



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

Rapport annuel de l'Administrateur

2004 – 2005

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 2005, 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 des matières

Communiqué de l'Administrateur	i
Résumé	vii
1. Responsabilités et attributions de l'Administrateur	1
2. Le plan canadien d'indemnisation	3
3. Événements canadiens ayant entraîné des déversements d'hydrocarbures	
3.1 <i>Vraquier Haralambos (1996)</i>	7
3.2 <i>Navires des Grands Lacs Gordon C. Leitch (1999)</i>	9
3.3 <i>Chalutier congélateur Sam Won Ho (1999)</i>	10
3.4 <i>Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Port-Cartier (Québec) (2000)</i>	11
3.5 <i>Transporteur de harengs Lavallee II (2002)</i>	12
3.6 <i>Rejet non identifié d'hydrocarbures – Hopedale (Terre-Neuve et Labrador)</i> (2002)	13
3.7 <i>Vedette de croisière Jolie Vie (2002)</i>	14
3.8 <i>Bateau de pêche Silver Eagle (2003)</i>	15
3.9 <i>Navire Northern Light V (2003)</i>	16
3.10 <i>Vieille drague Sandpiper (2003)</i>	16
3.11 <i>Remorqueur Beaufort Spirit (2003)</i>	17
3.12 <i>Transbordeur Pender Lady (2003)</i>	19
3.13 <i>Rejets non identifiés d'hydrocarbures- Chenal Grenville</i> <i>(Colombie Britannique) (2003)</i>	20
3.14 <i>Seiner Mary Todd (2003)</i>	20
3.15 <i>Black Dragon (Heung Ryong) (2003)</i>	21
3.16 <i>Anscomb (2004)</i>	22
3.17 <i>Bateau de pêche Ronald M (2004)</i>	23
3.18 <i>Bateau de pêche Anna M (2004)</i>	23
3.19 <i>Navire à moteur Algonorth (2004)</i>	24
3.20 <i>Navire à moteur Sea Shepherd II (2004)</i>	25
3.21 <i>Navire-citerne Irving Eskimo (2004)</i>	25
3.22 <i>Barge GMS 620 (2004)</i>	26
3.23 <i>Porte-conteneur CV Horizon (2004)</i>	26
3.24 <i>Bateau de pêche Alicia Dawn 94 (2004)</i>	27
3.25 <i>Bateau de pêche Peter's Dream (2004)</i>	27
3.26 <i>Bateau de pêche P.H. Phippen (2004)</i>	28
3.27 <i>Innchanter (2004)</i>	28
3.28 <i>Vraquier Thrasyvoulos V (2004)</i>	29
3.29 <i>Unité flottante de production Terra Nova FPSO (2004)</i>	29
3.30 <i>Plate-forme de forage Henry Goodrich (2004)</i>	30
3.31 <i>Rejets non identifiés d'hydrocarbures, Cape Shore (Terre-Neuve)(2004)</i>	30
3.32 <i>Rejets non identifiés d'hydrocarbures dans les baies de Plaisance et de</i> <i>Ste-Mary's (Terre-Neuve)(2004)</i>	31
3.33 <i>Bateau de plaisance Amanda (2004)</i>	31
3.34 <i>Ex-remorqueur Mary Makin (2005)</i>	32
3.35 <i>Tor (2005)</i>	33
3.36 <i>Bateau de pêche Sonny Boy (2004)</i>	33
3.37 <i>Rejets non identifiés d'hydrocarbures à Wheatley Harbour (Ontario)</i> (2004)	34
3.38 <i>NGCC Cape Roger (2005)</i>	35
3.39 <i>Pétrolier Vinland (2005)</i>	35
3.40 <i>Bateau abandonné, port de Vancouver (Colombie Britannique)(2004)</i>	35
3.41 <i>Navire de pêche Zuiho Maru No 88 (2005)</i>	36
3.42 <i>Rejets non identifiés d'hydrocarbures à Southern Shore, Terre-Neuve</i> (2005)	37
3.43 <i>Navire de pêche Hime Maru No 38 (2004)</i>	37
3.44 <i>Rivière Détroit – Déversement basé à terre à Ecourse au Michigan (USA)</i> ..	38

4. Remise en question et perspectives d'avenir	
4.1 Responsabilité au quasi-criminel pour des infractions regardant l'environnement au Canada – Changements proposés	39
4.2 Responsabilité civile pour les dommages causés à l'environnement au Canada	42
4.3 Fonds consacré aux dommages causés à l'environnement au Canada (FDE/EDF)	43
4.4 Évaluation et restauration des dommages causés à l'environnement au Canada EDE/EDA	45
4.5 Mesures de sauvegarde et d'intervention au Canada	46
4.5.1 Installations de réception dans les ports pour les déchets d'hydrocarbures	46
4.5.2 Programme national de surveillance aérienne (PNSA/NASP)	50
4.5.3 Utilisation des satellites pour protéger le milieu marin au Canada : Programme de surveillance intégrée par satellite des pollueurs par les hydrocarbures (I-STOP)	51
4.6 Changements apportés au régime international de 1992 – Répercussions sur la Caisse d'indemnisation	52
4.6.1 Relèvement des plafonds d'indemnisation	52
4.6.2 Fonds complémentaire – Troisième niveau « à caractère facultatif »	53
4.6.3 Révision de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds – être ou ne pas être	56
4.7 Le pollueur paie	60
5. Initiatives visant les relations personnelles avec l'ensemble des corporations	
5.1 Généralités	63
5.2 Équipe régionale d'urgence environnementale (REET)	63
5.3 Conseil consultatif maritime canadien (national)	68
5.4 Conseil consultatif maritime canadien (Arctique)	70
5.5 Garde côtière canadienne et ministère de la Sécurité publique du Québec	72
5.6 Conférence des juges fédéraux	73
5.7 Association canadienne de droit maritime	73
5.8 Conférence du Comité maritime international	73
5.9 Cours destiné aux enquêteurs du bureau de la sécurité maritime de Transports Canada	74
5.10 Cours destiné aux personnes devant assumer le commandement sur le lieu des opérations en mer ou à terre	74
5.11 Association du Barreau canadien – District du Nouveau-Brunswick	75
5.12 Université Simon Fraser – Centre de Colloque – Du 23 au 26 février 2005	75
5.13 Association du district de l'est, de droit relevant de la compétence d'une cour d'amirauté (EALA)	76
5.14 École Dalhousie de droit – Droit maritime	76
6. Responsabilités de la Caisse d'indemnisation envers les Fonds internationaux	77
7. Résumé de l'état financier - Caisse d'indemnisation	79
Appendice A : Le Régime d'indemnisation international	81
Appendice B : Le FIPOL de 1971 – Conseil d'administration et session de l'Assemblée	85
Appendice C : Le FIPOL de 1992 – Sessions du Comité exécutif et de l'Assemblée	89
Appendice D : Changements apportés par les Protocoles de 1992	103
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 30 juin 2005	105
Appendice F : Fonds complémentaire du FIPOL – Assemblée	107

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 communs 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)
HELCON	Convention d'Helsinki
ICONS	Commission internationale sur les transports maritimes
ICS	Chambre internationale de la marine marchande
I-STOP	Programme de surveillance intégrée, par satellite, des pollueurs par les hydrocarbures
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
NEIA	Association de l'industrie écologique de Terre-Neuve et du Labrador
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
STOPIA	L'accord de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes de petites dimensions
TC	Transports Canada (TC)
tjb	Tonneaux de jauge brute
TOPIA	L'accord de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes
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 2005, la valeur du droit de tirage spécial (DTS) était d'environ 1.83491\$. Cette valeur réelle est répercutée à l'illustration 1 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 \$.

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 constituant la Caisse d'indemnisation s'élèvent à 339 millions \$ au 31 mars 2005, alors qu'ils n'étaient que de 280,5 millions \$ au 31 mars 1999. Cette augmentation de 59 millions \$ a été acquise 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 selon les 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 persistants 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 1^{er} avril 2005, la responsabilité maximale de la Caisse d'indemnisation s'élève à environ 145 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;

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

- 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

Au cours de cette année, nous avons traité 72 dossiers d'examen d'événements en cours. En particulier 12 demandes d'indemnisation canadiennes d'un montant total de 810 000,00 \$ qui ont été réglées à l'amiable et payées pour un montant de 592 000,00 \$ plus des intérêts (Section 3).

La Caisse d'indemnisation continue de verser des contributions considérables au Fonds international : 3,4 millions \$ cette année, pour un montant total de 41,6 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 »).

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

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 de 1994 sur la Convention des oiseaux migrateurs* et la *Loi canadienne de 1999 sur la protection de l'environnement*.

Du fait de la dissolution du Parlement, le 23 mai 2004, la proposition de Loi « est restée au feuilleton ». Veuillez-vous reporter au Rapport annuel 2003-2004 de l'Administrateur, paragraphe 4.1.

Le 26 octobre 2004, au cours de la session suivante du Parlement, le projet de Loi a été de nouveau présenté en tant que projet de Loi C-15, par l'honorable Stéphane Dion, ministre de l'environnement. Le 19 mai 2005, le Parlement a adopté le projet de Loi. Le 28 juin 2005, la Loi a été décrétée en vigueur.

Pour connaître le commentaire d'un expert sur ces changements, voyez le paragraphe 4.1 de ce Rapport.

Directive de l'Union européenne sur les sanctions relatives à la pollution causée par les navires

Le 12 juillet 2005, le Conseil de l'Union européenne a adopté une Directive et mis en place une structure décisionnelle contre les déversements d'hydrocarbures par les navires, violant les lois des pays membres de l'Union européenne. La directive établit que des rejets effectués en violation du droit communautaire constituent une infraction pénale et que des sanctions, notamment pénales, doivent être infligées si des personnes concernées sont reconnues coupables d'un tel acte ou d'y avoir contribué, intentionnellement ou par négligence grave. L'objectif de la Directive est d'améliorer la sécurité maritime et de mettre en valeur la protection de l'environnement contre les déversements des navires. D'autres mesures pratiques sont expliquées dans la Directive et la structure décisionnelle, dont l'entrée en vigueur est pour le 1^{er} octobre 2005. Voir le document 92FUND/A.10/35 au www.iopcfund.org. Pour consulter le texte, visitez le <http://www.europa.eu.int/scadplus/leg/en/lvb/l24123.htm>. La version final du texte, comme adopté, sera publié au Journal Officiel de l'UE.

Installations de réception portuaires pour les résidus d'hydrocarbures

Le Comité de protection de l'environnement marin (MEPC) de l'Organisation maritime internationale (OMI) à sa 53^e réunion du 18 au 22 juillet 2005, a accepté les guides de conduite pour rapporter les installations portuaires de réception des déchets qui sont insuffisantes.

Un précédent rapport du Comité de protection de l'environnement marin précise : « Les États des ports négligeant de fournir des installations de réception adéquates, rendront plus difficile la mise en application des dispositions interdisant les déversements illégaux en mer par les navires. »

De nombreux oiseaux de mer migrateurs meurent chaque année à la suite de déversements délibérés par des navires, de déchets d'un mélange d'eau et d'hydrocarbures, de leurs cales machines. L'aptitude des navires à respecter les exigences des règlements en matière de déversements lorsqu'ils sont au port dépend grandement de la disponibilité d'installations de réception appropriées dans ce port. Le manque d'installations de réception dans de nombreux ports partout dans le monde peut contribuer à la pollution du milieu marin.

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

Transports Canada dit qu'il pourrait faire maintenant des avancés concernant ce problème. Voir paragraphe 4.5.1 de ce Rapport.

Changements au régime international – Répercussions sur la Caisse d'indemnisation

Comme mentionné au paragraphe 4.6.1, le Canada est devenu un État Contractant au régime du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures en 1989, le niveau maximal d'indemnisation disponible par incident passa alors d'environ 120 millions \$ en 1989 à quelques 270 millions \$ en 1999.

Depuis le 1^{er} novembre 2003, quelques 372 millions \$ sont disponibles, provenant du Fonds international, en cas d'un déversement d'huiles minérales persistantes causé par un navire-citerne.

Le Canada, par la biais de sa Caisse d'indemnisation, avait prévu 145 millions \$ disponibles pour couvrir des déversements d'hydrocarbures au Canada, provenant de navires de toutes catégories. Du fait du relèvement des plafonds d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, les indemnisations globales disponibles pour un déversement par un pétrolier au Canada sont d'environ 517 millions \$.

Comme mentionné au paragraphe 4.6.2, un troisième niveau (« à caractère facultatif ») d'indemnisation du nouveau Fonds international complémentaire est disponible pour les États Contactant au régime actuel (dont le Canada) qui le désire. Les États qui opteront pour ce Fonds complémentaire auront un montant disponible représentant environ 1,5 milliards \$, comparé aux 372 million \$ actuels.

Nous sommes très satisfaits de l'évolution favorable qui s'est produite au niveau international concernant l'instauration du Fonds complémentaire. La position de la délégation canadienne sous-entendait que l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation apporterait son soutien à l'initiative d'instaurer un Fonds complémentaire à « caractère facultatif » aux conditions du régime international. Toutefois, nous présumons que le soutien à l'initiative n'est pas conditionné à une décision canadienne de se joindre au Fonds supplémentaire maintenant qu'il est en vigueur. Toute décision, concernant des intérêts canadiens, devrait être prise par le Cabinet. Nous avons été avisé que toute recommandation au Cabinet serait précédée de francs débats dans les règles, impliquant des organismes du gouvernement et des intervenants nationaux appartenant à des organisations non gouvernementales, ayant des intérêts dans les régimes canadiens et internationaux de lutte contre la pollution par des hydrocarbures provenant de navires.

Le but et la raison de développer ce « caractère facultatif » étaient soigneusement précisés dans la revue 2002 de l'ITOPF :

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

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

Actuellement, un document de travail préparé par Transports Canada à ce sujet, en date de mai 2005, est en circulation pour commentaire jusqu'au 31 octobre 2005.

Toutes propositions pour que le Canada devienne un État Contractant à ce Fonds amène d'importantes implications pour le Gouvernement fédéral, comme expliquées au paragraphe 4.6.2.

Relations personnelles avec l'ensemble des intervenants

Nous continuons d'approfondir notre compréhension des attentes 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 2005. 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 810 385.13 \$ avant intérêts ont été réglées à l'amiable, pour un montant global de 592 453.95 \$ plus des intérêts s'élevant à 18 118.06 \$. L'Administrateur a recouvré 60 000.00 \$ 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 3 448 152.80 \$, prélevée sur la Caisse d'indemnisation. Au 31 mars 2005, le solde créditeur de la Caisse d'indemnisation s'élevait à 339 108 934.22 \$.

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 2005, la responsabilité maximale de la Caisse d'indemnisation, pour toutes les demandes d'indemnisation nées d'un seul déversement d'hydrocarbures, s'élève à 145 322 882.40 \$.

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 43,58 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 41,6 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 (Section 3) 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.

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

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 avec l'ensemble des corporations (Section 5) incluent :

- Participation aux réunions avec les représentants supérieurs du Ministère des pêches et océans, Transports Canada et Environnement Canada;
- Présence aux sessions du Conseil consultatif maritime canadien (conférences nationales), tenues à Ottawa;
- Présence aux réunions du Conseil consultatif maritime canadien (Région nord), tenues à Montréal;
- Participation aux réunions de l'équipe régionale d'urgence environnementale (REET) tenues à St-John's;
- Participation à la réunion tenue à la ville de Québec entre l'unité d'intervention environnementale de la Garde côtière canadienne et le Ministère de la sécurité publique du Québec;
- Participation, avec les représentants des organismes gouvernementaux et des organisations de l'industrie maritime (incluant la Garde côtière des États-Unis et ITOPF), dans un cours du Commandement sur les lieux pour une réponse efficace en cas d'un incident important de déversement d'hydrocarbures au collège de la Garde côtière canadienne;
- Présence à la conférence du Comité maritime international tenue à Vancouver;
- Participation à un cours des enquêteurs de la Sécurité maritime de Transports Canada à Ottawa;
- Participation à une conférence internationale tenue au Centre Morris J. Wosk pour dialogue, Université Simon Fraser, Vancouver;
- Participation à la réunion d'hiver de l'Association canadienne du Barreau, section du Nouveau-Brunswick tenue à Saint Jean;
- Présence à une réunion spéciale de l'Eastern Admiralty Law Association tenue à Halifax;
- Allocution au cours de droit maritime à la faculté de droit, Université Dalhousie, Halifax;
- Présence à l'Association canadienne de droit maritime, réunions du Comité de direction tenues à Ottawa;
- Présence à la conférence de l'Institut national de la magistrature – Cour d'appel fédérale, Séminaire d'éducation : Droit maritime, tenue à Ottawa.

Le centre d'intérêt de la Section 4 (Remise en question et perspectives d'avenir) est la protection de l'environnement marin. Cette section souligne les changements dans les lois canadiennes sur la pollution marine.

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

En date du 19 mai 2005, le Parlement a adopté le projet de Loi C-15, loi amendant la *Loi de 1994 relative à la Convention des oiseaux migrateurs* et la *Loi canadienne de 1999 sur la protection de l'environnement*. Les amendements étendent l'application des deux lois aux dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. Le 28 juin 2005, la Loi a été décrétée en vigueur.

Inclus dans le texte de ce Rapport sont les mises à jour de divers problèmes entourant le déversement illégal en mer de résidus d'hydrocarbures par des navires. La question de la réception des huiles résiduaires et autres déchets provenant des navires dans les ports canadiens est aussi abordée.

Le Rapport prend note de la « stratégie de la Baltique » qui motive les navires à retenir les eaux de cale machine et résidus à bord pour enlèvement dans le port, au lieu de le déverser en mer. Sous la stratégie de la Baltique, un système de « non-frais-spéciaux » a été conçu pour encourager l'utilisation des installations de réception portuaire. Ceci signifie que les frais couvrant le coût de la réception, manoeuvre et enlèvement final des huiles résiduaires et autres déchets provenant des navires sont inclus dans les frais de port. Comme résultat, il n'y a aucune bonne raison de ne pas utiliser les installations de réception portuaire.

L'Administrateur suit de très près le progrès sur ces problèmes, ceci à cause des problèmes de rejets non identifiés d'hydrocarbures et du 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 1^{er} 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 372 millions \$. En conséquence, au Canada, le montant global des fonds disponibles pour couvrir un déversement provenant d'un pétrolier est maintenant d'environ 517 millions \$, y compris ceux de la Caisse d'indemnisation.

L'état du Fonds complémentaire international d'indemnisation pour les dommages liés à la pollution par les hydrocarbures (« facultatif », « troisième niveau d'indemnisation supplémentaire ») est mis à jour dans ce Rapport. Le Protocole du Fonds complémentaire est entré en force le 3 mars 2005.

C'est au Cabinet de décider si oui ou non le Canada deviendra un État Membre à ce troisième niveau d'indemnisation supplémentaire, en plus d'être un État Membre du Fonds de 1992. Nous avons été informé qu'avant que toute proposition soit présentée au Cabinet, il y aura des consultations avec les secteurs publics, privés, les organismes gouvernementaux et les organisations de l'industrie maritime.

