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

**Rapport Annuel de l'Administrateur**

**2003-2004**

Canada

Photographie due à l'obligeance
d'Environnement Canada.
Voir Section 3.24.

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

Tél.: (613) 990-5807
(613) 991-1726
Téléc.: (613) 990-5423

CANADA

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

**Rapport Annuel de l'Administrateur**

# 2003 - 2004

Canada

L'Honorable Jean Lapierre, 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 2004, déposé devant chaque chambre du Parlement, 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, c.r.
L'Administrateur de la
Caisse d'indemnisation des dommages dus à la
pollution par les hydrocarbures causée par les navires

# Table de matières

# 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 accidentelles des eaux |
| CCMC | Conseil consultatif maritime canadien |
| 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) |
| SCFF | Service canadien de la faune et de la flore (CWS) |
| 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 | Interventions d'urgence (ER) |
| LCPE | Loi canadienne sur la protection de l'environnement (CEPA) |
| LLMC | Limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes |
| LMMC | Loi sur la marine marchande du Canada (CSA) |
| 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 Point 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) |
| tjb | Tonneaux de jauge brute |
| 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 1er avril 2004, la valeur du droit de tirage spécial (DTS) était d'environ 1.94812 $. 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

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

J'ai le plaisir de faire savoir que les fonds constituants la Caisse d'indemnisation s'élèvent à 330,7 millions $ au 31 mars 2004, alors qu'ils n'étaient que de 280,5 millions $ au 31 mars 1999. Ce résultat a été acquis après prélèvements sur la Caisse d'indemnisation de tous les frais de fonctionnement, du paiement de toutes les demandes d'indemnisation émanant du secteur privé et du Gouvernement pour des événements ayant eu lieu au Canada et du versement de toutes les contributions canadiennes au bénéfice du Fonds international.

## Le plan canadien d'indemnisation

Le Fonds national canadien, la Caisse d'indemnisation, est tenue 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 dans la zone économique exclusive.

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 Caisse d'indemnisation est destinée à payer les demandes d'indemnisation relatives à des déversements d'hydrocarbures provenant de toutes les catégories de navires – elle n'est pas limitée aux seuls navires-citernes de haute-mer.

Les différents types d'hydrocarbures couverts par la Caisse d'indemnisation sont également beaucoup plus nombreux que ceux couverts aux conditions de la Convention internationale sur la responsabilité civile et de la Convention internationale portant création du Fonds. La couverture ne se limite pas aux hydrocarbures persistent, et comprend notamment le pétrole brut, le fuel-oil, les boues et les résidus d'hydrocarbures mélangés à des déchets.

La Caisse d'indemnisation est également destinée à verser des indemnités complémentaires (un troisième niveau d'indemnisation) au cas où les Fonds d'indemnisation prévus dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CRC-CLC) et dans la Convention de 1992 portant création du Fonds (FIPOL), concernant des déversements d'hydrocarbures au Canada, provenant de pétroliers, seraient insuffisants pour faire face à toutes les demandes d'indemnisation établies (voir l'illustration 1, Appendice »D »)

Pour l'exercice financier commençant le 1er avril 2004, la responsabilité maximale de la Caisse d'indemnisation s'élève à environ 144 millions $, pour toutes les demandes d'indemnisation nées d'un seul déversement d'hydrocarbures.

Les catégories de demandes d'indemnisation pour lesquelles la Caisse d'indemnisation peut être tenue responsables 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, pour prendre des mesures de sauvegarde et pour surveiller les opérations;

- Des demandes d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et pour des frais de nettoyage, lorsque la cause du dommage dû à la pollution par les hydrocarbures est inconnue et que l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation n'a pas été en mesure d'établir que l'événement qui avait donné naissance au dommage n'avait pas été causé par un navire.

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 déversements d'hydrocarbures provenant d'un navire.

Le régime actuel des demandes d'indemnisation réglementaires, fondé sur le principe que le pollueur doit payer (sous réserve de la limite de responsabilité ) a en l'état « quatre pierres angulaires »:

1. Tous les frais doivent être raisonnables;

2. Toutes les mesures prises pour effectuer le nettoyage doivent être des mesures raisonnables;

3. Tous les frais doivent avoir été réellement encourus;

4. Toutes les demandes d'indemnisation doivent être examinées et évaluées par une autorité indépendante (l'Administrateur).

## Le principe de la légalité

L'Administrateur doit agir conformément aux lois régissant les opérations de la Caisse d'indemnisation – il ne doit pas agir arbitrairement ou suivant des politiques extérieures contraires aux lois canadiennes.

L'Administrateur est le responsable canadien qui ordonne les paiements des demandes d'indemnisation sur le plan national et autorise les paiements des contributions canadiennes au Fonds international, prélevées sur la Caisse d'indemnisation.

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

## Une année couronnée de succès

Ce Rapport annuel met en évidence une année débordante d'activités, de grande portée et couronnée de succès.

Au cours de cette année, nous avons traité 57 dossiers d'examen d'événements en cours. En particulier 15 demandes d'indemnisation canadiennes d'un montant total de 3,4 millions $ qui ont été réglées à l'amiable et payées pour un montant de 2,7 millions $ plus des intérêts (section 3).

La Caisse d'indemnisation continue à verser des contributions considérables au Fonds international : 4,8 millions $ cette année et un montant total de 38,2 millions $ depuis 1989.
Avec l'augmentation de 50% des niveaux d'indemnisation, ayant pris effet en novembre 2003, la responsabilité éventuelle de la Caisse d'indemnisation envers le Fonds international s'est accrue considérablement (voir l'illustration 1, de l'Appendice « D »).

## Bâtiments abandonnés à l'état d'épave

L'événement de pollution du *Pender Lady*, relaté au paragraphe 3.27 de ce rapport évoque le spectre des dommages corporels graves et des pertes de vies humaines dus au chavirement ou au naufrage de tels bâtiments.

Des bâtiments abandonnés à l'état d'épave en divers lieux, spécialement sur la côte ouest du Canada sont portés à notre connaissance.

De l'avis de l'Administrateur, alors que le Gouvernement a l'obligation d'assurer la sécurité des bâtiments et des gens à bord, il est essentiel que ces règles et règlements soient appliqués strictement dans tous les cas afin de prévenir tous dangers inutiles, aussi bien pour l'environnement que pour les personnes.

Nous avons été avisés que la GCC et Transports Canada avaient mis en place, comme première mesure, le développement d'une « procédure d'exploitation standard » officialisée (PES/SOP) pour des événements mettant en cause des bâtiments abandonnés à l'état d'épave.

## Préjudices envers l'environnement

Au Canada la loi relative aux dommages causés à l'environnement est entrain de se développer.

Le 6 mai 2004, le ministre de l'Environnement a déposé un nouveau projet de loi (projet de Loi C-34) en vue d'amender la *Loi de 1994 sur la convention des oiseaux migrateurs* et la *Loi canadienne de 1999 sur la protection de l'environnement.*

En juin 2004, la Cour suprême du Canada a publié une décision visant une évaluation des dommages aux ressources naturelles qui aborde la notion d'indemnisation pour des préjudices qui ne sont pas d'ordre financier (voir sections 4 et 5 qui contiennent plus de renseignements sur ce sujet) dans l'affaire : *Colombie Britannique contre Canadian Forest Products Ltd.*; 2004 SCC 38 numéro de dossier 29266. Le lien suivant donne accès à cette décision :

http://www.lexum.umontreal.ca/csc.scc/fr/rec/html/2004csc038.wpd.html

## Déversements illégaux à la mer de déchets d'hydrocarbures

Section 4 – *Remises en question et perspectives d'avenir* – commence avec le projet de Loi C-34 présenté devant le Parlement le 6 mai 2004. Certains experts juridiques disent que la loi et les habitudes peuvent changer profondément à condition que le projet de loi soit adopté, afin de pouvoir traiter en particulier la pollution provenant d'un navire transitant par une zone économique exclusive du Canada.

## Relations personnelles avec l'ensemble des intervenants

Nous continuons d'approfondir notre compréhension des expectatives des divers intervenants envers le plan canadien et le régime national et international. Certaines idées sont relevées à la section 5.

## Nos remerciements

Nous sommes reconnaissants de l'aide reçue de la part de personnes appartenant aussi bien au secteur privé que public, de même que du Fonds international. Nous apprécions particulièrement la coopération avec les propriétaires de navires, l'industrie pétrolière et l'Association canadienne de droit maritime.

Pour conclure, nous sommes très reconnaissants du soutien reçu, de défis relevés, des succès remportés et des problèmes rencontrés qui devaient être traités.

Nous accueillons volontiers toutes les suggestions sur la façon par laquelle nous pourrions améliorer les services de la Caisse d'indemnisation.

# Résumé

Ce Rapport annuel couvre l'exercice financier ayant pris fin le 31 mars 2004. Le rapport expose ce qu'est le régime d'indemnisation national du Canada. Tout d'abord, le Fonds national canadien, « la Caisse d'indemnisation », 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 du règlement à l'amiable des demandes d'indemnisation au Canada et du montant des versements effectués par la Caisse d'indemnisation aux Fonds internationaux. Au cours de l'année, des demandes d'indemnisation canadiennes s'élevant au total à environ 3 378 395,26 $ avant intérêts ont été réglées à l'amiable, pour un montant global de 2 693 401,01 $ plus des intérêts s'élevant à 89 149,58 $. En outre, diverses demandes d'indemnisation faites par la GCC depuis avril 2000, pour des frais d'administration, et qui étaient restées en suspens - vous reporter au paragraphe 4.9 du Rapport annuel 2002-2003 de l'Administrateur – ont été réglées à l'amiable pour un montant global s'élevant à 5 370,81 $. L'Administrateur a recouvré environ 86 531,82 $, auprès de tiers responsables, pour des versements effectués en faveur de certains demandeurs par prélèvement sur la Caisse d'indemnisation. Cette année l'Administrateur a versé, au FIPOL de 1992 pour des sinistres ayant eu lieu hors du Canada, la somme de 4 836 108,49 $, prélevée sur la Caisse d'indemnisation. Au 31 mars 2004, le solde créditeur de la Caisse d'indemnisation s'élevait à 330 734 143,74 $.

La Caisse d'indemnisation est tenue de payer les demandes d'indemnisation nées de dommages dus à la pollution par des hydrocarbures causée par des déversements d'hydrocarbures provenant de navires ou pour des dommages anticipés, quelque soit le lieu au Canada ou dans les eaux canadiennes, y compris la zone économique exclusive du Canada. Pour l'exercice financier commençant le 1er avril 2004, la responsabilité maximale de la Caisse d'indemnisation, pour toutes les demandes d'indemnisation nées d'un seul déversement d'hydrocarbures, s'élève à 143 599 686,20 $.

Pour ce nouvel 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 43,06 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'index des prix à la consommation. Depuis 1976, aucune contribution (MPCF/Caisse d'indemnisation) n'a été imposée.

Depuis 1989, les FIPOL internationaux ont reçu environ 38,2 millions $ prélevés sur la Caisse d'indemnisation. Actuellement, le Canada est un État contractant au régime international de 1992 d'indemnisation de la pollution par les hydrocarbures. À ce titre, notre Fonds national, la Caisse d'indemnisation, continue à avoir des responsabilités futures éventuelles considérables envers le FIPOL, pour des sinistres à l'étranger.

Ce rapport souligne la situation des événements de pollution par les hydrocarbures, portés à la connaissance de l'Administrateur. La section relative aux événements de pollution par les hydrocarbures précise quelles sont les demandes d'indemnisation qui ont été réglées à l'amiable,

y compris celles qui en sont à un stade plus ou moins avancé. L'état actuel des actions récursoires intentées par l'Administrateur contre les propriétaires de navires est également relaté dans cette section sur les événements de pollution.

Au cours de cet exercice financier, l'Administrateur a répondu à toutes les demandes regardant le droit à indemnisation et a examiné 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 dépendait de l'état complet des documents justificatifs.

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

- L'assistance à des réunions avec les cadres supérieurs de Pêches et Océans et d'Environnement Canada;
- L'assistance aux sessions des conférences du Conseil consultatif maritime national canadien qui ont eu lieu à Ottawa;
- L'assistance au Conseil consultatif maritime canadien (CCMC du nord) qui s'est tenu à Québec (Québec);
- La visite aux installations de la SIMEC, société d'intervention de Saint Jean de Terre-Neuve;
- La participation au second symposium regardant l'intervention d'urgence dans le milieu marin à Québec (Québec);
- L'assistance à Ottawa à une réunion spéciale dans un rôle consultatif du comité juridique de l'OMI et du groupe chargé de la correspondance relative au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses;
- L'assistance à Vancouver (Colombie Britannique) à une conférence internationale relative aux déversements d'hydrocarbures;
- La participation au cours de la sécurité maritime de Transports Canada, donné à Ottawa (l'Administrateur a fait un exposé sur les exigences en matière de preuves, regardant la responsabilité civile de la Caisse d'indemnisation);
- L'assistance aux réunions du Comité exécutif de l'Association canadienne de droit maritime, tenues à Ottawa;
- L'assistance à une conférence sur de récents progrès réalisés en matière de pollution marine par les hydrocarbures, donnée par la Faculté de droit, de l'université McGill à Montréal;
- La participation à la conférence internationale Mare-Dasm, donnée à l'Institut maritime et la Faculté de droit de l'université de Gand (Belgique).

Le thème central de la section 4 – problèmes et remises en question- regarde la protection du milieu marin. Cette section souligne les modifications proposées aux lois canadiennes sur la pollution marine.

Le 6 mai 2004, le gouvernement a présenté un projet de loi (projet de Loi C-34) visant à amender la *Loi de 1994 sur la convention des oiseaux migrateurs* et la *Loi canadienne de 1999 sur la protection de l'environnement.* Ces amendements étendront l'application de ces deux lois et faciliteront leur accès pour appuyer des poursuites judiciaires, en plus et peut-être à la place du plus traditionnel régime de la *Loi sur la marine marchande du Canada.* Les amendements présentés dans le projet de Loi C-34 sont résumés à la section 4. Lorsque les amendements proposés auront été apportés à la *Loi de 1994 sur la convention des oiseaux migrateurs*, la Loi contiendra, *inter alia* (notamment) une défense à l'encontre de tout navire ou de toute personne déversant, dans les eaux fréquentées par les oiseaux migrateurs, des substances quelconques nuisibles pour ces oiseaux. Des amendes maximales après mise en accusation, seront portées à 300 000 $ après procédure sommaire ou à 1 million $ après condamnation.

*Hansard* (7 mai 2004) a consigné que lorsque l'Honorable David Anderson, ministre de l'Environnement a déposé le projet de Loi C-34, il a fait les remarques qui suivent, lorsqu'il a pris la parole devant la chambre des communes:

> *« Probablement, ici, aucun d'entre nous n'a oublié le désastre de l'Exxon Valdez dans le nord-est du pacifique et les photos effrayantes des poissons, des oiseaux, des phoques morts et autres vies marines qui n'avaient aucune chance de survivre dans les hydrocarbures épais flottant à la surface de l'eau. »*
>
> *« Mais ce que bon nombre d'entre nous ici ne sait peut-être pas c'est qu'il y a beaucoup plus d'oiseaux de mer qui sont tués chaque année par des hydrocarbures déversés par des navires, sur nos côtes est et ouest, qu'il n'en a été tués au cours du désastre tout entier de l'Exxon Valdez. Ces oiseaux de mer sont tués par la pollution chronique des océans provenant des déversements de résidus d'hydrocarbures des cales machines et des citernes de ballastage des navires. Hé bien non, ces navires ne sont pas censés déverser ces résidus dans les océans. C'est contraire à la loi. Mais ils le font et les conséquences sont énormes. »*

Nota : Du fait de la dissolution du Parlement le 23 mai 2004, le projet de loi est « resté au feuilleton ». Il est envisagé que le projet de loi soit présenté de nouveau à la prochaine session du Parlement.

Dans le texte de ce rapport sont inclues des mises à jour regardant diverses questions visant les déversements illégaux en mer, de résidus d'hydrocarbures provenant de navires. La question des installations de réception des résidus marins dans les ports canadiens a également été abordée. L'Administrateur suit attentivement les progrès réalisés regardant ces questions vu le problème des rejets non identifiés d'hydrocarbures et le problème chronique des oiseaux de mer mazoutés qui en découle, particulièrement dans l'est du Canada.

L'accent est mis sur les travaux en cours, menés par les fonctionnaires d'Environnement Canada pour instaurer une structure nationale visant à faire appliquer un protocole d'évaluation des dommages causés à l'environnement. Depuis que le Conseil du trésor a approuvé le Fonds d'indemnisation des dommages causés à l'environnement, le personnel d'Environnement Canada a organisé et accueilli des séminaires et des ateliers visant à développer une approche nationale cohérente pour traiter les questions sur l'environnement.

Le rapport souligne également comment les indemnisations versées pour des dommages causés à l'environnement sont traitées différemment selon que l'on a à faire au régime de la LRM (MLA),

à celui de la CRC de 1992, à celui de la convention de FIPOL de 1992 ou à celui de la LPH de 1990 des États-unis (US OPA 90).

Les modifications apportées au régime international de 1992 sur l'indemnisation et les répercussions qu'elles peuvent avoir sur la Caisse d'indemnisation, sont expliquées. Le 1er novembre 2003, le régime du FIPOL de 1992 a augmenté ses montants plafonds de responsabilité et d'indemnisation, de 50,37%, pour chaque événement de déversement d'hydrocarbures par des pétroliers. Actuellement, conformément aux dispositions de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, les plafonds de responsabilité et d'indemnisation sont de 395 millions $. En conséquence, au Canada, le montant global des fonds disponibles pour couvrir un déversement provenant d'un pétrolier est maintenant d'environ 539 millions $, y compris ceux de la Caisse d'indemnisation.

Il existe un rapport sur le troisième niveau d'indemnisation « à caractère facultatif » maintenant disponible pour les État contractants au FIPOL de 1992, qui été adopté en mai 2003. D'un point de vue canadien, le troisième niveau d'indemnisation « à caractère facultatif » provoque des questions et des défis particuliers. Certains disent qu'il n'existe aucune nécessité démontrable au Canada, pour instaurer des niveaux d'indemnisation supérieurs aux plafond du régime du FIPOL de 1992, déjà disponibles avec les relèvements récents ayant pris effet le 1er novembre 2003. Actuellement, toutes les contributions au FIPOL exigées, concernant les hydrocarbures donnant lieu à contributions, reçus au Canada par les compagnies canadiennes, sont payées par prélèvement sur le Fonds national du Canada – la Caisse d'indemnisation, un compte parmi les comptes du Canada. Il est à remarquer que le Canada devienne ou non un État contractant à ce troisième niveau d'indemnisation « à caractère facultatif » - en plus d'être un État contractant au FIPOL de 1992 - c'est au Cabinet d'en décider. Nous avons été avisés qu'avant que toute proposition puisse se rendre au Cabinet, il y aura des consultations très étendues, avec les secteurs publics et privés, particulièrement avec le monde du domaine maritime canadien.

Au cours de l'année, l'Administrateur en qualité de membre de la Délégation canadienne, a assisté aux sessions du Comité exécutif et de l'Assemblée du Fonds international tenues au siège de l'OMI à Londres et en a fait un compte rendu. Des extraits de ce rapport sur ces débats figurent aux Appendices « B et C ».

# 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, a l'obligation d'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 de les évaluer, à moins que le demandeur n'interjette appel devant la Cour fédérale du Canada;

- Fait une offre d'indemnisation aux demandeurs pour la partie de la demande d'indemnisation que l'Administrateur juge recevable et si un demandeur accepte une offre, l'Administrateur ordonne que la somme offerte soit versée, par prélèvement sur la Caisse d'indemnisation;

- Prépare un Rapport annuel, sur les 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 Fonds international d'indemnisation de la pollution par les hydrocarbures (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'indemmnisation, à l'Administrateur du FIPOL) et;

- Participe au Comité inter-services canadiens 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 2002, 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 1er 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 contributaires et portée au crédit de la Caisse des réclamations de la pollution maritime. Les contributaires 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 1er avril 2004, le ministre des Transports est investi des pouvoirs légaux pour imposer une levée de contributions de 43,06 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 1er avril 2004, la responsabilité maximale de la Caisse d'indemnisation s'élève actuellement à 143 599 686,20 $ 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.

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

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 très stricte 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.

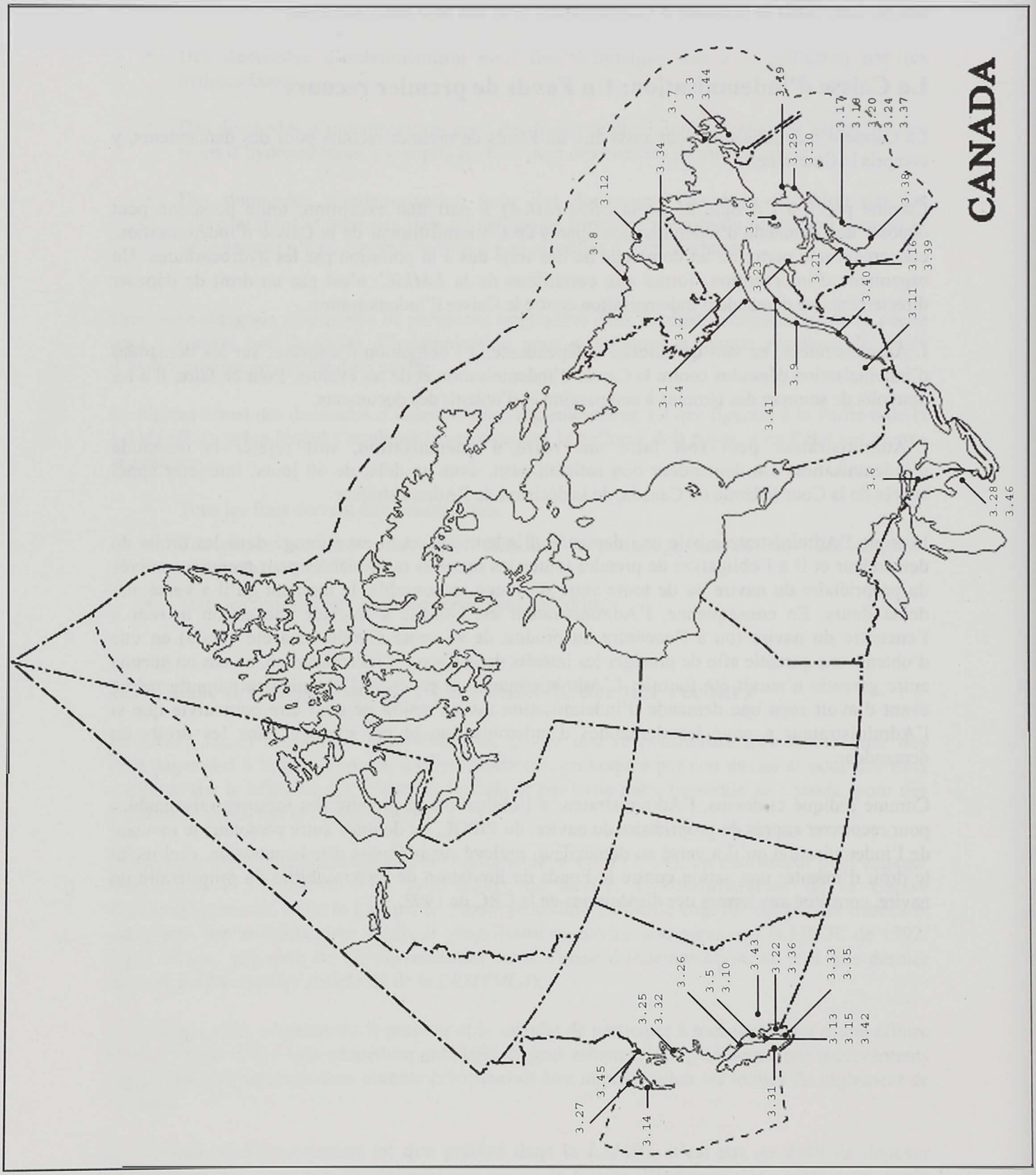
Comme prévu à l'Article 85 de la *LRM* (*MLA*), à part une exception, toute personne peut déposer une demande d'indemnisation auprès de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation, concernant une perte, ou un dommage ou des frais dus à la pollution par les hydrocarbures. Un organisme d'intervention,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


CANADA
3.7
3.3
3.44
3.49
3.17
3.16
3.20
3.24
3.37
3.29
3.30
3.34
3.12
3.38
3.46
3.8
3.16
3.39
3.21
3.23
3.40
3.2
3.11
3.1
3.4
3.9
3.41
3.6
3.28
3.46
3.26
3.5
3.10
3.43
3.22
3.36
3.33
3.35
3.25
3.32
3.13
3.15
3.42
3.45
3.27
3.14
3.31

# 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'obtenir des conseils quant à savoir s'ils peuvent 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.

Durant cette année la Caisse d'indemnisation a traité 57 dossiers d'événements actuellement en cours d'examen. Parmi eux, 47 font l'objet de ce rapport car ils impliquaient soit des demandes d'indemnisation auprès de la Caisse d'indemnisation, ou étaient d'un intérêt particulier en raison de circonstances les entourant.

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

## 3.1 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 produisait un déversement d'hydrocarbures. Ensuite, le navire était ressorti pour se rendre à un mouillage au large de Port-Cartier, en attente d'un chargement et était revenu au port le 25 novembre, au moment même où le second déversement d'hydrocarbures se produisait. Il fut découvert que l'un des ballasts à eau latéraux supérieurs avait été perforé par la corrosion et mis en communication avec une caisse à combustible qui était responsable de la fuite d'hydrocarbures. 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 étaient « absolument identiques ». 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 présenté les calculs corrigés des taxes, d'un montant de 3 374,70 $, l'Administrateur, le 9 mai 2000, ordonnait le versement à la Couronne, de ce montant plus des intérêts s'élevant à 773,05 $.

Des 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.

Le 19 décembre 2001, l'Administrateur a été prié d'assister à un examen des pièces du dossier communiquées avant l'audience par le conseiller du défendeur.

Des propositions et des contre-propositions ont été faites entre les avocats des deux parties mais à la fin de l'exercice, aucun règlement extrajudiciaire n'avait été réalisé, aussi l'Administrateur a chargé son avocat d'engager un procès.

## 3.2 Navires 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 tjb. 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 2002, le conseiller du Conseil des Innus de Ekuansitshit et tous les membres de la Bande Indienne de Ekuansitshit, ont engagé une action devant la Cour fédérale contre les propriétaires du *Gordon C. Leitch* et autres et le FIPOL. L'action en justice réclamait pour la bande indienne locale, la somme de 539 588,72 $, pour les dommages déclarés, nés de l'événement du *Gordon C. Leitch.*

En tant que défendeur, le FIPOL s'est désisté de l'action, et maintenant, la Caisse d'indemnisation est, selon la loi, partie à l'action.

Le 15 octobre 2003, s'est tenue une téléconférence d'avant-procès entre les différentes parties et le juge Hugesson durant laquelle de futures actions et des dates cibles ont été décidées.

Une autre téléconférence s'est tenue le 27 novembre 2003 durant laquelle des dates limites ont été imparties pour la présentation de protestations officielles écrites, avec une audience fixée au 14 janvier 2004.

Cette audience a eu lieu comme prévu, devant le juge Hugesson qui a bien fait comprendre que la responsabilité de la Caisse d'indemnisation aux termes de l'article 84 de la LRM/MLA ne pouvait être envisagée maintenant car les considérations précédentes n'avaient pas encore été remplies. Il a également indiqué qu'une demande d'indemnisation présentée conformément à l'article 88 pouvait exister à l'encontre de la Caisse d'indemnisation mais même là, la demande d'indemnisation serait rejetée étant donné qu'aucune demande d'indemnisation n'avait été déposée dans les trois ans suivant l'événement.

Il paraît que des négociations de règlement à l'amiable entre le demandeur et le propriétaire du navire se poursuivaient à la fin de l'exercice financier.

## 3.3 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, déclanchant 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.

Ensuite l'Administrateur étudia quelles options raisonnables s'offraient 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 1997-1998, 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 sur les pêches.*

Le 24 avril 2000, une autre pollution provenant de cette épave s'était produite et une demande d'indemnisation déposée par la Couronne, au nom de la GCC, d'un montant de 45 809,19 $ a été reçue le 6 décembre 2000. Cette demande d'indemnisation a été évaluée et arrêtée à la somme de 36 084,47 $ plus des intérêts s'élevant à 2 343,53 $ qui ont été versés le 7 février 2001.

L'Administrateur a pris des dispositions pour que la Caisse d'indemnisation ait un observateur au procès intenté pour la prétendue infraction à la *Loi sur les pêches.* Le procès a commencé le 23 août 2001 et s'est poursuivi à différentes dates, la dernière audience ayant eu

lieu le 18 mars 2004 pendant laquelle des arguments finals exposés par la Couronne et par la défense ont été entendus. Ceux-ci ayant pris fin, le juge Williams a réservé son jugement jusqu'au 4 juin 2004, moment où il donnera sa décision par écrit, concernant cette affaire.

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 demandeur, contre les trois parties, réclamant le remboursement de la somme de 117 384,47 $, plus les intérêts. Le 31 octobre 2002, la déclaration écrite de la Caisse d'indemnisation a été faite sous serment.

À la fin de l'exercice financier, l'Administrateur attend le résultat du procès au quasi-criminel ci-dessus et la détermination du droit de propriété en question afin de pouvoir poursuivre son action au civil en vue de recouvrement des frais encourus.

## 3.4 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 tonneaux 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 $. Toutefois, la demande d'indemnisation ayant été évaluée, une offre de règlement a été 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. Ces frais de justice ont été rejetés.

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 était de savoir si oui ou non les hydrocarbures provenaient d'opérations effectuées à terre. Il a été relaté qu'à pareille époque de cet événement, Environnement Québec enquêtait sur l'origine d'une contamination provenant de terre à Port-Cartier.

Faisant suite à une très longue enquête menée par la Caisse d'indemnisation, la GCC, la SMTC et Environnement Québec, l'Administrateur n'était pas convaincu que l'événement n'avait pas été provoqué par un navire.

En conséquence, des règlements à l'amiable ont été conclu avec la CMQC pour un montant de 242 427,45 $ ainsi qu'un intérêt de 42 335,13 $ et avec la GCC pour un montant de 3 776,05 $ ainsi qu'intérêt de 638,82 $ - les deux versements ont été effectués.

À la suite d'une autre analyse des échantillons d'hydrocarbures, l'Administrateur poursuit contre le propriétaire du navire, l'action en recouvrement des frais encourus. Un exposé détaillé des prétentions du demandeur a été préparé et l'avocat du propriétaire du navire a avisé qu'il était autorisé à accepter la notification de l'exposé.

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

## 3.5 Skaubryn (2000)

La Caisse d'indemnisation a reçu un rapport qu'un déversement d'hydrocarbures s'était produit au terminal 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 *Skaugram* et le *Skaubryn*.

