifiée pour le 1 juillet 2002. En vue de faire appliquer le code ISM, la campagne visait les vraquiers et certaines autres catégories de navires. Les résultats obtenus grâce à la (CIO) (CIC) montre que la plus grande partie des infractions se situait dans les disciplines de la préparation et de l'entretien pour des situations d'urgence. Pendant la période de trois mois, du 1 juillet au 30 octobre 1998, un total de 212 bâtiments étrangers ont été inspectés. Trois ont été immobilisés pour n'avoir pas respecté les lignes directrices du code ISM.

Au cours de la campagne (CIO) (CIC), les membres du mémorandum d'entente de Paris (MOU) ont inspecté trois mille six cent trente trois navires et ont immobilisé quatre-vingt un d'entre eux. Ceci représente un pourcentage de cinq (5%). Pendant la même période les membres du mémorandum d'entente de Tokyo (MOU) ont effectué mille huit cent vingt inspections et ont enregistré soixant-trois immobilisations. Dans ce cas le pourcentage était de trois (3%).

Le tableau montre les immobilisations effectuées au Canada en 1999 et 2000, pour des défauts relatifs aux exigences du code ISM. Comme nous l'avons fait remarquer au paravant, les infractions se situaient dans le domaine de la

préparation aux situations d'urgence qui était la raison de la plupart des immobilisations en 1999 et 2000, suivie par l'entretien du matériel, puis par la sécurité et enfin par les abus en matière d'écologie.

Comme vous l'avez déjà entendu dire, la phase 1 du code ISM applicable aux navires, comprenait les pétroliers, les gaziers, les vraquiers, les engins marins à grande vitesse, à marchandises et les navires de cinq cents tonneaux de jauge brute ou plus, ainsi que les navires à passagers qui transportent plus de douze passagers. L'application de la phase 2 du code ISM doit commencer le 1<sup>er</sup> juillet 2002, lorsque tous les bâtiments de cinq cents tonneaux de jauge brute ou plus et certaines unités mobiles de forage au large seront également inclus. Une inspection du CEP (PSC) comprend une vérification du respect des exigences du code ISM. Quelques uns des points vérifiés conformément aux règles du code ISM, comprennent les lignes directrices de gestion sur ce qu'il convient de faire en cas d'urgence, une structure claire d'exercice du commandement et évidemment un document de conformité et un certificat de gestion de la sécurité en cours de validité.

Les renseignements que nous recueillons sont entrés dans les bases de données des MOUs (Mémoires d'Entente) respectifs SIRENAC (pour le MOU de Paris) et APCIS (pour le MOU de Tokyo) qui sont ensuite entrés dans EQUASIS qui peut être accessible au public.

En tout, le Canada a été impliqué dans le contrôle régional par l'état du port pendant treize années. En tant que partie de notre engagement pour supprimer les navires inférieurs aux normes, le Canada offre des cours de formation aux états qui en sont au début des étapes de développement de leur programme d'inspection. De cette manière nous avons l'espoir, de pouvoir communiquer la compétence que nous avons acquise au fil des ans et de pouvoir veiller à obtenir une normalisation mondiale.

Plus tôt, j'ai mentionné que différents mémorandums d'entente (MOU) comportaient des normes différentes pour inspecter des navires. J'aimerais voir plus d'uniformité entre les mémorandums d'entente (MOU), ainsi que plus d'uniformité dans l'application du code ISM.

Le contrôle par l'état du port est un excellent exemple de coopération régionale. En même temps les objectifs régionaux d'inspection sont respectés ce qui serait pratiquement impossible pour un quelconque membre et les renseignements recueillis et partagés avec des membres sont indispensables, pour empêcher les navires inférieurs aux normes, de naviguer dans nos eaux. Le Canada regarde sa participation à ces MOUs comme le moyen le plus sûr et le plus efficace pour réduire le nombre de navires inférieurs aux normes entrant dans ses ports. De bien des manières, le Canada agit comme un « pont » entre les océans Atlantique et Pacifique. C'est notre espoir à la Sécurité maritime de Transports Canada de former le maillon dont nous avons besoin pour tirer le maximum d'avantages des inspections effectuées dans les deux océans qui nous l'espérons, mèneront à la globalisation éventuelle du contrôle par l'état du port. C'est pour cette simple raison que le Canada est à l'origine de la première conférence ministérielle conjointe des mémorandums d'entente de Paris et de Tokyo, consacrée au contrôle par l'état du port qui s'est tenue à Vancouver en mars 1998. À la conférence les ministres ont approuvé des mesures pour réduire le nombre de navires inférieurs aux normes et pris les premières dispositions en vue d'une harmonisation de ces deux MOUs (mémorandums d'entente). Nous avons récemment signé un memorandum avec nos partenaires de NAFTA, des Etats-Unis d'Amérique et du Mexique<sup>2</sup>.

Maintenant j'aimerais vous montrer quelques photos de certains défauts relevés sur des navires que nous avons inspectés.

Notre rapport annuel du contrôle par l'état du port contient une profusion de renseignements et de statistiques sur notre programme de contrôle par l'état du port au Canada. Vous pouvez passer prendre la brochure à nos bureaux de Transports Canada dans tout le pays, ou pouvez visiter notre site web

[http://www.tc.gc.ca/MarineSafety/Port\\_State\\_Control/index.htm](http://www.tc.gc.ca/MarineSafety/Port_State_Control/index.htm)

Des renseignements au sujet des mémorandums d'entente (MOU) de Paris et de Tokyo peuvent être obtenus sur leurs sites web aux adresses figurant sur l'écran.

Tout comme il devrait y avoir plus d'uniformité entre les MOUs, il y a un égal besoin pour tous les intervenants dans les transports maritimes, pour travailler en coopération avec les autorités du contrôle par l'état du port (CEP) (PSC). Les pilotes, les autorités portuaires, les sociétés de classifications et le monde commercial sont quelques uns des partenaires de l'industrie qui devraient travailler avec nous pour veiller à la sécurité.

Pour conclure, j'aimerais signaler que les transport maritimes sont une industrie où les intérêts et la responsabilité publics et politiques se sont considérablement accrus au cours de ces dernières années. Il a été largement admis que nous avons atteint un point où plus de règlements et d'inspections ne contribueront pas à de plus amples renforcements de la sécurité en mer mais qu'une application plus efficace des régimes et une meilleure coordination

des inspections serviraient beaucoup mieux la cause de la sécurité. Vous aussi, en qualité de capitaines au long cours pouvez nous aider à débarrasser le Canada des navires inférieurs aux normes en veillant à ce que les navires sur lesquels vous êtes embarqués ou les compagnies où vous travaillez, possèdent tous les certificats pertinents et pour veiller à ce que les navires sont convenablement armés et en bon état matériel.

Maintenant je vais essayer de répondre aux questions que vous désirez poser au sujet du contrôle de l'état du port et du code ISM au Canada.

---

<sup>1</sup> SOLAS – Sauvegarde de la vie Humaine en mer  
MARPOL – convention sur la pollution des mers  
STCW – Normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille.

<sup>2</sup> NAFTA accord de libre échange nord-américain  
ALENA – pour plus de coopération dans les activités de contrôle par l'état du port et pour permettre un partage plus étroit et la reconnaissance des inspections faites en Amérique du nord.