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

Présentement, un document de travail préparé par Transports Canada, en date de mai 2005, est en circulation auprès des organisations de l'industrie maritime pour fin de commentaires.

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

Au cours de l'exercice financier commençant le 1^{er} avril 2005, le ministre des Transports est investi des pouvoirs légaux pour imposer une levée de contributions de 43,58 cents par tonne métrique d'une cargaison en vrac « d'hydrocarbures donnant lieu à contribution » importés au Canada ou expédiés d'un endroit au Canada, sur un navire. La levée de contributions est indexée annuellement sur l'indice des prix à la consommation.

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

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

La Caisse d'indemnisation est destinée à payer les demandes d'indemnisation relatives aux rejets d'hydrocarbures provenant de toutes les catégories de navires. La Caisse d'indemnisation, contrairement au FIPOL de 1992, ne limite pas ses considérations aux seuls navires-citernes de haute-mer ou aux hydrocarbures persistants.

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

Pour l'exercice financier ayant débuté le 1^{er} avril 2005, la responsabilité maximale de la Caisse d'indemnisation s'élève actuellement à 145 322 882,40 \$ pour toutes les demandes d'indemnisation visant un seul rejet d'hydrocarbures. Ce montant est indexé annuellement sur l'indice des prix à la consommation. Les catégories de demandes d'indemnisation pour lesquelles la Caisse d'indemnisation peut être responsable comprennent :

- Des demandes d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures;

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

- 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 quatre pierres angulaires:

- Tous les frais doivent être raisonnables;
- Toutes les mesures prises pour effectuer le nettoyage doivent être des mesures raisonnables;
- Tous les frais doivent avoir été réellement encourus; et
- Toutes les demandes d'indemnisation doivent faire l'objet d'un examen d'une autorité indépendante (l'Administrateur).

L'expérience démontre que l'examen et l'évaluation des demandes d'indemnisation sont accélérés quand le demandeur fournit des preuves convaincantes et des explications écrites. Ceci inclut divers justificatifs du Commandement sur les lieux (OSC) et les preuves de paiements, etc. Les tableaux et les notes détaillés du OSC et autres sont des éléments indispensables, facilitant ainsi le règlement et le paiement des demandes d'indemnisation. Il est essentiel que les mesures prises ainsi que les coûts et dépenses engagés soient manifestement raisonnables. La demande d'indemnisation se doit d'être présentée dans les délais impartis.

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 *LMC*, 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.

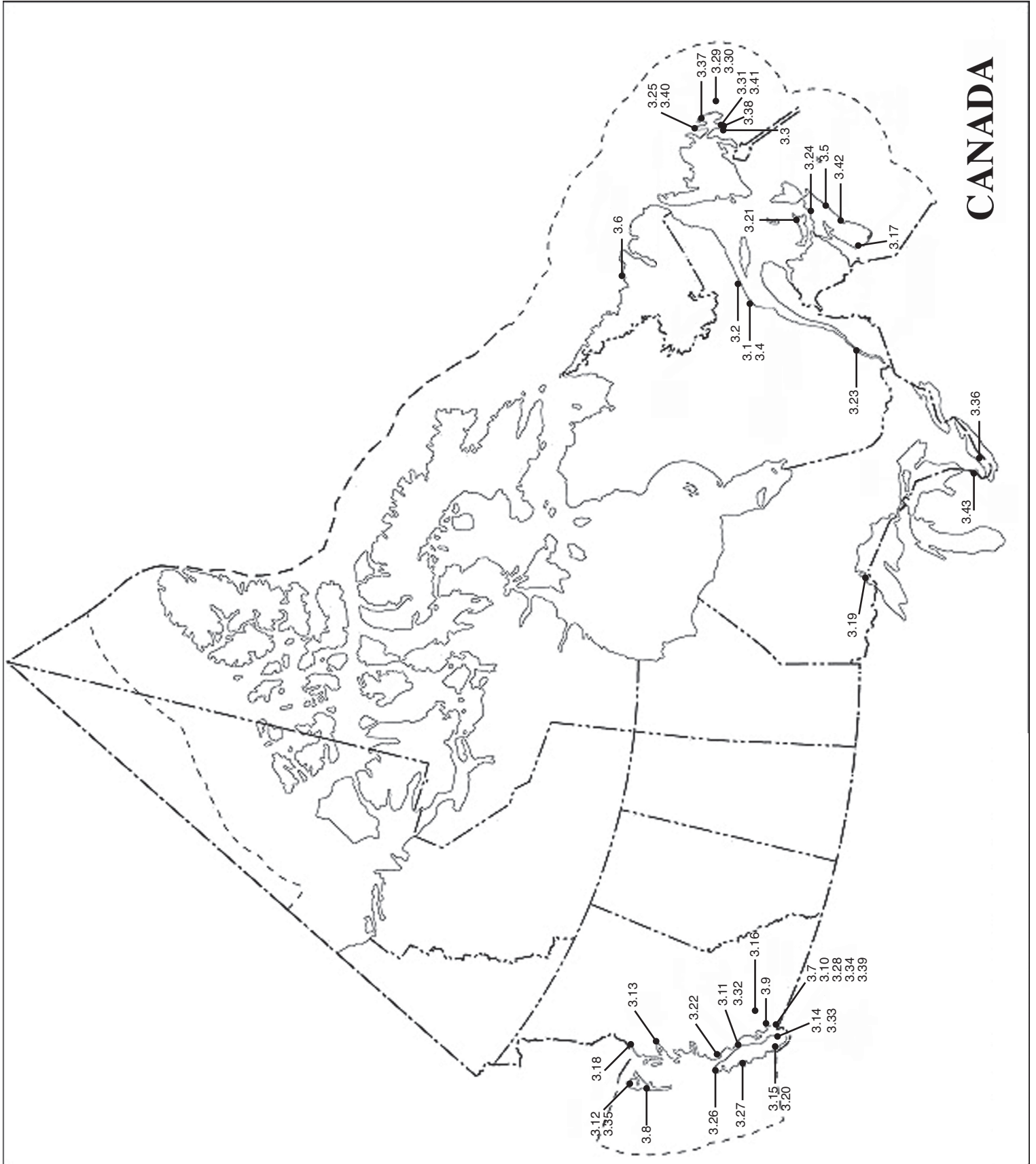
Comme prévu à l'article 85 de la *LRM (MLA)*, à part une exception, toute personne peut déposer une demande d'indemnisation auprès de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation, concernant une perte, un dommage ou des frais dus à la pollution par les hydrocarbures. Un organisme d'intervention, formé 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.



3. Événements canadiens 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.

Cette année, la Caisse d'indemnisation a traité 72 dossiers d'événements actuellement en cours d'examen. Parmi eux, 44 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 tjb, battant pavillon chypriote. Le navire était entré au port le 18 novembre et le lendemain se produisit un déversement d'hydrocarbures. Ensuite, le navire était ressorti pour se rendre à un mouillage au large de Port-Cartier, en attente d'un chargement et était revenu au port le 25 novembre, au moment même où le second déversement d'hydrocarbures se produisit. 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

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

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.

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

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.

Au 15 avril 2004, aucun règlement à l'amiable n'ayant été conclu entre les parties, l'Administrateur a donné pour instruction à son conseiller d'aller en justice.

Le 15 juin 2004, avant l'audience, l'Administrateur a accepté une offre de règlement à l'amiable pour un montant de 50 000,00\$. La somme de 50 000,00\$ a été portée au crédit de la Caisse d'indemnisation.

L'Administrateur a clos son dossier.

3.2 Navire des Grands Lacs Gordon C. Leitch (1999)

Le *Gordon C. Leitch* est un bâtiment canadien des Grands Lacs d'une jauge brute de 19 160 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, déclenchant une pollution par les hydrocarbures. La GCC intervint pour lutter contre ce déversement et encourut des frais déclarés s'élevant 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 de fin de plaidoirie exposés par la Couronne et par la défense ont été entendus. Ceux-ci ayant pris fin, le tribunal a réservé son jugement jusqu'au 4 juin 2004.

Le 8 avril 2002, le conseiller de 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.

Dans une décision en date du 15 octobre 2004, le tribunal provincial de Terre-Neuve et Labrador a découvert que la Newfoundland Recycling Limited avait la responsabilité du bâtiment au moment où celui-ci a coulé, si bien qu'elle a été déclarée coupable pour avoir permis le déversement d'une substance nocive dans un habitat poissonneux, en contravention avec les dispositions du paragraphe 36(3) de la *Loi sur les pêches*. La décision ne parvient pas à déterminer clairement qui avait le droit de propriété du bâtiment au moment où il a coulé.

À la fin de l'exercice, le conseiller de l'Administrateur tentait de rechercher la possibilité d'un règlement à l'amiable avec le conseiller de la Newfoundland Recycling Limited dans le cadre de l'action menée par l'Administrateur après avoir accepté avec le conseiller, de demander au tribunal fédéral de prolonger le délai imparti, afin de pouvoir terminer les examens des pièces du dossier, avant l'audience, à la suite de quoi le tribunal a ordonné que ces examens soient terminés le 30 juin 2005.

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 tjb, 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 la 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 conclus 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'un intérêt de 638,82 \$ - les deux versements ont été effectués.

À la suite d'une autre analyse des échantillons d'hydrocarbures, l'Administrateur poursuit devant la Cour fédérale, contre le propriétaire du navire, l'action en recouvrement des frais encourus.

Depuis avril 2004, il y a eu communication des pièces du dossier avant l'audience, avec les parties. Le 1^{er} février 2005, le conseiller des défendeurs s'est livré à un examen des pièces du dossier avant l'audience de l'Administrateur en vue de rechercher des preuves permettant de démentir les allégations de l'Administrateur au sujet de la responsabilité et du quantum.

L'Administrateur poursuit son action en recouvrement devant la Cour fédérale.

3.5 Transporteur de harengs Lavallee II (2002)

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

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

Début avril 2002, un projet de contrat relatif aux spécifications avait été rédigé pour l'enlèvement du bâtiment toujours contaminé. Toutes les parties intéressées au niveau fédéral et provincial, ainsi que la Caisse d'indemnisation ont été priées de faire part de leurs observations au sujet du document. Les spécifications définitives ont été publiées fin mai et le 5 juin 2002, les entreprises potentielles ont été invitées sur les lieux pour établir leurs devis des travaux. Les soumissions ont été reçues avant la date limite de dépôts du 18 juin et l'adjudicataire

s'est vu attribuer le contrat le 19 juin 2002.

Pendant tout ce temps, des tentatives répétées ont été faites pour entrer en rapport avec le propriétaire du bâtiment, mais en vain.

Le 10 juillet 2002, les travaux visant à enlever le bâtiment ont commencé sous la direction de la GCC. L'expert maritime de l'Administrateur était aussi présent pendant les opérations. Au 26 juillet 2002, le bâtiment et les débris connexes avaient été enlevés de leur position et le secteur avait été remis dans un état satisfaisant, sans aucune trace de contamination résiduelle d'hydrocarbures.

Le 28 janvier 2003, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation présentée par la GCC pour ses frais s'élevant à 213 053,94\$.

Étant donné que la Caisse d'indemnisation avait été tenue au courant de tous les aspects de la situation, il n'y eut que très peu de points à résoudre, aussi le 27 février 2003, une offre de règlement était faite à la GCC. Le 4 mars 2003, l'Administrateur a reçu une acceptation de l'offre. Le 6 mars 2003, le versement à la GCC des frais évalués à 212 126,10\$, plus des intérêts s'élevant à 7 404,98\$, a été autorisé.

Dans sa lettre d'offre l'Administrateur a précisé :

1. « L'Administrateur souhaite insister sur le fait qu'il avait été possible d'en arriver à une telle conclusion, en se fondant sur les circonstances spéciales de cette affaire. La résolution actuelle ne doit pas être considérée comme un fait acquit que toute dépense liée à l'enlèvement ou à la destruction d'un navire sera, à l'avenir, automatiquement acceptée comme étant une demande d'indemnisation valable.
2. L'affectation du produit de la vente ou autre forme de cession d'un navire ou de son contenu, est important dans tous les événements, eu égard aux dispositions explicites du paragraphe 678(2) de la *LMMC*. Une totale transparence de la part du demandeur et de son (ses) entrepreneur(s) dans leurs dispositions

contractuelles respectives, est essentielle, particulièrement pour l'évaluation des demandes d'indemnisation. »

L'Administrateur est heureux de noter le concours qui lui a été apporté par la région des maritimes de la GCC, tout au long de l'événement et qui lui a été d'un grand secours pour son enquête et son évaluation regardant la demande d'indemnisation.

Le conseiller de l'Administrateur a déposé un exposé détaillé des prétentions du demandeur devant la Cour fédérale d'Halifax, contre le propriétaire du bâtiment, le 11 février 2005, conformément aux dispositions du paragraphe 87(3) de la *LRM/MLA*.

3.6 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.

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 avaient indiqué 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 d'envol des aéronefs, ainsi que d'autres fûts entreposés sur l'appontement.

Le 9 décembre 2004, l'Administrateur a avisé la GCC que sa demande d'indemnisation était refusée, au motif : a) qu'aucun dommage dû à la pollution par les hydrocarbures n'avait pu provenir d'un navire, mais venait plutôt d'un fût reposant sur le fond du port; b) que d'après les preuves, l'Administrateur était convaincu que le fût ne provenait pas d'un navire.

L'Administrateur a noté que les preuves disponibles corroboraient le point de vue que le nombre d'années où le fût était demeuré sous l'eau était de plus de cinq ans. Pour cette raison, même en supposant que le fût ait pu être déchargé d'un navire et qu'il soit tombé à l'eau, la demande d'indemnisation de toute façon serait rejetée en application de la disposition du paragraphe 85(2) de la *Loi sur la responsabilité maritime*. Voir également : *Canada contre J.D. Irving Ltd. et autres* [1999] 2 F.C. 346, paragraphes 11 et 19.

L'Administrateur a clos son dossier.

3.7 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 a 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.

Étant donné les continuels manquements aux engagements des défendeurs, aux conditions de l'accord de règlement à l'amiable et considérant que les frais de procédures, avec une demande de décision judiciaire et de vente de la vedette du défendeur seront probablement plus élevés que la valeur de la vedette, le conseiller de l'Administrateur a demandé au tribunal d'opposer une fin de non-recevoir, sans frais, à l'action de l'Administrateur. Le 13 septembre 2004, le tribunal a ordonné qu'il en soit ainsi.

L'Administrateur a clos son dossier.

3.8 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 1^{er} 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.

Afin de pouvoir envisager un règlement à l'amiable, il était indispensable pour les assureurs d'obtenir des preuves de la part de l'équipe de renflouement qui avait passé un contrat avec la GCC. Le 19 mars 2004, l'entreprise de renflouement a fourni des réponses aux questions des assureurs. Le 22 juillet 2004, l'Administrateur a examiné le rapport de l'expert d'avaries des assureurs qui a recommandé une réduction de 26 721,91\$ des frais de l'entreprise. Le conseiller de la Couronne a fait connaître l'acceptation des résultats des recherches de l'expert d'avaries. À la suite de négociations, l'affaire a été réglée à l'amiable par les propriétaires du bateau de pêche et les assureurs ont versé à la Couronne la somme de 66 356,03\$.

Le 7 mars 2005, la Cour fédérale a rendu une ordonnance sur convention rejetant l'action de la Couronne du 27 novembre 2003 (T-2243-03) sans qu'aucune des parties n'ait à payer les dépens, comme il se doit après que le fond de l'affaire ait été loyalement débattu.

L'Administrateur a clos son dossier.

3.9 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, qui a été acceptée 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 \$.

À la fin de l'exercice, l'Administrateur envisageait un recouvrement possible, aux conditions des dispositions du paragraphe 87(3) de la *LRM/MLA*.

3.10 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 auto-

rités 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

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

GCC pour impliquer le propriétaire de la drague n'ont pratiquement servi à rien à ce moment là. l'examiner et l'évaluer a été tout ce qu'il y a de plus simple.

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 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 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. 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.

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

Etant donné l'ensemble des renseignements fournis par les APS/SHA, accompagnant leur demande d'indemnisation, la tâche pour À la fin de l'exercice, l'Administrateur envisageait de possibles mesures de recouvrement, conformément aux dispositions du paragraphe 87(3) de la *LRM/MLA*.

3.11 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. 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.

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'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 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.

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. 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.

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

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. Le 28 mars 2004, le remorqueur avait été démolit et éliminé.

Le 11 juillet 2004, la GCC a présenté à la Caisse d'indemnisation, une demande d'indemnisation s'élevant à 132 775,12\$ concernant ses frais en la matière.

Le 29 septembre 2004, l'Administrateur a demandé à la GCC de lui fournir de plus amples renseignements concernant sa demande d'indemnisation. La GCC a fourni quelques-uns des renseignements réclamés, mais a refusé de fournir des exemplaires des documents d'appel d'offres relatifs au contrat de démolition du remorqueur.

Le 10 décembre 2004, l'Administrateur a écrit à la GCC, lui rappelant ses pouvoirs de mener une enquête en vertu de la partie I de la *Loi sur les enquêtes* et conformément aux dispositions du paragraphe 86(2) de la *Loi sur la responsabilité maritime* et d'après les preuves disponibles, a offert une indemnité s'élevant à 109 220,00\$ plus des intérêts, en règlement de la demande d'indemnisation de la GCC.

Le 14 janvier 2005, la GCC a réclamé des « éclaircissements » au sujet de la position de la Caisse d'indemnisation relative à l'emploi d'une approche contractuelle du « prix fixe » dans cette affaire par la GCC, pour la démolition du remorqueur.

Le 15 février 2005, l'Administrateur a répondu à la GCC, en faisant état des dispositions des articles 85 et 86 de la *LRM* et de la *Loi sur les enquêtes* Partie I. Il a rappelé à la GCC que : (1) Tous les frais doivent être raisonnables; (2) Toutes les mesures prises doivent être des mesures raisonnables; (3) Tous les frais doivent avoir été réellement encourus; (4) Toutes les demandes d'indemnisation adressées à la Caisse d'indemnisation doivent être examinées et évaluées par une autorité indépendante

(l'Administrateur) qui ensuite fait une offre d'indemnité pour la partie de la demande que l'Administrateur juge recevable.

L'Administrateur a constaté que même si un amendement de 1993 à la *LMMC* donnait, pour la première fois, le droit au Canada d'adresser directement une demande d'indemnisation à la Caisse d'indemnisation, cela ne conférait pas un statut spécial aux demandes d'indemnisation présentées par le Canada par rapport à celles présentées par d'autres entités. En particulier, pour que l'Administrateur puisse trouver recevable une demande d'indemnisation ou une partie de celle-ci, en application de la disposition de l'article 86 de la *LRM*, il est essentiel que les mesures prises et les frais encourus faisant l'objet de la demande d'indemnisation, soient indéniablement raisonnables.