De bonne heure le 4 août 2000, 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 SMTC, la GCC et EC enquêtèrent sur les circonstances de l'origine du déversement.

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 ci-dessous, demande reçue le 14 mars 2001, d'un montant de 13 007,72 $.

Le 20 juillet 2001, 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 diffère pour un temps la demande d'indemnisation de l'APV (VPA) contre la Caisse d'indemnisation, regardant cet événement.

Le 2 août 2001, l'Administrateur a répondu à l'APV, acceptant de différer pour un temps la demande d'indemnisation mais faisant observer qu'il réservait tous ses droits.

Le Rapport de situation des demandes d'indemnisation de la GCC, du 31 décembre 2001, signalait que la Couronne avait le 20 août 2001, présenté au propriétaire du navire, une demande d'indemnisation s'élevant au total à 87 521,98 $.

Le Club P&I du propriétaire du navire a refusé d'accepter les demandes d'indemnisation de l'APV (VPA) et de la GCC. En conséquence, ces deux entités ont présenté, à la Caisse d'indemnisation une demande d'indemnisation comme précisé ci-dessous.

**APV/VPA** : Par une lettre en date du 17 juillet 2002, l'Autorité a réitéré auprès de la Caisse d'indemnisation, sa demande d'indemnisation.

Le 2 août 2002, l'Administrateur a répondu à l'APV, l'avisant qu'il avait évalué la demande d'indemnisation et qu'il offrait à titre de règlement à l'amiable, la somme de 10 809,93 $ plus des intérêts. Le 20 août 2002, cette offre a été acceptée par l'APV et le 26 août 2002, l'Administrateur a confirmé l'offre d'un montant de 10 809,93 $ plus des intérêts de 1 502,82 $ pour un versement total de 12 312,75 $. L'APV a signé une Renonciation valide de ses droits et un Accord de subrogation au profit de l'Administrateur et le 17 septembre 2002, un versement a été effectué.

**G C C** : Le 2 juillet 2002, la Caisse d'indemnisation a reçu une demande d'indemnisation présentée par la GCC d'un montant de 74 525,79 $.

Le 9 octobre 2002, l'Administrateur a écrit à la GCC pour lui faire part de son évaluation préliminaire et de ses conclusions et la priant de lui adresser des commentaires à ce sujet, préalablement à une offre finale de règlement à faire. Le 30 octobre 2002, la GCC a répondu, donnant de plus amples renseignements et de nouveau le 21 février 2003, en donnant des renseignements supplémentaires.

Le 27 février 2003, l'Administrateur a fait à la GCC une offre de règlement d'un montant de 55 804,25 $, plus des intérêts qui a été acceptée le jour même.

Le 6 mars 2003, l'Administrateur a autorisé le versement, par un Avis de règlement interdépartemental, de la somme de 55 804,25 $ plus des intérêts de 7 914,82 $ pour un montant total de 63 719,07 $.

Au cours de l'intervention sur le déversement, des échantillons d'hydrocarbures ont été prélevés en divers endroits, y compris à bord du navire. Ces échantillons ont été analysés par Environnement Canada pour le compte de la GCC et de la SMTC en vue d'identifier, si possible, l'origine de la pollution et d'engager des poursuites judiciaires.

Les frais de ces analyses, d'un montant de 2 335,35 $, étaient compris dans la demande d'indemnisation de la GCC mais ont été rejetés car aux termes de la LRM/MLA, ils ne constituaient pas un élément direct des opérations de nettoyage.

Toutefois, l'Administrateur a accepté de régler ce montant séparément du fait que l'accès aux échantillons et que les analyses auraient de l'importance en cas d'action ultérieure en recouvrement des frais, pour toutes les sommes versées, par prélèvement sur la Caisse d'indemnisation, à la suite de l'événement. Par conséquent, le 7 mars 2003, le versement de 2 335,35 $ a été effectué au profit de la GCC.

En juillet 2003, un exposé détaillé des prétentions du demandeur a été déposé contre le propriétaire du navire en vue de recouvrer l'indemnité versée, y compris aussi les demandes d'indemnisation rapportées dans le Rapport annuel 2002-2003 de l'Administrateur, aux paragraphes 3.12 – 3.19. Ceci a été amendé et présenté de nouveau le 3 septembre 2003. Un exposé des moyens de fait et de droit du défendeur a été présenté le 4 septembre 2003 au nom du propriétaire du navire.

Ensuite des discussions au sujet d'un règlement à l'amiable ont eu lieu et le 5 mars 2004 le propriétaire du navire a fait une offre de règlement d'un montant de 76 031,82 $ qui a été acceptée par l'Administrateur. Un chèque de ce montant, daté du 26 mars 2004, a été reçu par le conseiller de la Caisse

d'indemnisation et envoyé ultérieurement à l'Administrateur.

Il est à noter que la demande d'indemnisation rapportée au paragraphe 3.17 du Rapport annuel 2002-2003, concernant l'embarcation de servitude *Silver Bullet*, a été rejetée du fait d'une ordonnance de non-lieu, aussi l'Administrateur a-t-il clos ses dossiers regardant cet événement.

## 3.6 Remorqueur à la pêche Miles and Sea (2002)

Les caractéristiques du bâtiment et son emplacement peuvent être consultés au paragraphe 3.22 du Rapport annuel 2001-2002. 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 3 500 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.

Le 27 mars 2003, la GCC a adressé à l'Administrateur une demande d'indemnisation pour ses frais s'élevant à 33 113,06 $.

Le 31 mars 2003, l'Administrateur a avisé la GCC qu'au vu de certains points litigieux faisant l'objet de la demande d'indemnisation, il exigeait d'autres documents particuliers afin de pouvoir faire une évaluation complète et correcte de celle-ci.

Quelques-uns des documents requis ont été envoyés le 11 juin 2003. L'Administrateur a été avisé qu'il pouvait examiner le dossier complet de la GCC à son bureau régional de Sarnia, Ontario.

L'Administrateur a répondu par lettre à la GCC. Il a rappelé à celle-ci que bien que les amendements de 1993 à la partie XVI de la LMMC confèrent à la Couronne (pour la première fois) le droit de présenter une demande d'indemnisation contre la Caisse d'indemnisation en qualité de premier recours, cela n'octroyait aucun statut particulier aux demandes d'indemnisation présentées par la Couronne, au regard de celles présentées par d'autres demandeurs. La Couronne, à l'égal de tous les demandeurs, doit fournir des preuves à l'appui de ses demandes d'indemnisation. Sa lettre fait mention de l'alinéa 86(1)(b) et du paragraphe 86(2) de la LRM/MLA et de ses pouvoirs en vertu de la *Loi sur les enquêtes* lorsqu'il enquête sur des demandes d'indemnisation et les évalue.

Le 6 octobre 2003, la GCC a envoyé le reste de la documentation requise. Ensuite la demande d'indemnisation a été évaluée et une offre de règlement à l'amiable d'un montant de 30 973,07 $ a été faite à la GCC le 24 octobre 2003. L'acceptation de cette offre a été reçue le 18 novembre 2003. Le versement de la somme de 30 973,07 $ plus des intérêts de 2 724,40 $ a été autorisé par l'Administrateur.

L'Administrateur a clos son dossier.

## 3.7 Chalutier Katsheshuk (2002)

Ceci constitue un autre grave accident signalé au cours de l'année 2002. 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 de la Couronne 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 prétant 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 gite 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 que 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.

La GCC a encouru des frais s'élevant à 86 614,41 $ qui, le 10 février 2003, ont été soumis au propriétaire du chalutier.

L'Administrateur a suivi l'évolution de l'affaire et a été avisé, le 24 mars 2004 que le propriétaire du navire avait accepté de rembourser la GCC.

## 3.8 Rejet non identifié d'hydrocarbures – Hopedale (Terre-Neuve et Labrador) (2002)

Le 9 juillet 2002, un rapport indiquait que 6 bateaux de pêche amarrés à l'appontement de Hopedale avaient été pollués par des hydrocarbures qui provenaient du fond de la mer. Un officier de la GRC (RCMP) a mené une enquête concernant ce déversement et il a été rapporté qu'un fût métallique de 45 gallons reposait au fond de l'eau par 10 à 15 pieds et à environ 10 à 15 pieds par rapport à l'aplomb de l'appontement. Il semblerait que ce fût métallique laissait écouler ce qui ressemblait à une huile noire épaisse.

La GCC et EC sont intervenus lors de cet événement et le fût métallique a été retiré de l'eau; le 13 juillet 2002 des échantillons de son contenu ont été prélevés.

L'Administrateur était d'accord pour que le fût métallique soit transporté, emballé dans un autre fût métallique, jusqu'à Saint-Jean de Terre-Neuve, à bord d'un navire côtier, en vue d'un examen plus approfondi.

Entre temps, un renseignement a été transmis aux pêcheurs touchés par la pollution, sur la façon de déposer une demande d'indemnisation auprès de la Caisse d'indemnisation, s'il y avait lieu.

Dans un rapport du 21 août 2002, il a été précisé que l'analyse des hydrocarbures avait conclu que l'on avait à faire à un mélange de gazole et de combustible de soute.

L'Administrateur a engagé un conseiller et un expert maritime locaux, eu égard à l'enquête en cours, concernant l'origine du fût métallique.

Dans cette affaire, il semble que la responsabilité de la Caisse d'indemnisation dépend de savoir si la cause du dommage dû à la pollution par les hydrocarbures est inconnue et si l'Administrateur n'est pas en mesure d'établir que l'événement qui a donné naissance au dommage n'avait pas été causé par un navire.

Une demande d'indemnisation d'un montant de 21 698,16 $ a été déposée par la GCC, le 7 juillet 2003, pour ses frais encourus lors de son intervention, regardant cet événement.

Des enquêtes menées jusqu'à présent révèlent qu'il y avait eu à Hopedale de 1951 à 1968 une base de l'armée de l'air des États-Unis et une station de réseau avancé de pré-alerte (Dew Line Station) et des photographies archivées montrent des fûts d'huile disposés sur la glace du port pour baliser la piste des aéronefs, ainsi que d'autres fûts entreposés sur l'appontement.

L'Administrateur poursuit son enquête.

## 3.9 Bateau de plaisance Kung Fu (2002)

Ce bateau de plaisance de 38 pieds de long a coulé à son poste à l'appontement des pêcheurs aux Escoumins (Québec) de bonne heure le matin du 16 juillet 2002. L'embarcation avait environ 1 500 litres de combustible diesel à bord et une certaine quantité s'est déversée dans les eaux du port.

Plus tard ce matin là, à la lumière du jour, la GCC a déployé un barrage flottant autour de l'embarcation pour endiguer la pollution et a engagé une entreprise pour nettoyer le déversement.

Le renflouement de l'embarcation et le nettoyage étaient achevés le soir même et le lendemain 17 juillet 2002, le *Kung Fu* a été remorqué à Rivière du Loup pour être réparé.

Le Rapport de situation des demandes d'indemnisation de la GCC, en date du 31 décembre 2002, relève que la Couronne a présenté le 27 août 2002, au propriétaire de l'embarcation, une demande d'indemnisation s'élevant au total à 2 782,08 $.

Le propriétaire du navire n'ayant pas répondu à la GCC, en conséquence une demande d'indemnisation d'un montant de 3 899,75 $ a été déposée le 1er octobre 2003, auprès de la Caisse d'indemnisation. La GCC a expliqué qu'il y avait eu une erreur de commise dans le total de la demande d'indemnisation antérieure du fait que les frais directs du personnel de la GCC avaient été oubliés par mégarde.

L'Administrateur a examiné et évalué la demande d'indemnisation et a fait une offre de règlement à l'amiable d'un montant de

3 899,75 $ plus les intérêts appropriés.

L'acceptation de cette offre par la GCC a été reçue le 5 novembre 2003 et le versement de la somme de 3 899,75 $ plus des intérêts de 262,91 $ a été autorisé ce même jour.

L'Administrateur examine la possibilité du recouvrement des frais encourus, auprès du propriétaire du navire mais il a clos son dossier regardant cet événement.

## 3.10 Vedette de croisière Jolie Vie (2002)

Cette vedette de croisière de 34 pieds s'est échouée dans Bedwell Bay (Colombie-Britannique) de bonne heure le matin du 10 août 2002. Les quatre personnes à bord dont deux enfants ont été secourues par le bateau de sauvetage de la GCC de Deep Cove.

L'embarcation avait subi des avaries à son étrave sous la ligne de flottaison et son arrière s'était retrouvé partiellement immergé. Il y avait à bord une quantité inconnue de combustible diesel.

En vue de renflouer son embarcation, le propriétaire avait passé un contrat avec une société d'assistance aux bateaux de plaisance. L'agent de service de la SMTC/TCMS est intervenu lors de cet événement et a pris des dispositions pour que l'on fasse appel à la Société d'intervention de l'ouest du Canada (SIMOC/WCMRC) et qu'elle installe un barrage flottant de retenue autour du bâtiment. Son propriétaire a été avisé qu'il devait assumer les frais encourus.

Tard dans l'après-midi, l'embarcation avait été renflouée et remorquée jusqu'à une marina locale où elle a été sortie de l'eau et déposée sur un terre-plein.

Les tentatives faites par la SMTC/TCMS pour recouvrer auprès du propriétaire de l'embarcation, les frais de la Société d'intervention, n'ont donné aucun résultat. Le 20 février 2003, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation émanant de la SMTC/TCMS, d'un montant de 5 551,22 $.

À la suite d'une enquête préliminaire en vue d'examiner les faits, l'Administrateur, par l'intermédiaire de son conseiller à Vancouver, a tenté de convaincre le propriétaire de l'embarcation, d'assumer ses obligations stipulées dans la LRM/MLA et d'effectuer un versement direct à la SMTC/TCMS.

Ce fut en vain, en conséquence le 5 mai 2003, l'Administrateur a entrepris les démarches nécessaires auprès de la Cour fédérale du Canada et a fait saisir l'embarcation.

Le propriétaire de l'embarcation avait été tenu très bien informé quant aux procédures et aux conséquences éventuelles de cette démarche.

La demande d'indemnisation de la SMTC/TCMS a été examinée et évaluée par l'Administrateur, et le 9 juillet 2003 une offre de règlement à l'amiable a été faite d'un montant de 3 479,53 $. Elle a été acceptée et le 30 juillet 2003 le versement de cette somme et des intérêts de 86,37 $ a été autorisé.

La vedette étant toujours sous le coup de la saisie, le conseiller juridique de la Caisse d'indemnisation s'est mis en rapport de façon très suivie avec le propriétaire de la vedette, par échange de courrier et par téléphone, en vue de recouvrer l'argent versé à la SMTC/TCMS. Début septembre un accord a été réalisé. Le propriétaire de la vedette a accepté de rembourser la somme de 2 250,00 $ au moyen de chèques mensuels. Le premier chèque, d'un montant de 500,00$, a été reçu le 22 septembre 2003 et porté au crédit du compte de la Caisse d'indemnisation.

Aucun autre chèque n'a été reçu, aussi la vedette est toujours entreposée à terre et sous le coup de la saisie.

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

## 3.11 Cargo Stellanova/Vraquier Canadian Prospector (2002)

Le 12 octobre 2002, le *Canadian Prospector*, un vraquier des Grands Lacs et le *Stellanova*, battant pavillon des Pays-Bas, se sont abordés dans la voie maritime du St- Laurent au large de Lachine (Québec). Les étraves des deux navires ont subi des avaries au cours de l'abordage mais à ce moment, il n'y a pas eu de pollution par les hydrocarbures. Par la suite, l'arrière du *Stellanova* a fait une abatée et est venue frapper les palpanches de la voie maritime et a fait des avaries au dispositif de son gouvernail qui a laissé s'écouler de l'huile hydraulique dans l'eau.

L'équipage du navire a mis en place le barrage flottant de retenue qui se trouvait à bord en vue de réduire la propagation de l'huile et a fait appel à son organisme d'intervention sous contrat pour que soit effectué le nettoyage. La Caserne des pompiers de Kahnawake est aussi intervenue. Au matin du 13 octobre 2002, le nettoyage avait été effectué et les deux navires avaient pu faire route jusqu'au port.

Une lettre d'engagement (LOU) au bénéfice de la Caisse d'indemnisation avait été obtenue pour couvrir les frais de nettoyage encourus.

Aucune demande d'indemnisation n'a été reçue concernant cet événement et il paraît que le problème a été réglé par le propriétaire du navire.

L'Administrateur a clos son dossier.

## 3.12 FV 1995-05 (2002)

Le 11 décembre 2002, ce bâtiment était en train de manœuvrer à l'extremité du slip de réparation de Cartwright, à Terre-Neuve, lorsqu'il a été perforé par la glace et a coulé par 30 pieds d'eau. Une faible quantité d'hydrocarbures s'était déversée mais il a été impossible de renflouer le bâtiment à cause de la glace. Des tampons absorbants ont été déployés à ce moment là et le propriétaire renflouera le bâtiment en mai 2003 lorsque la couverture de glace se sera désagrégée et aura disparue.

Aucun autre rapport ou aucune demande d'indemnisation n'a été reçu concernant cet événement.

L'Administrateur a clos son dossier.

## 3.13 Bateau de plaisance First Lady (2002)

Le 25 décembre 2002, ce bateau de plaisance de 9m a chassé sur son ancre pendant une tempête et s'est mis au sec dans Boat Harbour au sud de Nanaimo (Colombie-Britannique). Le bâtiment s'était couché sur un de ses flancs au cours du cycle des marées, ce qui avait provoqué, l'envahissement intérieur par l'eau du bateau et un déversement d'hydrocarbures. Le lendemain la GCC est arrivée sur les lieux et a engagé une entreprise locale en vue de tirer le bateau hors de son lieu d'échouement et de le remettre au mouillage. Le navire de la GCC *Skua* a pompé par-dessus bord l'eau restée à l'intérieur du bateau et l'a remorqué jusqu'à l'Institut des sciences de l'océan (ISO/IOS) à Sidney (Colombie-Britannique). Une quantité inconnue de gazole restait à bord.

Le 27 décembre 2002, la GCC a demandé au propriétaire du bateau, une lettre d'engagement

(LOU) et fixant au 2 janvier 2003 la date limite de réponse. Le lendemain une facture était envoyée par télécopieur au propriétaire du bateau par la GCC désireuse de couvrir les frais encourus.

Le 30 décembre 2002, le *First Lady* était amarré à l'ISO/IOS de Port Bay, sorti de l'eau et entreposé sur le portique roulant.

Au 21 janvier 2003, aucun paiement n'avait été effectué et une lettre « d'intention de vente » a été envoyée au propriétaire du bateau, par courrier recommandé. Deux jours plus tard, cette lettre avait été renvoyée marquée « a déménagé, adresse inconnue » et des tentatives ont été faites pour joindre le propriétaire du bateau de plaisance par téléphone mais en vain.

Le 24 janvier 2003, la GCC obtenait une nouvelle adresse du propriétaire du bâtiment mais la GRC (RCMP) de Ladysmith l'avisait de ne pas tenter d'entrer en rapport avec le *First Lady* jusqu'à nouvel avis. Le lendemain une nouvelle lettre « d'intention de vente » était envoyée au propriétaire par courrier recommandé mais de nouveau en vain.

Le 5 février 2003, la GCC a pris en charge le bâtiment conformément aux dispositions de la LMMC et a engagé une action en vue de vendre le bâtiment pour recouvrer ses frais. Trois soumissions ont été reçues le 17 février 2003 et le soumissionnaire le plus offrant a été avisé et un accord d'acte de vente a été préparé. Le 21 février 2003, l'adjudicataire a effectué le paiement, s'est vu remettre un acte de vente et a pris possession du bateau.

Il paraît que le paiement ne couvrait pas la totalité des frais d'implication de la GCC et le 7 janvier 2004 la Caisse d'indemnisation a reçu une demande d'indemnisation de la part de la GCC d'un montant de 2 539,51 $. Ceci représentait le solde de ses frais qui maintenant avaient été recouvrés grâce à la vente du bateau.

L'Administrateur a examiné et évalué la demande d'indemnisation et le 2 mars 2004 a fait à la GCC une offre de règlement à l'amiable d'un montant de 2 316,38 $. Cette offre a été portée à 2 390,51 $ de manière à prendre en compte d'autres déclarations de la part de la GCC ce qui a été accepté. Le versement de cette somme agrémentée d'intérêts s'élevant à 83,15 $ a été autorisé le 17 mars 2004.

L'Administrateur a clos son dossier.

## 3.14 Bateau de pêche Silver Eagle (2003)

Le 25 janvier 2003, au cours d'une violente tempête, ce bateau de pêche a rompu ses amarres, est parti à la dérive et est allé s'échouer dans le bras de mer de Cumshewa, Colombie-Britannique. Le bâtiment reposait sur un de ses flancs et laissait écouler des hydrocarbures. Le propriétaire du bateau a tenté de le récupérer. Le secteur est un habitat servant d'écloserie à poissons et de vivier flottant à poissons.

Le propriétaire du bateau de pêche n'est pas intervenu d'une manière acceptable. Par la suite le 30 janvier 2003 la GCC a pris en main les opérations. Une équipe de renflouement sous contrat est arrivée sur les lieux le 1er février 2003 et le lendemain avait remis à flot le bateau de pêche, l'avait nettoyé ainsi que le secteur de l'échouement. Le 3 février 2003, le bâtiment a été remorqué jusqu'à Queen Charlotte City et amarré au port des petites embarcations.

Le 6 février 2003, un mécanicien travaillant sur le moteur du bateau de pêche avait pompé par dessus bord les mailles de la cale machine et provoqué des irisations d'hydrocarbures dans le port qui avaient été endiguées à l'aide d'un barrage flottant absorbant. Celui-ci n'avait pas été surveillé d'une façon

convenable, aussi le lendemain le détachement auxiliaire 64 de la GCC a déployé un barrage flottant de retenue et enlevé le barrage flottant absorbant.

Les tentatives faites par la GCC pour que le propriétaire du bateau de pêche couvre les frais d'indemnisation sont restées vaines.

Le 17 février 2003, l'Administrateur a engagé un avocat afin qu'il entre en contact avec les assureurs en vue d'obtenir une lettre d'engagement (LOU) au bénéfice de la Caisse d'indemnisation et de la Couronne.

Le 27 novembre 2003, la Couronne a déposé devant la Cour fédérale un exposé détaillé des prétentions du demandeur d'un montant de 103 458,84 $, nommant le propriétaire du bateau de pêche et tous les autres s'intéressant au navire comme étant les défendeurs. L'Administrateur a aussi été nommé partie à l'action par application de la loi et a déposé son exposé des moyens de fait et de droit du défendeur, le 17 décembre 2003.

À la fin de l'exercice financier, l'Administrateur est dans l'attente de faits nouveaux.

## 3.15 Navire Northern Light V (2003)

Le 3 février 2003, il a été rapporté que ce bâtiment, un poseur de câbles transformé de 634 tjb, était abandonné avec une forte gîte au mouillage dans Baynes Sound (Colombie-Britannique).

Deux jours plus tard le bâtiment était inspecté par la GCC, la SMTC (CCG/TCMS) et le ministère provincial des Pêches et des produits alimentaires de l'Aquaculture. La coque a été trouvée très rouillée avec des traces de coulage intense au niveau du tirant d'eau (flottaison) et avec à bord une quantité inconnue d'hydrocarbures et d'autres produits chimiques inconnus.

Baynes Sound est réputé pour être un habitat principal des coquillages et des poissons et d'une grande importance économique pour la Colombie-Britannique.

La GCC est arrivée à localiser le propriétaire du navire et a tenté de faire remettre une lettre d'avis d'enlèvement envoyée par courrier recommandé et que le propriétaire a refusé d'accepter. En conséquence, la GCC a commencé à envisager les options à sa disposition et le 14 février 2003, une inspection et une visite détaillées du bâtiment ont été effectuées par la GCC et par un expert maritime agissant au nom de l'Administrateur.

Il a été déterminé que le navire était en danger immédiat de couler étant donné l'état de la coque et qu'il représentait une grave menace de pollution par des hydrocarbures.

Le 22 février 2003, le bâtiment était remorqué jusqu'à Ladysmith et ceinturé d'un barrage flottant. La GCC a commencé à lancer des appels d'offre pour l'enlèvement des hydrocarbures et la démolition du bâtiment, étant donné qu'il était impossible d'immerger le navire. L'entrepreneur embauché par la GCC avait pompé les hydrocarbures facilement accessibles, à l'arrivée à Ladysmith.

Un contrat a été délivré le 28 mars 2003, par la GCC et les travaux d'enlèvement des hydrocarbures, ainsi que du matériel contaminé par les hydrocarbures à bord du navire, ont commencé.

Le 16 janvier 2004, la Caisse d'indemnisation a reçu de la part de la GCC, une demande d'indemnisation s'élevant à 257 387,65 $ pour couvrir ses frais encourus lors de son intervention concernant cet événement.

L'Administrateur a examiné et évalué la demande d'indemnisation et le 9 mars 2004 a fait une offre de règlement à l'amiable pour la

totalité du montant de la demande, ce qui a été accepté par la GCC le 11 mars 2004.

Le 16 mars 2004, l'Administrateur autorisait le versement de 257 387,65 $, ainsi que des intérêts s'élevant à 12 534,14 $.

L'Administrateur a clos son dossier.

## 3.16 Bateau de pêche Three K's (2003)

Le 23 mars 2003, ce bateau de pêche a coulé à quai à Pocologan Harbour (Nouveau-Brunswick), occasionnant un déversement d'hydrocarbures considérable, provoquant une légère irisation autour du bâtiment qui n'a pu être nettoyée. Le propriétaire du bateau de pêche a pris des dispositions pour que celui-ci soit renfloué. Par mesure de précaution, EC a fermé temporairement le parc local de palourdes.

Le 2 avril 2003, l'Administrateur s'est entretenu avec un représentant local des ramasseurs de palourdes et a fourni des conseils regardant des indemnisations soit par le propriétaire du bateau de pêche soit par la Caisse d'indemnisation, pour un manque à gagner résultant de la fermeture du parc.

Aucune demande d'indemnisation n'étant parvenue à la Caisse d'indemnisation regardant cet événement, l'Administrateur a clos son dossier.

## 3.17 NGCC Hudson (2003)

Le 16 mars 2003, alors que le navire était à quai à Halifax, Nouvelle-Écosse, des travaux étaient en cours sur ses grues hydrauliques. Du fait d'une vanne d'isolation défectueuse, 10 litres environ d'huile hydraulique se sont déversés dans l'eau du port.

L'équipage du navire a commencé le nettoyage en utilisant des tampons absorbants et a été aidé plus tard par le personnel d'intervention d'urgence de la GCC qui a récupéré une partie des tampons pollués qui avaient été entraînés loin du navire par la marée.

Aucune demande d'indemnisation n'ayant été déposée à la suite de cet événement, l'Administrateur a clos son dossier.

## 3.18 Remorqueur Maersk Gabarus (2003)

Le 9 avril 2003, le remorqueur *Maersk Gabarus* était en train de faire des soutes au bassin Imperoil du port d'Halifax lorsque le commandant a remarqué des bulles d'hydrocarbures remontant en surface le long de la coque du navire. Immédiatement, le mazoutage a été arrêté et un barrage flottant a été installé tout autour du navire. De petites embarcations ont été utilisées pour morceler la nappe luisante et un plongeur a été embauché pour inspecter la coque. Il a été signalé qu'il y avait une cassure dans le bordé aussi le contenu des ballasts concernés a été transféré de manière à empêcher d'autres fuites. Plus tard le remorqueur a fait mouvement vers un autre poste à quai afin que des réparations puissent être effectuées.

Aucune demande d'indemnisation n'ayant été déposée concernant cet événement, l'Administrateur a clos son dossier.

## 3.19 Transbordeur Caribou (2003)

Le 16 avril 2003, un déversement d'huile hydraulique provenant de la rampe de chargement s'est produit à bord de ce transbordeur de la Marine Atlantique, alors qu'il était à quai au terminal de Sydney (Nouvelle-Écosse). Le déversement a été immédiatement nettoyé par le personnel du transbordeur. Le 13 juin 2003, un déversement semblable s'est produit qui de nouveau a été nettoyé rapidement.

Aucune demande d'indemnisation n'ayant été déposée regardant ces événements, l'Administrateur a clos son dossier.

## 3.20 Retreiver (2003)

Le 17 avril 2003, ce navire battant pavillon panaméen, était en train de se ravitailler en mazout sur un camion-citerne alors qu'il était amarré au môle 88 à Halifax, Nouvelle-Écosse.

Le mazout du ballast à combustible du navire a débordé sur le pont par son dégagement d'air et s'est écoulé ensuite dans l'eau du port. Environ 300 litres de diesel oil ont été déversés.

Un barrage flottant a été mis en place dans le secteur et une entreprise a été embauchée par le navire pour effectuer le nettoyage à la satisfaction de la GCC et d'EC. La SMTC/TCMS a également enquêté sur les circonstances du déversement.

Aucune demande d'indemnisation n'ayant été reçue, l'Administrateur a clos son dossier.

## 3.21 Patrouilleur de la GCC Cumella (2003)

Le 20 avril 2003, ce patrouilleur de la Garde côtière était amarré au quai de la base de la GCC à Saint-Jean (Nouveau-Brunswick), lorsque s'est produit un faible déversement de diesel oil au cours d'une opération de mazoutage. Immédiatement le déversement a été nettoyé par l'équipage, à l'aide de tampons absorbants.

Aucune demande d'indemnisation n'ayant été reçue, l'Administrateur a clos son dossier.

## 3.22 Vieille drague Sandpiper (2003)

Ce bâtiment est une vieille drague et il était amarré au quai désaffecté de Pacific Cannery dans Steveston Harbour (Colombie Britannique). Le navire et son équipement avaient été saisis en décembre 2001 et faisaient l'objet d'une action devant la Cour fédérale pour des affaires autres que la pollution.

Au cours de la nuit du 17 avril 2003, la drague *Sandpiper* a coulé le long du quai et des hydrocarbures se sont écoulés dans l'eau. Les autorités du port de Steveston APS/SHA ont été prévenues et le lendemain matin le nettoyage a commencé avec l'aide de la GCC. Le propriétaire du bâtiment avait été averti de l'événement par les APS/SHA, mais il a fait

preuve de quelques réticences à être activement impliqué dans le nettoyage à ce moment là.

Le 25 avril 2003, la GCC a pris en charge le nettoyage en vertu d'une ordonnance d'intervention en date de ce jour. Les tentatives faites par la GCC pour impliquer le propriétaire de la drague n'ont pratiquement servi à rien à ce moment là.

Le 7 mai 2003, le propriétaire de la drague et une équipe de relevage d'épave se sont rendus sur les lieux et ont pris des dispositions pour renflouer la drague ce qui a été réalisé le 12 mai 2003.

Le 9 juillet 2003, les APS/SHA ont déposé une demande d'indemnisation auprès de la Caisse d'indemnisation, d'un montant de 1 587,53 $ pour leurs interventions.

L'Administrateur a examiné et évalué la demande.