En ce qui concerne l'approche contractuelle de « prix fixe » utilisée par la GCC dans cette affaire, l'Administrateur a écrit : « Même si l'Administrateur ne peut pas imposer les mesures et autres actions (y compris le contrôle des frais) qu'un demandeur prend dans une situation donnée, on ne doit pas oublier qu'un contrat « prix fixe » ou autre, ne dispense pas, en soi, le demandeur des exigences mentionnées ci-dessus. Nous relevons dans la demande d'indemnisation du *Sea Shepherd II*, par exemple, que d'autres types de contrats pouvaient être utilisés, c'est-à-dire « prix plafond » ou « plafonnement ». Nous sommes sûrs que le MPO/GCC examinera, si cela est envisagé, le processus de recouvrement (demande d'indemnisation émanant de la Caisse d'indemnisation) comme mentionné ci-dessus et qu'ensuite elle en informera les TPSGC avant de choisir l'instrument approprié à utiliser dans une situation donnée. »

Le 22 février 2005, la GCC a accepté l'offre d'indemnisation faite par l'Administrateur. Le 23 février 2005, l'Administrateur a ordonné le transfert de la somme de 113 971,50\$, y compris 4 751,50\$ d'intérêts, prélevée sur la Caisse d'indemnisation, pour être portée au crédit du MPO/GCC.

À la fin de l'exercice, l'Administrateur envisageait ses options de recouvrement, conformément aux dispositions de la *LRM/MLA*, paragraphe 87(3).

3.12 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 bâbord. 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'invasion par l'eau ce qui se révélait être 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 blocs 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'ils 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 1^{er} avril 2004, un versement de 1 659 663,06 \$ comprenant des intérêts, a été autorisé.

Note : 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.

À la fin de l'exercice, l'Administrateur envisageait de possibles mesures de recouvrement, conformément aux dispositions de la *LRM/MLA* paragraphe 87(3).

3.13 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 les 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 surveille l'évolution de la situation, 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.

3.14 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. La GCC est intervenue 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.

Le 28 juin 2004, la Caisse d'indemnisation a reçu une demande d'indemnisation émanant de la GCC, d'un montant de 18 336,77\$, pour ses frais à l'occasion de cet événement.

Le 15 juin 2004, l'Administrateur a ordonné le versement au MPO/GCC de la somme de 18 336,77\$ plus 691,05\$ d'intérêts.

À la fin de l'exercice, l'Administrateur envisageait ses options de recouvrement, conformément aux dispositions de la *LRM/MLA*, paragraphe 87(3).

3.15 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 exploitant un récif 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 décollant 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 de la 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 démolie.

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.

Le 5 janvier 2005, l'Administrateur a reçu un avis d'une demande d'indemnisation contre la Caisse d'indemnisation, émanant de Toquaht Première Nation à Ucluelet (Colombie Britannique) pour des dommages dus à la pollution par des hydrocarbures provenant du *Black Dragon*. Il est prétendu que des dommages à des palourdes se seraient produits du fait du remorquage du *Black Dragon* qui avait été partiellement submergé à l'embouchure de Pipestem Inlet, Toquaht Bay, Barkley Sound, après avoir été renfloué et avant d'avoir été pris en remorque pour Ladysmith.

Les 13 et 18 janvier 2005, l'Administrateur a réclamé de plus amples renseignements à Toquaht Première Nation au sujet de cette demande d'indemnisation.

Le 3 février 2005, le conseiller de l'Administrateur a écrit à la GCC l'informant de la demande d'indemnisation et lui réclamant des documents et des renseignements concernant l'événement et les opérations qui y sont liées. À la fin de l'exercice, la GCC avait fourni certains des renseignements réclamés.

L'enquête de l'Administrateur relative à la demande d'indemnisation de Toquaht Première Nation se poursuit.

3.16 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.

Le 28 septembre 2004, conformément aux dispositions du paragraphe 87(3) de la *LRM/MLA*, le conseiller de l'Administrateur a déposé un exposé détaillé des prétentions du demandeur devant la Cour fédérale de Vancouver, pour engager une action en recouvrement contre le propriétaire de l'*Anscomb*. De ce fait, le navire *DPW No 590* a été immobilisé le 4 octobre 2005, en qualité de navire jumeau de l'*Anscomb*. L'immobilisation a eu lieu à Kooteney Lake près de la ville de Nelson (Colombie Britannique).

Le 17 février 2005, la Cour fédérale a ordonné une condamnation par défaut contre le propriétaire de l'*Anscomb* et du *DPW No 590* pour un montant de responsabilité restant à déterminer.

Le 10 mars 2005, le conseiller du propriétaire de l'*Anscomb* a notifié le conseiller de l'Administrateur de donner un avis préalable d'audience devant le juge le 14 mars 2005, afin de casser le jugement regardant la condamnation par défaut et l'ordre d'immobilisation du *DPW No 590* et pour laisser présenter une défense. À la fin de l'exercice, l'audition de la requête avait été ajournée de façon à permettre au conseiller de l'Administrateur d'examiner ces personnes qui avaient présenté une déclaration écrite sous serment destinée à appuyer la requête du propriétaire du bâtiment.

L'Action en recouvrement de l'Administrateur se poursuit.

3.17 Bateau de pêche Ronald M (2004)

Le 12 août 2003, la GCC a été informée que le bateau de pêche *Ronald M* était en mauvais état et risquait de couler le long de Long Wharf à Digby (Nouvelle-Écosse). Le MPO/DFO de Digby a été prié de surveiller l'état du bateau de pêche.

Le 28 juillet 2004, la GCC a tout d'abord écrit au propriétaire du bateau de pêche exprimant son inquiétude concernant l'état du bateau eu égard au milieu marin local et aux opérations exécutées à l'appontement.

Le 17 novembre 2004, la SMTC/TCMS, après avoir inspecté le bateau de pêche, a fait savoir qu'il présentait un risque de pollution pour l'environnement si le problème n'était pas corrigé rapidement.

La GCC a déterminé que si des mesures étaient prises en temps voulu, pour récupérer les polluants et les débris pollués par les hydrocarbures, pour un coût estimé à 15 000,00\$, cela pourrait empêcher un autre sinistre semblable à celui du bateau de plaisance *Forrest Glen* (voir le Rapport annuel 2002-2003 de l'Administrateur, paragraphe 3.65) qui a coûté environ 240 000,00\$.

La GCC a passé un contrat pour l'enlèvement des polluants et des débris pollués par les hydrocarbures. Les opérations d'enlèvement se sont achevées les 6 et 7 décembre 2004. Environ 3000 gallons de résidus d'eau et d'hydrocarbures, de combustibles et de débris ont été enlevés du bateau de pêche. Environnement Canada a exprimé sa satisfaction que les risques de pollution pour l'environnement aient pu être supprimés. La SMTC/TCMS a précisé qu'à « ce moment là, le bâtiment représentait un risque minimum de pollution ».

Le 8 décembre 2004, le bateau de pêche était en position droite et convenablement sécurisé. Le MPO de Digby avait confirmé, aux interventions en cas d'urgence de la GCC, qu'elles auraient à surveiller le *Ronald M* et devraient rendre compte de l'état du bâtiment.

Le 13 janvier 2005, une lettre a été envoyée aux propriétaires de l'appontement les informant que le propriétaire du bateau de pêche avait été avisé d'avoir à coordonner ses efforts avec les leurs, de manière à éviter d'autre accumulation de résidus d'hydrocarbures à bord du *Ronald M*. Il avait semblé que d'autres avaient utilisé le *Ronald M* comme entrepôt pour leurs résidus/débris pollués par des hydrocarbures.

Le propriétaire du bateau de pêche a été prévenu par la GCC des coûts de l'enlèvement et en même temps, il lui était recommandé d'entreprendre les démarches raisonnables pour rendre et maintenir le bâtiment étanche.

Le propriétaire avait prévenu la GCC qu'il ne pouvait pas payer les frais d'enlèvement.

Le 9 février 2005, la GCC a présenté à l'Administrateur une demande d'indemnisation pour ses frais s'élevant à 13 957,80\$.

Les interventions d'urgence de la GCC de Dartmouth (Nouvelle-Écosse) avaient tenu informé l'Administrateur du déroulement des opérations ce qui lui a grandement facilité l'évaluation de la demande d'indemnisation.

Le 16 février 2005, l'Administrateur a ordonné le versement au MPO/GCC de la somme de 13 957,80\$ plus des intérêts de 122,20\$.

L'Administrateur a clos son dossier.

3.18 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.

Le trou dans l'étrave du bateau de pêche était trop grand pour pouvoir y poser un placard là où reposait le bâtiment qui ne pouvait pas être

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

« pompé » en mer. Un autre obstacle pour le renflouer était les 17 tonnes de harengs qui se trouvaient dans sa cale. Étant donné que l'on pensait que les harengs risquaient d'avoir été contaminés, aucun emballer mobile n'était disposé à aider au pompage de la cargaison hors de la cale.

Le propriétaire n'avait pas d'assurance et aucun moyen apparent de payer le sauvetage de son bateau. De ce fait, la GCC a pris en charge le bâtiment et les dispositions pour qu'il soit soulevé entre deux barges, sur des élingues et remorqué jusqu'au chantier de l'entrepreneur. Là, la cargaison de harengs et les polluants ont été déchargés de manière à empêcher toute menace ultérieure de pollution. Le bateau de pêche a été remis à flot à l'aide de plusieurs pompes tournant sans arrêt. Par la suite, un placard a été posé provisoirement sur le bâtiment

pour l'empêcher de couler et a été renvoyé au chantier de l'entrepreneur. Le bateau de pêche a été déclaré perte totale virtuelle.

Le 23 novembre 2004, la GCC a présenté à la Caisse d'indemnisation, une demande d'indemnisation pour ses frais s'élevant au total à 67 496,15\$.

Le 31 janvier 2005, l'Administrateur a ordonné le versement au MPO/GCC de la somme de 58 243,47\$ plus 2 070,62\$ d'intérêts, en règlement pour le solde de tout compte de cette demande d'indemnisation.

À la fin de l'exercice, l'Administrateur envisageait ses options de recouvrement, conformément aux dispositions du paragraphe 87(3) de la *LMR/MLA*.

3.19 Navire à moteur Algonorth (2004)

Le 5 avril 2004, le *NM Algonorth*, alors qu'il sortait en culant de la cale sèche de Thunder Bay (Ontario) a heurté le mur de la cale, perforant sa coque côté bâbord, à un mètre et demi au-dessus de la ligne de flottaison, entraînant le déversement de fuel oil intermédiaire.

Un fonctionnaire de la SMTC/TCMS fut le premier représentant fédéral sur les lieux. Il prit la direction de l'intervention jusqu'à ce que le personnel de l'équipe des interventions d'urgence de la GCC arrive. À ce titre, des entreprises locales ont mené des opérations d'endiguement et de nettoyage, employant le matériel d'intervention contre la pollution, de la GCC.

La plus grande partie des hydrocarbures a été retenue dans la cale sèche, bien qu'une quantité inconnue se soit échappée dans les eaux du port, où la pointe de la lisière de glace et le vent ont empêché les hydrocarbures de se répandre plus largement.

Le 6 avril 2004, le pollueur a pris le commandement de l'intervention avec les IU GCC/CCG ER présentes sur les lieux pour surveiller les opérations. Plus tard, les autorités du port de Thunder Bay ont assumé le rôle d'organisme en charge. La plus grande partie des hydrocarbures flottant librement à l'intérieur du barrage flottant et de la cale sèche a été récupérée. La glace a été cassée en morceaux et expédiée dans une installation de réception où le mélange d'eau et d'hydrocarbures a été séparé et éliminé. Environ 3 800 litres de produits ont été récupérés. D'après les estimations, 3 000 à 5 000 litres d'hydrocarbures ont été déversés.

La GCC a fait savoir que le 16 novembre 2004, sa demande d'indemnisation avait été réglée intégralement par le propriétaire du navire.

L'Administrateur a clos son dossier.

3.20 Navire à moteur Sea Shepherd II (2004)

En avril 2005, ayant reçu un certain nombre de rapports précisant que le *NM Sea Shepherd II*, se trouvant dans Robbers Pass, Tzartus Island (Colombie Britannique) était à l'état d'épave flottante à l'abandon et risquait de couler, la GCC, la SMTC/TCMS et les autorités provinciales se sont rendues sur les lieux pour enquêter. Il en a été conclu à l'évidence que l'état du bâtiment représentait une menace pour le milieu marin. Le 26 avril 2004, une ordonnance d'intervention a été délivrée en vertu des dispositions de l'article 678 de la *LMMC*.

Le droit de propriété du bâtiment est toujours en litige.

L'Administrateur s'est adjoint les services d'un conseiller juridique et d'un expert maritime. Ce dernier s'est rendu à bord du bâtiment.

Le 10 mai 2004, les entreprises de la GCC ont commencé des opérations de pompage sur le bâtiment. Au 11 mai 2004, environ 188 tonnes d'un mélange de résidus d'hydrocarbures et de diesel avaient été pompées hors du *Sea Shepherd II*. Mais environ 16 gallons par heure, d'eau de mer, s'infiltraient dans le bâtiment. Le 26 mai 2004, le bâtiment était pris en remorque pour arriver à la cale sèche d'Esquimalt le lendemain, pour y être démolit. Au 17 juin 2004, sept grands conteneurs à ordures, pleins de débris pollués par les hydrocarbures avaient été retirés du bâtiment. Au 30 juillet 2004, la démolition du bâtiment avait été terminée.

Le 22 novembre 2004, l'Administrateur a reçu la demande d'indemnisation envoyée par la GCC pour ses frais s'élevant au total à 515 333,70\$, pour un paiement par la Caisse d'indemnisation.

Les 13 et 14 décembre 2004, l'Administrateur a demandé à la GCC d'autres renseignements et documents. Le 25 février 2005, la GCC lui a fourni quelques-uns de ceux-ci.

Le 3 mars 2005, l'Administrateur a avisé la GCC qu'au point où il en était de son examen, il n'avait trouvé recevable que 331 892,31\$ de la demande – et il a offert une indemnité égale à ce montant – il voulait aussi examiner, lorsqu'elles lui seraient fournies, d'autres preuves à l'appui des autres parties de la demande d'indemnisation de la GCC. Il a noté qu'en raison du manque de preuves à l'appui, il n'avait pas été en mesure d'évaluer certaines parties de la demande d'indemnisation de la GCC, en application des dispositions de l'article 86 de la *LRM/MLA*.

Le 3 mars 2005, la GCC, au nom du ministre des pêches et océans (MPO/GCC) a accepté l'offre de 331 892,31\$ plus des intérêts, de l'Administrateur. La GCC a fait savoir qu'elle allait essayer de fournir les renseignements permettant de justifier le reste de sa demande d'indemnisation. Le 3 mars 2005, l'Administrateur a ordonné le versement au MPO/GCC de la somme de 331 892,31\$ plus 9 810,24\$ d'intérêts.

Note : Le manque de preuves à l'appui pour les parties de cette demande d'indemnisation a soulevé les mêmes craintes que celles exprimées à l'occasion de la demande d'indemnisation du *Beaufort Spirit*, rapportée au paragraphe 3.11 de ce Rapport. Pour qu'un demandeur puisse obtenir satisfaction, il doit être en mesure d'apporter des preuves à l'appui de sa demande.

3.21 Navire-citerne Irving Eskimo (2004)

Le 19 février 2004, le *MT Irving Eskimo* avait juste terminé de décharger sa cargaison à quai dans le port de Charlottetown (Île du Prince Édouard) (d'où les hydrocarbures sont ensuite transférés dans les installations de stockage à terre au moyen d'une conduite souterraine), lorsqu'il a été débordé du quai par le vent. Il a

été rapporté que le navire avait cassé trois de ses amarres et que le flexible de déchargement s'était rompu, déversant les hydrocarbures résiduels qu'il contenait.

La GCC a fait savoir qu'elle n'était pas intervenue lors de cet événement et qu'elle ignorait

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

de quelle façon le propriétaire du navire était intervenu pour lutter contre le déversement d'hydrocarbures.

Le 25 janvier 2005, un rapport indique que le propriétaire du navire avait été condamné, ce jour là, par le tribunal provincial de l'Île du Prince Édouard, à payer une amende de 5 000,00\$ et à faire une donation de 10 000,00\$ à l'université de l'Île du Prince Édouard pour effectuer des recherches dans l'estuaire, après

avoir été trouvé coupable d'avoir contrevenu aux règlements sur la prévention de la pollution, pris en application de la *LMMC*.

Un rapport d'audience note : « À l'origine le commandant pensait que 450 litres avaient été déversés... il s'est avéré qu'il n'y avait eu que 15 litres. »

L'Administrateur a clos son dossier.

3.22 Barge GMS 620 (2004)

Le 3 juillet 2004, il a été rapporté que la barge *GMS 620*, étant à la remorque, s'était échouée dans Knight Inlet, au nord de l'Île Midsummer (côte centrale de la Colombie Britannique) et s'était fait des avaries à sa coque. La barge transportait des granules de poisson et 40 000 litres de diesel. Aucune pollution n'a été signalée.

Le propriétaire a prévenu qu'il prenait en main les opérations d'intervention regardant cet événement – ce qu'il a fait. La GCC a pris en main le rôle de fonctionnaire fédéral chargé de la surveillance (FFS/FMO). La GCC avait transféré le matériel d'intervention de lutte contre la pollution, sur le *NGCC Tsekoa II* qui était resté sur les lieux pour venir en aide s'il y avait lieu.

Après qu'une partie de la cargaison en pontée ait été déchargée, la barge a été dégagée des

rochers. Après que toute la cargaison en pontée ait été déchargée, un expert maritime a déclaré que la barge pourrait se rendre à Vancouver sans danger, avec le fuel à bord. Le FFS/FMO de la GCC a recommandé que le fuel soit déchargé avant que la barge ne reprenne sa route. Ensuite, le FFS/FMO de la GCC a pris l'avis de la SMTC/TCMS concernant un plan de remorquage. Le propriétaire s'est conformé aux exigences de la GCC et de la SMTC et le 7 juillet 2004, le fuel à bord des deux citernes avait été transbordé en vue du remorquage de la barge jusqu'à Vancouver. Le 9 juillet 2004, la barge était amarrée dans les chantiers de réparation navale à Vancouver.

L'Administrateur a clos son dossier.

3.23 Porte-conteneur CV Horizon (2004)

Le 24 juillet 2004, le porte-conteneur *CV Horizon* s'est échoué dans les parages de la bouée 5-129, dans le fleuve St-Laurent, près de Sorel (Québec).

Le 28 juillet 2004, l'équipe régionale d'urgence environnementale (REET) s'est réunie et a fait un compte rendu aux IU GCC/CCG ER qui avait convoqué la SMTC/TCMS, Environnement Canada, le ministère de l'environnement du Québec, le ministère de la sécurité publique du Québec. Le propriétaire du navire s'est trouvé devant les problèmes reconnus par REET. Le 30 juillet 2004, un vol de surveillance de la

GCC n'a révélé aucun signe de pollution par les hydrocarbures.

Le 31 juillet, la GCC et REET ont exprimé leur satisfaction devant le plan de sauvetage des propriétaires du navire. L'IU GCC/CCG ER ont surveillé les opérations de sauvetage.

Les 1^{er} et 2 août 2004, des conteneurs ont été débarqués du navire. Des tentatives pour déséchouer le bâtiment avec l'assistance de remorqueurs, sont restées vaines. Beaucoup plus de conteneurs devaient être débarqués.

Le 4 août 2004, le navire était renfloué et plus tard inspecté au poste 10 du port de Sorel. Un autre vol de surveillance au-dessus de la zone de l'échouement n'a révélé aucun signe de pollution dû à cet événement.

Il est entendu que la GCC Québec devra chercher à recouvrer auprès du propriétaire du navire, ses frais encourus lors de cet événement.

3.24 Bateau de pêche Alicia Dawn 94 (2004)

Le matin du 8 septembre 2004, le bateau de pêche *Alicia Dawn 94*, avec une forte gîte, était remorqué dans le port de Caribou (Nouvelle-Écosse). Le bâtiment avait à bord, environ 1 200 litres de diesel et d'autres huiles machine et de graissage. IU GCC/CCG ER de Charlottetown (Île du Prince Édouard) est intervenue, arrivant à Caribou, en matinée à 09.30 heures.

Il semblerait que le propriétaire du bâtiment n'ait pas voulu coopérer avec l'IU GCC et le BCST/CTSB.

Le propriétaire avait embauché un plongeur sous-marin afin d'obtenir les ouvertures et de larguer les conteneurs mobiles à poissons et de prendre des mesures destinées à remettre le bâtiment en position droite. Des hydrocarbures s'échappaient de la coque du bâtiment. L'IU GCC/CCG ER a récupéré les hydrocarbures déversés et a ordonné au propriétaire d'arrêter de pomper.

Le propriétaire a été prié de prendre des dispositions pour envoyer un camion aspirateur en vue de nettoyer les substances huileuses restantes dans la cale machine et la salle des machines. Le propriétaire a refusé de faire droit à la requête, prévenant qu'il avait l'intention de

faire remorquer le bâtiment, pour le retourner à Murray Harbour (IPE), où il serait sorti de l'eau et les substances huileuses et les poissons restants seraient donc enlevés et éliminés. L'IU GCC a demandé à la SMTC de Charlottetown de veiller à s'assurer que ces mesures avaient bien été exécutées. Le bâtiment a appareillé de Caribou pour Murray Harbour à 13.15 heures le 8 septembre 2004.

Des tentatives ultérieures faites par la GCC auprès du propriétaire pour recouvrer ses frais d'IU/ER, sont restées vaines.

Le 4 février 2005, la GCC a présenté à la Caisse d'indemnisation une demande d'indemnisation pour ses frais s'élevant au total à 2 625,42\$.

Le 9 février 2005, l'offre d'indemnisation faite par l'Administrateur, d'un montant de 2 543,01\$ plus des intérêts a été acceptée par le MPO/GCC. Le 11 février 2005, l'Administrateur a ordonné le versement au MPO/GCC de la somme de 2 595,99\$ incluant des intérêts.

À la fin de l'exercice, l'Administrateur envisageait ses options de recouvrement, en application des dispositions du paragraphe 87(3) de la *LRM/MLA*.

3.25 Bateau de pêche Peter's Dream (2004)

Le 22 octobre 2004, le bateau de pêche *Peter's Dream* était signalé en feu et échoué près de Harbour Grace (Terre-Neuve). Un bateau local est intervenu pour récupérer les deux membres d'équipage. Le Centre de sauvetage en mer de la GCC a chargé le *NGCC Shamook* de prêter assistance.

L'IU GCC est intervenue sur ce sinistre. Environ 1 600 gallons de diesel et 400 gallons d'huile hydraulique ont été découverts à bord. Des

tentatives pour alléger et dégager le bateau de pêche à l'aide du *Shamook* sont restées vaines.

Le 26 octobre 2004, des fuites d'hydrocarbures par un trou dans le bordé bâbord ont été découvertes. Les assureurs du bateau de pêche ont pris des mesures d'endigement des hydrocarbures. Le lendemain, l'IU GCC a effectué des évaluations de la situation du littoral en utilisant un véhicule tout terrain (VTT/ATV), mais aucune trace d'hydrocarbures n'a été découverte dans

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

l'eau ou autour du bâtiment. Le 2 novembre 2004, de forts vents alliés aux marées hautes ont démolé le bateau de pêche.

Le 23 novembre 2004, la GCC a présenté sa demande d'indemnisation au propriétaire du bateau de pêche en remboursement de ses frais.

3.26 Bateau de pêche P.H. Phippen (2004)

Le 3 novembre 2004, un rapport signalait que le *P.H. Phippen* avait coulé le long du quai à l'appontement des pêcheurs à Port Hardy (Colombie Britannique). Le commandant de port a fait déployer un barrage flottant autour du bateau de pêche afin d'endiguer les fuites de combustible.

Le bâtiment en vente à l'époque et également connu sous le nom de *Underwater Sunshine*, était un ancien remorqueur converti en bateau de quartier d'habitation. Pendant de nombreuses années, il est resté à cette place, mais le propriétaire pompait régulièrement l'eau.

Le propriétaire a fait savoir à IU GCC que le bateau reposait sur le flanc et que du combustible s'écoulait d'un réservoir contenant environ 30-40 gallons de diesel. Selon les dires, le second réservoir contenant environ 100 gallons de diesel ne fuyait pas.

Le 5 novembre 2004, le propriétaire a fait savoir que des plongeurs avaient réussi à obturer les ouvertures. Les 12 et 13 novembre 2004, l'IU GCC étant sur les lieux, des entreprises embauchées par le propriétaire ont commencé des opérations de levage à l'aide d'une barge et d'excavatrices. Un air-bag a été gonflé à l'arrière du bâtiment et une élingue a été installée à l'avant en vue du levage. Le 14 novembre 2004, le bâtiment avait été remonté à la surface et l'eau pompée par-dessus bord. Une certaine quantité de diesel irrécupérable avait été déversée au cours de l'opération de renflouement. Le bâtiment a été stabilisé et n'était plus considéré comme présentant une menace de pollution.

En entrant à l'intérieur du bâtiment, il devient évident qu'il n'avait pas coulé accidentellement. La roue du gouvernail, le tableau électrique, la pompe de réfrigération de l'eau de circulation du groupe électrogène et la pompe hydraulique de la salle des machines manquaient. La vanne d'entrée d'eau de mer de la pompe de réfrigération de l'eau de circulation, était en position ouverte laissant monter l'eau. Les tuyaux de raccordement à cette pompe avaient été sectionnés au cours du renflouement. Lorsque la vanne d'entrée d'eau de mer a été fermée, l'eau a cessé de monter. Les nappes luisantes d'hydrocarbures, en surface, qui continuaient à apparaître au cours de l'intervention, avaient augmenté très probablement du fait du sectionnement des circuits hydrauliques. La GRC de Port Hardy a été appelée pour enquêter au sujet de cet événement.

Le 31 janvier 2005, la GCC a déposé une demande d'indemnisation auprès de la Caisse d'indemnisation, pour des frais encourus au cours de cet événement, s'élevant au total à 2 113,91\$.

Le 7 février 2005, l'Administrateur a ordonné le versement de l'indemnisation au MPO/GCC, d'un montant de 2 141,95\$ y compris des intérêts, en règlement pour solde de tout compte.

À la fin de l'exercice, l'Administrateur envisageait ses options de recouvrement, en application des dispositions du paragraphe 87(3) de la *LRM*.

3.27 Innchanter (2004)

Le 8 novembre 2004, un rapport signalait que le navire *Innchanter* prenait l'eau et déversait du diesel à Hot Springs Cove, Île de Vancouver (Colombie Britannique). Les propriétaires ont

fait savoir que la pollution était minime et que des pompes allaient être mises à bord. Il semblerait qu'il y ait eu une panne de courant à bord et que les pompes de cale machine n'étaient pas en

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

mesure de fonctionner, laissant le niveau d'eau monter dans la cale.

Le *Innchanter* est un ancien cargo transformé en chambres d'hôtes qui était amarré à l'appontement de l'anse Hot Springs. Le représentant du propriétaire a fait savoir qu'il n'y avait que 20 litres de combustible à bord. Un autre rapport d'un citoyen local a fait savoir qu'il y avait deux réservoirs d'une contenance de 5 000 gallons à bord du navire.

L'IU GCC/CCG ER a reçu un appel du bureau de la bande d'Hesquit, réclamant d'autres bar-

rages flottants à leur faire parvenir rapidement. La GCC a fait savoir à la bande d'Hesquit que le propriétaire intervenait avec l'aide d'entreprises.

Le 9 novembre 2004, la station des bateaux de sauvetage de la GCC à Tofino a prévenu l'IU GCC que les entreprises étaient à pied d'œuvre et que la situation était stable. Une faible quantité de pollution s'était produite et des opérations de récupérations étaient entreprises.

L'Administrateur a clos son dossier.

3.28 Vraquier Thrasyvoulos V (2004)

Le 11 novembre 2004, l'IU GCC de Victoria (Colombie Britannique) a reçu un rapport signalant que le navire *Thrasyvoulos V*, battant pavillon panaméen, avait découvert un trou dans une de ses caisses à combustible, étant à 170 milles au large de Cape Flattery.

Le *Thrasyvoulos V* est un vraquier de 37 094 tjb, de 224 mètres de long. Des remorqueurs avaient été envoyés à sa rencontre pour l'assister. D'après un rapport, le navire avait 30 tonnes métriques d'un mélange d'hydrocarbures et d'eau de mer à bord.

Le 12 novembre 2004, le navire était à 50 milles marins à l'ouest de Tofino, Île de Vancouver. Des experts d'avaries sont montés à bord et ont évalués les dommages. Des remorqueurs se trouvaient également sur les lieux pour assis-

ter et escorter le navire. D'après un rapport, le navire avait un trou dans sa caisse à combustible, de 3 x 1.5 pouces à environ 2 pieds au-dessus de la ligne de flottaison. Le niveau du mélange d'hydrocarbures et d'eau de mer était à 12 mètres en dessous du trou. Il y avait un enfoncement de 8 x 9 pouces dans la coque, indiquant qu'un choc avait très probablement causé ce trou. À l'aide d'une tôle d'acier de 12 pouces, un placard a été posé sur le trou. Le permis de faire route sur le port de Vancouver a été délivré au navire.

Le navire est arrivé à Vancouver. Le 13 novembre 2004, Transports Canada a inspecté le navire qui a appareillé de Vancouver le 25 novembre 2004.

L'Administrateur a clos son dossier.

3.29 Unité flottante de production Terra Nova FPSO (2004)

Le 21 novembre 2004, un rapport envoyé par la plate-forme pétrolière *Terra Nova* a été reçu, indiquant qu'en raison d'un mauvais fonctionnement d'un séparateur d'eau polluée, un déversement d'environ 25 m³ de pétrole brut s'était produit. La taille de la nappe d'hydrocarbures était estimée à 2km de long et 500m de large. L'événement relevait de la juridiction du Canada-Newfoundland Offshore Petroleum Board (CNOBP). Le CNOBP a ordonné à la plate-forme *Terra Nova* d'arrêter sa production à 0415 heures. La plate-forme

Terra Nova FPSO a signalé qu'elle avait arrêté sa production à 07.00 heures.

La Société d'intervention maritime de l'est du Canada (SIMEC/ECRC) avait été engagée par contrat pour suivre de près la trajectoire du déversement et aider aux opérations d'intervention. L'IU GCC a prêté son concours à la surveillance du déversement et a fourni du matériel et du personnel pour assister l'intervention. TC et Environnement Canada étaient impliqués dans la surveillance.

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

Les 23 et 24 novembre, Petro Canada a estimé qu'environ 165 m³ avaient été déversés. Des représentants de Petro Canada et autres du projet Offshore Terra Nova ont terminé leur enquête et la compagnie a, d'après le rapport, apporté des changements afin d'empêcher d'autres événements. La compagnie a rapporté que, tout d'abord, il y avait eu une défaillance mécanique dans le système d'injection distribuant les produits chimiques qui servent à séparer les hydrocarbures et l'eau remontés du fond de l'océan. Les hydrocarbures qui n'avaient pas été convenablement séparés de l'eau, retournaient dans l'océan. Deuxièmement, le capteur aurait dû détecter que le déséquilibre était tombé en panne. Petro Canada devait remettre son rapport préliminaire au CNOBP, l'organe directeur fédéral-provincial qui régit l'industrie. Le CNOBP a mené sa propre enquête.

Les demandes d'indemnisation soumises le 3 décembre 2004, par la GCC aux propriétaires, pour les frais encourus ont été remboursés intégralement.

Note : Bien que la Partie 6 de la *LRM* prévoyant la responsabilité réglementaire de la Caisse d'indemnisation s'applique aux dommages dus

à la pollution par les hydrocarbures provenant du navire et aux frais encourus pour des mesures prises visant à prévenir, contrer, réparer, réduire au minimum les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures provenant du navire, etc., pour autant que ces frais et les mesures prises soient raisonnables; la Partie 6 de la *LRM* prévoit aussi certaines exceptions, incluant des activités de forage et des unités flottantes de stockage. L'article 49 de la *LRM* stipule :

« 49(1) La présente partie ne s'applique pas aux navires de forage qui, situés sur un emplacement de forage, sont utilisés dans le cadre d'activités d'exploration ou d'exploitation du fond ou du sous-sol marin, si le rejet provient de ces activités.

(2) La présente partie ne s'applique pas à une unité flottante de stockage ou à une unité flottante de production, de stockage et de déchargement, sauf si elle transporte des hydrocarbures comme cargaison entre ports ou terminaux à l'extérieur des limites d'un champ pétrolifère au large des côtes. »

L'Administrateur a clos son dossier.

3.30 Plate-forme de forage Henry Goodrich (2004)

Le 24 novembre 2004, la plate-forme de forage *Henry Goodrich* a signalé la perte d'environ 1 000 litres d'huile émulsionnée, alors qu'elle effectuait des essais d'écoulement à la tête du puits, au large des côtes de Terre-Neuve.

Le Canada-Newfoundland Offshore Petroleum Board (CNOBP) a ordonné l'arrêt immédiat de toutes activités sur la plate-forme de for-

age. Le déversement devait être inclus en tant qu'élément de l'enquête alors diligentée concernant les opérations offshore, née du déversement de la *Terra Nova FPSO*, mentionné ci-dessus.

Il est entendu que la GCC ne réclamera aucun frais relatif à cet événement.

L'Administrateur a clos son dossier.

3.31 Rejets non identifiés d'hydrocarbures, Cape Shore (Terre-Neuve)(2004)

Le 27 novembre 2004, l'IU GCC de St-Jean de Terre-Neuve a reçu un appel du SCTM/MCTS de St-Jean au sujet d'oiseaux mazoutés dans la baie de Plaisance dans le secteur de Cape Shore à la suite sans doute de rejets non identifiés d'hydrocarbures. Une enquête initiale regardant cet appel a été menée pour confirmer que

l'origine soupçonnée du déversement était bien un rejet non identifié d'hydrocarbures provenant d'un navire et qu'un certain nombre d'oiseaux mazoutés avaient été trouvés dans le secteur. Des échantillons d'hydrocarbures prélevés sur des oiseaux et analysés par Environnement Canada ont confirmé que les hydrocarbures ne

provenaient pas du déversement de la plateforme Terra Nova rapporté ci-dessus.

TC a enquêté sur l'origine du déversement. Environ 16 navires suspects avaient transité par cette zone. La GCC a enquêté sur l'étendue du déversement et a identifié les zones touchées. Le SCFF/CWS a enquêté sur les conséquences des rejets non identifiés d'hydrocarbures sur la population d'oiseaux migrateurs dans la zone touchée.

La GCC est intervenue pour récupérer les oiseaux et débris mazoutés. La GCC a égale-

ment appuyé les activités d'application des règlements par TC et Environnement Canada, en prélevant des échantillons, etc., suivant l'Annexe d'application du memorandum d'entente de l'Atlantique avec TC et Environnement Canada.

Au 3 décembre 2004, environ 272 oiseaux mazoutés avaient été touchés.

L'Administrateur a clos son dossier.

3.32 Rejets non identifiés d'hydrocarbures dans les baies de Plaisance et de Ste-Mary's (Terre-Neuve)(2004)

Le 6 janvier 2005, l'Administrateur a reçu un coup de téléphone d'une personne à Terre-Neuve concernant des pertes et/ou des frais présumés encourus pour des oiseaux mazoutés soi-disant par des déversements d'hydrocarbures au large des côtes. La personne cherchait à obtenir des renseignements sur la possibilité de faire une demande d'indemnisation. Des tentatives pour joindre cette personne par courrier électronique, le 6 janvier 2005, sont demeurées vaines.

Par la suite, ayant obtenue l'adresse exacte de la personne, l'Administrateur lui a confirmé par écrit les détails sur la façon dont la Caisse d'indemnisation fonctionne, ainsi que des renseignements expliquant le processus des demandes d'indemnisation, leurs présentations, les renseignements requis selon les différentes rubriques des demandes, les rejets non identifiés d'hydrocarbures et les demandes spéciales pour les manques à gagner en application des dispositions de l'article 88 de la *LRM/MLA*.

Le 11 janvier 2005, l'Association écologique de Terre-Neuve et Labrador (AETL/NLEA) a

déposé une demande d'indemnisation auprès de la Caisse d'indemnisation d'un montant de 8 320,00\$ pour des frais de « surveillance et de nettoyage d'un récent rejet non identifié de pollution par les hydrocarbures provenant d'un navire dans les baies de Plaisance et de Ste-Mary's (Terre-Neuve) ». La demande d'indemnisation fait état notamment des oiseaux de mer touchés par des rejets non identifiés dans les zones indiquées, entre le 26 novembre et le 28 décembre 2004. Les frais réclamés sembleraient avoir un rapport avec la capture, le nettoyage, la réadaptation et la remise en liberté des oiseaux de mer mazoutés.

Par une lettre du 21 janvier 2005, l'Administrateur a accusé réception de la demande d'indemnisation et a réclamé de plus amples détails à l'appui.

Le 11 mars 2005, l'Administrateur a reçu quelques-uns des renseignements supplémentaires requis.

L'Administrateur continue son enquête.

3.33 Bateau de plaisance Amanda (2004)

Le 24 décembre 2004, le bâtiment *Amanda* était signalé au plain dans le sud du récif Turnbull, Île de Portland (Colombie Britannique). Le propriétaire estimait qu'il y avait environ 100 gallons de diesel à bord. Aucune pollution

du milieu marin ne s'était produite jusqu'à ce moment là. L'*Amanda* était un bateau en bois pour la pêche à la traîne, de 42 pieds de long, construit probablement dans les années 1940 ou 1950 qui avait été transformé en bateau de

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

plaisance. L'IU GCC de Victoria avait demandé au *NGCC Skua* qui était déjà sur les lieux, d'obturer les ouvertures. Le propriétaire n'était plus à bord. À 22.10 heures le même jour, le propriétaire avait pris des dispositions avec l'Assistance maritime de Île de Vancouver pour aider au sauvetage et était retourné à bord.