Une offre de règlement à l'amiable a été faite aux APS/SHA qui l'ont acceptée. Le 16 juillet 2003, un versement de 1 517,93 $ plus des intérêts s'élevant à 524,25 $ a été autorisé.

Etant donné l'ensemble des renseignements fournis par les APS/SHA, accompagnant leur demande d'indemnisation, la tâche pour l'examiner et l'évaluer a été tout ce qu'il y a de plus simple.

Le 29 janvier 2004, une demande d'indemnisation d'un montant de 20 151,97 $ envoyée par la GCC pour ses frais d'intervention encourus lors de cet événement, a été reçue par la Caisse d'indemnisation. Les tentatives faites pour recouvrer auprès du propriétaire de la drague, les sommes versées, n'ont suscité aucune réponse.

Le 4 mars 2004, l'Administrateur a examiné et a évalué la demande d'indemnisation et a fait une offre de règlement à l'amiable.

Le 16 mars 2004, le versement de la somme de 20 151,97 $, plus des intérêts s'élevant à 831,38 $ a été autorisé.

L'Administrateur a clos son dossier.

## 3.23 Événements dus au vandalisme- Shippegan-Nouveau-Brunswick (2003)

En 2003, le MPO a apporté des changements aux prises permises à la pêche aux crabes, les quotas ont été réduits et en même temps, plus de permis de pêche individuels ont été octroyés. Ceci a causé des troubles parmi les pêcheurs locaux et les bandes indiennes et provoqué une éruption de violence de 2 mai 2003 lorsqu'une centaine de casiers à crabes ont été incendiés sur l'appontement.

Le lendemain, trois bateaux de pêche et le bureau local du MPO ont été incendiés au cours d'une manifestation sur le front de mer. Un autre bateau de pêche appartenant à la bande d'indiens Big Cove a aussi été incendié de même qu'une usine à poisson et un entrepôt privé. Par la suite, le bateau de pêche a coulé, déversant des hydrocarbures à la mer.

La police, les pompiers et le personnel de la GCC étaient présents sur les lieux mais ont été incapables d'intervenir massivement, en raison de la situation tendue.

Une certaine pollution, par des hydrocarbures provenant du bateau de pêche coulé et du secteur de l'appontement, s'était produite mais aucun nettoyage n'avait été possible à ce moment là. Plus tard, il a été déterminé que le bateau de pêche coulé ne présentait aucune autre menace de pollution et que le feu et une dispersion naturelle avaient nettoyé le secteur.

Aucune demande d'indemnisation n'avait été reçue regardant cet événement mais il avait donné matière à réflexion quant à l'application

de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime.*

Le paragraphe 51(1) de la loi tient responsable objectivement le propriétaire du navire pour des dommages dus à la pollution, par des hydrocarbures, causée par son bâtiment mais l'alinéa 51(1)(b) lui procure une défense à l'encontre de cette responsabilité lorsque la pollution « est entièrement imputable à l'acte ou à l'omission d'un tiers qui avait l'intention de causer des dommages ».

Il se peut que cette disposition ait pu s'appliquer à cet événement de façon à exonérer le propriétaire du navire, de la responsabilité prévue par la loi au paragraphe 51(1), eut-il existé là une pollution significative par des hydrocarbures qui eut exigé un nettoyage. Néanmoins l'application de l'alinéa (b) de l'article 84 aurait rendu la Caisse d'indemnisation virtuellement responsable d'avoir à payer les frais encourus en remédiant à la situation.

L'Administrateur a clos son dossier.

## 3.24 Navire de pêche Shinei Maru #85 (2003)

Dans la soirée du 3 mai 2002, ce navire de pêche de 379 tjb battant pavillon japonais avait appareillé d'Halifax, port de Nouvelle-Écosse et à 23.00 heures, heure locale s'est mis au plain sur les roches de Portuguese Cove. Il s'est fait des avaries à son peak avant et d'après des estimations, 35 tonnes de combustible diesel auraient été perdues.

La GCC, la SMTC et l'organisme d'intervention du propriétaire du navire sont intervenus et un barrage flottant a été mis en place autour du bâtiment. Les hydrocarbures toujours à bord ont été transbordés sur une allège, par mesure de précaution. Ensuite, le bâtiment a été dégagé des roches à l'aide de 2 remorqueurs et amené à un poste à quai à Halifax en vue d'effectuer de plus amples inspections et des réparations.

Le 12 mai 2003, une lettre de garantie à l'ordre de la GCC et de la Caisse d'indemnisation a été fournie par le conseiller juridique du Club P&I pour couvrir les frais d'intervention. Il paraît que les frais de la GCC s'élevaient au total à 18 000,00 $ et à la fin de l'exercice financier, un règlement à l'amiable avait été conclu entre le propriétaire du navire et la GCC.

Aucune autre demande d'indemnisation n'ayant été déposée auprès de la Caisse d'indemnisation, l'Administrateur a clos son dossier.

## 3.25 Yacht de Croisière Safari Spirit (2003)

Ce yacht de croisière de 231 tjb faisait route pour l'Alaska lorsque le 8 mai 2003, il s'est échoué dans Kisameet Bay (Colombie Britannique) et a coulé par la suite, laissant s'écouler une certaine quantité de combustible diesel. Les 10 passagers et 6 membres d'équipage ont été débarqués sains et saufs avant que le bâtiment coule.

La GCC et l'organisme d'intervention du yacht sont intervenus lors de cet événement. Les dégagements d'air des ballasts à combustible ont été obturés de façon à empêcher d'autres écoulements d'hydrocarbures et un barrage flottant a été mis en place dans le secteur. Le personnel de l'organisme d'intervention a nettoyé les hydrocarbures endigués à l'intérieur du barrage flottant et des préparatifs pour renflouer le yacht ont été entrepris. Le 15 mai 2003, le bâtiment était remis à flot et par la suite remorqué jusqu'à Shearwater en vue d'effectuer les réparations indispensables.

Le propriétaire du yacht a remboursé à la GCC ses frais d'intervention et aucune autre demande d'indemnisation n'ayant été déposée, l'Administrateur a clos son dossier.

## 3.26 Remorqueur Beaufort Spirit (2003)

Il a été signalé à la GCC que ce bâtiment laissait écouler des hydrocarbures dans les eaux de la marina de Nanoose des Premières nations à Lantzville, Nanoose Bay (Colombie Britannique), le 11 mai 2003. Le lendemain la GCC et la SMTC avaient rencontré le propriétaire en vue d'inspecter le bâtiment qui était un vieux remorqueur en acier, riveté, construit vers la fin des années 1940 et qui était en très mauvais état.

Il a été recommandé au propriétaire du remorqueur de colmater la fuite ce qu'il a fait à l'aide d'une tôle métallique et d'un joint d'étal et d'un joint d'étanchéité en caoutchouc, il a aussi été chargé par la GCC d'effectuer d'autres travaux sur les ballasts et les mailles de façon à veiller à ce qu'il n'y ait plus de menaces ultérieures de pollution.

Le 20 janvier 2004, la GCC a reçu un autre rapport l'informant que le bâtiment était en mauvais état et risquait de laisser fuir des hydrocarbures dans le milieu marin. Le lendemain, le bâtiment était remorqué jusqu'à Ladysmith et inspecté par la GCC qui a découvert à bord un conteneur/réservoir avec 1 000 gallons d'hydrocarbures et environ 25 bailles qui laissaient écouler des hydrocarbures sur le pont du bâtiment. Le remorqueur commençait également à prendre de la gîte.

Le 22 janvier 2004, la GCC a pris en charge l'événement en vertu d'une ordonnance d'intervention et l'Administrateur a engagé un expert maritime pour qu'il lui fasse savoir l'état du bâtiment. Son inspection du 28 janvier 2004 a révélé que le bâtiment était une épave flottante inutilisable et qu'il présentait un risque considérable de pollution par des hydrocarbures, particulièrement s'il venait à couler à son corps-mort. Entre-temps, le remorqueur avait été ceinturé par un barrage flottant de retenue d'hydrocarbures.

Au 6 février 2004, tous les fûts métalliques, bidons d'huile et réservoirs de propane avaient été enlevés du remorqueur par l'entrepreneur de la GCC qui avait pompé les eaux mazoutées renfermées dans la coque.

Les tentatives faites par la GCC pour obtenir une lettre de garantie de la part du propriétaire du remorqueur ou pour qu'il agisse de son propre chef pour résoudre la situation au cours de cette période, l'ont été en vain.

Après avoir reçu plusieurs offres, la GCC a choisi une entreprise pour démolir/envoyer à la casse le remorqueur et pour résoudre les problèmes de pollution restants.

À la fin de l'exercice financier le remorqueur avait été démoli et éliminé et maintenant l'Administrateur est dans l'attente de faits nouveaux.

## 3.27 Transbordeur Pender Lady (2003)

Le 23 juin 2003, la GCC a reçu un rapport l'informant que ce bâtiment était en train de couler et de prendre de la gîte sur babord. Il a été établi que le *Pender Lady* était un vieux transbordeur de la Colombie Britannique, construit en 1923 et était amarré avec un autre vieux transbordeur nommé *Samson IV*, à Naden Harbour à l'extrémité nord des Îles de la Reine Charlotte (Colombie Britannique) et utilisés comme pavillon de pêche pour des

hôtes payants. Ces hôtes ont été ramenés à terre sains et saufs par le CGCC *Arrow Post* et transportés à Masset.

Le lendemain, 24 juin 2003, le personnel d'intervention de la GCC était sur les lieux et les bâtiments ont été ceinturés d'un barrage flottant. L'arrière du *Pender Lady* avait coulé aux premières heures du jour et plus tard dans la journée avait coulé entièrement et déversé des hydrocarbures dans l'eau.

Le propriétaire du transbordeur a fait remarquer à la GCC que le bâtiment avait, à un moment donné par le passé, été rempli de blocs de mousse de plastique sous les ponts, sans doute pour augmenter la flottabilité et maintenir le bâtiment à flot. Des pompes, y compris celles de l'*Arrow Post*, avaient été incapables d'enrayer l'envahissement par l'eau ce qui révélait un défaut d'étanchéité de la coque.

Il est à noter que le bâtiment, au moment de l'événement, figurait toujours sur les registres canadiens d'immatriculation des navires mais n'avait pas, apparemment, pour un temps considérable, fait l'objet des inspections et des visites de sécurité de la SMTC.

La GCC a vérifié que le propriétaire du navire n'avait pas d'assurance et était apparemment incapable financièrement d'intervenir sur cet événement. La GCC a pris en charge l'événement et a embauché une entreprise. L'Administrateur a engagé son propre expert maritime chargé de le tenir au courant des opérations. Il a été découvert que le *Samson IV* était dans le même état que le *Pender Lady*, même jusqu'aux blocks de mousse plastique assurant la flottabilité.

Il a été décidé que la seule façon de corriger le problème de la pollution, était de démolir entièrement les deux bâtiments et de s'en débarrasser sous forme de ferraille récupérable ou en les brûlant à terre, ce qui fût fait. En même temps, les équipes d'ouvriers récupéraient dans l'eau, les hydrocarbures au fur et à mesure qu'elles étaient déversés et si nécessaire elles nettoyaient aussi la côte.

Il faut reconnaître que les travaux effectués sur les bâtiments impliquaient un risque considérable pour les ouvriers de l'équipe d'intervention, du fait de l'état des bâtiments. Tous les travaux ont été achevés à la fin août 2003.

Une demande d'indemnisation en date du 11 février 2004, d'un montant de 2 101 017,72 $ a été déposée par la GCC auprès de la Caisse d'indemnisation pour ses frais d'intervention regardant cet événement.

L'Administrateur a examiné et évalué la demande d'indemnisation et le 31 mars 2004 a fait une offre de règlement à l'amiable qui le même jour a été acceptée par la GCC. Le 1er avril 2004, un versement de 1 659 663,06 $ comprenant des intérêts, a été autorisé.

L'Administrateur a clos le dossier regardant cette affaire, mais il étudie la possibilité du recouvrement, auprès du propriétaire des navires, des frais encourus.

Nota : Cette affaire démontre la menace envers l'environnement et les pertes économiques engendrées par des bâtiments à l'état d'épave flottante abandonnée. Cette année et l'année précédente, les versements effectués par la Caisse d'indemnisation regardant ces bâtiments excédaient la somme de 2,8 millions de dollars.

Dans cette affaire le bâtiment à l'état d'épave flottante abandonnée avait aussi à bord des hôtes payants. Dans une telle affaire, cela peut n'être qu'une question de temps avant que ne se produise de graves dommages corporels ou des pertes de vies humaines causés par le chavirement ou le naufrage de tels bâtiments.

L'Administrateur est d'avis qu'étant donné qu'il existe des obligations du gouvernement, données par mandat, de veiller à la sécurité des bâtiments et des gens à leur bord, il est essentiel que ces règles et règlements soient

rigoureusement appliqués dans tous les cas, de manière à empêcher tous risques inutiles aussi bien pour l'environnement que pour les personnes.

## 3.28 Barge Mac Asphalt 401 (2003)

Le 20 juin 2003 à 01.30 heures, cette barge de 3 366 tjb était en train de charger de l'asphalte au quai Sun Oil près de Sarnia (Ontario) lorsque des citernes de la barge ont débordé. Sonoco et l'équipage de la barge ont immédiatement réagi et un barrage flottant a été déployé dans le secteur afin d'empêcher que l'asphalte ne se répande, toutefois la plus grande partie a coulé au fond de l'eau.

L'organisme d'intervention des propriétaires de la barge a été appelé et les opérations de récupération ont commencé à 05.00 heures, employant des camions aspirateurs et des plongeurs. La GCC était aussi présente sur les lieux afin de surveiller les opérations et d'effectuer une évaluation de l'état du littoral.

Au 25 juin 2003, toute la pollution avait été nettoyée et une vidéo du lit de la rivière a confirmé qu'aucun dépôt visible d'asphalte ne restait.

Aucune demande d'indemnisation n'a été reçue regardant cet événement, aussi l'Administrateur a clos son dossier.

## 3.29 Navire de pêche Silent Provider (2003)

Le 25 juin 2003, ce navire de pêche de 73 tjb était au large du port de Petit De Grat (Nouvelle-Écosse) lorsqu'un incendie s'est déclaré à bord, probablement dû à l'explosion d'une bouteille de propane. Les deux membres de l'équipage à bord ont été sauvés après avoir abandonné le bâtiment dans un radeau de sauvetage. Le bâtiment a brûlé jusqu'à la ligne de flottaison et finalement s'est échoué sur Heath Head.

Il y avait à bord deux réservoirs à combustible diesel et la plus grande partie, si ce n'est la totalité des hydrocarbures a été consumée dans l'incendie. Des traces d'irisations d'hydrocarbures à la surface de l'eau, se sont dispersées naturellement. Les deux réservoirs de combustible ont été récupérés après l'échouement et rapportés à Petit De Grat.

Le propriétaire du navire et son Club P&I étaient intervenus lors de l'événement et avaient aussi pris des dispositions pour enlever du lieu de l'échouement le plus possible des parties du bâtiment et des machines.

La Caisse d'indemnisation n'ayant reçu aucune demande d'indemnisation, l'Administrateur a clos son dossier.

## 3.30 Bateau de pêche Silver Seas (2003)

Le 17 juillet 2003, ce bateau de pêche s'apprêtait à faire des soutes au port de l'Archevêque (Nouvelle-Ecosse) lorsque le chauffeur du camion-citerne a branché le flexible à combustible dans le mauvais tuyautage. De ce fait, environ 800 litres de combustible sont allés directement dans la cale machine du bâtiment et la pompe automatique de cale s'est mise en route et a pompé de 80 à 100 litres d'hydrocarbures dans les eaux du port, avant que cela ne soit remarqué.

La compagnie pétrolière a accepté la responsabilité de l'événement et a embauché

une entreprise pour mettre en place des barrages flottants d'endiguement et nettoyer le déversement.

Dans l'après-midi du 18 juillet 2003, le secteur avait été nettoyé de manière satisfaisante.

Aucune demande d'indemnisation n'ayant été reçue, l'Administrateur a clos son dossier.

## 3.31 Remorqueur Gillking (2003)

Le 12 août 2003, ce remorqueur en bois, construit en 1942, a coulé à l'appontement, à Bamfield (Colombie Britannique) entraînant un déversement de diesel oil dans l'eau. Le canot de sauvetage de la GCC de Bamfield est intervenu lors de cet événement, a mis en place un barrage flottant dans le secteur et a commencé, à l'aide de tampons absorbants, à nettoyer les hydrocarbures déversés.

La GCC est entrée en contact avec le propriétaire du remorqueur, mais il s'est avéré qu'il n'était pas en mesure ou désireux d'accepter ses responsabilités. En conséquence, la GCC a obtenu une ordonnance d'intervention et a embauché une entreprise locale, à la journée, pour effectuer le nettoyage; des plongeurs ont aussi été embauchés pour obturer les dégagements d'air du ballast à combustible. Entre-temps, la GCC a obtenu des offres pour enlever et démolir le remorqueur et un contrat a été accordé le 27 août 2003 à l'adjudicataire le plus offrant.

Le 4 septembre 2003, le bâtiment était renfloué et disposé pour être remorqué jusqu'à Ladysmith ceci a été réalisé le 8 septembre 2003 et le *Gillking* est arrivé dans le chantier de l'entreprise le lendemain permettant aux travaux de démolition du remorqueur de commencer.

Les hydrocarbures et les appareils graisseux restés à bord ont été retirés du remorqueur et au 30 octobre 2003, il avait été démoli et éliminé dans un site d'enfouissement.

Le 27 janvier 2004, a été reçue une demande d'indemnisation d'un montant de 144 344,47 $ envoyée par la GCC pour ses frais encourus en intervenant lors de l'événement.

Le 5 mars 2004, l'Administrateur a exigé de la GCC d'autres renseignements, pour l'aider à examiner et évaluer la demande d'indemnisation.

Le 9 mars 2004, une offre de règlement à l'amiable faite par l'Administrateur a été acceptée par la GCC. Le 17 mars 2004, le versement de la somme de 132 406,27 $ plus des intérêts s'élevant à 3 003,46 $, a été autorisé.

L'Administrateur a clos son dossier regardant cette affaire mais à la fin de l'exercice financier, il examinait les chances de succès d'une action en recouvrement des frais auprès du propriétaire du remorqueur.

## 3.32 Rejets non identifiés d'hydrocarbures- Chenal Grenville (Colombie Britannique) (2003)

Le 20 septembre 2003, la vedette de la garde côtière des États-Unis *Maple* était en transit dans le Chenal Grenville (Colombie Britannique) et a signalé qu'elle avait vu une nappe de mazout au large de Lowe Inlet. Le NGCC *Tanu* a enquêté sur l'événement et des échantillons des hydrocarbures ont été obtenus le 23 septembre 2003. Il a été rapporté que ces

échantillons étaient comparables au pétrole brut par l'odeur et la consistance mais qu'il n'y avait aucune source apparente et qu'aucun nettoyage n'était exigé.

Début octobre, un pilote d'une compagnie aérienne commerciale a signalé qu'il avait vu d'autre pollution dans le secteur et qu'elle était « assez épaisse ».

La GCC est intervenue et a envoyé du personnel sur les lieux qui étaient un secteur très éloigné et difficilement accessible. La présence de la nappe de mazout a été confirmée et environ 3 milles du littoral avaient été touchés. De nouveau, aucune source n'a été découverte et la GCC a soupçonné que les hydrocarbures pouvaient remonter en surface, provenant d'une vieille épave reposant au fond de la mer.

Des dispositions ont été prises par la GCC pour que le secteur fasse l'objet d'une inspection à l'aide d'un véhicule sous-marin télécommandé et le 30 octobre 2003, une vieille épave était localisée, laissant échapper des hydrocarbures par des fissures dans la coque. En même temps, des équipes de nettoyage étaient occupées à remédier à la pollution du littoral. À la mi-novembre, des plongeurs avaient obturé des zones de la coque de l'épave qui étaient fissurées, de façon à arrêter les écoulements d'hydrocarbures.
Des enquêtes menées par la GCC indiquent que le *brigadier général M.G. Zalinski*, un navire du service des transports des États-Unis qui avait fait naufrage le 20 septembre 1946, pouvait être la source des écoulements d'hydrocarbures.

À la fin de l'exercice financier, la GCC s'efforce toujours d'identifier formellement l'épave, tout en intervenant s'il y a lieu contre les fuites d'hydrocarbures et en travaillant à un plan permettant de pomper tous les hydrocarbures encore à bord de l'épave.

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

## 3.33 Seiner Mary Todd (2003)

Le 5 octobre 2003, ce seiner a coulé près de l'appontement Fisherman dans le port de Tsehum (Colombie Britannique) provoquant une pollution par les hydrocarbures. Le GCC est intervenu et a constaté que le propriétaire du seiner n'était pas en mesure d'intervenir sur cet événement. La GCC a déployé un barrage flottant dans le secteur du bâtiment qui a été renfloué le 6 octobre 2003 par une entreprise embauchée par la GCC.

Le *Mary Todd* a été amené au chantier de réparation à Mitchell Island et sorti de l'eau, de ce fait éliminant la menace de pollution future par les hydrocarbures. Il paraît que la GCC a soumis au propriétaire du seiner, une facture pour ses frais encourus et est en discussion avec la compagnie d'assurance des ports des petites embarcations.

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

## 3.34 Fûts métalliques engloutis, Goose Bay (Terre-Neuve et Labrador) (2003)

Le 27 août 2003, la GCC a été informé qu'un plongeur s'adonnant à la plongée sous-marine récréative avait signalé qu'il avait observé 6 fûts métalliques reposant sur le fond des eaux du port, près de l'appontement du gouvernement et qui dégageaient de petites quantités d'huile.

La GCC est intervenue et a lancé des appels d'offres auprès d'une entreprise locale de plongeurs sous-marins afin qu'elle remonte les fûts métalliques reposant sur le fond de la mer. Un contrat a été passé et le 17 septembre 2003, les opérations de plongée ont commencé. Trois fûts métalliques ont été localisés, en partie recouverts de vase, mais ils se sont désagrégés lorsque le plongeur a voulu les manipuler. Aucune huile ne s'est déversée. Un carter de transformateur a été trouvé dans le même état.

Le lendemain un autre fût métallique a été localisé et lui aussi s'est désagrégé, ne causant aucune pollution. Ensuite les plongeurs ont localisé un gros tas de rondins créosotés, coulés qui lorsqu'ils ont été sondés ont laissé s'écouler des irisations d'hydrocarbures, vers la surface. Ceci constituait la seule source d'hydrocarbures localisée et la GCC a indiqué qu'elle ne soumettrait aucune demande d'indemnisation à la Caisse d'indemnisation, étant donné la source.

L'Administrateur a clos son dossier.

## 3.35 Black Dragon (Heung Ryong) (2003)

Ce bâtiment était un ancien bateau de pêche sous pavillon chinois, d'environ 120 pieds de long, impliqué dans la contrebande d'immigrants clandestins sur la côte ouest, à la fin de l'année 1999 et avait été saisi par les autorités et amarré à quai à Port Alberni (Colombie-Britannique). Le *Black Dragon* avait été vendu par les biens de la Couronne, à une société jouissant d'un récif exploité pour des activités éventuelles de plongée sous-marine récréative mais plus tard avait été revendu par la société à un propriétaire privé.

Au cours des années qui suivirent, le bâtiment avait été amarré en divers emplacements et était en état de délabrement avancé. À la fin, il s'est retrouvé amarré sur un coffre de la marine royale du MDN/DND dans Mayne Bay. De nombreux organismes fédéraux et provinciaux avaient exprimé leurs craintes concernant la situation d'ensemble.

Le 26 octobre 2003, le bâtiment a coulé par environ 120 pieds d'eau et l'équipage du bateau de sauvetage de la GCC à Bamfield a aussitôt mis en place un barrage flottant dans le secteur. Les tentatives faites par la GCC pour que le propriétaire du bâtiment intervienne sur cet événement et sur la pollution par les hydrocarbures en découlant ont été vaines.

Par la suite, la GCC a embauché une entreprise en vue de renflouer le bâtiment et le 7 novembre 2003, les travaux ont commencé. L'Administrateur avait engagé son propre expert maritime afin qu'il soit présent sur les lieux. Les efforts initiaux déployés au cours des deux journées suivantes pour mener à bien le renflouement ont été infructueux et il est devenu évident que la capacité de levage de 200 tonnes du mât de charge était insuffisante. Le bâtiment était également enfoncé très profondément dans le fond d'une vase très molle.

Le 28 novembre 2003, un matériel d'une capacité de levage plus élevée est arrivé sur les lieux et les préparatifs de renflouement ont commencé. Le 5 décembre 2003, le bâtiment avait été remis à flot avec beaucoup de difficultés. Au cours des deux journées suivantes, l'eau et la vase ont été pompées hors du bâtiment et quelques réparations de la coque ont été effectuées en vue de son remorquage jusqu'à Ladysmith pour y être démoli.

Le 9 décembre 2003, alors que le bâtiment était à la remorque et se trouvait au large de Johnstone Reef, il a coulé de nouveau. Il paraît que la GCC n'entreprendra aucune action ultérieure regardant ce naufrage.

Le 3 février 2004 une demande d'indemnisation a été reçue, émanant de la GCC, d'un montant de 728 797,28 $ pour couvrir les frais encourus lors de son intervention sur cet événement.

Les circonstances de cet événement ont exigé de la part de l'Administrateur de nombreuses enquêtes et évaluations et le 30 mars 2004, il a fait une offre de règlement à l'amiable qui a été acceptée le jour même par la GCC. Le versement de la somme de 568 749,63 $, plus des intérêts s'élevant à 8 897,00 $ a été autorisé, également ce même jour, pour solde de tout compte.

L'Administrateur a clos son dossier sur les demandes d'indemnisation mais il étudie la possibilité du recouvrement des frais, auprès du propriétaire du bâtiment.

## 3.36 Barge Transporter No 5 (2003)

Le 27 octobre 2003, aux premières heures du jour, la patrouille du port de la North Fraser River (Colombie-Britannique) a signalé que la barge de transport de roches, *Transporter No 5*, avait chaviré sur le derrick amarré à McDonald Slough, causant des avaries considérables à la barge et au derrick et provoquant une pollution par des hydrocarbures.

Le propriétaire de la barge, Vancouver Pile Driving, a été contacté et a passé un contrat avec l'organisme local d'intervention en vue de corriger la situation, la GCC jouant un rôle de surveillant. Les opérations de nettoyage et de sauvetage se sont poursuivies au cours des quelques journées suivantes. Le 3 novembre 2003, la barge a été enlevée et le nettoyage des zones contaminées par les hydrocarbures était terminé le 5 novembre 2003.

Aucune demande d'indemnisation regardant cet événement n'ayant été reçue, l'Administrateur a clos son dossier.

## 3.37 Bassin Bedford, Nouvelle-Écosse (2003)

Le 25 octobre 2003, un simple citoyen a signalé à la GCC que des hydrocarbures s'échappaient d'un bateau d'excursion en mer, coulé à l'extrémité du bassin Bedford, Nouvelle-Écosse, adjacent au parc De Wolfe. La personne qui appelait, indiquait que le bâtiment avait coulé lors du passage de l'ouragan Juan, le 29 septembre 2003.

La GCC et EC sont intervenus et ont vérifié que les hydrocarbures en question étaient du combustible diesel et que la compagnie d'assurance du propriétaire du bateau d'excursion était bien concernée et avait embauché une entreprise de renflouement. Le 5 novembre 2003, le bateau avait été récupéré et placé à terre pour être démoli. Toute la pollution avait été nettoyée.

Aucune demande d'indemnisation n'a été présentée à cette occasion, aussi l'Administrateur a clos son dossier.

## 3.38 Bateau de pêche John Boy (2003)

Le 25 novembre 2003, ce bateau de pêche, amarré en lieu sûr, attenant à la cale de halage à l'extrémité nord du port de Lockeport (Nouvelle-Écosse), a chaviré et a été envahi par l'eau provoquant une pollution par les hydrocarbures.

La GCC a tenté d'entrer en contact avec le propriétaire du bateau de pêche, mais il est devenu évident qu'il ne pouvait pas intervenir étant donné son absence de Lockeport et qu'il n'avait pas d'assurance.

Dans le secteur il y avait des caisses à homards flottantes à claire-voie, aussi était-il indispensable que la GCC agisse. Une entreprise a été embauchée et des mesures collectives entreprises de telle sorte que le 26 novembre 2003 le bâtiment avait été redressé et ainsi, la source de pollution avait été supprimée. À midi ce même jour, le nettoyage du secteur était terminé.

Le 30 janvier 2004, la Caisse d'indemnisation a reçu une demande d'indemnisation émanant de la GCC, d'un montant de 24 133,30 $, pour couvrir ses frais.

Des documents supplémentaires ont été réclamés à la GCC et l'Administrateur a pu terminer son évaluation de la demande d'indemnisation et le 2 mars 2004, a fait une offre de règlement à l'amiable.

Le 5 mars 2004, la GCC a déposé d'autres réclamations concernant sa demande d'indemnisation et une offre révisée a été faite le 9 mars 2004 qui a été acceptée. Le 17 mars 2004, le versement de la somme de 22 018,74 $ plus des intérêts s'élevant à 293,28 $ a été autorisé.

L'Administrateur a clos son dossier regardant cet événement, mais il étudie les perspectives lui permettant d'effectuer le recouvrement des frais.

## 3.39 Bateau de pêche Leota B (2003)

Le 2 décembre 2003, ce bateau de pêche était amarré à quai à Head Harbour, dans l'île Campobello (Nouveau-Brunswick), lorsqu'en raison du gros temps il a été poussé sous l'appontement, a subi des avaries et a coulé. Il avait à bord environ 160 gallons de combustible diesel dont une partie s'est échappée.

Le propriétaire du bateau a prévenu la GCC/MPO ainsi que les autres pêcheurs locaux de homards, de l'événement. La GCC a aussi prévenu l'USCG (la Garde côtière des États-Unis) du fait de la proximité de la frontière Canada/ États-Unis. Le propriétaire du bateau a pris des dispositions pour que le bâtiment soit renfloué ce qui a été réalisé le 5 décembre 2003.

Les hydrocarbures qui s'étaient écoulés ont été poussés vers le large par la marée et se sont dispersés naturellement.

Suite à cet événement, aucune demande d'indemnisation n'a été déposée, aussi l'Administrateur a clos son dossier.

## 3.40 Rejets non identifiés d'hydrocarbures, Bassin Louise, port de Québec (2003)

Le 14 mai 2003, la GCC a été prévenue de la présence d'une nappe de mazout dans le basin Louise, au port de Québec, d'une origine inconnue. À la suite d'une enquête, une entreprise a été embauchée et les hydrocarbures ont été nettoyés le même jour.

La GCC et les autorités du port de Québec n'ont pas pu trouver d'origine tellurique, au déversement.

Le 3 février 2004, la GCC a déposé une demande d'indemnisation, d'un montant de

1 685,83 $ pour les frais impliqués, que l'Administrateur a examinée et a évaluée, en tant que rejets non identifiés, selon la LRM/MLA.