Le 27 décembre 2004, l'Assistance maritime de l'Île de Vancouver a signalé que ses tentatives de sauvetage avaient échoué. Le bâtiment s'était déplacé dans de l'eau plus profonde et commençait à se briser. Les sauveteurs refusaient d'en faire plus sans le consentement du propriétaire, pour les frais.

Le 28 décembre 2004, l'IU GCC a discuté des options qui s'offraient avec une entreprise, pour une intervention menée par la GCC. Plus tard ce jour là, le propriétaire du bâtiment a fait savoir à l'IU GCC qu'il n'avait que de faibles moyens financiers et pas d'assurance.

Le 29 décembre 2004, l'entreprise engagée par la GCC a fait savoir qu'elle avait retrouvé l'*Amanda*. Le bâtiment semblait empalé sur les roches. L'état des ouvertures n'était pas connu,

toutefois, un petit signe de fuites d'hydrocarbures avait été découvert. Le bateau reposait le nez vers le bas.

Le 31 décembre 2004, l'entreprise engagée par la GCC a indiqué que le bâtiment gravement endommagé avait été remonté à la surface. Elle a trouvé qu'un réservoir à combustible avait été arraché et avait été récupéré sur le fond de l'océan. Ensuite, l'entreprise a reçu l'ordre de détruire le bâtiment à terre et d'éliminer tous les polluants. Le 17 janvier 2005, la démolition du bâtiment était terminée.

Le 18 février 2005, la GCC a présenté à la Caisse d'indemnisation une demande d'indemnisation pour ses frais s'élevant à 11 382,06\$.

Le 3 mars 2005, l'Administrateur a ordonné le versement au MPO/GCC d'une indemnisation d'un montant de 10 980,16\$ plus 66,55\$ d'intérêts.

À la fin de l'exercice, l'Administrateur envisageait les options de recouvrement, en application des dispositions du paragraphe 87(3) de la *LRM/MLA*.

3.34 Ex-remorqueur Mary Makin (2005)

Le 23 janvier 2005, un rapport a été reçu mentionnant un déversement de diesel et d'huile de graissage provenant du *Mary Makin* dans Patricia Bay, Île de Vancouver (Colombie Britannique). Le *Mary Makin* était un vieux remorqueur en bois qui avait été échoué sur la plage près de l'Institut des sciences des océans, pendant de nombreuses années et avait eu le feu à bord quelques mois auparavant. On avait tout lieu de croire que le bâtiment ne présentait aucune menace de pollution.

Une entreprise avait été engagée par le receveur des épaves pour démolir et éliminer le bâtiment. Au cours de la démolition, elle a découvert des hydrocarbures à bord et un déversement s'en est suivi. Un fonctionnaire de l'IU GCC a été chargé de se rendre sur les lieux, afin d'évaluer la situation. L'entreprise a mis en place un

barrage flottant dans le secteur. Des irisations d'hydrocarbures étaient visibles le long du littoral du côté de l'Institut des sciences des océans. D'après des estimations, il y avait à bord de 500 à 1 000 gallons d'hydrocarbures.

Le 24 janvier 2005, l'entreprise engagée par le receveur d'épaves a prévenu l'IU GCC qu'elle avait enlevé la plus grande partie des éléments internes qui pouvaient contenir des hydrocarbures. Le réservoir qui avait été laissé pour être enlevé a été scellé pour empêcher d'autres pertes d'hydrocarbures. Le 10 février 2005, la démolition et l'élimination du bâtiment sur les lieux, ont été terminées sans incident.

L'Administrateur attend d'autres développements.

3.35 Tor (2005)

Le 16 janvier 2005, un rapport a été reçu indiquant que le *Tor*, un bateau de pêche transformé, avait coulé le long du quai au port des petites embarcations de Mission (Colombie Britannique). Une certaine quantité de diesel a été aperçue filtrant sous la glace dans le port. Des barrages flottants et des tampons absorbants ont été mis en place par le commandant de port. Le 22 janvier 2005, le propriétaire a fait savoir à l'IU GCC qu'il n'était pas en mesure d'intervenir sur cet événement et qu'il y avait encore du combustible à bord du bâtiment. L'IU GCC a pris en main la gestion de l'intervention et a demandé des devis de la part d'entreprises privées, en vue de renflouer le bâtiment et d'enlever les polluants.

Le 28 janvier 2005, le contrat pour renflouer le bâtiment a été attribué. L'entreprise a renfloué le bâtiment et le commandant de port l'a maintenu à flot à l'aide de pompes, pendant la

fin de la semaine. Le 31 janvier, en raison de la continue montée de l'eau, le bâtiment a été remorqué jusqu'à la Shelter Island Marina et mis à terre. L'expert maritime de la GCC avait fait savoir que le coût de la réparation du bâtiment serait bien supérieur à sa valeur marchande. Par la suite, il a été décidé que le bâtiment serait détruit. L'IU GCC a demandé que des entreprises soumissionnent pour la démolition du bâtiment et l'enlèvement des polluants.

Le 9 février 2005, le contrat, pour enlever et éliminer tous les polluants et démolir le bâtiment a été attribué. Le 2 mars 2005, l'entreprise a fait savoir qu'elle avait terminé l'enlèvement et l'élimination des polluants et la démolition du bâtiment.

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

3.36 Bateau de pêche Sonny Boy (2004)

Le 26 septembre 2004, l'IU GCC de Victoria a reçu un rapport de la SCTM/MCTS que le bateau de pêche *Sonny Boy* avait coulé à l'appontement des pêcheurs à Port Hardy (Colombie Britannique), avec à bord une certaine quantité non confirmée de polluants. Le bâtiment a été entouré d'un barrage flottant absorbant ainsi que de tampons absorbants, mis en place par le directeur du port. De plus amples investigations ont révélé que le *Sonny Boy* était amarré à un autre bateau et il avait lieu de penser que si une action immédiate n'était pas entreprise, il y aurait deux bâtiments coulés. Par la suite, l'IU GCC a décidé d'engager une compagnie locale de sauvetage/de plongée sous-marine, en vue de faire face à la situation. Le propriétaire n'était pas joignable. Utilisant des airbags et des pompes, des entreprises ont renfloué le bâtiment à 22.30 heures le 26 sep-

tembre 2004 et l'ont amarré à l'appontement. Tous les polluants hypothétiques présents à bord s'étaient apparemment volatilisés et l'entreprise ne pouvait trouver pour quelle raison le bâtiment avait coulé.

Les tentatives faites par la GCC pour recouvrer ses frais auprès du propriétaire sont restées vaines.

Après examen de l'événement et évaluation de la demande d'indemnisation, l'Administrateur a ordonné, le 10 février 2005, de verser au MPO/GCC, la somme de 7 902,37\$ plus 122,80\$ d'intérêts.

À la fin de l'exercice, l'Administrateur envisageait ses options de recouvrement, en application du paragraphe 87(3) de la *LRM/MLA*.

3.37 Rejets non identifiés d'hydrocarbures à Wheatley Harbour (Ontario)(2004)

Ce n'est que le 12 octobre 2005 que l'Administrateur a, pour la première fois, entendu parler de cet événement, lorsqu'il a reçu la demande d'indemnisation de la GCC, pour ses frais s'élevant à 7 944,19\$. Wheatley Harbour en Ontario, est situé à environ 30 milles au sud-ouest de Pointe aux Pins et à environ 9 milles au nord nord-est de Pointe Pelee, dans le lac Érié, l'un des Grands Lacs. Le village de Wheatley est situé à environ un mille au nord du port.

La demande d'indemnisation de la GCC faisait état de l'événement comme étant un rejet non identifié d'hydrocarbures, mais notait également qu'un bateau de pêche était soupçonné d'en être la source. L'IU GCC et son entreprise la SIMEC/ECRC sont intervenues. Le matériel déployé par la SIMEC comprenait un camion aspirateur. À 22.00 heures le 12 octobre 2004, 7 200 litres d'un mélange d'eau et d'hydrocarbures et de débris pollués par des hydrocarbures avaient été récupérés et l'IU GCC et la SIMEC ont quitté les lieux. La demande d'indemnisation de la GCC ne fait nullement mention que des échantillons d'hydrocarbures aient été prélevés.

Le 7 février 2005, l'Administrateur a écrit à la GCC demandant des renseignements manquants, y compris des notes et registres de terrain des fonctionnaires s'étant rendus sur les lieux appartenant à l'IU GCC et à la SIMEC.

Entre temps, l'Administrateur a mené son enquête regardant l'événement. Il a été avisé que le matin du 12 octobre 2004, un homme promenant son chien près du port, avait senti une forte odeur de diesel oil et avait téléphoné au commandant de port de la Corporation de l'autorité portuaire de Wheatley (CAPW/WHAC). En se rendant sur les lieux, le commandant de port a remarqué des boues dans le port. Les autorités provinciale de l'Ontario ont été prévenues ensuite. Des fonctionnaires du ministère des ressources naturelles de l'Ontario (MRN/MNR), de la CAPW/WHAC et d'autres personnes locales ont essayé d'endiguer le déversement. Étant inquiet que le déversement puisse dériver hors du port, dans le lac Érié, le fonctionnaire du MRN/MNR a appelé la GCC

à Amherstburg à 12.30 heures, le 12 octobre 2004.

Le fonctionnaire du MRN/MNR a informé l'Administrateur qu'il avait prélevé un certain nombre d'échantillons d'hydrocarbures à bord et aux alentours du bateau de pêche suspect et avait consigné par écrit des détails de ses observations. Il a dit qu'il avait informé la GCC qu'il avait des échantillons d'hydrocarbures et avait été avisé que si elle (GCC) avait besoin des échantillons, elle devrait se mettre en rapport avec lui. Étant resté sans nouvelle de la GCC, il a prévenu l'Administrateur que depuis lors, les échantillons avaient été « mis au rebut ». Ils n'avaient pas été envoyés pour analyse. Le déversement se situait dans une zone où les bateaux de pêche commerciale venaient s'amarrer.

Les fonctionnaires de la CAPW/WHAC et du MRN/MNR qui s'étaient rendus sur les lieux, ont fournis à l'Administrateur, leurs notes écrites regardant l'événement. Par la suite, le 14 février 2005, la GCC a fourni des renseignements supplémentaires, en réponse à la demande de l'Administrateur du 7 février 2005.

Le 16 février 2005, l'Administrateur a ordonné le versement au MPO/GCC de l'indemnisation s'élevant à 7 502,88\$ plus 89,71\$ d'intérêts.

Note : Dans une lettre au MPO/GCC regardant cet incident en Ontario, l'Administrateur a souligné l'importance primordiale qu'il ait accès, dans un délai raisonnable, aux échantillons d'hydrocarbures lorsqu'ils sont disponibles, car ils font partie de l'ensemble des preuves dont il a besoin pour obliger le pollueur à payer. L'Administrateur rappelle le régime réglementaire figurant à la Partie 6 de la *LRM/MLA* et en particulier l'obligation réglementaire pour l'Administrateur, en vertu de l'alinéa 87(3)d) de prendre des mesures pour recouvrer auprès du propriétaire du navire, la somme qu'il a versé (à la GCC).

À la fin de l'exercice, l'Administrateur était en train de réexaminer son dossier.

3.38 NGCC Cape Roger (2005)

SCTM/MCTS a signalé que le *NGCC Cape Roger* avait déversé 20 litres de combustible diesel dans le port de St-Jean de Terre-Neuve, alors qu'il faisait des soutes, le 4 février 2005. L'équipage du navire a déployé un barrage flottant d'endiguement, avec l'assistance de l'IU GCC et s'est employé au nettoyage du

déversement. 53 sacs d'absorbants mazoutés ont été récupérés. Il paraît que la GCC est en train d'examiner ce qui n'a pas fonctionné pour éviter que ce type d'accident ne se reproduise à l'avenir.

L'Administrateur a clos son dossier.

3.39 Pétrolier Vinland (2005)

Le 7 février 2005, le terminal Newfoundland Transshipment Limited à Whiffen Head, baie de Plaisance (Terre-Neuve) a signalé que le pétrolier *Vinland*, de 76 200 tjb, battant pavillon canadien, avait déversé environ dix barils de pétrole brut sur son pont, alors qu'il était en train d'assécher le brut de ses citernes à cargaison. La plus grande partie des hydrocarbures a été endiguée sur le pont. Le navire a mis à l'eau une embarcation avec son équipage pour nettoyer les hydrocarbures tombés à l'eau le long du bord. Le terminal a engagé une entreprise et utilisé deux embarcations pour aider au nettoyage de l'eau.

Le *Vinland* est l'un des trois navires-citernes navettes pour pétrole brut construits spécialement à cet effet, de 12 700 tonnes de port en lourd, pour desservir les champs pétrolifères Hibernia et Terra Nova au large de Terre-Neuve. Le *Vinland* est l'un des plus gros navires immatriculés au Canada, avec un équipage entièrement canadien. Les navires sont conçus pour charger du pétrole brut au moyen d'un dispositif spécial de chargement par l'étrave et pour le transporter jusqu'aux marchés du monde entier.

L'Administrateur a clos son dossier.

3.40 Bateau abandonné, port de Vancouver (Colombie Britannique)(2004)

Au cours de la soirée du 8 octobre 2004, l'équipage de la GCC de la station SAR de Kitsalano (recherche et sauvetage) a reçu un rapport l'informant qu'un bateau à moitié submergé était à la dérive, ayant passé un navire de haute mer au mouillage au poste de mouillage No 4, dans English Bay, Port de Vancouver (Colombie Britannique).

L'équipage SAR est intervenu et a trouvé un bateau abandonné à la dérive et a senti une odeur de fuel oil. Étant donné qu'il présentait un danger pour la navigation, à la dérive dans la nuit, l'équipage a pris la décision de le remorquer et de l'échouer sur une plage le long de la station SAR et d'ensuite établir un barrage flottant afin d'éviter une plus ample pollution. Ceci était terminé avec succès cette nuit là.

des poches d'hydrocarbures et des débris pollués par les hydrocarbures, à l'intérieur et à l'extérieur du barrage flottant. À ce moment, l'IU GCC a été averti de l'événement.

Sur les lieux ce matin là, l'IU GCC avec l'aide de l'équipage SAR, a obstrué les ouvertures, a récupéré les hydrocarbures libres à la surface de l'eau, avec des tampons absorbants et des barages flottants et a enlevé les débris pollués par les hydrocarbures. Aucune indication du nom du propriétaire ou d'une quelconque identification du bateau n'a pu être trouvée sur les lieux. Le bâtiment avait été vandalisé et il semblerait que quelqu'un ait tenté de le couler pour le faire disparaître dans la baie, étant donné que des blocs de ciment ont été trouvés à l'intérieur et que des trous avaient été percés dans la coque.

Le 9 octobre au petit jour, l'équipage a observé

En raison de la quantité de débris se trouvant

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

à l'intérieur du bâtiment, les réservoirs à combustible étaient inaccessibles et la quantité de combustible restant à bord était impossible à déterminer.

Il a été décidé qu'il était nécessaire de sortir le bateau de l'eau, de le démolir afin d'avoir accès aux réservoirs à combustible et de pouvoir éliminer les déchets contaminés. Pendant le reste de la fin de semaine de l'Action de grâce, l'équipage de l'IU GCC et de SAR a été maintenu sur le lieu de l'événement.

Le 12 octobre 2005, une entreprise travaillant dans le secteur a été engagée pour effectuer la sortie de l'eau du bateau, réduisant ainsi au minimum les frais d'embauchage et de débauchage.

Le 13 octobre 2004, l'entreprise a amené une barge et une grue, a sorti le bateau de l'eau et l'a emmené jusqu'à son chantier pour le démolir et l'éliminer.

Le 4 février 2005, la GCC a déposé auprès de la Caisse d'indemnisation, une demande d'indemnisation pour ses frais s'élevant à 7 493,10\$. Après avoir demandé à la GCC de plus amples renseignements et les avoir reçus, l'Administrateur a ordonné le 11 février 2005, le versement au MPO/GCC de l'indemnisation s'élevant à 7 236,73\$, plus 62,28\$ d'intérêts.

À la fin de l'exercice, l'Administrateur était en train de réexaminer son dossier

3.41 Navire de pêche Zuiho Maru No 88 (2005)

Le 8 février 2005, le commandant de port de Long Pond, Conception Bay (Terre-Neuve), a signalé que le navire de pêche *Zuiho Mary No 88*, battant pavillon japonais, avait déversé une certaine quantité de diesel oil, alors qu'il chargeait du combustible à l'appontement provincial. Le déversement dans le milieu marin était estimé à 2 500 litres. Le pollueur a assumé la gestion de l'intervention et a engagé la Société d'intervention maritime de l'est du Canada (SIMEC/ECRC) pour endiguer le déversement.

Le 9 février 2005, l'IU GCC a assumé le rôle du fonctionnaire fédéral chargé de la surveillance (FFS/IMO) pour surveiller les opérations de nettoyage. Un second déversement du fuel oil s'est produit. Alors qu'il transférait du combustible entre des ballasts à bord du navire, du combustible a débordé par un dégagement d'air situé à l'arrière bâbord, s'est déversé sur le pont et s'est écoulé à la mer par-dessus bord. Le fuel a été endigué à l'intérieur d'un barrage flottant qui ceinturait déjà le navire. Les opérations de nettoyage se sont poursuivies.

L'IU GCC a obtenu une lettre de garantie pour ses activités de surveillance de cet événement, remise par la Japan Ship Owner's Mutual Protection & Indemnity Association (P&I Club) (Association mutuelle de protection et d'indemnisation des propriétaires de navires japonais – Club P&I) – payable au

MPO/GCC et à l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation.

Le 11 février 2005, une évaluation de la situation sur l'eau a été menée par Environnement Canada et la GCC. Aucune irisation n'a été vue.

Le navire a reçu pour instruction de transférer du combustible du peak avant, dans les ballasts arrière. Le navire a également obtenu la permission de faire un transfert par gravité. Aucun transfert mécanique n'était autorisé jusqu'à ce que le nouveau chef mécanicien arrive.

Le 12 février 2005, les opérations de récupération sur l'eau se sont achevées. Le navire a appareillé de Long Pond pour St-Jean de Terre-Neuve pour embarquer du combustible.

Le 22 avril 2005, le propriétaire du navire a payé la demande d'indemnisation de la GCC pour ses frais. Pour cette raison, la GCC et l'Administrateur ont rendu la lettre de garantie à l'agent du navire.

La SMTC/TCMS a mené une enquête concernant les événements, pour de nombreuses infractions aux règlements sur la prévention de la pollution en application de la *LMMC*.

L'Administrateur a clos son dossier.