Le 4 mars 2004, une offre de règlement à l'amiable a été faite et le 11 mars 2004 a été acceptée. Le 16 mars 2004, le paiement de la somme de 1 685,83 $, plus des intérêts s'élevant à 67, 72 $ a été autorisé.

L'Administrateur a clos son dossier.

## 3.41 Rejets non identifiés d'hydrocarbures, Trois-Rivières (Québec) (2003)

Le 5 août 2003, une nappe de mazout a été découverte dans la darse aux remorqueurs, au poste 15, dans le port de Trois-Rivières (Québec). Aucune source de la nappe de mazout n'a pu être découverte.

La GCC a embauché une entreprise et de bonne heure le lendemain matin, les hydrocarbures avaient été nettoyés, à l'aide de camions aspirateurs.

Le 3 février 2004, la GCC a déposé une demande d'indemnisation, auprès de la Caisse d'indemnisation, d'un montant de 12 364,77 $, pour les frais de nettoyage encourus.

La demande d'indemnisation a été évaluée par l'Administrateur, en tant que rejets non identifiés et le 4 mars 2004, une offre de règlement à l'amiable a été faite. Le 11 mars 2004, elle était acceptée et le versement de la somme de 12 364,77 $ plus des intérêts s'élevant à 382,85 $ a été effectué.

L'Administrateur a clos son dossier.

## 3.42 Kaien (2004)

Le 7 janvier 2004, cet ex-bateau de conserverie de poisson, d'une longueur de 50 pieds, était amarré sur des pieux à Slack point, au port de Ladysmith (Colombie-Britannique) lorsqu'il a coulé en partie, reposant sur un de ses flans et laissant s'écouler des hydrocarbures. Son propriétaire l'a redressé avec l'aide spontanée des voisins et d'une entreprise maritime locale.

Au cours de la nuit du 13 au 14 janvier 2004, le bâtiment a entièrement coulé. Une certaine pollution par les hydrocarbures s'est produite et un barrage flottant a été déployé dans le secteur autour du bateau.

L'Administrateur a engagé un expert maritime dans l'intention qu'il lui fasse part des différents aspects de l'événement et du genre d'intervention envisagée.

La GCC est entrée en relation avec le propriétaire du bateau au sujet de ses intentions mais il a fait savoir qu'il ne disposait pas d'argent pour faire face à la situation et a remis le bateau à la GCC, une entreprise a été embauchée et le 15 janvier 2004, le bateau était renfloué et amené jusqu'au chantier de l'entreprise pour être décontaminé et démoli. Ces travaux ont commencé le lundi suivant et le 26 janvier 2004, étaient terminés.

La GCC a fait à la Caisse d'indemnisation, une demande d'indemnisation en date du 13 février 2004, d'un montant de 12 067,88 $ pour ses frais encourus lors de cet événement.

L'Administrateur a examiné et évalué la demande d'indemnisation et le 5 mars 2004 a fait une offre de règlement à l'amiable qui a été révisée, à la suite de plus amples

renseignements fournis par la GCC, quatre jours plus tard. Cette offre révisée a été acceptée et le 16 mars 2004, le versement de la somme de 12 067,88 $ plus des intérêts s'élevant à 99,67 $ a été autorisé.

L'Administrateur a clos son dossier.

## 3.43 Anscomb (2004)

Jusqu'en avril 2003, ce bâtiment propriété de la province, servait de transbordeur sur le lac Kootenay (Colombie-Britannique) lorsqu'il a été vendu à un propriétaire privé qui avait l'intention de l'exploiter dans une variété d'activités, l'une d'entre elles étant comme casino/restaurant au large des côtes.

Le 11 janvier 2004, le bâtiment a coulé en eau profonde, provoquant une pollution par les hydrocarbures.

Le ministère provincial de protection de l'Eau, de l'Air et des Terres (PETA/WLAP) a assumé le statut d'organisme en charge des opérations et a précisé les procédures initiales de nettoyage et a embauché une entreprise étant donné que le propriétaire du bâtiment n'avait pas fait part de ses intentions de procéder à une intervention. Le travail a été effectué pour nettoyer les hydrocarbures remontant en surface, provenant du bâtiment coulé, récupérant des débris contaminés et nettoyant le littoral.

Le 23 janvier 2004, la GCC a pris la relève du ministère de la PETA/WLAP, en assumant le statut d'organisme en charge des opérations. Le plus gros des travaux étant terminé, l'entreprise a passé la main le 28 janvier 2004. Aussi les travaux d'incinération des débris contaminés, des tampons absorbants mazoutés et l'entretien des barrages flottants ont été assurés par le personnel de la GCC. Il a été estimé que le sauvetage du bâtiment coulé était impossible. Le 2 février 2003, les travaux étaient terminés, étant donné qu'il n'y avait plus d'hydrocarbures récupérables sur les lieux.

Le 11 mars 2003, la GCC a déposé une demande d'indemnisation d'un montant de 29 753,68 $, pour ses frais. L'Administrateur l'a évaluée et une offre de règlement à l'amiable a été faite le 24 mars 2004, et acceptée. Le 25 mars 2004, le versement de la somme de 24 316,40 $ plus des intérêts s'élevant à 195,23 $, a été autorisé.

Le 25 mars 2004 une demande d'indemnisation s'élevant à 23 024,54 $ a été déposée par la PETA/WLAP provinciale pour ses frais nés de l'intervention initiale sur cet événement. Cette demande a été évaluée et une offre de règlement à l'amiable a été faite et acceptée le 26 mars 2004. Le versement de la somme de 22 524,54 $ plus des intérêts s'élevant à 250,09 $ a été autorisé.

L'Administrateur a clos son dossier mais il étudie les chances d'obtenir le recouvrement des frais, auprès du propriétaire du bâtiment.

## 3.44 Oiseaux mazoutés – Baie Placentia, Terre-Neuve et Labrador (2004)

Le 22 mars 2004, un simple citoyen a signalé au centre de contrôle du trafic de la GCC qu'il y avait des oiseaux mazoutés dans le secteur de St-Brides. Le personnel d'intervention a été envoyé immédiatement sur les lieux, par la GCC.

Le lendemain, d'autres rapports ont été reçus et la GCC a inspecté la Baie Placentia, la Baie

St-Marys et à un degré moindre, la Baie Trepassey. Des oiseaux morts et des oiseaux vivants mazoutés ont été récupérés au cours des jours suivants grâce aux inspections continues des plages et des reconnaissances aériennes par les hélicoptères de la GCC.

Le ministre fédéral de l'Environnement, David Anderson a aussi, le 5 mars 2004, participé à un vol de reconnaissance, lui permettant d'évaluer la situation.

Au point culminant de l'événement, le 16 mars 2004, aucune source d'hydrocarbures n'avait été découverte et les oiseaux récupérés étaient au nombre de 82 oiseaux morts et 55 mazoutés en vie qui ont été envoyés au centre de réhabilitation de Ship Cove, pour un nettoyage et un traitement appropriés, avant d'être relâchés.

Nota : Des événements tels que ceux-ci intensifient continuellement le problème des navires rejetant à la mer, au large des côtes, leurs eaux de cale machine et celles du lavage de leurs citernes et soulignent, l'importance des reconnaissances aériennes au moyen d'aéronefs et de satellites permettant de surprendre les contrevenants et également le problème des installations de réception à terre, des huiles usées.

Il faut remarquer qu'au début du printemps 2004, le ministre Anderson a présenté devant la chambre des communes, des amendements à *la Loi sur la convention des oiseaux migrateurs (1994)* et à la *Loi canadienne sur l'environnement (1999)*, qui une fois passés, amélioreront grandement les poursuites implacables contre les contrevenants – voir également la partie 4 de ce Rapport.

Les travaux du Groupe de travail regardant la pollution par les hydrocarbures de la côte est du Canada, se poursuivent concernant le projet des mesures de sauvegarde relatives à la faune et à la flore mazoutées (POW) qui a été détaillé au paragraphe 5.2 du Rapport annuel 2002-2003 de l'Administrateur et à la partie 5 de ce Rapport.

## 3.45 Bateau de pêche Anna M (2004)

Le 26 mars 2004, la GCC a été avisée que ce bateau de pêche avait donné sur un rocher et avait coulé à l'intérieur de Venn Pass, Prince Rupert (Colombie-Britannique).

La GCC est intervenue et a déployé un barrage flottant autour du bâtiment. Des plongeurs ont obturé les dégagements d'air du bâtiment et son propriétaire a embauché une entreprise pour sauver le bateau.

À la fin de l'exercice financier, l'Administrateur est dans l'attente de faits nouveaux.

## 3.46 Autres événements (2003-2004)

Des événements ont eu lieu au cours de l'année qui n'ont eu aucune répercussion directe ou n'ont fait peser de responsabilité sur la Caisse d'indemnisation mais présentent un intérêt suffisant et mettent en lumière des problèmes actuels qui sont rapportés comme indiqué ci-dessous.

## Barge Irving Whale

À la suite du naufrage de cette barge pétrolière en 1970, une vaste pollution par les hydrocarbures avait atteint les côtes bordant le golfe du St-Laurent et en particulier celles des îles de la Madeleine. Les détails complets de ce sinistre sont rapportés dans les Rapports annuels des Administrateurs, de 1991-1992 à 1999-2000.

En ce qui a trait au nettoyage effectué sur les côtes des îles de la Madeleine, des matériaux contaminés par les hydrocarbures avaient été collectés sur les plages et placés dans des sacs en plastique très résistants et avaient ensuite été enfouis dans les dunes de sable des hautes plages qui constituent l'essentiel de la topographie des îles. Au fil des ans, l'érosion éolienne et le mouvement des dunes ont, en de nombreuses occasions découvert ces décharges, exposant les matériaux contaminés, obligeant la GCC à prendre des mesures et à empêcher d'autre contamination.

Les derniers de ces événements se sont produits le 25 juin et le 28 novembre 2003 lorsque la GCC a récupéré au total 647 sacs de matériaux contaminés et les a transportés sur la terre ferme au Québec pour qu'ils soient éliminés par incinération.

Il paraît qu'un plan de restauration des lieux doit être mis en œuvre au cours de l'été 2004.

Nota : Ce type d'action salvatrice d'après-événement, dans cette affaire de nature actuelle, des années après le nettoyage initial, souligne la nécessité de pouvoir procéder à une élimination propre et convenable des matériaux contaminés, récupérés à la suite d'un déversement d'hydrocarbures et exige que la méthodologie employée soit choisie en prenant en compte tous les facteurs en cause, à l'instant considéré et à l'avenir.

Les travaux entrepris par l'Association écologique industrielle de Terre-Neuve et du Labrador (NEIA/AEIT), les Conseils consultatifs régionaux de la GCC et le CCMC aideront à résoudre le problème. L'Administrateur a assisté au cours de l'année aux sessions de ces organismes - voir la section 5.

Une élimination convenable est réalisable et il est à noter que des milliers de tonnes de matériaux contaminés par les hydrocarbures ont été enterrés dans des sites d'enfouissement spécialement préparés et construits en Nouvelle-Écosse, à la suite du bris et du naufrage du pétrolier *Arrow* en 1970 et depuis aucun rapport n'a indiqué qu'il y ait eu des problèmes postérieurs d'infiltration.

## Rivière Rouge – déversoirs d'égouts, Détroit – USA

Le Rapport annuel 2002-2003 de l'Administrateur, paragraphe 4.2.2 a souligné le problème des déversements provenant des eaux pluviales et des déversoirs communs d'égouts, particulièrement en cas de fortes pluies ou de ruissellements pluviaux de printemps.

L'incidence de tels déversements est illustrée par l'histoire de ceux ayant pris naissance dans les déversoirs d'égouts situés dans la rivière Rouge et qui ont migré dans la rivière de Détroit et par conséquent constitue une menace pour les rives canadiennes.

Comme il a été noté dans la citation ci-dessus, il y a eu en août 1994 un déversement de graisses provenant d'une usine d'extraction de graisse, à Dearborn (Michigan) qui a eu des conséquences sur les rives d'Amherstburg

(Ontario), la GCC a nettoyé le déversement. Le recouvrement des frais n'a pu être sollicité auprès de la Caisse d'indemnisation car le déversement n'était pas un hydrocarbure et ne provenait pas d'un navire mais le recouvrement de la somme de 346 000,00 $ a pu être obtenu auprès du Fonds des États-Unis.

Le 31 mai 1998 s'est produit un déversement provenant essentiellement des eaux usées contenant quelques hydrocarbures, qui a eu des conséquences sur les rives canadiennes à Fighting Island (Ontario). La GCC a dépensé environ 112 500,00 $ pour effectuer le nettoyage indispensable et une fois de plus aucun recouvrement n'a pu être obtenu de la part de la Caisse d'indemnisation pour la simple raison exposée ci-dessus – voir les paragraphes 3.2 et 4.2.2 du Rapport annuel 2002-2003.

Le 2 avril 2002, s'est produit un déversement d'hydrocarbures provenant de déversoirs d'égouts, qui a de nouveau nécessité le nettoyage des rives de l'Ontario, par la GCC. Dans le cas présent, les frais de nettoyage s'élevant à environ 1,14 millions de dollars ont été recouvrés auprès de la Garde côtière des États-Unis (USCG).

Veuillez aussi vous reporter au Plan d'urgence commun Canada/États-Unis, au paragraphe 3.47 du Rapport annuel 2002-2003 de l'Administrateur.

Le dernier déversement dans ce secteur a eu lieu le 2 avril 2004 mais a été circonscrit à la rivière Rouge et n'a pu franchir les eaux ou toucher les rives canadiennes.

# 4. Remises en question et perspectives d'avenir

## 4.1 Responsabilité au quasi-criminel pour des infractions regardant l'environnement au Canada – Changements proposés

Le 6 mai 2004, l'Honorable David Anderson, ministre de l'Environnement a déposé un nouveau projet de loi (projet de Loi C-34), visant à amender la *Loi sur la convention des oiseaux migrateurs (1994)* et la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

Lorsqu'il aura été promulgué le projet de Loi C-34 amendera la *Loi sur la convention des oiseaux migrateurs (1994)* de façon à :

*a) Spécifier que la Loi s'applique dans la zone économique exclusive du Canada;*

*b) Protéger les oiseaux migrateurs contre les effets de dépôts de substances nocives, telles que des hydrocarbures, dans la zone économique exclusive du Canada;*

*c) Spécifier que la Loi s'applique aux bâtiments, à leurs propriétaires et à leurs exploitants;*

*d) Soumettre les commandants, chefs mécaniciens, propriétaires et exploitants de bâtiments et les directeurs et membres de bureaux d'entreprises, à une responsabilité morale pour que soient respectés la Loi et ses règlements;*

*e) Étendre les pouvoirs d'application des lois pour y inclure les ordonnances enjoignant à des bâtiments de se rendre à un endroit, d'être immobilisés lorsqu'ils ont été trouvés en infraction avec cette Loi ou ses règlements;*

*f) Étendre la compétence des tribunaux canadiens pour y inclure la zone économique exclusive du Canada;*

*g) Accroître les pénalités, et*

h) *Permettre aux tribunaux d'imposer des sanctions sous forme d'ordonnances regardant des matières telles que les écos-audits, le service communautaire et la création de bourses d'étude pour des étudiants inscrits, désireux de suivre des études en écologie.*

Cette promulgation permettra également d'amender la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* pour :

*a) Protéger le milieu marin contre les activités délictuelles des navires aussi bien que des personnes;*

*b) Inclure les interdictions intéressant l'élimination et l'incinération des substances à la mer, par les navires;*

*c) Inclure le pouvoir de décision dans la gestion de l'élimination des substances au cours de l'exploitation normale des navires, des aéronefs, des plates-formes et autres structures;*

*d) Étendre les pouvoirs d'application des lois permettant d'inclure les ordonnances enjoignant aux navires de se rendre à un endroit lorsqu'ils ont été trouvés en infraction avec cette Loi ou ses règlements;*

*e) Soumettre les propriétaires de navires et les directeurs et membres de bureaux d'entreprises qui possèdent des navires, à une responsabilité morale de façon à ce qu'ils veillent à ce que les navires observent les dispositions de la Loi et de ses règlements intéressant l'élimination à la mer et les ordonnances et directives prises en vertu de la Loi, et*

*f) Étendre les compétences des tribunaux canadiens pour inclure la zone économique exclusive du Canada.*

Lorsque les amendements à la *Loi de 1994 sur la convention des oiseaux migrateurs* auront été adoptés, les amendes maximales, sur déclaration de culpabilité de la personne ou du navire accusé d'une infraction, seront portées à 300 000 $ sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire ou à 1 million $ sur mise en accusation. Des dispositions seront prises pour l'emprisonnement des individus qui seront reconnus coupables.

Aux conditions de la *Loi canadienne de 1999 sur la protection de l'environnement*, les amendes maximales sont de 1 million $ sur mise en accusation et de 300 000 $ sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire. Il existe des dispositions actuelles pour l'emprisonnement des individus. Le projet de Loi C-34 ne se propose pas de modifier ces dispositions.

« Amender ces pièces essentielles de la législation écologique complétera la *Loi sur la marine marchande du Canada (2001)* et permettra plus d'actions groupées d'application des lois » a dit M. Anderson. « Nous donnons au système judiciaire les instruments pour poursuivre les contrevenants et pour être en mesure d'imposer des amendes qui reflètent de façon appropriée les préjudices causés au gouvernement. »

Nota : Du fait de la dissolution du Parlement le 23 mai 2004, le projet de loi « est resté au feuilleton ». Il est envisagé que le projet de Loi C-34 soit déposé de nouveau lors de la prochaine session du Parlement.

## 4.2 Responsabilité civile pour les dommages causés à l'environnement au Canada

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

La CRC de 1992 et la Convention du FIPOL de 1992, dans leurs définitions précisent que « les dommages causés par la pollution » signifient [en partie]

> « (a) toute perte ou tout dommage extérieur au navire transportant des hydrocarbures, causé par une contamination résultant d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures où que se produise cette fuite ou ce rejet, à condition que l'indemnisation versée au titre de l'altération de l'environnement, autre qu'une perte de bénéfice résultant de cette altération soit limitée au coût des mesures raisonnables de remise en état de l'environnement qui ont été effectivement prises ou qui le seront... »

Au Canada, la LRM/MLA (la loi régissant le Fonds de la Caisse d'indemnisation) définit de la sorte les termes « dommages dus à la pollution par les hydrocarbures s'agissant d'un navire,

pertes ou dommages extérieurs au navire et causés par une contamination résultant du rejet d'hydrocarbures par ce navire. »

La LRM/MLA précise :

« Le propriétaire d'un navire est responsable des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par le navire ».

La LRM/MLA précise en outre :

« Lorsque des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causés 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 LPH de 1990 (US OPA 90) prévoit le paiement, par le Fonds de responsabilité en fidéicommis, pour des déversements d'hydrocarbures, (The Oil Spill Liability Trust Fund) des demandes d'indemnisation pour des dommages causés aux ressources naturelles. Seuls les fidéicommissaires désignés peuvent soumettre des demandes d'indemnisation pour des dommages aux ressources naturelles. Aux termes des règlements des États-Unis, les fidéicommissaires peuvent prendre en considération un plan pour restaurer et remettre en état la ressource naturelle endommagée 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 NDRA (évaluation des dommages aux ressources naturelles des États-Unis) égaler 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 à l'environnement.

Nota : Une liste des lois et règlements fédéraux traitant de différents aspects de la pollution maritime au Canada figurent à la section 5.2 de ce rapport.

## 4.3 Fonds consacré aux dommages causés à l'environnement (FDE/EDF) Environnement Canada

En 1995, Environnement Canada a obtenu l'approbation du Conseil du trésor pour créer un compte à usage spécial – Fonds consacré aux dommages causés à l'environnement (FDE/EDF) – en vue d'administrer les indemnités pour les dommages causés à l'environnement résultant d'événement de pollution. Le Fonds consacré aux dommages causés à l'environnement

(FDE/EDF) a été instauré pour être utilisé comme une société spéciale de holding ou un compte en fidéicommis en vue d'administrer des fonds reçus à titre d'indemnité pour des dommages causés à l'environnement. Ces Fonds peuvent être reçus sous forme d'ordonnances du tribunal, de dommages-intérêts accordés par un juge, de règlements à l'amiable extrajudiciaires, de paiements volontaires et autres sommes d'argent procurés par différents Fonds internationaux de responsabilité.

Lorsqu'une infraction à l'environnement est poursuivie en justice ou qu'un règlement à l'amiable est négocié dans un cadre extrajudiciaire, la Couronne et les avocats de la défense peuvent recommander que la peine comprenne des dommages-intérêts versés en argent qui seront utilisés pour restaurer les dommages causés à l'environnement. Étant donné que le Conseil du trésor a approuvé le FDE/EDF, les fonctionnaires d'Environnement Canada ont organisé et accueilli des séminaires et des ateliers en vue de débattre d'une démarche nationale pour traiter des questions regardant l'environnement.

## 4.4 Fonds consacré aux dommages causés à l'environnement (FDE/EDF) – Atelier national

En décembre 2002, Environnement Canada a organisé un atelier national sur le FDE/EDF, à Gatineau (Québec). À la conférence, Harry Wruck, c.r. (avocat général principal, ministère de la Justice, Vancouver) a présenté un aperçu détaillé et complet de la législation fédérale employée dans les affaires touchant l'environnement. Il a fait remarquer que les éléments de législation existants donnent aux tribunaux beaucoup de souplesse pour prononcer des condamnations. Toutefois, l'un des problèmes est que les tribunaux et même les avocats de la Couronne ne sont pas toujours au fait du FDE/EDF. En conséquence, le personnel du ministère de la Justice se doit d'informer d'autres personnes relevant du corps judiciaire, au sujet de l'utilisation éventuelle du Fonds. Étant donné que des fonctionnaires du gouvernement, des accusateurs/procureurs, des juges et des avocats de la défense sont de plus en plus au fait de ce Fonds, son utilisation pourrait se généraliser.

À l'atelier, l'Administrateur était d'avis que les renseignements seuls ne suffisent pas à améliorer la prise de conscience judiciaire quant au rôle joué par le FDE/EDF, dans les efforts de restauration écologique. Il a fait remarquer que le point de vue environnemental doit être exprimé en un langage qui soit compris par quelqu'un ayant une culture juridique. Si les autorités gouvernementales espèrent persuader les juges d'allouer des dommages et intérêts au FDE/EDF, il est essentiel d'avoir des causes bien préparées, étayées par des preuves convaincantes. L'Administrateur était d'avis qu'Environnement Canada pourrait bénéficier de l'affectation d'un avocat du ministère de la Justice ou de tout autre juriste spécialisé, pour prodiguer des conseils juridiques en matière de préparation des causes sur l'environnement. De tels juristes spécialisés pourraient donner des instructions aux avocats de la Couronne lorsqu'ils se disposeraient à présenter une cause devant un tribunal, pour obtenir des dommages et intérêts en matière de restauration. La partie plaignante doit fournir aux juges, les motifs fondamentaux, permettant de justifier des amendes et des dommages et intérêts accrus au bénéfice du FDE/EDF. Ceci peut être réalisé grâce au développement des évaluations des dommages causés à l'environnement (EDE/EDA) qui peut permettre d'étendre les connaissances juridiques en matière de dommages au milieu marin.

## 4.5 Augmentation des amendes pour infractions à la législation sur l'environnement

Entre 1998 et 2001, environ 325 000,00 $ ont été capitalisés dans le FDE/EDF. Une grande partie de ces contributions est à mettre sur le compte du montant des indemnités perçues grâce aux poursuites engagées conformément à la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* et aux articles 32, 35 et au paragraphe 36 (3) de la *Loi sur les pêches.*

En qualité de fonctionnaires du gouvernement, les procureurs/magistrats du ministère public (chargé de l'accusation), les juges et les avocats de la défense prennent de plus en plus conscience que le FDE/EDF puisse être plus utilisé. Par exemple, le 25 février 2002, le Tribunal provincial de la Nouvelle-Écosse a infligé une amende de 125 000 $, la plus élevée jamais imposée au Canada, pour fait de pollution des eaux côtières qui constituent un lieu de refuge pour des milliers d'oiseaux de mer. Dans cette affaire, le navire *Baltic Confidence*, immatriculé aux Philippines, a été inculpé pour avoir déversé au moins 850 litres d'eaux de cales machine, en décembre 1999, à environ 158 kilomètres au sud-ouest d'Halifax. En plaidant coupable à l'acte d'accusation, les avocats de la Prime Orient Maritime de Manille ont déclaré que la compagnie était d'accord pour payer une amende de 80 000 $ et pour verser une contribution de 45 000 $ au Fonds canadien d'indemnisation pour les dommages causés à l'environnement. Lors de l'événement du *Baltic Confidence*, c'était la première fois qu'une compagnie maritime versait de l'argent sur le compte du FDE/EDF.

En mars 2002 a eu lieu une mission de surveillance aérienne fructueuse, lorsqu'un aéronef de la patrouille des pêches a repéré une nappe de mazout, à environ 120 kilomètres au sud-est d'Halifax. D'après un rapport, la nappe s'étalait sur 40 kilomètres de long et de 15 mètres de large. Les hydrocarbures traînaient directement dans le sillage du *CSL Atlas*, un vraquier immatriculé à l'étranger. Par la suite, le navire a été inculpé et après qu'un accord ait été conclu entre les avocats de la défense et les fonctionnaires du ministère fédéral de la Justice, un juge du Tribunal provincial de la Nouvelle-Écosse a, le 25 novembre 2002, imposé une amende de 125 000 $. L'amende comprend une quote-part de 50 000 $ qui sera versée au FDE/EDF, destinée à traiter les dommages causés à l'environnement par la pollution marine.

## 4.6 Reconnaissance internationale du Fonds canadien d'indemnisation pour des dommages causés à l'environnement (FDE/EDF)

La manière canadienne d'aborder le problème a été reconnue internationalement. Aux sessions de mars 2001 du troisième Groupe de travail intersessions du FIPOL de 1992, l'ITOPF a fait connaître son opinion concernant l'indemnisation des dommages causés à l'environnement, conformément aux dispositions des Conventions internationales de 1992 sur la responsabilité civile et celle portant la création du Fonds. Dans son document (92 Fund/wgr.3/5/2) l'ITOPF fait référence aux autres façons d'aborder le sujet par les États-Unis et aux développements réalisés au sein de la Commission européenne. L'ITOPF a également fait des commentaires au sujet du nouveau (1995) Fonds d'indemnisations des dommages causés à l'environnement (FDE/EDF) géré par Environnement Canada :

> « Le Fonds d'indemnisation des dommages causés à l'environnement joue le rôle de compte spécial en fidéicommis pour administrer les sommes d'argents reçues à titre de

décisions judiciaires, de dommages et intérêts, de règlements à l'amiable extrajudiciaires, de paiements volontaires et de tout ce qui est précisé en matière d'indemnisation attribuée par le truchement de régimes de responsabilité internationaux. Les tribunaux canadiens sont apparemment en mesure de recourir à diverses lois fédérales, y compris la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*, la *Loi sur la convention sur les oiseaux migrateurs*, la *Loi canadienne sur la faune et la flore*, la *Loi sur les pêches* et la *Loi sur la marine marchande du Canada*, pour ordonner le versement au Fonds, de sommes d'argent. Le Fonds d'indemnisation des dommages causés à l'environnement est utilisé pour remédier aux dommages causés à l'environnement, y compris l'évaluation ou la recherche et les travaux de mise en valeur exigés pour appuyer de tels efforts de restauration. Même si les sommes reçues peuvent ne pas être toujours utilisées pour restaurer les zones endommagées, auxquelles elles étaient destinées, c'est une obligation que tous les projets soient consacrés à la région/la communauté où l'événement s'est produit. Cette initiative est regardée comme étant, aussi bien une dissuasion économique efficace pour des activités illégales, que comme un moyen permettant d'attribuer des indemnités pour des dommages causés à l'environnement ».

## 4.7 Évaluation et restauration des dommages causés à l'environnement au Canada

Suite à l'instauration du FDE/EDF, il y a maintenant au Canada des personnes qui s'activent à développer des méthodologies d'estimation des ressources naturelles en vue de quantifier les dommages causés à l'environnement, dans ce but d'obtenir des fonds pour sa restauration.

La mise en application des lois et règlements visant l'environnement, se fait tout d'abord grâce à un système d'amendes correspondant aux différents textes de lois applicables au Canada. Il est précisé que le problème habituel associé à cette technique est le manque de méthodes admises pour faire correspondre les coûts avec les dommages subis. Les juges ont employé le critère de dissuasion lors de condamnations pour infractions à la législation sur l'environnement. Environnement Canada est en train d'élaborer une nouvelle façon d'aborder le problème – l'évaluation des dommages causés à l'environnement ou EDE/EDA – en vue de quantifier de tels coûts.

Actuellement, la région de l'Atlantique d'Environnement Canada est en train d'élaborer une structure permettant d'orienter les diverses activités associées aux trois éléments fondamentaux de l'EDE/EDA : l'évaluation des dommages causés à l'environnement naturel, l'estimation de ces dommages et la mise en place des projets visant à restaurer les dommages qui ont été causés.

Le déclenchement initial permettant de mettre en œuvre les activités d'évaluation a lieu lorsqu'un événement est signalé ou observé. Une fois que les dommages ont été évalués, il est nécessaire d'attribuer une valeur aux préjudices subis ou aux répercussions écologiques. La région Atlantique est en train d'élaborer des modèles et des protocoles pour mener à bien ce genre d'évaluation économique. Restaurer les dommages causés par un déversement ou un rejet constitue une partie intégrante du processus d'EDE/EDA. L'intention est de remplacer les composants endommagés de l'écosystème ou d'intensifier la régénération.

Le FDE est destiné à financier les projets de restauration écologique, après réalisation d'une EDE/EDA. À ce moment là, dans l'élaboration d'une structure visant des critères généraux de financement et des exigences en matière de projet, toutes propositions de projet soumises à

Environnement Canada pour obtenir un financement par le FDE/EDF, devront satisfaire aux exigences générales qui suivent :

- Satisfaire à toutes les conditions imposées par les tribunaux.
- Former une association avec des intervenants en vue d'atteindre des objectifs communs visant des mesures de redressement et de restauration des dommages causés à l'environnement naturel.
- Satisfaire aux critères d'évaluation et d'examen techniques.
- Être rentables, lorsque les objectifs et résultats des projets à envoyer sont atteints.
- Les bénéficiaires doivent développer les connaissances et compétences requises pour entreprendre le projet.
- Avoir un large appui du public.
- Être approuvé par le directeur général régional.
- En attendant, il est admis que la structure visant à établir un plan national d'application d'un processus d'évaluation et de restauration des dommages causés à l'environnement, demeure comme étant un travail en cours de réalisation.