3.42 Rejets non identifiés d'hydrocarbures à Southern Shore, Terre-Neuve (2005)

Le 26 février 2005, le SCTM/MCTS a signalé la présence de deux canards en vie, mazoutés à Admiral Cove près de Cape Broyle. Environnement Canada a reçu un autre rapport anonyme signalant 60 oiseaux mazoutés entre Renew's et Portugal Cove South dans le sud-est d'Avalon.

Il a été rapporté que l'IU GCC, TC et Environnement Canada (SCFF/CWS) organisaient une surveillance très étendue à terre et dans les airs, du littoral le long de Cape Shore et Southern Shore depuis Branch, Ste-Mary's Bay jusqu'à Grates Cove, Trinity Bay dans la péninsule d'Avalon. Il a été rapporté qu'aucune trace d'hydrocarbures n'avait été observée dans l'eau, mais que quelques débris pollués par les hydrocarbures qui devraient être enlevés, avaient été

vus sur deux plages. Les conséquences sur les oiseaux de mer (surtout les eiders) devraient être évaluées. Il a été dit que des chasseurs avaient tué plus de 50 eiders mazoutés et que des observations faites par le public et des employés du SCSS/CWS estimaient que plus de 500 oiseaux étaient mazoutés. Un hélicoptère de la GCC avec à bord un observateur de l'IU et un biologiste d'Environnement Canada allait aussi effectuer une reconnaissance aérienne du littoral depuis Cape St-Francis jusqu'au Cape Race. L'IU GCC a envoyé à terre et en mer des équipes pour nettoyer les plages mazoutées et pour évaluer d'autres secteurs du littoral. Vers le 7 mars 2005, l'IU GCC a donné l'ordre de cesser les opérations.

L'Administrateur a clos son dossier.

3.43 Navire de pêche Hime Maru No 38 (2004)

Le 14 février 2005, il a été rapporté que le tribunal provincial de Nouvelle-Écosse à Halifax avait donné l'ordre au navire de pêche *Hime Maru No 38* de payer une amende de 60 000\$ pour infraction aux règlements de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, conjointement avec le déversement illégal d'une substance polluée par les hydrocarbures, dans les eaux canadiennes. On dit que c'est la première fois au Canada qu'un membre d'équipage d'un navire a été déclaré coupable d'infractions au registre des hydrocarbures.

Le 6 janvier 2004, l'agent du navire avait signalé une nappe de mazout autour du *NP Hime Maru No 38*, qui était amarré au môle 24 dans le port d'Halifax. Une enquête ultérieure par TC a établi que la nappe de mazout, contenant une quantité inconnue d'hydrocarbures, provenait du navire de pêche *Hime Maru No 38*.

Le 2 mars 2004, le Centre régional des opérations de la GCC avait reçu un rapport émanant de Imperial Oil, disant que le navire de pêche *Hime Maru No 38* avait déversé des hydrocarbures par-dessus bord alors qu'il faisait des soutes au quai de l'Imperial Oil à Dartmouth. Les enquêteurs de TC ont confirmé que le déversement, contenant 567,5 litres d'hydrocarbures,

provenait bien du navire de pêche *Hime Maru No 38*.

À la suite de ces deux événements, le navire, le commandant et la compagnie avaient à faire face à un certain nombre d'accusations. Par la suite, le navire et le commandant ont plaidé coupables pour plusieurs infractions régies par la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Le navire a été trouvé coupable de deux chefs d'accusation de déversement illégal d'un polluant et condamné à 40 000\$ d'amende. Le commandant du navire a été trouvé coupable d'un chef d'accusation pour rapport inexact de renseignements dans le registre des hydrocarbures du navire et d'un chef d'accusation pour ne pas avoir rapporté un événement et a été condamné à une amende de 20 000\$, au total.

Le tribunal a ordonné que la somme de 25 000\$ sur les 60 000\$ d'amende, soit versée au fonds consacré aux dommages causés à l'environnement (FDE/EDF) géré par Environnement Canada. Veuillez vous reporter au paragraphe 4.3 de ce Rapport concernant le FDE/EDF.

L'Administrateur a clos son dossier.

3.44 Rivière Détroit – Déversement basé à terre à Ecourse au Michigan (USA)

Le 14 février 2005, l'IU GCC a été informé pour la première fois, par le SCTM/MCTS que l'US Steel Corporation à Ecourse au Michigan, avait déversé environ huit gallons d'une substance non révélée dans la rivière Détroit. Le ministère de l'environnement de l'Ontario (MEO/MOE) a mené une enquête. Tout d'abord, on avait pensé que la substance était un liquide hydraulique. On avait appris que le déversement s'était réellement produit le 13 février 2005, ne laissant donc que peu ou pas de chance de le récupérer pour le 14 février. Il a été établi, en fin de compte, que la substance était un mélange d'eau et de glycol, évalué à 800 gallons. Les villes de

La Saue et de Amhertsburg, toutes les deux en Ontario, en aval d'Ecourse, avaient été prévenues par le MEO/MOE. Aucune substance peu commune n'a été signalée dans leurs réseaux. On a pensé que le mélange s'était dilué avant d'atteindre des prises d'eau.

Pour obtenir des renseignements sur les répercussions éventuelles au Canada et sur la Caisse d'indemnisation, regardant ces événements chroniques dans la rivière Détroit et la rivière Rouge, veuillez consulter le Rapport annuel 2003-2004 de l'Administrateur, paragraphe 3.46.

4. Remise 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 de 1994 sur la Convention des oiseaux migrateurs* et la *Loi canadienne de 1999 sur la protection de l'environnement*.

Du fait de la dissolution du Parlement, le 23 mai 2004, la proposition de Loi « est restée au feuillet ». Veuillez-vous reporter au Rapport annuel 2003-2004 de l'Administrateur, paragraphe 4.1.

Le 26 octobre 2004, au cours de la session suivante du Parlement, le projet de Loi a été de nouveau présenté en tant que projet de Loi C-15, par l'honorable Stéphane Dion, ministre de l'environnement. Le 19 mai 2005, le Parlement a adopté le projet de Loi. Le 28 juin 2005, la Loi a été décrétée en vigueur.

Cette Loi, amendant la *Loi de 1994 relative à la Convention des oiseaux migrateurs* et la *Loi canadienne de 1999 sur la protection de l'environnement*, a appelé des remarques, dans le cadre d'une perspective autre, à la lumière des mises à jour du client du cabinet d'avocats-conseils Stewart McKelvey Stirling Scales à Halifax (Nouvelle-Écosse) : « changements apportés aux lois canadiennes sur la pollution maritimes ». Les extraits qui suivent sont reproduits avec la permission du cabinet d'avocats-conseils.

Après plus d'une année d'efforts parlementaires, y compris l'intermède d'une élection générale, le Canada a adopté une législation qui, en quelque sorte, fait double emploi, mais qui, à certains égards, modifie fondamentalement la législation canadienne relative à la pollution marine dans la zone économique exclusive.

Conformément à une ancienne loi canadienne toujours existante (particulièrement la *Loi sur la marine marchande du Canada*) le déversement de polluants désignés est interdit dans la mer territoriale et dans la zone économique exclusive (ZEE/EEZ) et est punissable d'une amende n'excédant pas 250 000\$CA (sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire) ou 1 million \$CA (par mise en accusation). Bien qu'il existe une disposition prévoyant l'immobilisation d'un navire soupçonné d'avoir effectué un déversement, une certaine incertitude demeure quant à savoir si les autorités canadiennes avaient autrefois le pouvoir d'immobiliser un navire incriminé ou de l'obliger à rallier un port canadien, alors qu'il faisait route en dehors des eaux territoriales du Canada.

Le 19 mai 2005, le Parlement a adopté le projet de Loi, nommé projet de Loi C-15, destiné à amender la *Loi de 1994 relative à la Convention des oiseaux migrateurs* et la *Loi de 1999 sur la protection de l'environnement*. Les amendements étendent l'application de ces deux lois à la pollution provenant des navires et facilitent la faculté d'en disposer pour appuyer des poursuites judiciaires, en plus du régime plus traditionnel de la *Loi sur la marine marchande du Canada* ou peut-être à sa place...

En vertu des amendements apportés à la *Loi de 1994 relative à la Convention sur les oiseaux migrateurs* qui, autrefois, s'appliquait seulement à la limite extérieure de la mer territoriale du Canada, cette Loi est déclarée s'appliquer dans la zone économique exclusive (ZEE/EEZ). Elle comporte une interdiction à l'encontre de tout navire ou de toute personne déversant toute substance nocive pour les oiseaux migrateurs dans les eaux fréquentées par ces oiseaux ou dans un endroit d'où la substance peut se déverser

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

dans ces eaux. Elle décrète les obligations personnelles réglementaires catégoriques du capitaine et du chef mécanicien du navire et des administrateurs, des dirigeants, des personnes morales propriétaires du navire, d'avoir à prendre toutes les mesures raisonnables de façon à veiller à ce que ces obligations soient respectées par le navire et toutes les personnes à bord. En outre, les administrateurs, les dirigeants et les mandataires des personnes morales qui « ordonne, autorisent, consentent » le déversement, seront déclarés coauteurs de l'infraction et encourent une condamnation. Les amendes maximales en cas de contamination sont portées à 300 000 \$CA pour une condamnation par procédure sommaire ou à 1 million \$CA pour une condamnation par mise en accusation; en cas de condamnation d'un navire de plus de 5 000 tonnes de port en lourd (DWT), la Loi impose des amendes minimales de 100 000 \$CA pour une condamnation par procédure sommaire ou de 500 000 \$CA pour une condamnation par mise en accusation. Il existe une disposition supplémentaire pour l'emprisonnement des individus qui sont déclarés coupables.

Les agents d'exécution qui, probablement, seront des fonctionnaires du ministère canadien de l'environnement, sont habilités à « arraisonner » ou à « déplacer » et à « immobiliser » tout navire, « pendant un laps de temps raisonnable » en vue de son inspection. Ils sont également habilités à monter à bord de tout navire se trouvant dans la mer territoriale du Canada ou dans la ZEE/EEZ, et de l'inspecter sans mandat d'inspection, s'ils ont des raisons de croire que le navire a à son bord « toute chose pour laquelle cette Loi ou les règlements s'appliquent ou tout document, registre ou données ayant un rapport avec la façon d'appliquer cette Loi ... ». Bien que cela ne soit pas précisé dans la législation, tout laisse à penser que la « chose » doit être des hydrocarbures (y compris des combustibles de soute, des lubrifiants et des résidus de cale machine) et que le « registre » inclura le registre des hydrocarbures. Les pouvoirs de monter à bord et de conduire une inspection s'exerceront à l'égard de bâtiments battant pavillon étranger dans la ZEE/EEZ, seulement avec le consentement du ministre de l'environnement. Ces fonctionnaires auront, en outre, le pouvoir d'ordonner à un navire de rallier un port et d'émettre des ordres d'immobilisation à l'encontre du navire, s'ils ont des raisons de croire que le navire a commis une infraction ou a été utilisé à cet effet. Le pouvoir de dérouter et/ou d'immobiliser peut seulement être exercé à l'encontre d'un navire se trouvant dans la ZEE/EEZ, si le fonctionnaire a des raisons de croire que l'infraction « peut causer de gros dommages ou présenter une menace réelle de gros dommages à l'environnement ». Bien qu'apparemment une tentative ait été faite pour rendre concordantes les obligations internationales du Canada découlant de la Convention sur le droit de la mer et de MARPOL, le concept de « gros dommages » n'est pas défini et l'on peut donc s'attendre à ce qu'il soit une source significative de controverse, en pratique. En particulier, il existe une disposition visant à examiner l'effet « cumulatif ou global » des déversements, suscitant des inquiétudes que de relativement petits déversements individuels puissent soi-disant contribuer à un « gros » dommage cumulatif et ainsi permettre d'exercer le pouvoir d'immobiliser un navire. Finalement, le pouvoir de dérouter/d'immobiliser pourra s'exercer à l'égard de navires battant pavillon étranger dans la ZEE/EEZ, seulement avec le consentement du Procureur général du Canada.

En vertu de la *Loi de 1994 relative à la Convention sur les oiseaux migrateurs*, dans sa forme modifiée, une caution peut-être versée pour obtenir la mainlevée d'immobilisation d'un navire mais, à moins que le Procureur général du Canada n'accepte un montant moins élevé dans un cas spécifique, la caution doit être d'un montant égal « à l'amende maximale qui puisse être infligée à la suite de la condamnation de chaque accusé », suscitant des craintes que les demandes en matière de caution soient des multiples de l'amende maximale d'un million de dollars.

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

La *Loi canadienne de 1999 sur la protection de l'environnement* est une loi présentant de nombreux aspects qui était rarement appliquée à la pollution maritime provenant de navires. Entre autres, sa partie 7, section 3 interdisait l'évaluation « délibérée » de déchets précisés, dans les eaux du Canada y compris de sa mer territoriale et dans la ZEE/EEZ, mais elle exclut, entre autres, de cette interdiction, les évacuations qui sont « fortuites au regard des opérations normales d'un navire ». Les amendements apportés à cette section suppriment le terme « délibéré(e) » de la définition du terme « évacuation », mais excluraient toujours de l'interdiction les déversements indispensables ou fortuits dans le cadre des opérations normales d'un navire. Toutefois, les amendements autorisent le ministre de l'environnement à prendre des règlements spécifiant « les actes ou omissions qui constituent une évacuation » aux fins de l'interdiction et spécifiant également « les opérations qui sont considérées comme des opérations normales d'un navire ou comme ne les étant pas ». Il y a lieu de croire que cette interdiction et ces pouvoirs de prendre des règlements seront employés à interdire expressément et à appuyer des poursuites judiciaires visant des déversements de déchets de cale machine dans ces parties de la ZEE/EEZ du Canada pour lesquelles il est impossible de prouver qu'elles ne sont pas fréquentées par des oiseaux migrateurs.

En vertu de la *Loi canadienne de 1999 relative à la protection de l'environnement*, les amendes maximales sont de 1 million \$CA par mise en accusation et de 300 000 \$ CA sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire et il y a une disposition actuelle qui prévoit l'emprisonnement des individus. Ces dispositions pénales n'ont pas été amendées et contrairement au cas de la *Loi de 1994 relative à la Convention sur les oiseaux migrateurs*, il n'existe pas de disposition permettant d'imposer des amendes minimales au titre de la *Loi canadienne de 1999 sur la protection de l'environnement*.

Malgré de nombreux sous-titres et certaines différences marquantes dans le choix des termes, les conséquences dans la pratique pour lesquelles les différences sont inappréciables à l'heure actuelle, les amendements apportés à la *Loi canadienne de 1999 sur la protection de l'environnement* tout comme ceux apportés à la *Loi de 1994 relative à la Convention sur les oiseaux migrateurs*, précisent l'exercice des pouvoirs des agents d'exécution, de monter à bord et d'inspecter des navires battant pavillon étranger dans la ZEE/EEZ, avec le consentement du ministre de l'environnement, ainsi que les pouvoirs « d'immobiliser ces navires, d'y pénétrer, de les perquisitionner et de procéder à une saisie conservatoire » avec le consentement du Procureur général. Les pouvoirs s'exercent également lorsqu'il y a présomption d'infraction, d'ordonner aux navires se trouvant dans la ZEE/EEZ de se rendre dans des ports canadiens. En vertu de la *Loi canadienne de 1999 modifiée, relative à la protection de l'environnement*, la caution exigée pour obtenir la mainlevée de l'immobilisation devra être d'un montant égal à « l'amende maximale qui pourrait être infligée à la suite d'une déclaration de culpabilité de la personne ou du navire inculpé pour cette infraction ». Finalement, les modifications apportées à la *Loi canadienne de 1999 relative à la protection de l'environnement*, stipulent de la même façon, les responsabilités pénales du capitaine et du chef mécanicien du navire et des administrateurs et dirigeants de toute société qui « occupent un poste permettant d'ordonner ou d'influencer les politiques ou les activités de la société, visant les agissements qui sont le sujet de l'infraction ».

Note : L'Administrateur croit savoir qu'Environnement Canada est en train de négocier un Protocole d'accord avec le MPO/GCC et la SMTC concernant l'application des dispositions de la Loi.

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

L'indemnisation pour des dommages causés à l'environnement est traitée différemment sous le régime de la *Loi canadienne sur la responsabilité en matière maritime (LMR/MLA)* la CRC de 1992, la Convention du FIPOL de 1992 et la *LPH des Etats-Unis (US OPA)*.

La CRC de 1992 et la Convention du FIPOL de 1992, dans leurs définitions précisent que « les dommages 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 se rejete, 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 *LMR/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 *LMR/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 causée par un navire ont des conséquences néfastes pour l'environnement, le propriétaire du navire est responsable des frais occasionnés par les mesures raisonnables de remise en état qui sont prises ou qui le seront ».

Aux Etats-Unis, la *LPH de 1990 (US OPA 90)* prévoit le paiement, par le Fonds de responsabilité en fidéicommiss (The Oil Spills Liability Trust Fund) des demandes d'indemnisation pour des dommages causés aux ressources naturelles, par des déversements d'hydrocarbures. Seuls les fidéicommissaires désignés peuvent soumettre des demandes d'indemnisation pour des dommages aux ressources naturelles. Aux termes des règlements des Etats-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 NRDA (évaluation des dommages aux ressources naturelles des Etats-Unis) évaluer 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 Etats-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.

Note : Une liste des lois et règlements fédéraux traitant différents aspects de la pollution maritime au Canada figurent à la section 5.2 du Rapport annuel 2003-2004 de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation.

4.3 Fonds consacré aux dommages causés à l'environnement au Canada (FDE/EDF) ¹

Avant 1995, en vertu de la *Loi sur l'administration financière*, les jugements rendus par un tribunal où les sommes obtenues par suite de règlements à l'amiable conclus entre des parties impliquant le Gouvernement canadien, devaient être versées au Trésor. En conséquence, ces sommes ne pouvaient pas être utilisées pour encourager des projets de restauration de l'environnement. Une nouvelle politique a été élaborée pour éviter ce problème. En 1995, le Conseil du Trésor du Canada a autorisé la création d'un compte spécial de holding (Fonds consacré aux dommages causés à l'environnement) dans le but de gérer les dommages-intérêts alloués par les tribunaux et les sommes obtenues par règlement à l'amiable extrajudiciaire, de même que les versements volontaires et autres sommes procurées par différents fonds internationaux d'indemnisation destinés à des projets de restauration de l'environnement.

Le but du Fonds consacré aux dommages causés à l'environnement (FDE/EDF) est d'aider à la restauration des ressources écologiques et naturelles détériorées ou endommagées et de veiller à ce que les propositions de projets pour aider à restaurer l'environnement soient rentables et réalisables techniquement.