Le processus d'EDE/EDA au Canada en étant encore à ses débuts, il est évident qu'il en est à une étape de son histoire où un conflit naît entre les aspects théoriques élaborés par ses créateurs et son emploi par des juges. L'élaboration du FDE/EDF par Environnement Canada pourrait avoir une forte influence sur des juges, pour qu'ils fassent appel à l'EDE/EDA, lors d'infraction à la législation sur l'environnement. Les répercussions de tels développements, le cas échéant, sur la responsabilité civile légale de la Caisse d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par un navire qui entraîne une nuisance pour l'environnement, restent à voir.

Des renseignements supplémentaires concernant les dommages causés à l'environnement et l'actuelle structure pour les exigences regardant le Fonds et les projets sont exposés dans les Rapports annuels de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation des années 2001-2002 et 2002-2003 respectivement, au paragraphe 4.1.1.

## 4.8 Mesures de prévention et d'intervention au Canada

### 4.8.1 Questions regardant la faune et la flore mazoutées

C'est dans son Rapport annuel 1998-1999 que, pour la première fois, l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation a fait état de la question des oiseaux de mer mazoutés. Ce rapport indiquant qu'en 1997 et 1998, de nombreux rejets non identifiés d'hydrocarbures s'étaient produits dans la Baie Placentia (Terre-neuve), donnant naissance à des demandes d'indemnisation déposées par la Couronne, visant à recouvrer les frais engagés pour le nettoyage des oiseaux vivants mazoutés, envoyés dans un centre de réadaptation pour être traités. Lors d'un événement, la Garde côtière canadienne a recensé environ 2 700 oiseaux morts mazoutés qui avaient été ramassés. Dans un autre cas, on s'est aperçu que quelques-uns des oiseaux mazoutés étaient des

arlequins plongeurs des régions de l'est et d'après des estimations il reste dans le monde moins de 300 de ces oiseaux. Des études scientifiques montrent que des milliers d'oiseaux meurent chaque année à la suite de rejets interdits à la mer, de résidus d'hydrocarbures.

Dans les années suivantes, l'Administrateur a fait état de la question des déversements interdits à la mer de déchets d'hydrocarbures provenant de navires. Ces déversements proviennent le plus souvent des cales machines des navires où s'accumulent des déchets d'hydrocarbures. Certains navires déversent délibérément le mélange d'eau et de déchets d'hydrocarbures provenant de leurs cales machines lorsqu'ils empruntent les couloirs de navigation maritime commerciale au large de la côte sud de Terre-Neuve. Des analyses chimiques ont révélé qu'environ 90% des hydrocarbures trouvés sur les plumes des oiseaux morts provenaient des tranches machines des navires. Presque chaque année, l'Administrateur rapporte la présence de rejets non identifiés d'hydrocarbures découverts sur les côtes non abritées, principalement sur la côte est. Ces déversements représentent des dépenses considérables pour le trésor public, du fait des demandes d'indemnisation réglées par la Caisse d'indemnisation, pour des frais de nettoyage. La Caisse d'indemnisation ne peut pas recouvrer les versements effectués pour le nettoyage de ces rejets non identifiés d'hydrocarbures – l'identité du pollueur restant inconnue.

En mars 2004, la Garde côtière a notifié l'Administrateur que des rejets non identifiés d'hydrocarbures avaient tué des oiseaux le long de la côte sud de Terre-Neuve. Pour prendre un exemple de l'étendue des dommages, le centre de communication du trafic maritime de la Garde côtière canadienne a reçu, le 4 mars, un rapport indiquant « qu'au cours de la journée, 32 oiseaux supplémentaires mazoutés morts » avaient été expédiés au centre de réadaptation de Ship Cove à Baie Placentia. Un certain nombre d'oiseaux vivants mazoutés ont été nettoyés et ont bien réagi au traitement de réadaptation.

### 4.8.2 Fonds mondial pour la faune et la flore –Canada (WWF-Canada)

En septembre 2002, le WWF-Canada a publié un Rapport intitulé : *Les oiseaux de mer et la pollution par les hydrocarbures provenant de navires, sur la côte Atlantique du Canada.* Le Rapport souligne l'importance du problème sur la côte Atlantique du Canada et dresse une liste des mesures pouvant aider à arrêter les déversements interdits.

Le Rapport du WWF presse vivement le Gouvernement canadien d'adopter les recommandations qui suivent :

- Moyens de dissuasion légaux plus contraignants. Les amendes infligées, y compris les amendes minimales doivent être augmentées, de façon à refléter clairement toute l'étendue des crimes au regard des lois sur la marine marchande et l'environnement.

- Améliorer la surveillance et les technologies de rassemblement des preuves. La surveillance par satellites et au moyen d'aéronefs aurait besoin d'être accrue pour mieux détecter les déversements d'hydrocarbures. L'obligation d'avoir à bord des transpondeurs et des imprimantes des codes génétiques des hydrocarbures de tous les bâtiments se trouvant dans les eaux canadiennes, faciliterait la surveillance, la prévention de la pollution et l'application des dispositions la concernant.

- Comptabilisation rigoureuse des déchets. Les chargeurs doivent tenir une comptabilité de toutes les huiles usées produites sinon ils pourraient être inculpés pour des déversements interdits. La falsification des registres pourrait conduire à des inculpations pour fraude.

- Mettre en oeuvre un système d'accréditation de navire. Ce système serait applicable aux chargeurs qui défendent et adoptent les meilleures habitudes en matière d'écologie et dont les états de service à cet égard sont sans réserves.

- Protéger et surveiller les zones à l'écologie fragile. Le Gouvernement canadien devrait chercher à obtenir de la part de l'Organisation maritime internationale (OMI/IMO) une désignation de zones en mer, à l'écologie particulièrement fragile (ZMEF/PSSA), regardant des zones au large des côtes où les oiseaux de mer sont les plus vulnérables.

Le 7 mai 2004, dans un communiqué de presse, le WWF-Canada a fait l'éloge du ministre fédéral de l'Environnement qui a déposé une nouvelle législation qui permettra au Canada de pouvoir protéger avec plus de fermeté son milieu marin, contre la pollution. Le WWF-Canada s'est impliqué considérablement pour apporter son soutien à la recherche, pour éveiller les consciences au sujet de cette importante question regardant la sauvegarde de l'environnement et pour recommander qu'elle soit résolue.

### 4.8.3 Mesures de sauvegarde relatives à la faune et à la flore mazoutées (Projet POW)

Au cours de ces dernières années, le personnel de la région de Terre-Neuve du MPO/GCC (DFO/CCG) a pris l'initiative de traiter le problème chronique des oiseaux de mer mazoutés, au large de la côte sud de la province et de la péninsule d'Avalon. Leur projet est appelé: Mesures de sauvegarde relatives à la faune et à la flore mazoutées (POW). Les participants du Groupe de travail représentent les gouvernements fédéral et provinciaux, l'industrie pétrolière au large des côtes, les raffineries de pétrole, les propriétaires de navires, les écologistes, et d'autres parties intéressées.

Les conclusions du Groupe de travail indiquent qu'en se fondant sur des renseignements utilisables et sur le décompte du nombre d'oiseaux de mer morts rejetés à la côte, un minimum de 60 000 à 100 000 sont tués durant chaque période hivernale. Les estimations sont considérées comme étant très conservatrices. Les études menées sur la faune et la flore par Environnement Canada, l'université Mémorial 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. 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.

Le Groupe de travail chargé du POW a rendu compte au Conseil consultatif maritime canadien par le truchement du comité permanent chargé de l'environnement, à ses réunions semestrielles, à Ottawa, de l'avancement des travaux. Les recommandations contenues dans le Rapport sur la phase III du projet POW comprenaient:

- *Environnement Canada, Transports Canada et Pêches et Océans/la Garde côtière canadienne coopèrent régionalement et nationalement pour faire appliquer les lois et*

*règlements du Canada visant la pollution illicite provenant de navires, en concluant et en faisant appliquer des accords d'exploitation appropriés, dès que possible.*

- *Environnement Canada et Transports Canada déterminent le bien-fondé d'installations de réception de résidus d'hydrocarbures au Canada, dans le cadre de leurs mandats respectifs.*

- *La participation financière devrait être augmentée en vue d'une surveillance aérienne spécialisée et d'une application des lois et règlements par les ministères respectifs du gouvernement et des accords devraient être encouragés parmi des ministères du gouvernement, pour tirer le maximum d'efficacité des ressources. Les limites virtuelles de la technologie de télédétection devraient être étudiées à cet égard.*

- *Les activités publiques de sensibilisation se poursuivent dans le cadre d'un partenariat avec l'industrie des transports maritimes et autres intervenants compétents.*

- *Étudier avec l'industrie des transports maritimes et d'autres intervenants compétents, des mesures d'incitations visant à encourager des habitudes et des moyens de dissuasion judicieux pour lutter contre les déversements illicites d'hydrocarbures.*

- *Des ministères responsables du gouvernement, ainsi que l'industrie des transports maritimes et des partenaires non gouvernementaux devraient travailler ensemble dans le but de mettre en œuvre les recommandations applicables du rapport sur la phase III du projet POW.*

Le Comité permanent chargé de l'environnement a approuvé ces recommandations faites par le Groupe de travail à la réunion du CCMC (CMAC) tenue en novembre 2003.

### 4.8.4 Installations de réception portuaires pour des résidus d'hydrocarbures

La mise en place d'installations de réception de déchets marins, adaptées et rentables est indispensable pour que les navires aient l'occasion de pouvoir décharger légalement les résidus d'hydrocarbures alors qu'ils sont au port.

Au niveau international, l'OMI dispose de règlements pour la prévention de la pollution par les hydrocarbures. L'Annexe I de MARPOL 73/78, exige entre autres que des installations de réception de résidus, adaptées, soient mises à disposition – le Canada est un signataire de MARPOL 73/78.

Actuellement, les autorités de la Sécurité maritime de Transports Canada (SMTC/TCMS) se préoccupent de l'utilité des installations de réception – la SMTC rapporte qu'un atelier, chargé d'étudier la question, a trouvé que des installations aux terminaux pétroliers étaient utiles. La SMTC/TCMS est en train d'élaborer une nouvelle base de données d'installations à travers le Canada, de cette façon toutes les autorités portuaires peuvent être en mesure de mettre à jour leurs propres renseignements.

Il est généralement admis que d'un point de vue économique et pratique, toutes les installations de réception portuaires au Canada doivent être utiles et bien situées pour répondre aux besoins du

navire sans provoquer de délais excessifs. Les installations doivent aussi être accessibles à toutes les catégories de navires. Il faut accorder plus d'incitations afin que les navires conservent à bord les eaux et les résidus huileux des cales machine, en vue de leur évacuation et traitement dans les ports, plutôt que de les pomper par-dessus bord, à la mer.

L'Administrateur a l'intention de suivre de près, les progrès réalisés sur ces questions, étant donné le problème chronique des rejets non identifiés d'hydrocarbures, particulièrement dans l'est du Canada.

### 4.8.5 Programme national de surveillance aérienne (PNSA/NASP)

Des ministères et des organismes du Gouvernement fédéral utilisent des ressources disponibles pour combattre la pollution par les hydrocarbures causée par des navires de passage. Jusqu'à ces derniers temps le ministère des Pêches et Océans (c.à.d. la GCC) était l'organisme principal responsable assurant la direction et la coordination du programme national de surveillance aérienne (PNSA/NASP). Le 12 décembre 2003, le Gouvernement fédéral a annoncé que la responsabilité du PNSA/NASP était transférée du ministère de Pêches et Océans à Transports Canada (c.à.d. la SMTC/TCMS). Par conséquent, maintenant, Transports Canada est responsable de la direction et de la coordination d'ensemble du PNSA/NASP.

Actuellement la surveillance aérienne est assurée en utilisant 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 des vols de surveillance. Des magnétoscopes à usage spécial, 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 SMTC/TCMS sont :

- Un avion Twin Otter de Havilland 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 de Havilland 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.

### 4.8.6 Technologie des satellites pour détecter la pollution par les hydrocarbures

Le projet de surveillance par satellite, appelé Programme de surveillance intégrée, des pollueurs par les hydrocarbures (ISTOP), est une initiative prise par les ministères et organismes du Gouvernement canadien. Il est conçu pour évaluer l'utilité de l'image satellite provenant de RADARSAT-1 Canada, en tant qu'aide à la détection des déversements d'hydrocarbures au large de la côte est du Canada. C'est un effort commun entre les organismes de surveillance et de mise en application, responsables du contrôle des activités illicites de pollution et des organisations de technologie de l'espace qui sont : Environnement Canada, la Garde côtière canadienne, Transports Canada et le ministère de la Défense nationale et avec l'Agence spatiale canadienne et RADARSAT International.

Après l'évaluation de l'image satellite, un aéronef peut être envoyé sur place (« ground truth ») « pour prélèvement et analyse d'échantillons sur le site » d'une nappe de mazout visible provenant des navires en mer. Des recherches sont en cours pour perfectionner les techniques. Le lancement de RADARSAT-2 en 2005 devrait aider à mieux reconnaître la pollution par les hydrocarbures. L'Administrateur a bien conscience que les images satellites n'ont pas encore été utilisées à titre de preuve devant les tribunaux canadiens, dans des affaires de pollution par les hydrocarbures.

En septembre 2002, un déversement d'hydrocarbures a été repéré par RADARSAT au large de la côte de Terre-Neuve. Un avion de surveillance de la Garde côtière canadienne a confirmé plus tard, le déversement. Le navire *Tecam Sea*, immatriculé aux Bahamas a été accusé d'avoir, soi-disant, créé une nappe de mazout mais par la suite, la Couronne a abandonné toutes les charges retenues contre le navire.

Pour plus de renseignements concernant le très controversé événement du *Tecam Sea*, veuillez vous reporter au Rapport annuel 2002-2003 de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation, au paragraphe 4.2.5.

## 4.9 Changements apportés au régime international de 1992 - répercussions sur la Caisse d'indemnisation

### 4.9.1 Relèvement des plafonds d'indemnisation

De 1989 au 29 mai 1999, le Canada était un État Contractant à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds. Le plafond d'indemnisation pour chaque événement était d'environ 120 millions $. Ces Conventions s'appliquent aux dommages causés par la pollution, subis dans le territoire – y compris la mer territoriale – d'un État Contractant aux Conventions respectives, du fait de déversements d'hydrocarbures persistants provenant de navires-citernes.

Le 29 mai 1999, le Canada est devenu un État Contractant à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 sur le FIPOL. Le plafond d'indemnisation par événement a été porté à environ 270 millions $. Aux termes de la Convention de 1992 sur le FIPOL, le champ d'application géographique a été élargi et la couverture d'indemnisation a été étendue aux dommages par pollution causés dans la zone économique exclusive ou dans une zone équivalente de l'État contractant.

Le 1er novembre 2003, les limites de responsabilité et d'indemnisation prévues par la Convention de 1992 sur la CRC et par la Convention de 1992 sur le FIPOL ont été augmentées de 50,37%. Ces augmentations ont été adoptées par le Comité juridique de l'OMI, en application des articles 15 et 33 de la Convention de 1992 sur la CRC et de la Convention de 1992 portant création du Fonds respectivement. L'augmentation qui a conduit à un total d'environ 395 millions $ (au 1er avril 2004) de couverture par événement pour des déversements provenant de pétroliers est notée au bas de l'illustration 1, à l'Appendice « D ».

À titre d'exemple (utilisant une valeur nominale de 2 $ pour un DST), à partir du 1er novembre 2003, à la suite de cet amendement à la CRC de 1992, les plafonds accrus de responsabilité du propriétaire de navire pour des événements causés par des pétroliers seront les suivants :

a) 4 510 000 DTS (environ 9 millions $) pour un navire dont la jauge brute ne dépasse pas 5 000 unités.

b) 4 510 000 DTS (environ 9 millions $) plus 631 DTS (1 262 $) pour chaque unité de jauge brute supplémentaire, pour un navire dont la jauge est comprise entre 5 000 et 140 000 unités, et

c) 89 770 000 DTS (environ 179,5 millions $) pour un navire dont la jauge est égale ou supérieure à 140 000 unités.

Au 1er avril 2004, la limite de responsabilité de la Caisse d'indemnisations est d'environ 144 millions $ pour chaque événement. Ce montant est disponible pour couvrir des déversements d'hydrocarbures au Canada, provenant de navires de toutes catégories – pas seulement les navires-citernes – et pas seulement les huiles minérales persistantes. Du fait du relèvement des plafonds d'indemnisation, pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, prévus dans la CRC de 1992 et le FIPOL de 1992 et la Caisse d'indemnisation nationale, les indemnisations globales disponibles, pour un déversement par un pétrolier au Canada, sont d'environ 539 millions $.

Les augmentations mentionnées ci-dessus n'ont aucun lien avec tout montant d'indemnisation disponible aux conditions du Fonds complémentaire d'indemnisation – troisième niveau « à caractère facultatif » dont il est question ci-dessous.

### 4.9.2 Fonds complémentaire d'indemnisation - troisième niveau « à caractère facultatif. »

La Conférence diplomatique organisée par l'OMI, à Londres, durant la semaine du 12 mai 2003, a adopté un Protocole créant le Fonds complémentaire international d'indemnisation de la pollution par les hydrocarbures. Les éléments les plus importants du Protocole comprennent :

- Le montant global maximum d'indemnisation disponible s'élèverait à 750 millions de DTS par événement, en vertu de la CRC de 1992, de la Convention de 1992 portant création du Fonds et du Fonds complémentaire. Ce montant représente environ 1,5 milliards $ canadiens, comparé aux 395 millions $ canadiens actuels (entré en vigueur en novembre 2003).

- Un minimum d'un million de tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution sont censés être reçus dans chaque État Contractant au Fonds complémentaire. Ceci constitue une innovation conçue pour faire face au problème dû aux États qui habituellement ne soumettent pas de rapports et qui par conséquent, ne versent aucune contribution.

- Le montant des contributions annuelles payables par un seul État Contractant sera plafonné à 20% du montant global des contributions annuelles. De ce fait, les contributions annuelles payables par tous les autres États Contractants, seront augmentées proportionnellement pour faire en sorte que le montant total des contributions payables par toutes les personnes tenues de contribuer au Fonds complémentaire, au titre de l'année civile, atteindra le montant total des contributions fixées par l'Assemblée.

- Ces dispositions de plafonnement resteront en vigueur jusqu'à ce que la quantité totale d'hydrocarbures donnant lieu à contribution, reçue dans tous les États Contractant ait atteint un milliard de tonnes annuellement ou jusqu'à ce que la période de 10 ans après la date d'entrée en vigueur du Fonds complémentaire se soit écoulée, quelle que soit celle de ces deux conditions qui se produira en premier.

- Le Protocole entrera en vigueur trois mois après la date à laquelle au moins huit États auront signé le Protocole sans faire de réserve ou auront déposé les instruments de ratification etc., et que la quantité totale d'au moins 450 millions de tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution aura été reçue par ces États, au cours de l'année civile précédente.

- Le Protocole cessera d'être en vigueur lorsque le nombre d'États Contractants sera devenu inférieur a sept ou que la quantité totale d'hydrocarbures reçus donnant lieu à contribution sera devenue inférieure à 350 millions de tonnes quelle que soit celle de ces deux conditions qui se produira en premier.

Le nouveau Protocole est ouvert à signature par les États Contractants du FIPOL de 1992, du 31 juillet 2003 au 30 juillet 2004. Sans doute, les pays de l'Union européenne adopteront le troisième niveau en devenant des États Contractants au Protocole. Toutefois, il parait que la plupart des autres États Contractants au régime de 1992, sauf le Japon, n'adopteront pas le troisième niveau. Ils continueront avec la Convention de 1992 sur le CRC et la Convention de 1992 du FIPOL qui ont vu leurs plafonds d'indemnisation relevés comme il est indiqué ci-dessus.

D'après l'Administrateur, le Fonds complémentaire « troisième niveau à caractère facultatif » pourrait se révéler être non seulement une solution de rechange pratique –mais aussi une réponse concrète de la part de l'OMI, au Fonds européen COPE.

D'un point de vue canadien « le troisième niveau d'indemnisation à caractère facultatif » provoque des questions et des défis particuliers. Certains disent qu'il n'existe aucune nécessité démontrable pour instaurer des niveaux d'indemnisation supérieurs aux plafonds du FIPOL déjà disponibles avec le relèvement dans les plafonds d'indemnisation. Toutefois, la question de savoir si oui ou non le Canada devrait devenir un État Contractant à n'importe quel troisième niveau d'indemnisation « à caractère facultatif » du FIPOL, c'est au Cabinet d'en décider. Si ceci venait à être proposé, cette proposition serait précédée, sans aucun doute, de consultations très étendues avec les ministères, les organismes du gouvernement et les industries canadiennes.

Pour des renseignements supplémentaires au sujet du Fonds complémentaire – FIPOL « troisième niveau à caractère facultatif », veuillez vous reporter au Rapports annuels 2000-2001 et 2001-2002 de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation paragraphes 4.5.3 et 4.6.2 respectivement.

## 4.10 Contrôle par l'État du pavillon et par l'État du port

L'État du pavillon est l'État dont le navire bat le pavillon. Lorsqu'un gouvernement accepte une Convention de l'OMI, il est d'accord pour qu'elle soit partie intégrante de sa propre législation nationale et pour la faire appliquer comme toute autre loi. Le problème avec l'application de ces règlements par l'État du pavillon vient du fait que certains pays manquent d'expertise, d'expérience et de ressources pour réaliser ceci convenablement.

Des communiqués de presse publiés par le Secrétariat du Mémorandum d'entente de Paris (MOU de Paris) concernant le Contrôle par l'État du port, contiennent des remarques que voici, à l'intention des rédacteurs/éditeurs des médias :

> *Le Contrôle par l'État du port est une vérification faite à bord des navires étrangers faisant escale, pour constater s'ils respectent les règles internationales regardant la sécurité, la prévention de la pollution et les conditions de vie et de travail des gens de mer. C'est un moyen de faire appliquer les prescriptions là où le propriétaire du navire et l'État du pavillon ont failli à leurs responsabilités de faire appliquer ces prescriptions ou de veiller à leur respect. L'État du port peut exiger que les défauts soient corrigés et peut, si nécessaire, immobiliser le navire, à cet effet. Donc c'est également une protection pour l'État du port, contre les navires inférieurs aux normes, qui sont en escale.*
>
> *Le Contrôle par l'État du port régional a été instauré en 1982, lorsque quatorze pays européens ont accepté de coordonner leurs efforts en matière d'inspection par l'État du port dans le cadre d'un accord volontaire, connu sous l'appellation de Mémorandum d'entente de Paris, de Contrôle par l'État du port (MOU de Paris). Les adhérents actuels comprennent 13 pays de la Communauté européenne (CE/EC), plus le Canada, la Croatie, l'Islande, la Pologne, la Norvège et la Fédération de Russie. La Commission européenne, bien que n'étant pas signataire du MOU de Paris, est cependant membre du Comité.*
>
> *Aux termes de l'accord, chaque pays s'engage à inspecter 25 % de navires déterminés, battant pavillon étranger, en escale dans ses ports, de mettre en commun les renseignements sur les inspections et d'harmoniser les procédures. Les efforts coordonnés aboutissent à un pourcentage d'inspection de 90% à 100%, de navires déterminés, en escale dans la région.*
>
> *Le MOU de Paris a été un schéma directeur pour l'introduction de régimes régionaux de Contrôle par l'État du port sur la côte pacifique de l'Asie (MOU de Tokyo), en Amérique latine (Viña del Mar), en Méditerranée, dans les Caraïbes et autres régimes naissants de Contrôle par l'État du port régional. Le Canada et la Russie sont membres des deux MOU, celui de Paris et celui de Tokyo.*

Pour plus de renseignements au sujet du MOU de Paris, regardant le Contrôle par l'État du port, veuillez consulter le site Internet www.parismou.org.

### 4.11 Le pollueur paie

L'Article 51 de la *LRM/MLA* rend formellement responsable le propriétaire du navire pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, causée par son navire et pour les frais encourus pour effectuer le nettoyage et pour 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 une procédure judiciaire engagée 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 des demandeurs, conformément aux dispositions de l'Article 85 de la *LRM/MLA*.

En réglant à l'amiable et en payant une 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) exige que « ...l'Administrateur prenne toutes mesures raisonnables pour recouvrer auprès du propriétaire du navire, du Fonds international ou de toute autre personne raisonnable, 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 récursoire.

L'Administrateur note que 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, s'il y a lieu. D'autres fois le propriétaire du navire ne se manifeste pas et le demandeur doit avoir recours à la Caisse d'indemnisation.

Dans le but d'accélérer de manière satisfaisante le traitement des demandes d'indemnisation et les règlements en matière de recouvrement de dettes, l'Administrateur encourage de telles actions directes de demandes d'indemnisation de la part des demandeurs, le cas échéant.

N.B. En réalité, la notion que le pollueur paie est sujette à une réserve d'importance, du fait que le propriétaire du navire est habilité à limiter sa responsabilité. Le propriétaire du navire est privé du droit de limiter sa responsabilité uniquement s'il est prouvé que le dommage par pollution résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement. Ce nouvel aspect de la disposition rendra pratiquement impossible de priver de son droit, le propriétaire du navire de limiter sa responsabilité.

# 5. Initiatives visant les relations personnelles avec l'ensemble des corporations

## 5.1 Généralités

L'Administrateur continue ses initiatives visant des relations personnelles avec l'ensemble des corporations en vue d'améliorer sa compréhension des expectatives 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, ACDM, l'industrie maritime, d'autres organismes et ministères gouvernementaux fédéraux et provinciaux et différentes organisations non-gouvernementales.

Sur la scène internationale, des discussions ont eu lieu avec des représentants de diverses organisations, y compris l'ITOPF, l'OCIMF, le CEDRE, le MARE-DASM, les P&I Clubs, l'USCG, le ministère du Commerce des États-Unis, la NOAA (Administration nationale des Océans et de l'Atmosphère), le ministère de l'Environnement chargé des parcs nationaux des États-Unis et l'US EPA (Organisme de protection de l'environnement des États-Unis).

## 5.2 Équipe régionale d'urgence environnementale (REET)

L'Administrateur a participé activement, au sein de l'Équipe régionale d'urgence environnementale de l'Atlantique (REET), aux réunions tenues à Halifax, Nouvelle-Écosse, les 26 et 27 novembre 2003.

M. Roger Percy (Environnement Canada) a présidé les réunions et environ 140 personnes y ont assisté. Elles représentaient les ministères et les organismes fédéraux et provinciaux, les organismes d'intervention, les autorités portuaires, les associations écologiques, les médias, les commissions canadiennes du pétrole au large des côtes, l'industrie pétrolière, d'autres organismes non-gouvernementaux s'intéressant à l'environnement marin.

La réunion d'Halifax célébrait le 30$^{e}$ anniversaire de l'Équipe régionale d'urgence environnementale de l'Atlantique. Elle exposait les aspects des événements impliquant des déversements d'hydrocarbures, la technologie, les contre-mesures, les leçons tirées et les communications de crise, au cours des trente années d'existence de l'organisme REET de l'Atlantique. De nombreux ateliers étaient offerts avant la réunion de l'organisme REET, à savoir :

- Un cours sur le nettoyage du littoral et sur l'évaluation technique (SCAT), dirigé pas le Dr Ed Owens, des experts-conseils d'Owens Coastal;

- Un cours sur les dispersants lors de déversements d'hydrocarbures : Planification relative aux dispersants et intervention sur la côte est du Canada, dirigé par le Dr Ken Trudel, de la recherche environnementale SL Ross;

- Un cours sur l'équipement de protection personnelle contre les matériaux potentiellement dangereux, dirigé par le Dr Merv Fingus, d'Environnement Canada.

En bref, l'organisme REET est composé de représentants fédéraux, provinciaux, des Premières nations, municipaux et d'autres organismes, s'il y a lieu. Environnement Canada, en qualité d'autorité fédérale donnant des conseils en matière d'écologie au cours d'un événement de pollution, préside normalement cet organisme REET. Celui-ci a la responsabilité de fournir des renseignements récapitulatifs scientifiques et écologiques pendant des opérations d'interventions. Les plans d'urgence de l'organisme REET renferment une structure fondamentale permettant de veiller à ce que tous les partenaires oeuvrent de conserve efficacement. Ces plans sont incorporés aux plan d'urgence d'autres ministères du Gouvernement. L'organisme REET fournit à la GCC et/ou à la personne assumant le commandement sur le lieu des opérations de lutte contre la pollution, des avis regardant les prévisions météorologiques. Des renseignements sont également donnés concernant l'environnement physique d'exploitation, les prévisions de déplacement et de trajectoire des déversements. Cette aide fournie par l'organisme REET à la personne devant assumer le commandement sur le lieu des opérations, au cours d'un événement, peut faire une différence capitale lors de l'intervention relative à l'événement. L'organisme REET peut approuver l'utilisation de dispersants chimiques et d'autres techniques de traitement du littoral.

De nombreux exposés ont été faits sur la législation maritime et l'application des pouvoirs à l'intérieur des limites des 12 milles de la mer territoriale et des 200 milles de la zone économique exclusive.

Le professeur Phillip Saunders (de l'École de droit Dalhousie) a passé en revue la juridiction en matière de pollution causée par les navires, d'après la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (UNCLOS 1982). Il a traité de la structure des zones, à savoir : la mer territoriale, la zone contiguë et la zone économique exclusive. Il a donné les grandes lignes du droit juridictionnel pertinent applicable à l'intérieur des zones, aussi bien par les États côtiers que par les États du pavillon.

Le professeur Saunders a expliqué que le droit de la mer crée des devoirs d'ordre général applicables à travers différentes zones, comprenant *inter alia* (entre autres) une obligation de protéger et de préserver le milieu marin, une obligation pour les États du pavillon de veiller à ce que les navires respectent les normes internationales et les lois adoptées en conformité avec elles et une obligation pour ces États du pavillon d'enquêter sur les infractions. Dans son résumé, le professeur Saunders a expliqué que le régime UNCLOS 1982 (Convention des Nations unies sur le droit de la mer), n'est pas l'un des pouvoirs illimités de l'État côtier. Il existe des restrictions quant aux pouvoirs coercitifs dans la zone économique exclusive, ainsi que dans la mer territoriale. Par contre, il existe une reconnaissance croissante du contrôle d'application par l'État du port.

Me Cecily Strickland (Stewart McKelvey Stirling Scales) a exposé une autre perspective concernant la juridiction de l'État côtier regardant la pollution causée par les navires. Elle a expliqué comment le droit international concernant la pollution maritime causée par les navires s'appliquait au Canada. Elle a rappelé que lorsque le Canada avait adhéré aux conventions internationales s'appliquant à la pollution maritime causée par les navires, le Canada s'est trouvé lié par les termes de ces conventions telles qu'incorporées dans la loi canadienne. Me Strickland a expliqué qu'en ce qui a trait à la législation nationale canadienne, il existe une prolifération de lois et de règlements fédéraux qui traitent de différents aspects de la pollution maritime. Cette législation inclut :

- La loi sur la marine marchande du Canada;
- La loi canadienne de 1999 sur la protection de l'environnement;

- La loi sur les pêches;
- La loi de 1994 sur la convention relative aux oiseaux migrateurs;
- La loi sur la prévention de la pollution de l'arctique;
- La loi sur les océans;
- La loi sur la mise en œuvre de l'accord Atlantique Canada/Terre-Neuve;
- La loi sur la mise en œuvre de l'accord Canada/Nouvelle-Écosse sur les ressources pétrolières au large des côtes;
- La loi sur les eaux canadiennes;
- La loi de l'office nationale de l'énergie;
- La loi maritime du Canada;
- La loi sur les pêches et ports de plaisance;
- La loi sur la responsabilité maritime;
- D'autres lois ayant un rôle restreint dans la réglementation de la pollution maritime, ainsi que quelques lois provinciales censées s'appliquer aux opérations au large des côtes ou autres.