Par exemple, après que la Couronne ait, avec succès, engagé des poursuites en justice contre un pollueur, conformément à une certaine législation fédérale afférente à l'environnement et qu'une amende ait été infligée ou dans le cas où le gouvernement fédéral a engagé une procédure civile de contestation contre le pollueur ou qu'il ait soit négocié, soit obtenu un jugement d'un tribunal ayant un rapport avec la restauration des dommages causés à l'environnement, les deux ayant trait à des dommages passés et futurs, le tribunal, la Couronne et la défense peuvent recommander que les sommes obtenues soient placées dans le FDE/EDF. Toutefois, les frais de nettoyage, les frais d'intervention et les frais de justice sont expressément exclus du FDE/EDF.

Cette façon d'aborder le problème est regardée comme étant efficace. Aux sessions de mars 2001 du troisième groupe de travail intersessions du FIPOL de 1992, l'ITOPF a fait connaître ses points de vue concernant l'indemnisation des dommages causés à l'environnement régie par les Conventions internationales de 1992 sur la responsabilité civile et du Fonds. Dans son document (92FUND/WGR.3/5/2), l'ITOPF fait référence aux autres façons d'aborder le sujet par les Etats-Unis et à des initiatives prises au sein de la Commission Européenne. L'ITOPF a fait des commentaires au sujet du FDE/EDF géré par Environnement Canada :

« Le Fonds d'indemnisation des dommages causés à l'environnement joue le rôle de compte spécial en fidéicommiss pour gérer les sommes reçues à titre de décisions judiciaires, de dommages-intérêts, de règlements à l'amiable extrajudiciaires, de versements volontaires

¹ Harry Wruck, c.r., aperçu de la législation canadienne regardant l'environnement et l'indemnisation des dommages à l'environnement, présenté à l'atelier national FDE/EDF, en vue d'un plan national d'action pour un Fonds consacré aux dommages causés à l'environnement, organisé par Environnement Canada à Gatineau (Québec) du 11 au 13 décembre 2002. Voir aussi Harry Wruck, c.r., Fonds fédéral consacré aux dommages causés à l'environnement, 5 C.E.L.R. (3d) 120.

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

et de tout ce qui est stipulé 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 relative à la Convention sur les oiseaux migrateurs*, la *Loi sur la faune et la flore du Canada*, la *Loi sur les pêches* et la *Loi sur la marine marchande du Canada*, pour ordonner le versement au Fonds de ces sommes. 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. »

Un des problèmes qui a surgi après 1995 et qui, dans une certaine mesure est toujours le même aujourd'hui, est que les tribunaux et même l'avocat du gouvernement ne sont pas très au fait du FDE/EDF. En conséquence, peu d'argent a été versé dans le FDE/EDF.

Dans la seule région Atlantique d'Environnement Canada, seule jusqu'en novembre 2004, plus de 650 000\$ ont été versés au FDE/EDF et 450 000\$ ont été distribués pour des projets de restauration qui en valaient la peine. La majeure partie de cette contribution est composée de recettes obtenues par suite d'accusation quasi-criminelles portées conformément aux dispositions de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* et la *Loi sur les pêches*, articles 32, 35 et paragraphe 36(3).

Étant donné que des fonctionnaires du gouvernement, des accusateurs/procureurs, des juges et l'avocat de la défense sont de plus en plus au fait du FDE/EDF, son emploi pourrait se généraliser.

Par exemple, le 25 février 2002, un juge du tribunal provincial de la Nouvelle-Écosse a infligé l'amende la plus élevée jamais imposée au pays (125 000\$) pour avoir pollué les eaux côtières qui sont 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'un mélange d'eau et d'hydrocarbures de cale machine, en décembre 1999, à environ 158 kilomètres au sud-ouest d'Halifax. En plaidant coupable à l'infraction quasi-criminelle, 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 des 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 au FDE/EDF.

Une autre mission de surveillance aérienne fructueuse a eu lieu en mars 2002, lorsqu'un aéronef de la patrouille des pêches a repéré une nappe de mazout à environ 120 kilomètres dans le sud-est d'Halifax. D'après un rapport, la nappe s'étalait sur 40 kilomètres de long et 15 mètres de large. Les hydrocarbures traînaient directement dans le sillage du *CSL Atlas*, un vraquier immatriculé à l'étranger. Par la suite, des plaintes au quasi-pénal ont été déposées 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 26 novembre 2002, condamné le navire à une amende de 125 000\$. L'amende inclut 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.

Le point important à distinguer, afférent à la gestion du FDE/EDF, est qu'il établit des critères et des normes distincts qui s'appliquent aussi bien aux requérants qu'aux décideurs, en ce qui concerne l'utilisation de l'argent du Fonds dans le cadre de la restauration et des projets. Là réside les trois

principes importants qui résument le processus : Premièrement, les projets de restauration doivent être rentables. Deuxièmement, ils doivent être faisables techniquement. Troisièmement, ils doivent être scientifiquement sains, avant que l'argent du Fonds puisse être utilisé de cette manière. Dans une large mesure, ces importants principes ont été empruntés à la jurisprudence américaine comme dans l'affaire de *Porto Rico contre le S.S. Zoe Collocotroni*², où le tribunal a refusé d'accorder des dommages et intérêts pour la restauration de l'environnement, à moins que le gouvernement ait un plan réaliste en place pour restaurer l'environnement tel qu'il était avant le déversement.

4.4 Évaluation et restauration des dommages causés à l'environnement au Canada EDE/EDA

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 le 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 financer 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.

² *Porto Rico contre le S.S. Zoe Collocotroni*, 456 F Supp. 1327(D.P.R. 1978)

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

- 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.

Note : Des renseignements supplémentaires au sujet du Fonds canadien d'indemnisation des dommages causés à l'environnement et de l'actuelle structure pour le Fond général et des exigences regardant le projet sont précisés dans les Rapports annuels 2001-2002 et 2002-2003 respectivement, au paragraphe 4.1.1 et dans le Rapport annuel 2003-2004 paragraphes 4.3 et 4.4, de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation.

4.5 Mesures de sauvegarde et d'intervention au Canada

4.5.1 Installations de réception dans les ports pour les déchets d'hydrocarbures

De nombreux oiseaux de mer migrateurs meurent chaque année à la suite de déversements délibérés par des navires, de déchets d'un mélange d'eau et d'hydrocarbures, de leurs cales machines. L'aptitude des navires à respecter les exigences des règlements en matière de déversements lorsqu'ils sont au port dépend, grandement, de la disponibilité d'installations de réception appropriées dans ce port. Le manque d'installations de réception dans de nombreux ports partout dans le monde peut contribuer à la pollution du milieu marin.

Convention MARPOL

Au niveau international, des États membres de l'OMI qui sont parties à MARPOL 73/78 ont l'obligation de veiller à mettre à disposition des installations de réception appropriées dans leurs ports pour réceptionner les résidus d'hydrocarbures des pétroliers et autres navires touchant leurs ports, sans leur causer de retard excessif. En outre, toutes les parties à la Convention MARPOL ont, conformément à la Convention, l'obligation de fournir à l'OMI, une liste des installations de réception dans leurs ports. Dans le but de promouvoir l'application effective de la Convention, l'OMI a depuis 1983 rassemblé et communiqué des renseignements concernant la disponibilité des installations de réception, par l'intermédiaire des circulaires du Comité de protection du milieu marin (CPMM/MEPC) un rapport récent du CPMM/MEPC précise : « Les États des ports ne fournissant pas d'installations de réception appropriées rendront plus difficile pour eux de faire appliquer les mesures d'interdiction de déversements d'hydrocarbures en mer par les navires ». Le Canada est un pays signataire de la Convention MARPOL 73/78.

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

Note : La liste des installations de réception des résidus d'hydrocarbures peut être obtenue sur le site web : www.imo.org

L'OMI a préparé des directives visant à faire en sorte que les installations portuaires de réception de résidus d'hydrocarbures répondent aux besoins et soient en nombre suffisant. En résumé, ces directives fournissent des renseignements intéressant la gestion présente des installations actuelles et la planification et l'instauration de nouvelles installations. Les directives visent également à encourager une meilleure utilisation plus active des installations de réception portuaires. L'objectif final est d'aider à réaliser l'élimination totale de la pollution intentionnelle du milieu marin par les hydrocarbures et autres substances nocives. L'un des principaux objectifs des directives est d'aider les États parties à MARPOL 73/78, à planifier et à fournir des installations portuaires de réception de résidus d'hydrocarbures, répondant aux besoins et suffisantes en nombre. La majorité des États ont délégué cette tâche à leurs industries portuaires, à leurs autorités portuaires ou à d'autres organes publics ou privés, mais les États conservent la responsabilité de veiller à ce que leur engagement soit tenu.

Transports Canada

En 1999, en réponse à la demande de renseignements de l'Administrateur, la SMTC a fait savoir que :

« Les pouvoirs sont spécifiés à l'alinéa 657(1)n) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, de prendre des règlements exigeant que les ports fournissent des installations de réception, à la satisfaction du ministre des transports, mais aucun n'a jamais été pris à cet égard ». La décision de ne pas prendre de règlements repose sur des études faites avant et après l'adhésion du Canada à MARPOL, indiquant que des installations répondant aux besoins et suffisantes en nombre étaient en train d'être mises en place par les ports canadiens. Depuis lors, la plus récente étude remonte à 1995.

En 1999, la SMTC a également avisé l'Administrateur qu'à la suite de craintes exprimées par certains que les ports canadiens ne soient pas en mesure de fournir les installations de réception répondant aux besoins et suffisantes en nombre, la question avait été ajoutée à l'ordre du jour en 1999, du Comité permanent chargé de l'environnement, du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC/CMAC). La SMTC était à la tête du groupe de discussion du Comité qui était en consultation avec les représentants des transports maritimes canadiens et des industries pétrolières, des autorités portuaires et d'autres intervenants. La SMTC a rendu compte au CCMC/CMAC que le groupe de discussion étudiant la question des installations de réception, répondant aux besoins et suffisantes en nombre, a trouvé que les installations de réception de résidus pour des hydrocarbures résiduels et pour d'autres résidus provenant de navires, aux raffineries et terminaux pétroliers canadiens, répondaient aux besoins et étaient suffisantes en nombre.

Récemment, en vue de faciliter la remise annuelle à l'OMI de renseignements concernant de nouvelles installations de réception et pour mettre à jour des renseignements regardant la liste des installations dans les ports canadiens, la SMTC a mis au point une base de données internet. Toutes les autorités portuaires canadiennes et autres représentants d'installations de réception de résidus marins sont priés par la SMTC de fournir des renseignements à la base de données, comme cela s'applique à leurs installations.

Comme relaté au paragraphe 5.3 de ce Rapport, la SMTC a fait savoir qu'en 2004, au cours de sa première année d'exploitation, la base de données a obtenu une réponse limitée. C'est pourquoi la SMTC a l'intention d'assumer un rôle plus proactif en la matière.

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

Il est également admis que d'un point de vue économique et pratique, toutes les installations de réception des ports canadiens doivent être suffisantes en nombre et bien situées, de façon à répondre aux besoins des navires sans causer de retards excessifs. Les installations doivent aussi être d'un prix abordable pour toutes les catégories de navires. Elles doivent être plus incitatives pour les navires de conserver à bord les mélanges d'eau et d'hydrocarbures et les résidus des cales machines, afin qu'ils soient évacués dans un port plutôt que d'être déversés en mer.

Stratégie de la Baltique

À la réunion du CCMC/CMAC de novembre 2004, la SMTC a relaté qu'en 2005, Transports Canada planifiait d'examiner la faisabilité d'adopter un comportement semblable à celui de la « Stratégie de la Baltique » à l'égard des installations de réception pour les résidus produits par les navires. Dans le cadre de cette stratégie visant à faciliter le déchargement des résidus d'hydrocarbures des navires dans les ports des pays de la Baltique, les coûts sont intégrés dans les droits de ports, un système « sans droit spécial ».

L'Administration maritime suédoise relate que les actions menées pour traiter les problèmes environnementaux causés par les déversements de résidus provenant de navires ont fait partie de la coopération internationale en Baltique depuis la première Convention sur la protection du milieu marin de la zone de la mer Baltique (Convention d'Helsinki) signée en 1974.

En outre, la zone de la mer Baltique a été aussi désignée zone spéciale en vertu de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, dans sa forme modifiée par un protocole en 1978 (MARPOL 73/78). Un tel statut est accordé à des zones en mer qui, en raison de leurs caractéristiques océanographiques et écologiques spéciales, sont regardées comme étant particulièrement sensibles aux perturbations écologiques.

D'où des règlements, concernant les déversements d'hydrocarbures et autres types de déchets provenant de navires, qui sont particulièrement stricts dans la zone de la mer Baltique. En principe, tous les déchets devraient être livrés à des installations de réception à terre.

Toutefois, malgré 20 ans de coopération internationale dans le cadre de la Commission d'Helsinki (HELCOM) ainsi que de l'OMI, pour régler les rejets de résidus provenant des navires, de tels rejets illégaux sont demeurés un sérieux problème écologique dans la zone de la mer Baltique.

Pour traiter ce problème, les pays de la zone de la mer Baltique se sont mis d'accord sur un ensemble de mesures détaillées visant à s'attaquer aux problèmes des résidus provenant des navires. En mars 1996, la Stratégie de la Baltique regardant des installations de réception des résidus d'hydrocarbures provenant des navires a été adoptée par HELCOM.

L'objectif principal de la Stratégie est de réduire considérablement en exploitation et d'éliminer l'évacuation illégale des résidus des navires et par conséquent, d'éviter la pollution dans la zone de la mer Baltique.

La Stratégie inclut toutes les sortes de résidus produits à bord des navires, que ce soit un grand navire, un bateau de pêche, un bâtiment de servitude ou un bateau de plaisance.

En pratique, cela signifie que :

- Plus de 210 installations portuaires de réception des résidus produits à bord des navires, sont disponibles dans les ports de la Baltique. Ces installations sont facilement accessibles et sont équipées de manière adéquate.

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

- À part quelques exceptions, tous les navires ont l'obligation, avant d'appareiller du port, de livrer tous leurs résidus à une installations de réception.
- D'après le système « sans droit spécial », une redevance est perçue auprès du navire, couvrant les frais de réception, de manutention et d'évacuation totale des résidus produits à bord des navires, que ces résidus aient ou non été réellement livrés. Cette redevance est incluse dans les droits de port ou autres facturés au navire.

Actuellement, le système « sans droit spécial » doit être appliqué dans tous les ports de la Baltique, aux résidus d'hydrocarbures provenant de la tranche des machines. Il est prévu qu'en 2005, le système « sans droit spécial » soit étendu de façon à couvrir d'autres catégories de résidus produits par les navires, c'est-à-dire les eaux usées et les ordures.

La pollution provenant des navires, de par sa nature, a des incidences par de-là les frontières. Des actions menées pour réduire les chocs écologiques provoqués par les navires sont nécessaires dans un contexte international de grande envergure.

Par conséquent, l'application des concepts implantés dans la Stratégie de la Baltique (par exemple le système sans droit spécial et la livraison à terre, obligatoire, de tous les résidus) à des régions géographiques plus étendues constituerait un pas important pour réduire encore plus les effets produits par les navires sur le milieu marin et l'environnement côtier.

Union Européenne

Quant à la position de l'Union Européenne sur cette question, il a été annoncé que la date limite pour l'application de la directive européenne sur la réception des résidus prendrait effet le 1^{er} mai 2004. Cette directive est destinée à réduire les rejets à la mer, en insistant sur le fait que les ports de l'Union Européenne disposent d'installations d'évacuation. Toutefois, il a été relaté que des États Membres donnaient des interprétations différentes sur la façon dont les résidus devraient être traités à quai. Le manque de standardisation et le fait que les droits ne sont pas harmonisés causent des problèmes pour la mise en application de la directive. De ce fait, de nombreux gouvernements et des organismes de l'industrie continuent à travailler à l'amélioration des installations portuaires de réception des résidus et à chercher une solution « pour un meilleur usage ».

Industrie canadienne

Au Canada, l'Institut canadien des produits pétroliers (ICPP/CPPI) fait remarquer que le manque de support (commentaires reçus de l'industrie) pour la nouvelle base de données de la SMTC, est un problème pour tous les ports, tous les terminaux et tous les fournisseurs de service d'évacuation de résidus. L'ICPP/CPPI dit que les installations de ses membres constituent une très petite part du tableau.

L'ICPP/CPPI dit être tout disposé à jouer son rôle pour apporter son appui à l'initiative et même à encourager les autres à faire de même. L'ICPP/CPPI encourage la SMTC à vendre plus activement à l'industrie la base de données et à se conformer aux obligations internationales du Canada à cet égard.

Note : L'Administrateur suit les progrès réalisés regardant cette question, particulièrement à la lumière des rapports faisant état des rejets chroniques non identifiés d'hydrocarbures dans l'est du Canada. Les questions ayant un rapport avec les installations portuaires de réception au Canada, pour les résidus des navires, peuvent être réglées.

4.5.2 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. Transports Canada est responsable de la direction et de la coordination d'ensemble du PNSA/NASP. Les objectifs du PNSA/NASP incluent l'application des règlements sur la prévention de la pollution, la dissuasion, l'intervention d'urgence et le soutien du programme pour d'autres ministères du gouvernement et des organismes fédéraux comme la GCC, Environnement Canada et la Gendarmerie royale canadienne.

Actuellement, la surveillance aérienne s'exerce grâce à 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. Pendant l'hiver, le nombre d'heures des patrouilleurs s'accroissent en raison des tâches multiples demandées aux aéronefs effectuant des vols de reconnaissance des glaces au sud du 60^e parallèle de latitude nord. Des magnétoscopes à usage spécial et des appareils photographiques, des logiciels informatisés de transmissions de renseignements, des instruments de télédétection et de communications 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.

En mai 2005, Transports Canada a fait savoir que du matériel de surveillance évalué à 2,3 millions \$ avait récemment été acquis ce qui accroît considérablement l'aptitude de TC à détecter les déversements illégaux par des bâtiments de passage, même dans des conditions de visibilité réduite et la nuit. Le nouveau capteur primaire utilisé est un radar aéroporté à antenne latérale qui augmente à 25 milles nautiques la portée de détection des déversements d'hydrocarbures des deux côtés de l'aéronef. Les navires peuvent être détectés jusqu'à une distance de 50 milles nautiques. Auparavant, la portée visuelle par des équipages des aéronefs était limitée à 2 milles nautiques. Le matériel nouvellement acquis comprend également un balayeur linéaire ultraviolet/infrarouge; un transpondeur aéroporté relié au système d'identification automatique; un système de caméra-vidéo numérique haute résolution et une console intégrant tous les systèmes.

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 maintenant à Moncton, au Nouveau Brunswick. 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 ou effectue des vols exclusifs de surveillance de la pollution par les hydrocarbures.

Transports Canada continue à rechercher des financements en vue d'effectuer des vols de surveillance aérienne supplémentaires. Transports Canada poursuivra également l'implication du PNSA/NASP dans le programme de surveillance intégrée, par satellite, des pollueurs par les hydrocarbures (I-STOP). L'objectif de ce programme est d'aider à déterminer si la technologie de RADARSAT peut être exploitée pour s'atteler à réduire la pollution chronique par les hydrocarbures au Canada.