Quelle loi s'appliquera à tout événement ou éventuel événement donné de pollution maritime, dépendra de plusieurs facteurs, comprenant :

- Le lieu du déversement ou du rejet;
- L'objet d'où la pollution s'est écoulée;
- L'activité à laquelle l'objet se livrait au moment du déversement;
- Le type de polluant.

## 5.3 Newfoundland and Labrador Environmental Industry Association (NEIA) (Association de l'industrie écologique de Terre-Neuve et du Labrador)

L'Administrateur a participé activement à un atelier sur la gestion des résidus de déversements d'hydrocarbures, animé par NEIA à St-Jean de Terre-Neuve les 20 et 21 novembre 2003. L'atelier a surtout porté sur la façon de traiter les résidus d'hydrocarbures provenant de déversements en mer. L'expérience européenne en réponse au sinistre du Prestige a de nouveau mis en évidence que la gestion des résidus de déversements d'hydrocarbures est un élément déterminant d'une stratégie efficace d'intervention. Les représentants de NEIA s'étaient rendus en Espagne pour participer à des observations de première main concernant des opérations de nettoyage et à des discussions en Europe avec différentes entités impliquées. Le traitement et l'élimination des matériaux amassés d'huiles usées présentent des défis considérables pour un gouvernement et des industries, pour arriver à trouver des solutions aux sujets d'inquiétude en matière d'écologie, pour réduire les coûts de nettoyage et pour aborder la question des responsabilités.

L'Administrateur a participé en qualité de membre d'un comité à une session consacrée à la responsabilité, à la gestion à long-terme et aux effets des déversements d'hydrocarbures provenant de navires. Les autres membres du comité étaient Me Cecily Strickland, avocate conseil (Stewart McKelvey Stirling Scales) et M. Christopher Mackrill, cadre des services de demandes d'indemnisation, Gard Services AS P&I Club. Cette session a traité des responsabilités d'une partie responsable en cas d'une situation de déversement d'hydrocarbures, du rôle des assureurs en garantie et dédommagement et du rôle de la Caisse d'indemnisation des dommages

dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, du FIPOL lors d'un événement de pollution par les hydrocarbures causé par les navires.

Le Comité a exposé les grandes lignes du régime législatif canadien complexe et faisant double emploi, qui interdit de polluer ou de détruire le milieu marin. Les conférenciers ont exposé les obligations des propriétaires de navires et autres personnes pour éviter les déversements d'hydrocarbures, de prendre des dispositions et d'intervenir à cet effet. Le rôle d'un assureur en garantie et dédommagement concernant les risques de pollution par les hydrocarbures provenant des navires et les interventions contre les déversements ont été discutés, y compris la couverture d'assurance. Cette discussion englobait : la responsabilité, les préjudices, les dommages, les frais des tiers lorsqu'ils ont été causés ou encourus par suite du déversement ou de l'écoulement d'hydrocarbures provenant du bâtiment assuré. Ont été également abordés les coûts des mesures raisonnablement prises de manière à éviter ou réduire la pollution et les dommages dus à la pollution.

L'Administrateur a également parlé de l'origine et des activités actuelles de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires et du FIPOL, visant à indemniser les dommages dus à la pollution. Il a expliqué les principes fondamentaux des demandes d'indemnisation, et le processus de traitement des demandes d'indemnisation, y compris les enquêtes, l'évaluation, les paiements et les actions en recouvrement.

La question du traitement et de l'élimination des déchets a été un des thèmes central au cours des discussions. Il est bien entendu qu'Environnement Canada et la province de Terre-Neuve et du Labrador collaborent à une initiative visant à prendre les premières mesures de mise en application des procédures de traitement des déchets lors d'événements de déversements d'hydrocarbures. Le comité d'organisation de NEIA est convaincu que de sérieuses recommandations, découlant des délibérations de la conférence sur la gestion des déchets nés des déversements d'hydrocarbures, contribueront à cette initiative intergouvernementale.

## 5.4 Conseil consultatif maritime canadien (national)

Le Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) a tenu des réunions à Ottawa du 5 au 8 mai et du 3 au 6 novembre 2003. L'Administrateur et des experts-conseils ont assisté à quelques unes des réunions. L'Administrateur a suivi avec grand intérêt les débats en cours et les conclusions du Comité permanent chargé de l'environnement. L'Administrateur a été particulièrement intéressé par l'importante information donnée par le Comité permanent au sujet du problème chronique de la faune et de la flore mazoutées, provoqué par le déversement illégal à la mer, de résidus d'hydrocarbures des machines. D'autres sujets de grand intérêt regardaient l'utilisation des images satellite provenant de RADARSAT (satellite à radar à synthèse d'ouverture orientable) permettant de compléter le programme national de surveillance aérienne et les recommandations de la Fédération maritime du Canada, traitant des déversements illégaux.

Le Comité permanent a débattu de la question des oiseaux de mer mazoutés, par la pollution marine due aux hydrocarbures. Le Groupe de travail chargé de la question de la pollution marine due aux hydrocarbures a noté que le plan d'action contre la pollution marine causée par les navires et le protocole d'accord interministériel sur la pollution marine étaient actuellement sur le bureau des ministères de Transports Canada, de Pêches et Océans et d'Environnement Canada.

Le Groupe de travail chargé de la question de la pollution marine due aux hydrocarbures a fait un exposé concernant les progrès actuels réalisés regardant le programme de surveillance intégrée des pollueurs par les hydrocarbures (ISTOP) en utilisant RADARSAT (satellite à radar à synthèse d'ouverture orientable). Le Groupe était également au courant des activités de surveillance aérienne pratiquées dans d'autres pays et des technologies de surveillance utilisables. D'après le projet ISTOP, l'image RADARSAT est utilisée pour guider un avion vers des anomalies suspectes. Actuellement, le temps qui s'écoule pour interpréter l'image satellite et diriger l'avion vers le point suspect est d'environ 1 heure à 1.30 heures. De là, trois anomalies sur dix ont été confirmées par l'avion, pour être une pollution par des hydrocarbures provenant de navires. Les travaux en cours, destinés à perfectionner les techniques et à procéder au lancement de RADARSAT-2 prévu en 2005, sont censés conduire à de plus amples améliorations regardant l'identification de la pollution par les hydrocarbures. Il faut préciser que l'image satellite n'a pas été utilisée jusqu'à maintenant, devant les tribunaux canadiens, comme preuve dans des cas de pollution par les hydrocarbures.

Le Groupe de travail a débattu de différentes questions, y compris celle des avions à tâches multiples, des dispositifs de capteurs perfectionnés de surveillance aérienne, de la possibilité de partage de l'image RADARSAT pour la gestion des activités à la pêche, des opérations pétrolières au large des côtes et de la spectrométrie satellite.

La Garde côtière canadienne a fourni une vue d'ensemble de l'équipement de surveillance actuel utilisable et d'autres technologies de télédétection dans quinze pays européens et aux États-Unis et en Australie. Apparamment, ces pays ont équipé leurs avions de surveillance de radar d'aviation à balayage latéral (RABL/SLAR). Le RABL/SLAR peut déceler des hydrocarbures au cours de vols diurnes ou nocturnes. Le RABL/SLAR est reconnu internationalement comme étant l'élément le plus important de l'équipement aéroporté pour détecter les hydrocarbures. Les avions canadiens de surveillance ne sont pas équipés du RABL/SLAR. Toutefois, la Garde côtière est entrain de rechercher l'autorisation et des fonds pour améliorer son équipement de télédétection.

Le Comité permanent chargé de l'environnement est d'avis que le Gouvernement fédéral doit examiner les occasions d'améliorer la surveillance de la pollution marine au Canada. Ceci comprend le perfectionnement de RADARSAT, l'acquisition de la technologie des détecteurs de surveillance aérienne et l'augmentation des heures de vol et de la couverture aérienne.

Transports Canada a rapporté que de récentes poursuites judiciaires ont été couronnées de succès, pour un déversement d'hydrocarbures dans le port d'Halifax, par le N.M. *Cala Palamos*. Suite au rapport initial après l'appareillage du navire, Transports Canada a demandé l'aide des autorités cubaines qui ont prélevé des échantillons dans les cales machines polluées par les hydrocarbures du navire et les ont expédiés au Canada. Les analyses d'Environnement Canada ont révélé qu'il y avait une forte probabilité pour que ces échantillons correspondent aux hydrocarbures trouvés dans les eaux du port et sur les oiseaux mazoutés du voisinage.

Le 23 juin 2003, le *Cala Palamos* a plaidé coupable devant le Tribunal provincial de la Nouvelle-Écosse, aux chefs d'accusation concernant le déversement illégal de résidus d'hydrocarbures et pour défaut d'avoir prévenu les autorités. Le bâtiment a été condamné à une amende de 100 000 $. Transports Canada a précisé que c'était la plus forte amende imposée pour un déversement d'hydrocarbures s'étant produit dans un port.

Le 3 avril 2003, le P&I Club du navire a versé à la Garde côtière canadienne 80 000,00 $ en règlement pour solde de tout compte, pour des frais de nettoyage.

Nota : Pour de plus amples renseignements sur l'événement du *Cala Palamos*, veuillez vous reporter au Rapport annuel 2002-2003 de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation paragraphe 3.42.

Le Comité permanent chargé de l'environnement a reçu une mise à jour sur la prévention de la faune et de la flore mazoutées, projet adopté par la région de Terre-Neuve du MPO/ de la GCC qui a été mis en œuvre en vue de s'attaquer au problème chronique des oiseaux de mer mazoutés au large de la côte sud de la province et de la péninsule d'Avalon. Il a été noté que les surveillances des plages avaient augmenté et que du matériel de sensibilisation du public avait été développé, incluant des avis radio. La Garde côtière entreprend actuellement une évaluation des risques de déversements d'hydrocarbures, pour la côte sud de Terre-Neuve. Environnement Canada entreprend également d'examiner les données disponibles visant à appuyer une éventuelle proposition à faire à l'Organisation maritime internationale en vue d'établir un secteur maritime particulièrement sensible sur la côte est.

Nota : Pour de plus amples renseignements, veuillez vous reporter au Rapport annuel 2002-2003 de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation, paragraphe 5.2.

## 5.5 Conseil consultatif maritime canadien (Arctique)

Les 15 et 16 avril 2003, l'Administrateur a assisté aux réunions du Conseil consultatif maritime canadien-région Nord (CCMC-Nord) tenues à Québec. Il a été également invité à participer aux réunions du CCMC tenues à Hay River, en automne. Les participants à ces réunions représentaient le Gouvernement fédéral et les gouvernements territoriaux et une grande diversité d'exploitants appartenant à l'industrie des transports maritimes du grand Nord. Les débats étaient coprésidés par des représentants de Pêches et Océans, de la région Centre et de l'Arctique de la GCC et de la région des Prairies et du Nord de Transports Canada.

Aux réunions du CCMC du grand Nord, la GCC a fourni une mise à jour sur la mise en œuvre de la stratégie d'intervention en Arctique. La stratégie a été établie en 1999 après un processus de délibérations approfondies avec d'autres ministères fédéraux, gouvernements territoriaux et des industries des transports maritimes commerciaux. La stratégie est conçue de façon à ce que des possibilités d'intervention efficace soient en place pour répondre à des événements de pollution maritime dans l'Arctique canadien car d'après le dispositif actuel, il n'existe aucun organisme d'intervention (OI) homologué pour des eaux situées au nord du 60$^{e}$ degré de latitude nord.

Dans l'Arctique canadien, les propriétaires de navires ne sont pas obligés de passer de contrat avec un organisme d'intervention homologué pour effectuer le nettoyage de déversements d'hydrocarbures. Par conséquent, la GCC a la responsabilité globale de la préparation et de l'intervention dans toutes les eaux arctiques canadiennes.

Au cours de la réunion du CCMC à Québec, des débats regardant la réévaluation de l'actuelle stratégie d'intervention en Arctique étaient axés sur plusieurs aspects : d'abord les besoins d'un sérieux dialogue reposant sur la communauté et la participation active des intervenants dans tous les territoires du grand Nord, regardant le processus pour élaborer un plan d'urgence destiné à lutter contre les déversements d'hydrocarbures en mer. Le plan doit clairement préciser le rôle et les responsabilités de chaque organisme auquel il est fait appel. Deuxièmement, il existe des secteurs particuliers où les risques pourraient excéder les possibilités actuelles des dépôts de

matériel d'intervention situés partout en Arctique. Actuellement, des plans devraient permettre de redistribuer du matériel selon les besoins au cours d'un événement. Des débats s'en sont suivis concernant les avantages de disposer de matériel conteneurisé dans un entrepôt situé au sud et toujours prêt à être expédié vers le nord.

Pour avoir assisté aux réunions du CCMC du grand Nord, l'Administrateur croit comprendre qu'actuellement la région Centrale et l'Arctique (GCC) sont en perte de vitesse regardant la mise en œuvre de ce programme, depuis ses débuts en 1999. Du fait de cette situation, la direction des services de l'intervention environnementale de la région fait savoir qu'elle va procéder à un examen en profondeur de la stratégie d'intervention en Arctique et de la stratégie de sa mise en application au début de l'exercice financier 2003-2004. Cet examen doit servir à l'évaluation de la théorie du plan par rapport à la réalité de la mise en application. Il est prévu que les recommandations de l'examen fournissent de nouvelles lignes directrices et un réaménagement de la stratégie actuelle de mise en œuvre.

À la réunion du CCMC, tenue à Hay River les 18 et 19 novembre 2003, la question a été de nouveau débattue. La Garde côtière a indiqué qu'elle avait achevé ses plans d'urgence nationaux et qu'elle allait fournir beaucoup plus d'occasions de cours de formation sur place pour les communautés dans tout l'Arctique. Les partenariats sont reconnus comme étant un élément clef pour un dispositif d'intervention à long terme viable.

Il est clairement reconnu qu'en cas de déversement catastrophique d'hydrocarbures en Arctique, ce sera un défi de pouvoir livrer en temps voulu le matériel approprié provenant des grands entrepôts situés au sud du 60$^{e}$ degré de latitude nord.

## 5.6 Conseil consultatif régional consacré à l'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures

L'Administrateur a assisté à la réunion publique du Conseil consultatif régional de Terre-Neuve et Labrador (RAC/CCR) à St-Jean de Terre-Neuve, le 3 décembre 2003.

Les CCR (RAC) consacrés aux interventions en cas de déversements d'hydrocarbures sont formés conformément aux dispositions de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, en vue de conseiller le ministre des Pêches et Océans et de lui faire des recommandations. Actuellement, il existe un CCR (RAC) dans chacune des six régions du MPO de la GCC. Ces conseils sont nommés par le Commissaire de la Garde côtière canadienne et lui rendent compte. Chacun est composé d'un maximum de sept membres. Des assemblées générales ont lieu tous les six mois et sont complétées, suivant les besoins, par des téléconférences. Chaque année a également lieu au moins une réunion publique officielle annoncée. Le rôle principal du CCR (RAC) est de donner des conseils au sujet de questions spécifiques d'ordre régional qui ont une incidence sur la prévention de la pollution et sur les niveaux de préparation et d'intervention contre les déversements d'hydrocarbures. Le Conseil régional représente les communautés et les intérêts locaux touchés éventuellement par un déversement d'hydrocarbures dans une zone géographique.

Au cours de la réunion à St-Jean de Terre-Neuve, des débats sur les sujets qui suivent, ont eu lieu :

- Une vue d'ensemble du plan canadien d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures;

- Gestion de la zone côtière;
- Comité de présentation et discussion ayant trait au sinistre du *Prestige*, au large de la côte d'Espagne;
- La Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires.

M. Larry Crann, de la région de Terre-Neuve (GCC) a fait un exposé regardant sa visite sur les lieux du sinistre du *Prestige*. L'objet de sa mission était d'observer les opérations de nettoyage en mer.

Il est arrivé à La Rochelle, France, le 13 janvier 2003 et a embarqué sur le *Far Scout*, un bâtiment norvégien ravitailleur au large et a appareillé le lendemain pour cinq jours d'opérations de récupération en pleine de mer, dans le golfe de Gascogne. Cette opération de grande envergure de récupération d'hydrocarbures au large, à la suite du sinistre du *Prestige*, était menée par des bâtiments appartenant à l'Espagne, la Belgique, au Danemark, à la France, à l'Allemagne, à l'Italie, aux Pays-Bas, à la Norvège, au Portugal et au Royaume-Uni. L'intervention qui représentait probablement le plus grand effort international de ce genre jamais entrepris, a été gêné considérablement par du gros temps et par l'inaptitude de ces bâtiments qui ne disposaient pas d'installation de réchauffage de la cargaison, de pouvoir décharger les hydrocarbures récupérés.

M. Crann a résumé de la façon suivante les observations essentielles et les leçons tirées au cours de sa mission :

- Les hydrocarbures en cause étaient du fuel-oil lourd ce qui représente un exploit technique pour les récupérer;
- À bord des bâtiments de récupération, il est indispensable qu'il y ait des citernes équipées de serpentins de réchauffage de la cargaison;
- Les bâtiments devraient être en mesure de décanter les eaux polluées récupérées et de rejeter à la mer les eaux épurées;
- Il est indispensable que les navires et les installations à terre soient équipés de citernes exclusivement réservées à la réception des hydrocarbures récupérés;
- L'accès à une raffinerie pour retraiter le fuel-oil lourd récupéré est indispensable;
- Il est obligatoire d'avoir des équipages formés spécialement pour exploiter le matériel de récupération à usage spécial;
- Tout le matériel de récupération doit être d'un type capable de récupérer tout type de fuel-oil lourd;
- Les récupérateurs d'hydrocarbures en surface n'étaient pas tous adaptés pour récupérer le fuel-oil lourd;
- Le type de matériel de récupération est essentiel;
- Lorsqu'ils doivent décharger les bâtiments de récupération, les pompes de transfert et autre matériel à terre, devraient être capables de manutentionner le fuel-oil lourd;
- La leçon la plus importante tirée de ce sinistre est que les pays devraient désigner des ports/rades de relâche permettant d'alléger des bâtiments en avaries.

L'Administrateur a informé les participants concernant quelques particularités propres à la Caisse d'indemnisation et a répondu aux questions. Il a mentionné que les réunions publiques du CCR/RAC constituaient d'excellentes circonstances pour expliquer les plans d'indemnisation aux protagonistes ainsi qu'à la population. Le CCR/RAC est une tribune idéale car beaucoup de gens ignorent l'existence de la Caisse d'indemnisation et du Fonds international. Il a également fait remarquer qu'il avait l'impression qu'il existait beaucoup de convictions personnelles constructives concernant la protection de l'environnement qui est essentielle pour une mise en valeur durable.

## 5.7 Organismes d'intervention et entrepôts du matériel de la GCC

Alors qu'il assistait à St-Jean de Terre-Neuve à la réunion du Conseil consultatif régional consacré à l'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures, l'Administrateur a visité les installations de la SIMEC au parc industriel de Donovan. L'entrepôt de la SIMEC possède de grosses possibilités d'intervention, c'est-à-dire d'une magnitude de 3 sur l'échelle internationale (déversements maximal de 2 500 tonnes d'hydrocarbures) moins de 18 heures après notification d'un déversement d'hydrocarbures. Cet entrepôt renferme un assemblage de matériel spécialisé d'intervention contre un déversement d'hydrocarbures, permettant de répondre aux exigences pour lesquelles il est homologué. L'inventaire comprend entre-autres : des barrages flottants anti-pollution, des dépollueurs en surface, des embarcations, des sea-trucks, des barges d'entreposage d'hydrocarbures et autres citernes d'entreposage pour les huiles usées. Il y a également une grande quantité de matériel pour le nettoyage du littoral et des unités mobiles de communication pour les personnes assumant le commandement des opérations. Le personnel du Centre OI travaille étroitement avec les autorités fédérales, provinciales, locales, et avec différents secteurs de l'industrie pétrolière.

L'Administrateur a également visité l'installation d'entreposage du matériel d'intervention écologique de la GCC à St-Jean de Terre-Neuve qui entretient un important stock de matériel de nettoyage, de barges d'entreposage et de matériel auxiliaire pour endiguer et récupérer des hydrocarbures en mer et sur les plages.

Le matériel utilisé par le personnel de la GCC dans les opérations au large est globalement uniformisé à travers le pays. Cette uniformisation limite les exigences en matière de cours de formation. Elle permet le déploiement des ressources pour réagir en cas de déversements en tout lieu au Canada.

L'Administrateur est désireux de poursuivre une coopération et des relations suivies avec les organismes d'intervention et la Garde côtière dans toutes les régions du Canada. Il apprécie pleinement que leurs responsabilités et leurs rôles respectifs, en matière de prévention, de préparation et d'intervention dans la lutte contre la pollution due à ces déversements d'hydrocarbures, soient des parts essentielles du dispositif national du Canada, pour la protection du milieu marin.

Nota : Pour des renseignements supplémentaires concernant les organismes d'intervention au Canada, prière de vous reporter au Rapport annuel 2001-2002 de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation, paragraphe 5.4.

## 5.8 Rendez-vous 2004 – à Québec

L'Administrateur a préparé un exposé qui a été donné au second symposium consacré aux interventions d'urgence en milieu marin, tenu les 6 et 7 avril 2004 à Québec.

L'objet de la conférence organisé par la région de Québec de la Garde côtière canadienne était d'échanger les connaissances en matière de technologies dans les interventions environnementales et d'examiner les risques pour la santé découlant de différents types de déversements d'hydrocarbures. En outre, des études de cas ont été débattues avec les 130 personnes présentent. Les participants représentaient des institutions fédérales et provinciales, ainsi que le secteur privé. Ils venaient de différents milieux – entreprises spécialisées dans le traitement des hydrocarbures, propriétaires de navires, cabinets de droit maritime et groupes de volontaires.

L'exposé de l'Administrateur couvrait la création et les principaux éléments de la Caisse d'indemnisation. L'exposé portait sur le rôle de la Caisse d'indemnisation en fonction des déversements d'hydrocarbures provenant de toutes les catégories de navires exploités dans les eaux canadiennes, y compris la voie maritime du St-Laurent, d'autres lacs intérieurs et les voies navigables. L'Administrateur a expliqué que ses attributions et obligations incluaient le pouvoir de faire une offre d'indemnité aux demandeurs pour la partie de la demande que l'Administrateur juge recevable et si un demandeur accepte une offre, l'Administrateur ordonne que la somme offerte soit versée au demandeur par prélèvement sur la Caisse d'indemnisation. Chaque demande d'indemnisation est évaluée minutieusement en se fondant sur les documents soumis et les preuves les accompagnant.

D'autres exposés sont résumés comme il suit.

### 5.8.1 Sédimentation des rives : Sonia Laforest – Environnement Canada Vincent Martin – Société d'intervention maritime pour l'Est du Canada (SIMEC)

Les conférenciers ont expliqué la méthodologie qu'ils utilisent actuellement pour faciliter une surveillance d'un littoral touché par des hydrocarbures. Les surveillances fournissent des renseignements sur les éléments physiques du littoral de même que sur les types de côtes, les marées et les limites d'accessibilité. Cette sorte de données aide considérablement la planification opérationnelle, en accélérant le processus de prises de décisions et de mobilisation des ressources, particulièrement dans les secteurs sensibles.

### 5.8.2 Programme d'actions communautaires : Ève Deshaies – Sécurité civile du Québec Lucie Pagé – Garde côtière canadienne

Ces représentantes de la Sécurité civile du Québec et de la Garde côtière canadienne ont parlé de leur programme en co-association pour une action communautaire au cours d'un événement de déversement d'hydrocarbures. Son but est d'établir des processus administratifs et opérationnels convenant à des communautés implantées sur les berges d'un fleuve et sur les côtes. L'objectif du programme d'actions communautaires est de promouvoir les principes de procédures de gestion

intégrées, aux niveaux municipaux, provinciaux, fédéraux et industriels lorsqu'il faut déployer des volontaires pour nettoyer les littoraux.

### 5.8.3 Centre de documentation, de recherche et d'expérimentation sur les pollutions accidentelles des eaux (CEDRE-France) :

**Christophe Rousseau – Directeur-adjoint du CEDRE**

M. Rousseau, a parlé des activités du CEDRE. Cette organisation quasi-gouvernementale est bien connue en France pour son expertise en matière de déversements d'hydrocarbures en mer. Au cours des ans, la France a éprouvé de nombreux sinistres dus à la pollution par les hydrocarbures, le long de ses côtes. Plus récemment, les déversements d'hydrocarbures provoqués par les naufrages des navires-citernes *Erika* et *Prestige* ont conduit le CEDRE à apporter des contributions essentielles à l'amélioration des techniques utilisées en matière de prévention et de récupération, y compris de gestion et d'évacuation des déchets.

### 5.8.4 Santé communautaire :

**Pierre Lainesse – Ministère de la santé publique du Québec**
**Dr Marc Rhainds – Ministère de la santé publique du Québec**

Le Dr Marc Rhainds a expliqué que le ministère de la Santé publique du Québec s'intéressait aux risques présentés par les produits pétroliers. Il a parlé de la toxicité des hydrocarbures, de leurs dérivés et des graves effets des vapeurs toxiques sur la santé humaine. Le contact avec des produits pétroliers provoque généralement un sérieux problème de santé publique. Il a expliqué qu'il ne fallait pas sous-estimer l'importance de ce problème et qu'il ne fallait pas appliquer tous les règlements de sécurité en cas de déversement d'hydrocarbures.

### 5.8.5 Conseil consultatif régional : Marc Hudon, Président du Conseil

M. Hudon a expliqué le rôle joué par le Conseil consultatif régional (CCR/RAC), constitué pour la première fois en 1995. Ces conseils font des recommandations au ministre des Pêches et Océans et rendent compte au Commissaire de la Garde côtière en ce qui concerne des questions relatives au plan et à la stratégie de préparation en cas d'intervention environnementale. La raison de la mise en place de tels conseils était de permettre d'améliorer l'efficacité des interventions d'urgence en milieu marin.

### 5.8.6 Programme national d'exercices :

**Lucie Vézina –Garde côtière canadienne**
**Vincent Martin – SIMEC**
**Marcel Ricard – DDH environnement**

Ces conférenciers ont exposé le programme national de formation développé conjointement par la Garde côtière canadienne et l'industrie en vue de donner des cours de formation pour le personnel des interventions d'urgence. Ils ont expliqué que le but de ce programme était d'uniformiser les méthodes de formation et d'améliorer l'efficacité des opérations de nettoyage. Ce programme contribue également au développement des plans d'urgence et d'autres aspects importants de l'intervention au cours d'un événement de déversement d'hydrocarbures.

**5.8.7 Génie web : Claude Rivet – Environnement Canada**

M. Rivet a expliqué que *Génie web* est un programme informatisé développé et utilisé par Environnement Canada et ses partenaires pour reconnaître les secteurs sensibles d'une région touchée par des hydrocarbures. C'est un outil pour la gestion des renseignements sur l'environnement. Le but du dispositif est de maximiser les ressources au cours d'un événement et d'obtenir une vue globale des priorités écologiques.

**5.8.8 Union québécoise de réhabilitation des oiseaux de proie (UQROP) Martin Lavoie – UQROP**

M. Lavoie a expliqué que l'UQROP intervenait lors de situations d'urgence de manière à sauvegarder certains oiseaux atteints par les effets d'un événement et à protéger les espèces en voie de disparition. L'organisation est chargée de la gestion du personnel et de l'installation des infrastructures sur place au cours d'un événement. Au Québec, il existe sept centres régionaux consacrés à la réhabilitation de la faune : le collège McGill à Ste-Anne de Bellevue, la Faculté de médecine vétérinaire de St-Hyacinte, le FAPAQ à Nicolet, Parcs Canada au Cap Tourmente, l'Institut Maurice Lamontagne à Ste-Flavie, le Centre à Sept-îles et Parcs Canada à Forillon.

Le futur défi de l'UQROP consiste à créer des infrastructures permanentes avec l'aide de la main-d'œuvre spécialisée, à la Faculté de médecine vétérinaire de St-Hyacinte.

**5.8.9 RADARSAT : Yves Crevier – Agence spaciale canadienne**

M. Crevier a expliqué que RADARSAT était utilisé pour surveiller des eaux canadiennes et pour aider à détecter les déversements illégaux d'hydrocarbures. En même temps, il devrait être un élément de dissuasion contre la pollution délibérée du milieu marin.

**5.8.10 Intervention dans les glaces : Pierre Samson – Société d'intervention maritime pour l'est du Canada (SIMEC)**

M. Samson a expliqué que la SIMEC est un organisme spécialisé d'intervention environnementale et de nettoyage des côtes. La SIMEC (ECRC) est un des organismes d'intervention au Canada. M. Samson a abordé des problèmes particuliers rattachés aux déversements d'hydrocarbures dans des eaux couvertes de glaces. Il a exposé les meilleures méthodes à utiliser pour récupérer des hydrocarbures dans de telles conditions.

**5.8.11 Panorama des déversements : Martin Blouin – Garde côtière canadienne**

M. Blouin a expliqué que la Garde côtière canadienne en collaboration avec l'université du Québec à Rimouski et l'Institut Maurice Lamontagne de Pêches et Océans Canada, avait mis au point une programmation logicielle pour la modélisation de la dérive et de la trajectoire possibles d'un déversement d'hydrocarbures.

## 5.9 Conférence internationale sur l'évaluation des dommages aux ressources marines (MARE-DASM) – Responsabilité et indemnisation

L'Administrateur était invité à participer à la conférence internationale MARE-DASM, organisée par l'Institut maritime et la Faculté de droit de l'université de Gand en Belgique, les 12 et 13 juin 2003.

Les différents exposés et ateliers lors de la conférence internationale ont abordé des questions telles que :

- Les compromis entre des facteurs écologiques et socioéconomiques dans la partie belge de la mer du Nord;
- Dommages écologiques et la loi;
- Fonds international et régional pour les dommages dus à la pollution.

L'Administrateur a fait un exposé sur la Caisse d'indemnisation et sur les évolutions actuelles concernant l'évaluation des dommages à l'environnement (EDE/EDA) au Canada. Il a informé la conférence que les amendements de 1971 apportés à la *Loi sur la marine marchande du Canada (LMMC/CSA)* donnaient force de loi à l'un des premiers régimes nationaux complets dans le monde occidental, en matière de responsabilité en cas de déversements d'hydrocarbures. Cette nouvelle législation incluait la création du premier Fonds national au Canada – la Caisse des réclamations de la pollution maritime (MPCF) – cette loi canadienne a précédé de plus de quatre ans l'entrée en vigueur de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de plus de sept ans la Convention internationale de 1971, portant création du Fonds. Par la suite, le 24 avril 1989, la Caisse d'indemnisation a été créée grâce à des amendements apportés à la LMMC. Elle a succédé à la MPCF. 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. La LRM qui est entrée en vigueur le 8 août 2001, perpétue le régime qui se trouvait auparavant dans la LMMC.

L'Administrateur a discuté le rôle de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation concernant les déversements d'hydrocarbures (y compris les hydrocarbures persistants et non-persistants) provenant de navires de toutes catégories exploités dans les eaux canadiennes, y compris dans la ZEE/EEZ. Son exposé présentait également les grandes lignes des plafonds actuels de responsabilité et d'indemnisation pour des déversements provenant de pétroliers au Canada. L'organisation et la mise en place de la Caisse d'indemnisation et les relations avec le Fonds international ont été abordées. Des dispositions uniques du Fonds national du Canada (la Caisse d'indemnisation) comportent le paiement des demandes d'indemnisation nées de déversements d'hydrocarbures persistants et non-persistants provenant de navires de toutes catégories, ainsi que des rejets non identifiés d'hydrocarbures.

L'Administrateur a mentionné les évolutions significatives regardant l'évaluation des dommages à l'environnement (EDA) ayant lieu au Canada. La région Atlantique d'Environnement Canada est actuellement à la pointe de ces évolutions. L'EDA est la clé de la promotion des décisions judiciaires regardant le Fonds spécial d'Environnement Canada, pour les dommages à l'environnement pour des infractions à la loi fédérale, de nature quasi-criminelle. Cette législation comprend les règlements de la LMMC sur la protection de l'environnement (LCPE/CEPA), la *Loi*

*sur les pêches* et la *Loi d'application de 1994 sur la convention relative aux oiseaux migrateurs* etc.

La responsabilité civile pour des dommages à l'environnement a aussi été traitée. L'Administrateur a noté que c'était un sujet controversé par certains au Canada affirmant que la définition de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures contenue dans la LRM/MLA paraît suffisamment étendue pour autoriser l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation à faire droit à une réclamation pour des dommages à l'environnement, pour un manque à gagner qui ne soit pas lié à quelque préjudice économique qui puisse être établi. En réponse, d'autres soutiennent que compte tenu des dispositions réglementaires particulières regardant la responsabilité pour les coûts des mesures prises ou qui le seront, il est parfaitement clair qu'il n'est pas prévu, aux termes de la loi applicable au titre de la Caisse d'indemnisation, que la détermination du montant de l'indemnisation à verser ne doit pas être effectuée sur la base d'une quantification abstraite des dommages, effectuée au moyen de modèles théoriques.

Jusque-là, ni les tribunaux canadiens, ni l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation ne se sont penchés sur la signification de l'expression, dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, contenue dans la loi applicable, dans ce contexte.

## 5.10 Groupe travaillant par correspondance, regardant les SNPD/HNS réunion spéciale

L'Administrateur a assisté à une réunion consultative spéciale du Groupe travaillant par correspondance, regardant les SNPD/HNS, tenue à Ottawa du 3 au 5 juin 2003. Le but de la réunion était de traiter des questions reconnues auparavant comme exigeant l'adoption de résolutions, avant l'entrée en vigueur de la Convention SNPD/HNS et d'achever les travaux essentiels du Groupe.

Les représentants de quinze États contractants au Fonds international d'indemnisation de la pollution par les hydrocarbures ont assisté à la session. Un certain nombre de thèmes ont été débattu, à savoir :

- Lien étroit entre la Convention SNPD/HNS et différentes conventions sur la responsabilité en matière maritime;
- Assurance du propriétaire de navire et problèmes de responsabilité;
- Définition de receveur de substances et exigences de la Convention SNDP/HNS en matière de rapports à fournir;
- Base de données du FIPOL et système de rapport des bases de données coréennes, et
- Progrès réalisés sur la mise en application et la promotion de la Convention SNPD/HNS.

La huitième session de l'Assemblée du FIPOL de 1992 qui a eu lieu en octobre 2003, a relevé qu'un rapport sur la réunion spéciale d'Ottawa avait été fait à l'intention du Comité juridique de l'OMI. Les documents soumis à la réunion sont disponibles sur le site web du groupe travaillant par correspondance à : http://folk.uio.no/erikro/www/hns/hns.html

## 5.11 Conférence internationale sur les déversements d'hydrocarbures (CIDH/IOSC 2003)

L'Administrateur a assisté à la « Conférence internationale sur les déversements d'hydrocarbures » tenue à Vancouver du 6 au 11 avril 2003. La CIDH/IOSC 2003 était coparrainée par la Garde côtière canadienne et par Environnement Canada. Le thème central de la conférence était « prévention, préparation, intervention et perspectives de restauration dans le cadre d'un environnement plus propre ».

La conférence a offert une tribune internationale aux participants, pour débattre des perspectives sérieuses et notables concernant diverses étendues des déversements d'hydrocarbures. L'une des sessions a été consacrée aux problèmes financiers. L'International Tanker Owner Pollution Federation Limited (ITOPF) a donné un exposé sur les « facteurs qui déterminent les coûts des déversements d'hydrocarbures ». Les auteurs ont notamment examiné les facteurs techniques qui par amalgame ont donné lieu à de fortes fluctuations entre les coûts des événements pris individuellement. Ils notent qu'il est inadéquat de faire des comparaisons de coûts entre des événements fondamentalement différents de déversements d'hydrocarbures par renvoi à un seul paramètre, tel que la quantité totale des hydrocarbures déversés. Il est également évident qu'il n'existe aucun rapport entre le coût du déversement et la taille du navire-citerne d'où provenaient les hydrocarbures. Quelques uns des déversements les plus onéreux ont été causés par des navires-citernes relativement petits.

L'exposé conclut qu'une mauvaise gestion pouvait aboutir aux erreurs des déversements antérieurs qui se sont répétés et mener à des dommages supplémentaires à l'environnement et aux ressources économiques et à des coûts excessifs.

La conférence a offert une tribune internationale aux participants de nombreux pays pour débattre des perspectives sérieuses et notables des diverses étendues des déversements d'hydrocarbures. En outre, des centaines d'expositions de matériels et de services provenant des États-Unis et de compagnies, d'institutions étrangères et d'organismes appartenant à des gouvernements impliqués dans la fabrication, la vente et l'utilisation de produits de l'industrie pétrolière étaient exposés lors de l'exposition commerciale de la conférence.

La CIDH/IOSC donne à l'Administrateur l'occasion de poursuivre ses relations avec des intervenants.

## 5.12 Cours destiné aux enquêteurs du bureau de la sécurité maritime de Transports Canada (SMTC/TCMS)

L'Administrateur a participé au cours (niveau II), destiné aux enquêteurs du bureau de la Sécurité maritime de Transports Canada (SMTC/TCMS) donné à Ottawa durant la semaine du 17 novembre 2003. Le cours de niveau II destiné aux enquêteurs maritimes, donné aux inspecteurs de la navigation nommés conformément à la *Loi sur la marine marchande du Canada*, en est venu à des débats avec le directeur régional d'alors, de la SMTC/TCMS de la région Pacifique, le Capitaine W. J. Nash, actuellement Président du Bureau de l'inspection des navires, de Transports Canada. Compte tenu des événements, le cours a tout d'abord débuté en tant qu'initiative de la région du Pacifique pour ensuite être incorporé au programme national de

formation de Transports Canada. Le cours a été élaboré par les conférenciers donnant le cours : le Capitaine Gavin Brown de la SMTC/TCMS et par le conseiller juridique de Vancouver Me K. Joseph Spears.

Le cours a été donné à Vancouver, à Ottawa et à Halifax. Le groupe chargé du cours est composé de conseillers juridiques, Me John Young (MJ/TC – DOJ/TC), le Capitaine Gavin Brown, (SMTC/TCMS) et Me K. Joseph Spears, de Spears & Company, à Vancouver. Me Spears est également un agent juridique civil adhoc pour le sous-ministre de la Justice du Canada. Me Spears est sous contrat pour donner le cours à Transports Canada.

C'est un programme intensif d'une semaine, comportant un simulacre de procès qui donne aux participants une évocation réaliste sur les enquêtes concernant les infractions à la réglementation. Il est demandé aux participants d'élaborer un acte d'accusation. Différents conférenciers sont invités à participer. Le simulacre de procès est mené dans une salle d'audience d'une Cour fédérale du Canada. Le cours donne aux participants et aux inspecteurs de la navigation une base réaliste sur la façon de mener des enquêtes sur des infractions à la réglementation, conformément aux dispositions de la *Loi sur la marine marchande du Canada* et autres lois applicables, y compris des infractions à la sécurité publique et des délits de pollution.

Les participants apprennent comment prendre en charge une violation présumée d'une infraction à la réglementation, depuis l'enquête initiale jusqu'à la préparation d'un acte d'accusation devant être utilisé par l'avocat général de la Couronne et comment témoigner devant une cour de justice. Tout ceci est réalisé en employant des exemples de causes réelles. Le cours a bénéficié du concours de nombreux avocats du ministère de la Justice.

L'Administrateur avait auparavant pris la parole au cours donné à Halifax. Il a été invité à faire de même à Vancouver. Au cours donné à Ottawa, en novembre 2003, l'Administrateur a abordé le sujet des obligations de preuves à apporter en matière de responsabilité civile, pour la Caisse d'indemnisation, en comparaison de la charge de la preuve à apporter lors de poursuites judiciaires, en vertu des règlements sur la pollution quasi-criminelle par les hydrocarbures, pris conformément aux dispositions de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. L'Administrateur a rappelé aux participants que même si la charge de la preuve est différente entre une poursuite judiciaire au quasi-criminel et une poursuite judiciaire au civil, concernant un déversement d'hydrocarbures provenant d'un navire, les faits sous-jacents restent néanmoins les mêmes. Il a relevé que les fonctionnaires de la SMTC/TCMS peuvent souvent être les premiers arrivés sur le lieu d'un événement et indépendamment du succès de toute poursuite judiciaire du fait des règlements sur la pollution par les hydrocarbures, les preuves apportées par des fonctionnaires de la SMTC/TCMS, présents sur les lieux, peuvent être utiles pour l'Administrateur, dans ses poursuites au civil, contre le propriétaire du navire, pour recouvrer les indemnités versées par prélèvement sur la Caisse d'indemnisation, concernant le même déversement d'hydrocarbures.

Parlant de la responsabilité civile des propriétaires de navires à propos des déversements d'hydrocarbures, l'Administrateur a relevé que, sous réserve du droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité, l'intention du chapitre 6 de la LMR/MLA est : **le pollueur doit payer**. Par conséquent, il est important que les ministères du gouvernement donnent des instructions aux fonctionnaires d'agir dans des délais suffisants pour obtenir des preuves satisfaisantes pour déterminer la source du déversement. Ces preuves peuvent seulement être recueillies au moment de l'événement. De telles preuves sont indispensables à l'Administrateur pour pouvoir recouvrer, auprès de la partie responsable, conformément au plan réglementaire, les versements faits par prélèvement sur la Caisse d'indemnisation (qui fait partie des comptes du Canada). Sinon,

l'événement devient un rejet non identifié d'hydrocarbures – par défaut- et alors l'Administrateur n'est pas en mesure de recouvrer auprès du pollueur, les versements effectués par prélèvement sur la Caisse d'indemnisation.

L'Administrateur désire exprimer sa reconnaissance aux hauts-fonctionnaires de Transports Canada et du ministère de la Justice pour leur prévoyance, pour avoir élaboré ce cours utile et pour avoir continué à reconnaître son importance.

## 5.13 Association canadienne de droit maritime

L'Administrateur a assisté le 2 avril 2004, à Ottawa, au Comité exécutif de l'Association canadienne de droit maritime (ACCDM/CMLA) tenu conjointement avec la réunion des fonctionnaires du gouvernement. Le 4 avril 2004, il a également participé à une conférence accueillie par la Faculté de droit de l'université McGill. La conférence d'une journée à McGill, traitait des récentes évolutions relatives à la pollution marine par les hydrocarbures. Cette conférence s'est tenue en liaison avec des médiateurs maritimes du Canada et l'Association canadienne de droit maritime.

L'Administrateur apprécie ses rapports avec l'ACDM/CMLA et continue de dialoguer avec ses membres.

# 6. Responsabilités de la Caisse d'indemnisation envers les Fonds internationaux

## 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* (Royaume-Uni 1992), *Sea Prince* (République de Corée 1995), *Sea Empress* (Royaume-Uni 1996), *Nakhodka* (Japon 1997) et *Nissos Amorgos* (Venezuela 1997).

La Caisse d'indemnisation a maintenant 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.

## 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 du 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 la quantité totale des « hydrocarbures donnant lieu à contribution ».

D'après des Règlements de la LRM (Caisse d'indemnisation) l'envoi de rapports, concernant les quantités « d'hydrocarbures donnant lieu a 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 précédentes.

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 contributaire 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 contributaires 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) a fourni à la Caisse d'indemnisation sa première occasion de se faire une idée sur le fonctionnement du régime du FIPOL de 1992, du fait que les indemnités à verser ont atteint les limites de responsabilité du FIPOL de 1992. À ce jour, les versements effectués par la Caisse d'indemnisation, au FIPOL de 1992, pour le sinistre de l'*Erika* s'élèvent à environ 11,2 millions $.

Les versements que la Caisse d'indemnisation devra faire au FIPOL de 1992 au titre du sinistre du *Prestige* pourraient s'élever à environ 11 millions $.

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 environ 38 millions $ comme cela figure dans le tableau ci-dessous.

## 6.3 Les contributions canadiennes au Fonds international

Les contributions et les prélèvements sont fonction des demandes d'indemnisation et de la façon dont elles sont évaluées.

| Exercice financier | Contribution de la Caisse d'indemnisation $ |
|---|---|
| 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 |
| 2002/03 | 3,219,969.17 |
| 2003/04 | 4,836,108.49 |
| **Total** | **$38,185,173.40** |

# 7. Résumé de l'état financier

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

### Revenu

| | |
|---|---|
| Solde créditeur au 31 mars 2003 | 325 963 269,85 |
| Intérêts crédités (1er avril 2003 – 31 mars 2004) | 12 817 450,84 |
| Remboursements des règlements à l'amiable, article 87 de la LRM | 86 531,82 |
| Revenu total | **338 867 252,51 $** |

### Frais et débours

Les sommes suivantes ont été versées par prélèvement sur la Caisse d'indemnisation, conformément aux articles 81 et 82 de la *LRM* :

| | | |
|---|---|---|
| Honoraires de l'Administrateur | 97 625,00 $ | |
| Frais de justice | 120 637,02 $ | |
| Services d'experts | 106 517,28 $ | |
| Services de secrétariat | 50 885,43 $ | |
| Frais de déplacement | 29 502,47 $ | |
| Frais d'imprimerie | 15 774,00 $ | |
| Frais d'occupation des lieux | 70 959,00 $ | |
| Frais de réceptions | 202,96 $ | |
| Frais de bureau | 16 975,72 $ | |
| Total des frais et débours | 509 078,88 $ | 509 078,88 |
| Conformément aux articles 85-87 de la *LRM* L'Administrateur a réglé des demandes d'indemnisation canadiennes | | 2 787 921,40 |
| Conformément à l'article 76 de la *LRM* L'Administrateur verse au Fonds international de 1992 | | 4 836 108,49 |
| Total des frais et débours de la Caisse d'indemnisation | | **8 133 108,77 $** |
| **Solde créditeur de la Caisse d'indemnisation au 31 mars 2004** | | **330 734 143,74 $** |

# Appendice A : Le Régime d'indemnisation international

Le Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures – dit FIPOL 1992 ou Fonds de 1992 - est un organisme intergouvernemental mis en place par les États.

## Les conventions internationales

L'actuel régime international d'indemnisation des dommages imputables à une pollution par les hydrocarbures causée par les rejets provenant des pétroliers a été créé par deux conventions internationales adoptées en 1992 sous les auspices de l'Organisation maritime internationale (OMI), agence spécialisée des Nations Unies. Ces conventions sont, d'une part, la Convention de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et, d'autre part, la Convention de 1992 portant création du Fonds. Le FIPOL 1992, établi en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds, fait suite à un précédent Fonds créé en 1971, toujours en activité mais en voie de liquidation.

Les Conventions font partie intégrante du droit national des États qui y ont adhéré.

Le Canada est un État Contractant au régime international actuel.

## 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 liée à la jauge de son navire. L'argent servant à indemniser provient des assurances (Club P et 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 des 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 les dommages par pollution découlent d'un acte ou d'une omission personnelle de sa part, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement. Cette nouvelle disposition rend donc presqu'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, de l'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 des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, dans les États Contractants au FIPOL qui ne peuvent obtenir une indemnité complète, pour 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 États 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 en vertu de la CRC de 1969. Depuis le 1er novembre 2003, le montant maximum payable par le FIPOL 1992 pour n'importe quel sinistre, s'élève à 203 millions de DTS (environ 395 millions de $), y compris le montant réellement versé par le propriétaire du navire ou son assureur et toute somme versée par le Fonds de 1971.

L'illustration, I de l'Appendice « D », montre les indemnités disponibles provenant du FIPOL de 1992.

## États Contractants

Au 31 décembre 2003, les États Contractants aux Protocoles du FIPOL de 1992 figurent sur la liste de l'Appendice « E ».

## Changement principaux

Dans la CRC de 1992 et la Convention du FIPOL de 1992, les principes sous-jacents demeurent. Les principaux changements apportés par les protocoles de 1992 sont indiqués à l'Appendice « D ».

## Dommages couverts par les Conventions

Toute personne, ou compagnie, qui a subi un dommage par pollution, causé dans un État Contractant du FIPOL 1992, par des hydrocarbures transportés par un pétrolier, peut formuler une demande d'indemnisation auprès du propriétaire du navire, de son assureur et du FIPOL. Il peut s'agir de particuliers, d'entreprises, de collectivité locale ou d'États.

Pour avoir droit à des indemnisations, un dommage doit résulter d'une pollution et avoir causé un préjudice économique quantifiable. Le demandeur doit justifier le montant de sa perte ou de son dommage produisant des documents comptables ou d'autres preuves a l'appui de sa demande.

Un sinistre donnant lieu à une pollution par les hydrocarbures peut faire l'objet de demandes relevant de quatre types de dommages :

- Les dommages aux bien;
- Les frais au titre des opérations de nettoyage en mer et à terre;
- Les pertes économiques subies par les professionnels de la pêche et de l'aquaculture;
- Les pertes économiques dans le secteur du tourisme.

Le traitement des demandes d'indemnisation s'effectue selon des critères établis par les représentants des gouvernements des États Contractants. Ces critères sont énoncés dans le Manuel des demandes d'indemnisation, guide pratique pour la présentation des demandes d'indemnisation.

Dans un certain nombre de sinistres d'importance majeure, le FIPOL et l'assureur du propriétaire du navire ouvrent conjointement un bureau de demandes d'indemnisation dans le pays concerné par la marée noire afin de faciliter le traitement de demandes d'indemnisation, fort nombreuses.

En fonction de la nature des demandes, le FIPOL a recours à des experts dans les différentes compétences requises pour participer à l'évaluation des demandes.

## Structure du FIPOL 1992

L'Assemblée et le Comité exécutif sont composés des États Contractants.

Le FIPOL, dont le siège est à Londres, est dirigé par une Assemblée composée des représentants des gouvernements de tous les États Contractants. Assemblée qui se réunit en session ordinaire une fois par an. Elle élit un Comité exécutif composé de 15 États Contractants. La fonction principale du Comité exécutif est d'approuver le règlement des demandes d'indemnisation.

Les organisations concernées par les transports maritimes des hydrocarbures, telles que les organisations regroupant les armateurs, les assureurs maritimes ou les compagnies pétrolières, ainsi que les organisations de défense de l'environnement sont admises comme observateurs aux réunions du FIPOL.

L'Assemblée nomme un Administrateur qui assume la gestion du FIPOL. Le Comité exécutif a délégué à l'Administrateur une grande partie de son pouvoir de décision en vue du règlement des demandes d'indemnisation.

# Appendice B: Le FIPOL de 1971 - Conseil d'administration et sessions de l'Assemblée

## 11e session du Conseil d'administration : 8 juillet 2003

La onzième session du Conseil d'administration du FIPOL de 1971 s'est tenue sous la présidence M. John Wren (Royaume-Uni) président par intérim. Le Conseil d'administration s'est réuni pour examiner le niveau des paiements relatifs au sinistre du Nissos Amorgos.

### Nissos Amorgos (1997)

Le navire-citerne grec *Nissos Amorgos* (50 563 tjb) qui transportait 75 000 tonnes de brut vénézuélien s'est échoué dans le chenal de Maracaibo dans le Golfe du Venezuela. On estime à 3 600 tonnes la quantité de brut déversé.

En mars 2001, le Conseil d'administration avait relevé le niveau des paiements, le portant à 40% des pertes ou dommages effectivement subis par chaque demandeur. Il avait également autorisé l'Administrateur à porter le niveau des paiements à 70% dès que le total des risques encourus par le Fonds au titre du sinistre serait inférieur à 100 millions $ U.S.

Le 8 juillet 2003, au cours de l'examen de la question par le Conseil d'administration, il a été noté que l'Administrateur n'avait pas été en mesure de relever le niveau des paiements, étant donné que le montant total des risques encourus par le Fonds au titre du sinistre n'était pas inférieur à 100 millions $ et qu'aucune action en justice n'avait été retirée des tribunaux. Étant donné les circonstances exceptionnelles du sinistre et notamment la situation économique du pêcheur vénézuélien, le Conseil d'administration a décidé de relever le niveau des paiements du Fonds de 1971, en le portant de 40% à 65% des pertes subies par chaque demandeur, conformément à la proposition de l'Administrateur.

## La 12e session du Conseil d'administration – du 20 au 24 octobre 2003

La douzième session du Conseil d'administration présidée par le Capitaine R. Malik (Malaisie), a adopté les points de l'ordre du jour, comprenant :

### États financiers et rapport du Commissaire aux comptes

Le Conseil d'administration a noté que le Commissaire aux comptes avait formulé un avis sans réserve au sujet des états financiers 2002. Le Conseil a approuvé la comptabilité du FIPOL de 1971 pour l'exercice financier allant du 1er janvier au 31 décembre 2002.

### Non-soumission des rapports sur les hydrocarbures

Beaucoup de délégations ont déclaré qu'elles étaient très préoccupées par le nombre d'États Contractants qui n'avaient pas soumis de rapport sur les hydrocarbures. Il a été souligné que la

non soumission des rapports sur les hydrocarbures était une violation des obligations conventionnelles incombant aux États en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Le Conseil d'administration a chargé l'Administrateur de poursuivre ses efforts pour obtenir que soient soumis les rapports en retard, sur les hydrocarbures.

**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 de l'Espagne. Le navire transportait environ 80 000 tonnes de brut. Après un grave incendie à bord, le navire a été déclaré perte totale. D'importantes opérations de nettoyage ont été menées à bien en mer et à terre.

Le Conseil d'administration a noté que les indemnités versées par le Fonds de 1971, pour ce sinistre, se sont élevées au total à 33 086 019 £.

**Sea Empress (1996)**

Le navire-citerne libérien *Sea Empress* (77 356 tjb) transportant 130 000 tonnes de pétrole brut s'est échoué à l'entrée du port de Milford Haven, au sud-ouest du Pays de Galles. On a estimé à 73 000 tonnes les hydrocarbures déversés à la suite du sinistre.

Le Conseil d'administration a pris note avec satisfaction du résultat de la médiation et a approuvé l'accord de règlement proposé au titre duquel l'assureur de l'autorité portuaire de Milford Haven verserait au Fonds de 1971, la somme de 20 millions de £ à titre de règlement intégral et définitif. Le Conseil a noté avec satisfaction que toutes les questions en suspens se rapportant au sinistre du *Sea Empress* avaient été résolues.

**Alambra (2000)**

Le navire-citerne *Alambra* (75 366 tjb) immatriculé à Malte, chargeait une cargaison de fuel-oil lourd dans le port de Muuga, à Tallinn (Estonie) lorsqu'une quantité de la cargaison estimée à 250 tonnes s'est échappée par une fissure dans une tôle du bordé de fond du navire.

Le Conseil a rappelé que dans le contexte des actions en justice engagées, la question s'était posée de savoir si la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds avaient bien été intégrées dans le droit interne estonien.

Nota : Pour plus de renseignements au sujet du sinistre de l'Alambra veuillez vous reporter au Rapport annuel 2002-2003 Appendice B, de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation.

## 13e session du Conseil d'administration 24, 26 et 27 février 2004

La treizième session du Conseil d'administration était présidée par M. John Wren, président par intérim (Royaume-Uni). L'ordre du jour comprenait :

**Sinistres dont le FIPOL de 1971 a eu à connaître**

**Sea Empress (1996)**

Le Conseil a noté que l'accord de règlement d'un montant de 20 millions de £, avait été versé au Fonds de 1971, à la fin décembre 2003.

**Nissos Amorgos (1997)**

Le Conseil a rappelé qu'un certain nombre de délégations se sont déclarées préoccupées du fait que le niveau des paiements demeurait établi à 65% durant une très longue période si l'on ne parvenait pas à résoudre la question des demandes d'indemnisation en suspens. Il a été également noté que des craintes avaient été exprimées que si une solution n'était pas trouvée, l'affaire du sinistre du *Nissos Amorgos* risquerait d'empêcher la liquidation du Fonds de 1971.

Le Conseil d'administration a chargé l'Administrateur, en tant qu'affaire urgente, d'entreprendre des démarches auprès des autorités vénézuéliennes et autres parties intéressées, en vue de rechercher une solution globale, dans le cadre des Conventions, pour toutes les questions importantes en suspens.

La Délégation vénézuélienne a indiqué qu'elle avait prêté une grande attention aux points de vue exprimés par les délégations et a fait remarquer qu'il n'avait jamais été dans les intentions du gouvernement de la République du Venezuela ou de ses tribunaux nationaux, d'agir contre le Fonds de 1971 mais qu'il était inévitable que le Fonds soit désireux de s'impliquer dans la procédure. Toutefois, cette Délégation a tenu à préciser que la République du Venezuela ferait sa part pour essayer de trouver et de parvenir à une solution globale à l'amiable, de façon à éviter d'avoir à engager d'autres procédures.

**Leçons à tirer du sinistre du Nakhodka**

Le Conseil a pris note en particulier, de la proposition faite par la Délégation japonaise, d'unifier le format des documents de demandes d'indemnisation, autres que les rapports d'évaluation et de modifier le format dans le Manuel des demandes d'indemnisation, afin de faciliter la compréhension des documents et la façon de traiter rapidement les demandes d'indemnisation. Le Conseil a également pris note de la proposition de compléter le Manuel des demandes d'indemnisation, par des exemples d'évaluations concrètes, de façon à garantir une uniformité dans les évaluations et à aider les victimes dans la présentation de leurs demandes d'indemnisation.

L'Administrateur a été prié de soumettre, lors d'une session future du Conseil d'administration, un document contenant des propositions détaillées, sur la façon dont le Fonds pourrait faire appliquer les recommandations faites par la Délégation japonaise, par exemple grâce aux améliorations apportées dans ses procédures et modifications internes, à la prochaine édition du Manuel des demandes d'indemnisation.

# Appendice C : Le FIPOL de 1992 - Sessions du Comité exécutif et de l'Assemblée

Le Comité exécutif du FIPOL de 1992 a tenu quatre sessions au cours de l'année. Les 21e, 22e, 23e et 24e sessions se sont tenues sous la présidence de M. J. Rysanek (Canada).

La 1ère session du Conseil d'administration, agissant au nom de la 7e session extraordinaire de l'assemblée et la 8e session de l'assemblée se sont tenues sous la présidence de M. W. Oosterveen (Pays-Bas).

## La 21e session du Comité exécutif – du 7 au 9 mai 2003

**Événements mettant en cause le FIPOL de 1992.**

**Erika (1999)**

Le 12 décembre 1999, le navire-citerne maltais (19 666 tjb) s'est cassé en deux dans le golfe de Gascogne. Le navire-citerne transportait une cargaison de 31 000 tonnes de fuel-oil lourd. Lorsque le navire a coulé, environ 19 800 tonnes d'hydrocarbures se sont déversées.

Le Comité exécutif a pris note que le 25 avril 2003, l'Administrateur avait décidé de porter le niveau des paiements à 100% du montant du dommage ou du préjudice effectivement subi par les différents demandeurs tel qu'évalué par le Fonds de 1992 et la Steamship Mutual a décidé par les tribunaux français dans des jugements définitifs. La Délégation française a informé le Comité que les autorités françaises consulteraient le Fonds pour la suite du règlement de la demande d'indemnisation du Gouvernement français, à condition que les sommes suffisantes soient encore disponibles lorsque toutes les demandes en suspens présentées par des demandeurs privés auront été réglées et payées.

**Prestige (2002)**

Le 19 novembre 2002, le navire-citerne *Prestige* (42 820 tjb) immatriculé aux Bahamas, s'est cassé en deux et a coulé à 170 milles nautiques à l'ouest du Cap Finistère, dans le nord-ouest de la côte d'Espagne. Le navire-citerne transportait environ 77 000 tonnes de fuel-oil lourd. Une quantité inconnue d'hydrocarbures s'est déversée lorsque le navire s'est cassé en deux.

Le Comité exécutif a pris note que les estimations initiales du montant total des demandes d'indemnisation donnaient un chiffre global d'environ 709 millions £. Ce montant est supérieur au montant maximum d'indemnisation disponible en vertu des Conventions de 1992, soit environ 112 millions £.

Le Comité a décidé que les paiements du Fonds de 1992 devraient, pour le moment, être limités à 15% du préjudice ou du dommage effectivement subi par les différents demandeurs tel qu'évalué par les experts engagés par le Fonds et le London Club.

Nota : Pour obtenir des renseignements supplémentaires au sujet du sinistre du *Prestige*, veuillez vous reporter au Rapport annuel 2002-2003 de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation au paragraphe 4.4 et à l'Appendice C, respectivement.

## 1ère session du Conseil d'administration – 8 et 9 mai 2003 (Agissant au nom de la 7e session extraordinaire de l'Assemblée)

**Prélèvement des contributions**

Le Conseil d'administration a noté qu'il serait nécessaire de constituer un fonds des grosses demandes d'indemnisation au titre du sinistre du *Prestige*, étant donné que les paiements du Fonds de 1992 concernant ce sinistre, dépasseraient 4 millions de DTS exigibles du fonds général. Le Conseil a envisagé les différentes sources possibles de financement du fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Prestige*.

Le Conseil d'administration a décidé, comme cela avait été proposé par l'Administrateur, que les paiements des indemnités et des dépenses au titre du sinistre du *Prestige*, supérieurs à 4 millions de DTS exigibles du fonds général, devraient, pour la période allant jusqu'au 1er mars 2004, être financés par des emprunts contractés sur le fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Nakhodka*, en vertu du Fonds de 1992 et, si cela était nécessaire et possible, sur le fonds général ou sur le fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour l'*Erika*. Il a été relevé que ces emprunts seraient remboursés, assortis d'intérêts conformément aux pratiques établies.

**Préparatifs en vue de l'entrée en vigueur de la Convention SNPD (ou HNS)**

Le Conseil d'administration a reconnu que la décision relative au choix du siège du Fonds SNPD serait prise par l'Assemblée du Fonds SNPD. Le Conseil a chargé l'Administrateur de poursuivre les préparatifs, en partant de l'hypothèse que le Fonds SNPD aurait un secrétariat commun avec le FIPOL et serait basé à Londres. Toutefois, il a été reconnu que le Fonds SNPD aurait un caractère juridique distinct. Le Conseil d'administration a donc chargé l'Administrateur de poursuivre l'examen des questions et de soumettre des projets de texte en vue de leur examen préliminaire par l'Assemblée du Fonds de 1992, à une session ultérieure.

**Demandes d'indemnisation relatives à la pêche de subsistance**

Le Conseil d'administration a noté que les demandes d'indemnisation relatives aux petites activités de pêche, y compris la pêche de subsistance, étaient rarement appuyées par des preuves des niveaux normaux de revenus, permettant d'évaluer ces demandes. Afin d'aider le Fonds de 1992 à examiner ces demandes d'indemnisation, l'Administrateur avait chargé une entreprise de spécialistes de la pêche d'élaborer des directives techniques sur les méthodes permettant d'évaluer les pertes dans les secteurs de la pêche, de l'aquaculture et du traitement, lorsque les pièces justificatives risquaient d'être limitées ou totalement absentes. Il a été noté que ces directives techniques s'adressaient principalement aux fonctionnaires du Service des demandes d'indemnisation du secrétariat du Fonds et aux employés des compagnies d'assurance des propriétaires de navires ainsi qu'à leurs experts sur le terrain et aux employés des bureaux locaux chargés de l'examen des demandes d'indemnisation. Le Conseil a pris note de la table des

matières des directives techniques proposées et a noté qu'elles n'étaient pas destinées à remplacer le Manuel des demandes d'indemnisation, bien que, comme le Manuel, les directives n'aient aucune valeur juridique.

**Rapport du troisième Groupe de travail intersessions (cinquième réunion)**

Le rapport sur les travaux de la cinquième réunion du troisième Groupe de travail intersessions, qui s'est tenue en février 2003, a été présenté par le Président de ce groupe, M. Alfred Popp, c.r. (Canada).

Le Conseil d'administration a pris note du rapport du Groupe de travail et a examiné le texte d'un projet de résolution sur l'interprétation et l'application des Conventions de 1992 que le Groupe de travail avait élaboré. Le Conseil a approuvé la résolution sur l'interprétation et l'application de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds (Résolution n° 8 du Fonds de 1992).

Nota : Le texte de la Résolution figure dans le Rapport annuel 2002-2003 de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation à l'Appendice I.

## 22e session du Comité exécutif – du 20 au 24 octobre 2003

**Sinistres dont le FIPOL de 1992 a eu à connaître**

**Sinistre survenu en Suède (2000)**

Fin septembre, début octobre 2000, des hydrocarbures persistants ont échoué sur les côtes de deux îles au nord de l'île Gotland en mer Baltique ainsi que sur plusieurs îles de l'archipel de Stockholm. La Garde côtière suédoise, l'Agence suédoise des services de sauvetage ainsi que les autorités locales ont entrepris des opérations de nettoyage.

Le Comité exécutif a noté qu'en septembre 2003, le Gouvernement suédois avait engagé une action en justice à l'encontre du propriétaire du navire et de son assureur, soutenant que les hydrocarbures en question provenaient de l'*Alambra* et demandant réparation à raison de (400 000 £) au titre des frais de nettoyage. Le Gouvernement avait également envisagé une procédure contre le Fonds de 1992, à titre de mesure de sauvegarde, pour empêcher que sa demande d'indemnisation contre le Fonds ne soit frappée de prescription, se référant à l'obligation qui incombe au Fonds de 1992, d'indemniser le Gouvernement si, ni le propriétaire du navire, ni l'assureur n'étaient tenus de verser des indemnités.

Cependant, pour obtenir réparation auprès du Fonds, le demandeur doit prouver que les dommages résultaient d'un sinistre mettant en cause un « navire » auquel s'applique la Convention.

**Erika (1999)**

Le Comité exécutif a rappelé que le 25 avril 2003, l'Administrateur avait décidé de porter le niveau des paiements du Fonds de 80% à 100% du montant des dommages effectivement subis par les différents demandeurs.

Le Comité exécutif a décidé d'autoriser l'Administrateur à effectuer des paiements au titre de la demande d'indemnisation du Gouvernement français, dans la mesure où, selon lui, il y avait une marge suffisante entre le montant total d'indemnisation disponible et les sommes encourues par le Fonds au titre d'autres demandes.

Nota : Pour obtenir des renseignements supplémentaires regardant le sinistre de l'Erika, veuillez vous reporter aux Rapports annuels 2001-2002 et 2002-2003 de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation, à l'Appendice C.

**Prestige (2002)**

Le Comité exécutif a tenu une discussion générale concernant la proposition de la Délégation espagnole que le Fonds de 1992 devrait consentir des avances à titre « d'acompte » au Gouvernement espagnol et aux gouvernements des autres pays touchés. Le Comité a examiné la question de savoir s'il devait autoriser l'Administrateur à verser un montant supérieur aux 15% du niveau fixé en mai 2003, sous réserves des termes et conditions d'une garantie, de manière à protéger le Fonds de 1992 contre toute situation de surpaiement.

Certaines délégations ont demandés des éclaircissements au sujet du fondement juridique de la proposition. Elles ont exprimé une préférence pour la méthode qui avait déjà été suivie pour certains sinistres importants antérieurs au Royaume-Uni, en République de Corée et en France. Lors de ces sinistres les gouvernements de ces pays avaient accepté de rester en dernière position pour ce qui est de leurs propres demandes d'indemnisation. Le Comité exécutif a décidé de soumettre le problème à l'Assemblée du Fonds de 1992.

**Victoriya (2003)**

Le navire-citerne russe *Victoriya* (2003 tjb), a pris feu et explosé au terminal Octyabyrst près de Syzran sur la Volga, en Fédération de Russie. Une quantité importante de brut s'est déversée dans le fleuve.

Le Comité exécutif a noté que le sinistre s'était produit sur la Volga, à environ 1 300 km de la mer Caspienne et de la mer d'Azov, à l'intérieur des terres, ce qui a amené à soulever la question de savoir si oui ou non les Conventions de 1992 s'appliquaient aux dommages dus à la pollution causée par des sinistres survenus sur des voies navigables à l'intérieur des terres, y compris les parcours des cours d'eau non soumis aux marées. Tout en notant le caractère inhabituel du sinistre, eu égard à son emplacement dans le cours supérieur d'un cours d'eau, la plupart des délégations considéraient néanmoins que les Conventions de 1992 étaient applicables puisque le *Victoriya* était un navire de mer et que les dommages causés par la pollution étaient survenus sur le territoire d'un État contractant.

Le Comité a décidé que la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquaient au sinistre du *Victoriya*. Il a donc autorisé l'Administrateur à régler les demandes d'indemnisation nées de ce sinistre.

## 8e session de l'Assemblée – du 20 au 24 octobre 2003

### Rapport de l'Administrateur

L'Administrateur a rappelé que la Convention de 1971 portant création du Fonds était entrée en vigueur le 16 octobre 1978 et que c'était le vingt-cinquième anniversaire du Fonds de 1971 qui était célébré lors des sessions des organes directeurs des Fonds, tenues cette semaine. Il a saisi cette occasion pour faire quelques observations sur les réalisations des FIPOL au cours des vingt-cinq premières années de leur existence et sur les éléments nouveaux importants intervenus pendant cette période concernant le régime international d'indemnisation.

### Budget 2004 et calcul des contributions au fonds général

L'Assemblée a adopté le budget 2004 relatif aux dépenses administratives du Secrétariat commun pour un montant total de 3 292 250£.

L'Assemblée a décidé de prélever des contributions au fonds général pour un montant total de 7 millions £, intégralement exigibles au 1er mars 2004.

Nota : Normalement toutes les contributions canadiennes au fonds général sont prélevées sur la Caisse d'indemnisation.

### Calcul des contributions aux fonds des grosses demandes d'indemnisation

Afin de permettre au Fonds de 1992 d'effectuer des paiements au titre des demandes d'indemnisation nées des sinistres de l'*Erika* et du *Prestige*, l'Assemblée a décidé de prélever des contributions pour 2003, au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour l'*Erika* à hauteur de 5,5 millions £ et au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Prestige* à hauteur de 110 millions £. L'Assemblée a également décidé que le montant de 75 millions £ du prélèvement des contributions au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Prestige* serait exigible au 1er mars 2004 et que l'intégralité de la mise en recouvrement des contributions au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour l'*Erika* ainsi que le solde des contributions au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Prestige* (35 millions £) serait différé.

Nota : Les contributions canadiennes, dans la limite du montant facturé, devront être prélevées sur la Caisse d'indemnisation.

**États financiers, rapport et opinion du commissaire aux comptes et rapport de l'organe de contrôle de gestion**

L'Assemblée a relevé que les commissaires aux comptes avaient accueilli favorablement la mise en place de l'organe de contrôle de gestion pour les deux organisations et avaient considéré qu'il s'agissait d'une initiative importante pour la bonne gestion et la direction des opérations des Fonds.

Le commissaire aux comptes a formulé un avis sans réserve au sujet des états financiers 2002. l'Assemblée a approuvé la comptabilité du Fonds de 1992 pour l'exercice financier allant du 1er janvier au 31 décembre 2002.

Nota : Pour des renseignements au sujet de la composition et du mandat de l'organe de contrôle de la gestion du FIPOL veuillez vous reporter au Rapport annuel 2002-2003 de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation – Appendice C et G, respectivement.

**Élections des membres du Comité exécutif**

Conformément à la résolution n° 5 du Fonds de 1992, l'Assemblée a élu les États ci-après au Comité exécutif pour un mandat devant se terminer à la fin de la session ordinaire suivante de l'Assemblée :

| **Éligibles en vertu de l'alinéa a)** | **Éligibles en vertu de l'alinéa b)** |
|---|---|
| Allemagne | Australie |
| Canada | Cameroun |
| France | Émirats Arabes Unis |
| Inde | Grèce |
| Japon | Grenade |
| Pays-Bas | Îles Marshall |
| Singapour | Pologne |
| | Suède |

**Rapport sur la création d'un Fonds complémentaire d'indemnisation**

L'Assemblée a pris note des renseignements concernant la Conférence internationale sur la création d'un Fonds complémentaire d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, qui s'est tenue sous les auspices de l'OMI, du 12 au 16 mai 2003.

Il a été noté qu'il se pourrait que le Protocole entre en vigueur en 2004 et que la première session de l'Assemblée du Fonds complémentaire devrait donc peut-être se tenir au cours de cette même année.

L'Administrateur a été chargé de fonder ses travaux préparatoires sur l'hypothèse selon laquelle le Fonds complémentaire aurait son siège à Londres et que le Fonds de1992 et le Fonds complémentaire seraient administrés par un Secrétariat commun dirigé par un seul administrateur.

Nota : Pour des renseignements au sujet du Fonds complémentaire veuillez vous reporter au paragraphe 4.9.2 de ce rapport.

**Rapport du Comité exécutif sur les travaux de ses 19e à 22e sessions**

**Sinistre du Prestige**

Le Président du Comité exécutif a informé l'Assemblée au sujet du débat qui s'était déroulé au cours de sa 22e session concernant la proposition soumise par le Gouvernement espagnol regardant le versement anticipé « à titre d'acompte » pour des demandes d'indemnisation nées du sinistre du *Prestige*.

Le Comité avait été dans l'incapacité d'apporter une solution aux inquiétudes soulevées par cette proposition. Par conséquent, le Comité a décidé de renvoyer la question devant l'Assemblée.

L'Assemblée, prenant en considération les circonstances exceptionnelles du sinistre du *Prestige*, a décidé ce qui suit :

a) *L'Assemblée a autorisé l'Administrateur, sous réserve d'une évaluation générale par l'Administrateur, du montant total du dommage recevable en Espagne, lié au sinistre du Prestige, à verser la différence entre les 15% du montant évalué de la demande soumise le 2 octobre 2003 et un montant égal à 15% de la demande soumise (15% de 383,7 millions euros = 57 555 000 euros). Ce versement serait effectué sous réserve, également, que le Gouvernement espagnol fournisse une garantie émanant d'un organisme financier qui ne soit pas l'État espagnol et dont la solvabilité répondrait aux critères arrêtés dans les directives internes en matière de placements du Fonds de 1992, de manière à protéger le Fonds contre toute situation de surpaiement;*

b) *L'Assemblée a décidé que cette garantie devrait couvrir la différence entre les 15% du montant évalué de la demande présentée le 2 octobre 2003 et un montant égal à 15% de la demande soumise (15% de 383,7 millions euros = 57 555 000 euros). En outre, il a été décidé que les termes et conditions de la garantie devraient être établis à la satisfaction de l'Administrateur;*

c) *L'Assemblée a donné pour instruction à l'Administrateur de l'informer pleinement sur les évaluations et les versements effectués au titre du paragraphe a) et de fournir des explications lorsqu'un État membre l'exigeait;*

d) *L'Assemblée a décidé que le Comité exécutif devrait réexaminer, à sa prochaine session, les versements faits au titre du paragraphe a). Il a également été décidé que si le montant du versement était réduit par le Comité exécutif, la différence devrait être remboursée;*

e) *Il a été décidé en outre que si un autre État ayant subi des pertes se rapportant au sinistre du Prestige, présentait une demande de versement selon les mêmes termes, cette demande devrait être soumise au Comité exécutif.*

## Troisième Groupe de travail intersessions (sixième réunion)

La sixième réunion du Groupe, qui devrait se tenir le 23 octobre, a été annulée, du fait du manque de temps disponible au cours des sessions d'octobre 2003, des organes directeurs du FIPOL.

La septième réunion du Groupe de travail a été programmée pour la semaine du 23 février 2004.

## 23e session du Comité exécutif – 24 octobre 2004

Le Comité exécutif a élu M. J. Rysanek (Canada) Président et M. V. Schöfisch (Allemagne) vice-Président pour la période allant jusqu'à la fin de la session ordinaire suivante de l'Assemblée.

## 24e session du Comité exécutif – 23, 24 et 27 février 2004

**Sinistres dont le Fonds de 1992 a eu à connaître**

**Erika (1999)**

En décembre 2003, le Tribunal de commerce de Lorient a rendu ses jugements sur quatre demandes d'indemnisation émanant des secteurs du tourisme et de la pêche au titre d'un « préjudice économique pur », demandes que le propriétaire du navire, la Steamship Mutual et le Fonds de 1992 avaient rejetées.

Ces demandes d'indemnisation ont été rejetées par le Fonds de 1992 parce qu'à son avis, elles ne respectaient pas les critères de recevabilité arrêtés par les organes directeurs du Fonds.

Le Tribunal a déclaré qu'il n'était pas lié par les critères de recevabilité définis par le Fonds de 1992.

Dans les trois autres jugements le Tribunal de commerce de Lorient a fait la même déclaration que celle faite précédemment, sur les critères à appliquer, selon le droit français et a affirmé qu'il n'était pas lié par les critères du Fonds.

Compte tenu de l'importance de cette question pour le bon fonctionnement du régime d'indemnisation fondé sur les Conventions de 1992, le Comité exécutif a décidé que le Fonds de 1992 devait continuer de faire appel des quatre jugements.

Par contre, le Comité a pris note d'un jugement daté du 29 janvier 2004 rendu par le Tribunal de grande instance de Nantes, au sujet de demandes d'indemnisation déposées par les propriétaires de deux hôtels de Nantes pour préjudice économique pur. Le Tribunal avait rejeté les demandes d'indemnisation au regard des critères du Fonds, au motif que les demandeurs n'avaient pas prouvé le lien de causalité entre les pertes alléguées et la pollution causée par le sinistre de l'*Erika*.

**Zeinab (2001)**

Le *Zeinab*, immatriculé en Géorgie, transportait environ 1 500 tonnes de fuel-oil, a coulé au large des côtes de Doubaï, Émirats Arabes Unis, déversant quelques 400 tonnes de fuel-oil qui par voie de conséquence ont pollué les côtes des Émirats.

Le Comité a pris note que l'Administrateur avait considéré qu'il ne serait pas rationnel pour le FIPOL d'intenter une action en recours contre le propriétaire du navire. Des renseignements laissent à penser que le propriétaire du navire vivait en Irak. Il a été jugé qu'il serait extrêmement difficile de poursuivre une action en recours, pour des raisons juridiques et pratiques.

Nota : Pour des renseignements supplémentaires au sujet du sinistre du Zeinab, veuillez vous reporter au Rapport annuel 2001-2002 de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation – Appendice C.

**Prestige (2002)**

Le Comité exécutif a pris note que, le contrat pour l'enlèvement des hydrocarbures restés à bord du *Prestige* avait été signé entre le Gouvernement espagnol et Repsol YPF et que les travaux qui devaient avoir lieu entre mai et octobre 2004, devaient être achevés à raison d'un coût total de 99,3 millions euros.

Le Comité a également pris note que compte tenu des chiffres communiqués par les Gouvernements espagnol, français et portugais, on pouvait estimer que le coût total du sinistre oscillerait entre 718 millions £ et 774 millions £.

Le Comité a décidé de maintenir le niveau actuel des paiements à 15% des pertes ou dommages subis par les demandeurs respectifs.

**Slops (2000)**

Le 15 juin 2000, alors qu'il se trouvait au mouillage dans le port du Pirée, Grèce, un incendie et une explosion se sont produits à bord du *Slops* ( 10 815 tjb), installation de réception des déchets mazoutés, immatriculée en Grèce. Le *Slops* était chargé de 5 000 tonnes de déchets mazoutés, dont 1 000 à 2 000 tonnes auraient été des hydrocarbures. Une quantité considérable d'hydrocarbures s'est déversée, causant une pollution très étendue sur le littoral.

Le Comité a pris note d'un jugement rendu le 16 février 2004 selon lequel la cour d'appel avait renversé le jugement du Tribunal de première instance et soutenu que le *Slops* ne répondait pas aux critères définis en vertu des Conventions et ne pouvait donc pas être considéré comme un « navire ». Il a été noté que du fait de ce jugement, les demandes d'indemnisation contre le Fonds avaient été rejetées.

Nota : Pour des renseignements supplémentaires au sujet du sinistre du Slops, veuillez vous reporter au Rapport annuel 2002-2003 de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation – Appendice C.

## Troisième Groupe de travail intersessions (septième réunion)

La septième réunion du troisième Groupe de travail intersessions s'est tenue du 24 au 27 février 2004, sous la présidence de M. Alfred Popp, c.r. (Canada). Le Groupe de travail a continué un échange de points de vue concernant la nécessité d'examiner le régime international d'indemnisation.

Quelques-unes des questions examinées par le Groupe de travail comprennent :

**Examen des coûts des déversements**

Le Groupe de travail avait demandé à l'Administrateur de se charger d'un examen indépendant des coûts des déversements passés d'hydrocarbures liés aux montants de limitation passés, en cours et futurs des Conventions sur l'indemnisation.

Le Groupe de travail a décidé que, quoique l'achèvement de l'étude des coûts ne puisse pas retarder ce débat sur la révision de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, toutes décisions prises par le Groupe devrait l'être à titre provisoire en attendant le résultat de l'étude.

**Responsabilité des propriétaires de navires et questions connexes**

**Niveau du montant de limitation des propriétaires de navires**

En ce qui concerne le niveau du montant de limitation des propriétaires de navires et de son rapport avec la responsabilité financée par les réceptionnaires d'hydrocarbures, le Président a noté que le Groupe de travail avait examiné six options qui en principe seraient les suivantes :

1) La révision traditionnelle des plafonds dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, en relevant les limites minimales des petits navires et de la pente de la ligne jauge/limite financière en DTS pour les gros navires (Australie et al);

2) Le partage de la responsabilité prévu dans l'actuelle Convention sur la responsabilité, entre les propriétaires de navires et les réceptionnaires d'hydrocarbures (Australie et al);

3) Augmentation de la limite de responsabilité du propriétaire de navire, prévue dans la Convention sur la responsabilité civile et l'introduction d'un troisième niveau de responsabilité, celui des affréteurs (Italie);

4) Augmentation des limites prévues dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et dans la Convention 1992 portant création du Fonds (OCIMF);

5) Augmentation de la responsabilité des propriétaires de navires, d'un montant uniforme, quelle que soit la jauge du navire et/ou un partage, des contributions du Fonds complémentaire, entre le propriétaire de navire et les réceptionnaires d'hydrocarbures (OCIMF);

6) Réajustement du partage de la charge financière, entre les propriétaires de navires et les chargeurs, au moyen de solutions volontaires (Groupe international de clubs P&I)

Récapitulant le débat, le Président a noté que même s'il existait un soutien très fort pour le maintien d'un régime international d'indemnisation simple et réalisable, le Groupe de travail était partagé quant à savoir s'il fallait ou non amender les dispositions relatives à la responsabilité des propriétaires de navires qui était au cœur de toute décision visant à réviser le régime. Il a indiqué qu'il croyait que le débat avait créé une dynamique suffisante pour que la question de la responsabilité des propriétaires de navires puisse être réexaminée à la prochaine réunion du Groupe de travail en mai 2004, lorsque, il l'espère, les résultats de l'étude de l'Administrateur relative aux coûts des déversements d'hydrocarbures, serait disponible.

**Transport d'hydrocarbures à bord de navires inférieurs aux normes**

Récapitulant les débats relatifs au transport d'hydrocarbures à bord de navires inférieurs aux normes, et au droit du propriétaire de navire de limiter sa responsabilité, le Président a noté que plusieurs délégations avaient manifesté le désir d'explorer plus avant la possibilité de rattacher, dans les limites du cadre juridique, la question de l'indemnisation prévue dans les Conventions, et un intérêt dans le résultat de l'étude devant être menée par l'OECD. Il a noté que d'autres délégations demeuraient sceptiques quant à rattacher l'indemnisation à des questions regardant la sécurité et avaient exprimé l'opinion selon laquelle les complications, que ceci pourrait amener, pourraient amoindrir ce qui était un régime simple et efficace et par conséquent ralentir les versements d'indemnisations. Il s'est référé aux problèmes soulevés par le Groupe international P&I Clubs, relatifs au partage des renseignements sur l'inspection des navires et a suggéré que les gouvernements puissent être en mesure de prêter leur concours à cet égard. Le Président a indiqué que les documents présentés auraient besoin d'être retravaillés pour la prochaine réunion du Groupe de travail.

Nota : Pour des renseignements supplémentaires au sujet des perspectives concernant des navires inférieurs aux normes et la révision des Conventions sur la responsabilité civile et du FIPOL, veuillez vous reporter au Rapport annuel 2002-2003 de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation, paragraphe 4-6-3 et Appendice C. (Troisième Groupe de travail intersessions – cinquième réunion), respectivement.

# 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 d'environ 8.79 millions $ pour un navire dont la jauge brute ne dépasse pas 5 000 unités de compte, allant en augmentant selon une progression linéaire jusqu'à environ 174,88 millions $ 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 2004.

- Un relèvement de l'indemnité maximale payable par le FIPOL de 1992 à 395.47 millions de dollars, plafonnée à sa limite de responsabilité. Ceci comprend les niveaux d'indemnisation relevés d'environ 50% le 1er novembre 2003 – voir le paragraphe 4.9.1 de ce Rapport.

- 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 États 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 État 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.

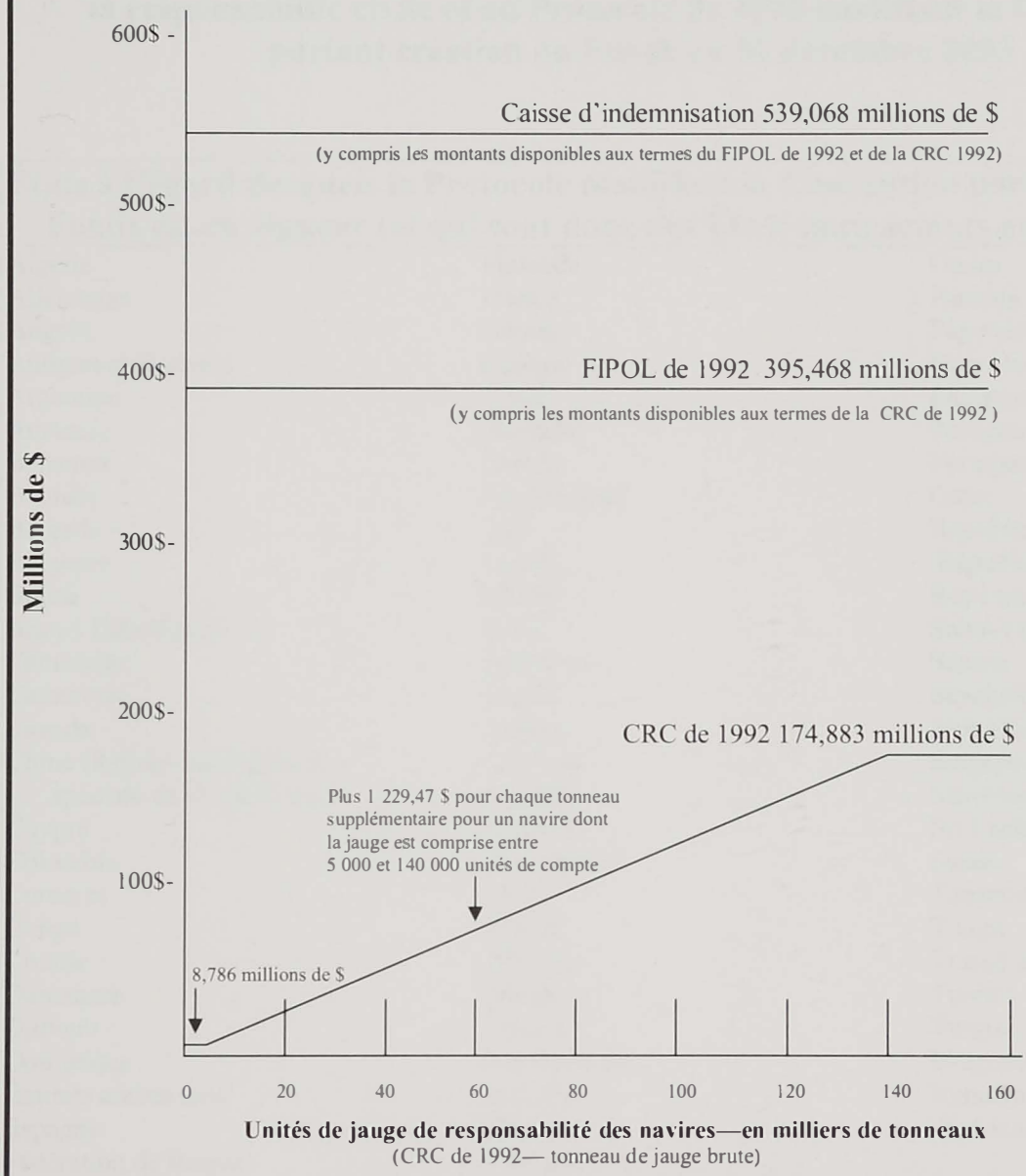
- Conformément aux dispositions de la CRC de 1969, le propriétaire d'un navire ne peut pas limiter sa responsabilité si l'événement qui s'est produit, résulte de sa faute personnelle. Toutefois, aux termes de la Convention de 1992, le propriétaire du navire n'est déchu du droit de limiter sa responsabilité 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 témérairement 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 déversement provenant de pétroliers au Canada**

En fonction de la valeur du DTS[1] au 1er avril 2004




(1) Au 1er avril 2004, la valeur du droit de tirage spécial (DTS) était d'environ 1.94812 $. Cette valeur réelle est répercutée à l'Illustration ci-dessus et de l'Appendice D. Pour plus de commodité, partout ailleurs dans le Rapport les calculs peuvent être fondés sur les 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 les 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.

N.B. En vigeur le 1er novembre 2003, la somme globale mentionnée ci-dessus, disponible sous le régime de la CRC de 1992 et du FIPOL de 1992, s'élève à 395,468 million $. Au Canada, en sus de cette somme viennent s'ajouter les 143,60 million $ de la Caisse d'indemnisation, ce qui permet maintenant de disposer au total de 539,07 millions $ lors d'un déversement d'hydrocarbures provenant d'un navire-citerne au Canada - sans pour autant tenir compte de la proposition d'un Fonds complémentaire «à caractère facultatif» du FIPOL.

# 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 portant création du Fonds au 31 décembre 2003

| États à l'égard desquels le Protocole modifiant la Convention portant création du Fonds est en vigueur (et qui sont donc des États contractants au Fonds de 1992) | | |
|---|---|---|
| Algérie | Finlande | Oman |
| Allemagne | France | Panama |
| Angola | Gabon | Papouasie-Nouvelle-Guinée |
| Antigua-et-Barbuda | Géorgie | Pays-Bas |
| Argentine | Grèce | Philippines |
| Australie | Grenade | Pologne |
| Bahamas | Guinée | Portugal |
| Bahreïn | Îles Marshall | Qatar |
| Barbade | Inde | République de Corée |
| Belgique | Irlande | République Dominicaine |
| Belize | Islande | Royaume-Uni |
| Brunei Darussalam | Italie | Saint-Vincent-et-les Grenadines |
| Cambodge | Jamaïque | Samoa |
| Cameroun | Japon | Seychelles |
| Canada | Kenya | Sierra Leone |
| Chine (Région administrative spéciale de Hong Kong) | Lettonie | Singapour |
| | Libéria | Slovénie |
| Chypre | Lituanie | Sri Lanka |
| Colombie | Madagascar | Suède |
| Comores | Malte | Tanzanie |
| Congo | Maroc | Tonga |
| Croatie | Maurice | Trinité-et-Tobago |
| Danemark | Mexique | Tunisie |
| Djibouti | Monaco | Turquie |
| Dominique | Mozambique | Uruguay |
| Émirats arabes unis | Namibie | Vanuatu |
| Espagne | Nigéria | Venezuela |
| Fédération de Russie | Norvège | |
| Fidji | Nouvelle-Zélande | |

| 2 États qui ont déposé un instrument d'adhésion, mais à l'égard desquels le Protocole modifiant la Convention portant création du Fonds n'entrera en vigueur qu'à la date indiquée | |
|---|---|
| Ghana | 3 février 2004 |
| Cap-Vert | 4 juillet 2004 |