Note : D'autres initiatives canadiennes concernant les questions regardant la faune et la flore marines sont traitées dans le Rapport annuel 2003-2004 de l'Administrateur, paragraphes 4.8.1, 4.8.2 et 4.8.3.

4.5.3 Utilisation des satellites pour protéger le milieu marin au Canada : Programme de surveillance intégrée par satellite des pollueurs par les hydrocarbures (I-STOP)

Les 243 000 km de côtes du Canada et les eaux très étendues, au large des côtes, constituent un défi à relever pour effectuer la détection efficace des hydrocarbures provenant des navires, au moyen de méthodes conventionnelles comme les aéronefs. L'utilisation de la technologie des satellites est un instrument rentable pour surveiller de vastes zones de l'océan et pour guider un aéronef vers des zones où des déversements d'hydrocarbures sont suspectés. Afin d'accroître l'efficacité des programmes actuels de surveillance par des aéronefs, plusieurs ministères du gouvernement se sont impliqués dans un projet d'utilisation des systèmes de détection par satellite.

En 2002, un projet pilote vieux de trois mois, appelé STOP (surveillance par satellite des pollueurs par les hydrocarbures), mis en œuvre par Environnement Canada, Transports Canada, la Garde côtière canadienne et l'organisme canadien de l'espace, est un excellent exemple que RADAR-SAT-1 était un instrument de surveillance fiable. Un protocole permettant le transfert, le traitement et l'analyse de l'image de déversements potentiels d'hydrocarbures et de sources potentielles de cibles dans un temps réel proche, a aussi été élaboré par l'associé industriel, RADARSAT International Inc. Le projet STOP a été ensuite perfectionné grâce à l'association avec C-CORE (Université Mémorial à St-Jean de Terre-Neuve) et leur aptitude à établir un lien entre ce projet canadien et ces organismes européens impliqués dans la surveillance des déversements d'hydrocarbures.

En 2003 et 2004, des projets opérationnels ont conduit : à 12 mois de surveillance des côtes atlantique et pacifique du Canada, de la voie maritime du St-Laurent et de la région des Grands Lacs; au traitement en temps réel proche des images d'environ 1 heure et 20 minutes; à la participation de sept partenaires au projet représentant le gouvernement, l'industrie et le monde universitaire. Bien que la technologie des satellites soit stable, la nécessité d'une confirmation visuelle des déversements d'hydrocarbures demeure l'usage admis lorsqu'il s'agit d'enquêter sur des déversements éventuels. Tous les membres des ministères fédéraux qui voyagent couramment « dans une zone présentant de l'intérêt » que ce soit par avion ou à bord d'un navire, peuvent être contactés et des activités de surveillance sont coordonnées de manière à fournir une validation fondée pour le projet I-STOP.

L'un des tous nouveaux participants est l'Offshore Petroleum Boards de Terre-Neuve et de la Nouvelle-Écosse qui réglementent les plateformes pétrolières qui sont régulièrement surveillées. Ceci fournit des informations essentielles à la validation fondée de l'image satellite. En 2005, l'équipe du projet I-STOP est en train d'étendre l'acquisition d'images de façon à inclure les eaux canadiennes au nord, créant ainsi un programme de trois océans et est en train d'examiner les liens opérationnels existant entre le programme I-STOP et le service canadien des glaces d'Environnement Canada. La technologie satellite jouera un rôle important dans la surveillance et la détection des déversements d'hydrocarbures provenant des navires.

4.6 Changements apportés au régime international de 1992 – Répercussions sur la Caisse d'indemnisation

4.6.1 Relèvements 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 1^{er} 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 372 millions \$ (au 1^{er} avril 2005) 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 1^{er} 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 1^{er} avril 2005, la limite de responsabilité de la Caisse d'indemnisation est d'environ 145 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 517 millions \$ au 1^{er} avril 2005.

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

4.6.2 Fonds complémentaire – Troisième niveau « à caractère facultatif »

Le 3 mars 2005, le Fonds complémentaire du FIPOL est entré en vigueur. La première session de l'Assemblée du Fonds complémentaire s'est tenue du 14 au 23 mars 2005. Les États Contractants suivants étaient présents : Allemagne, Danemark, Espagne, Finlande, France, Irlande, Japon et Norvège. Note : Les renseignements regardant la première session se trouvent à l'Appendice « F ».

En résumé, 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 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL complémentaire). Les éléments les plus importants du Protocole comprennent :

- Le montant global maximum d'indemnisation disponible s'élèverait à 750 millions de DTS par événement, se composant de la CRC de 1992, de la Convention de 1992 portant création du Fonds et du Protocole portant création du Fonds complémentaire. Ce montant représente environ 1,5 milliards \$CA, comparé aux 372 millions \$CA actuels.
- 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 Contractants, 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 est entré en vigueur trois mois après la date à laquelle au moins huit États ont signé le Protocole sans faire de réserve ou ont déposé les instruments de ratification etc., et que la quantité totale d'au moins 450 millions de tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution a 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 à 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.

Sans doute, les pays de l'Union Européenne continueront à adopter le troisième niveau en devenant des États Contractants au Protocole. Toutefois, il semblerait que la plupart des autres États Contractants au régime de 1992, sauf le Japon, n'adopteront pas le troisième niveau. La plupart de ces autres États Contractants continueront avec la CRC de 1992 et la Convention de 1992 portant création du FIPOL qui ont vu leurs plafonds d'indemnisation relevés comme il est indiqué ci-dessous.

Nous sommes très satisfaits de l'évolution favorable qui s'est produit au niveau international concernant l'instauration du Fonds complémentaire. La position de la délégation canadienne sous-entendait que l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation apporterait son soutien à l'initiative

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

d'instaurer un Fonds complémentaire à « caractère facultatif » aux conditions du régime international. Toutefois, nous présumons que le soutien à l'initiative n'est pas conditionné à une décision canadienne de se joindre au Fonds supplémentaire maintenant qu'il est en vigueur.

D'après l'Administrateur, ce 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 proposé³.

Mais est-ce que le Canada deviendra un État Contractant au Fonds international complémentaire? Évidemment, c'est au Cabinet d'en décider, en fonction des intérêts du Canada.

Ainsi, si les États choisissent le nouveau Fonds complémentaire, d'importantes contributions supplémentaires pourront être demandées, par prélèvements, sans compter les contributions à prélever pour le Fonds international. Pour les deux Fonds, les contributions ne sont pas à montants fixes. Le Fonds international ainsi que le Fonds international complémentaire (« à caractère facultatif ») partagent le risque de déversements d'hydrocarbures par des navires-citernes. Normalement, la provenance d'argent pour les deux Fonds serait des contributions par prélèvements sur les réceptionnaires d'hydrocarbures dans les États Contractants recueillis rétroactivement. Tel est la « portée » sans limite de la nature de ces deux Fonds internationaux. Conséquemment, le nombre et les niveaux de prélèvements ainsi que les contributions seraient déterminés par le nombre et la nature des déversements d'hydrocarbures de navires-citernes, aussi bien que par le nombre et les niveaux des demandes d'indemnisations et comment ces demandes d'indemnisation sont évaluées.

Pour le Canada, la question de devenir impliqué dans le Fonds complémentaire du FIPOL (troisième niveau à « caractère facultatif ») peut soulever certaines questions et défis⁴.

Dans plusieurs cas, les montants réclamés au Fonds international ont été très élevés. Historiquement, au Canada, les montants réclamés suite à des incidents impliquant des navires-citernes ont été significativement plus bas que les demandes d'indemnisations pour des incidents étrangers.

Les développements en Amérique du nord diffèrent de l'expérience européenne. Pendant que les incidents impliquant des navires-citernes canadiens et américains, semblent avoir dramatiquement réduits en nombre, il y a eu une augmentation des incidents impliquant des navires-citernes en Europe, récemment.

Une navigation durable demande de se prévenir des accidents coûteux. Le but de l'industrie maritime devrait être de développer un esprit de sécurité pour tous ceux qui sont impliqués dans le transport d'hydrocarbures. D'importantes avancées ont été prises dans cette direction.

Du côté du gouvernement, il y a la question de l'efficacité d'affectation des ressources publiques pour la protection, la prévention, la préparation et l'intervention continuum pour la protection de l'environnement maritime. L'indemnisation est une partie de cet ensemble. L'imposition peut être la clé pour un continuum. Nous savons tous qu'il vaut mieux prévenir que guérir, si un déversement d'hydrocarbures se produit.

Au Canada, l'intégrité fiscale ramène la question de savoir qui doit payer. Il est parfois pensé, à tort, qu'aucun fonds publics ne sont réclamés à la Caisse d'indemnisation pour effectuer un paiement. En fait, toutes les contributions canadiennes au Fonds international pour les sinistres à l'étranger,

³ Veuillez vous reporter au Rapport annuel 2000-2001 de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation, pages i-iv, paragraphe 4.5.3 et Appendice G.

⁴ Voir les Rapports annuels de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation : 2000-2001, pages ii-iv, paragraphes 4.5.3, 4.6 et 4.11; 2001-2002, page v, paragraphes 4.3.4 et 4.6.2; 2004-2005, paragraphe 4.6.1.

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

impliquant les navires-citernes long-courriers sont prélevées sur la Caisse d'indemnisation⁵. La Caisse d'indemnisation est un compte spécial, parmi les comptes du Canada, établi pour répondre aux besoins exposés dans la partie 6 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Comme le gouvernement du Canada a emprunté l'ensemble des fonds de la Caisse d'indemnisation, il lui est demandé de fournir les fonds nécessaires pour faire face aux responsabilités de la Caisse d'indemnisation lorsque des sinistres surviennent. Nos implications fiscales, en devenant membre du Fonds complémentaire, ne se présenterait pas aux autres États Contractants au Fonds international. Dans les autres États Contractants, les prélèvements pour contributions sont payés par les réceptionnaires d'hydrocarbures de chaque pays, non pas sur les deniers publics comme au Canada.

En plus, nous ne devons pas oublier l'importance des obligations de la Caisse d'indemnisation au Canada. La Caisse d'indemnisation couvre les déversements d'hydrocarbures des navires de toutes catégories, elle ne se limite pas qu'aux navires-citernes long-courriers, comme c'est le cas pour le Fonds international.

Comme nous l'avons indiqué en 2001, il apparaît que les navires autres que les navires-citernes constituent un risque important de déversements d'hydrocarbures. Il y a plus de navires autres que les navires-citernes qui effectuent des passages fréquents. Et leur nombre est en croissance.

En Amérique du nord, les déversements d'hydrocarbures provenant des navires-citernes ne représentent qu'un petit pourcentage. En 1999, aux États-Unis, 94% des déversements d'hydrocarbures représentant 70% en volume provenaient des navires autres que les navires-citernes, selon la Garde côtière des États-Unis. Au Canada entre 1993 et 2000, quelques 88% des déversements étaient reliés aux navires autres que les navires-citernes et les rejets non identifiés d'hydrocarbures.

Il a été estimé en 2001, sur une base globale, que plus de 14 millions de tonnes de mazoute (carburant) ont été transportées par des navires autres que les navires-citernes. Ceci comparé à approximativement 30 millions de tonnes des chargeurs d'hydrocarbures à travers les mers du monde.

Quelques vraquiers et navires porte-conteneurs sont connus pour transporter plus de pétrole dans leurs soutes que n'en transportent les navires-citernes côtiers en tant que cargaison. Le Fonds international ne paye pas les réclamations des déversements causés par les navires qui ne sont pas des navires-citernes. Heureusement, le Canada dédommage.

Au même moment, la prépondérance des déversements d'hydrocarbures pas les navires-citernes en dehors du Canada et le très haut degré de réclamations faites au régime international continue.

Alors, la présente couverture de la Caisse d'indemnisation est significative : La Caisse d'indemnisation couvre tous les déversements d'hydrocarbures au Canada provenant de navires de toutes catégories en plus du paiement de toutes les contributions canadiennes au Fonds international pour les sinistres survenus à l'étranger et impliquant des navires-citernes.

Si les versements totaux par la Caisse d'indemnisation au Fonds international pour la période allant de 2000/01 à 2004/05 (voir section 6) basés sur le niveau d'indemnisation maximal de quelques 270 millions de \$ par incident est une indication, l'adhésion au Fonds complémentaire, avec un niveau d'indemnisation maximal de 1,5 milliards de \$ par incident, pourrait résulter en une augmentation significative de la couverture assurée par la Caisse d'indemnisation, aux contributions pour les déversements d'hydrocarbures causés par les navires-citernes en dehors du Canada. Le fonctionnement fiscal de la Caisse d'indemnisation comme nous le connaissons maintenant pourrait être remis en question.

⁵ Le Canada lui-même (en opposition aux réceptionnaires d'hydrocarbures au Canada) assume cette obligation. Voir section 76 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* et l'article 14 de la *Convention de 1992*.

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

Comme mentionné, la question de savoir si oui ou non le Canada devrait aussi devenir un État Contractant au Fonds complémentaire du FIPOL (troisième niveau à « caractère facultatif ») est à la discrétion du Cabinet. Quel que soit la proposition faite au Cabinet, elle devrait sans aucun doute, avoir été précédée de consultations très étendues avec les organismes du gouvernement et les industries canadiennes. Actuellement, un document de travail préparé par Transports Canada à ce sujet, en date de mai 2005, est en circulation pour commentaire jusqu'au 31 octobre 2005.

Note : Pour des renseignements supplémentaires au sujet du FIPOL complémentaire (d'un troisième niveau à « caractère facultatif ») veuillez consulter les Rapports annuels de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation : 1999-2000, pages 37-40; 2000-2001, pages i-iv, paragraphes 4.2.1, 4.2.2, 4.2.3, 4.3, 4.5.3, 4.6, 4.11 et Appendice G; 2001-2002, page v, paragraphes 4.3.1, 4.3.2, 4.3.3, 4.3.4, 4.6.2 et Appendice I; 2002-2003, paragraphes 4.2.1, 4.2.2, 4.2.3, 4.2.4, 4.2.5, 4.2.6, 4.2.7, 4.3.1, 4.3.2, 4.3.4, 4.3.5, 4.3.6, 4.6.2, 4.6.3 et 4.11; 2003-2004 aux paragraphes 4.8.1, 4.8.2, 4.8.3, 4.8.4, 4.8.5, 4.8.6, 4.9.1, 4.9.2 et 4.10; 2004-2005, paragraphes 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5.1, 4.5.2, 4.5.3, 4.6.1, et 4.6.3 (TOPIA) et 6.

4.6.3 Révision de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds « être ou ne pas être »

La question fondamentale qui se pose au troisième groupe de travail intersessions est de savoir s'il y a lieu ou non de recommander de rouvrir les deux conventions afin de réajuster le niveau du montant de limitation de responsabilité des propriétaires de navires. Ceci est une question très importante vu les relèvements du niveau de responsabilité entrés en vigueur en novembre 2003 et l'entrée en vigueur du Protocole portant création du Fonds complémentaire, le 3 mars 2005.

Afin d'aider le groupe de travail dans ses réflexions, le secrétariat du FIPOL avait réalisé une étude indépendante des coûts des déversements passés d'hydrocarbures par rapport aux montants de limitations passés, actuels et futurs des Conventions sur l'indemnisation. L'étude a montré que, compte tenu des limites financières du régime d'indemnisation applicable, la contribution du secteur de la navigation maritime et des chargeurs d'hydrocarbures avait été respectivement de 45 % et de 55% du montant total des coûts afférents aux 5 802 sinistres survenus dans le monde entier (à l'exception des États-Unis d'Amérique) au cours de la période de 25 ans allant de 1978 à 2002. L'étude avait également démontré que le partage de la charge financière variait énormément en fonction de la jauge des différents navires avec une participation nettement plus élevée des chargeurs aux coûts des sinistres mettant en cause des navires de moins de 20 000 tjb et un partage égal des coûts entre les chargeurs d'hydrocarbures et le secteur de la navigation maritime au titre des sinistres impliquant des navires de 20 000 à 80 000 tjb et une participation considérablement supérieure du secteur de la navigation maritime aux coûts des sinistres concernant les navires de plus de 80 000 tjb. La majoration du coût des sinistres passés à hauteur des valeurs monétaires de 2002 et par rapport aux valeurs monétaires probables de 2012, a entraîné une forte augmentation de la participation relative des chargeurs d'hydrocarbures aux coûts des déversements d'hydrocarbures.

Le débat regardant la révision des Conventions s'est concentré sur deux questions principales :

Le partage du coût de l'indemnisation entre les propriétaires de navires et les réceptionnaires d'hydrocarbures; et les navires inférieurs aux normes.

(a) Partage de la charge financière

La Commission maritime internationale de compagnies pétrolières (OCIMF)

La position de l'OCIMF est qu'il est essentiel de maintenir le principe du risque partagé entre les propriétaires de navires et les chargeurs qui est le fondement des régimes actuels. L'OCIMF plaide en faveur de la révision des Conventions de 1992 et est contre des dispositifs volontaires.

Les arguments de l'OCIMF peuvent se résumer ainsi :

C'est l'un des principes fondamentaux du régime international de responsabilité et d'indemnisation, d'imposer au propriétaire du navire une responsabilité objective pour les coûts des dommages dus à la pollution, jusqu'à un montant plafond basé sur la jauge de son bâtiment.

C'est aussi un principe fondamental du régime d'obtenir que la déchéance du droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité doit commencer là où l'assurabilité prend fin. Autrement dit, la limitation de responsabilité devrait prendre fin à la limite de la capacité du marché de l'assurance. Actuellement, les plafonds du montant de limitation de responsabilité se situent bien en dessous de la capacité des assurances et par conséquent, il est possible d'augmenter ces limites afin de les rapprocher de la capacité du marché. Comme prévu initialement, lorsque la capacité limite des assurances est atteinte, le Fonds prend alors la responsabilité de veiller à ce que l'indemnisation totale soit versée aux demandeurs. Cette question ne peut être prise en considération que grâce à la révision des conventions.

L'OCIMF a longtemps soutenu qu'augmenter la responsabilité financière du propriétaire du navire en élevant les plafonds de la Convention sur la responsabilité civile (CRC), tout en augmentant la participation dans le Fonds complémentaire était nécessaire pour garantir que la personne qui détient l'autorité sur le bâtiment possède un intérêt financier approprié dans le régime. Sans cette « responsabilité financière », le régime ne pourra plus créer, maintenir et implanter les incitations nécessaires pour obtenir une navigation sûre et avant tout exempte de pollution.

D'autre part, si la responsabilité financière du propriétaire du navire est traitée dans le régime de 1992 et dans le Fonds complémentaire, ceci apportera au Groupe international des Clubs P&I (grâce à leur accord de pool) la responsabilité et les incitations financières appropriées pour accorder une plus grande considération à la qualité de ses assurés propriétaires de navires.

En veillant à ce que la responsabilité financière des propriétaires de navires soit proportionnée à leurs contrôles opérationnels et leurs responsabilités envers leurs navires, cela mettra en œuvre des incitations réelles pour les assureurs maritimes en responsabilité civile pour sélectionner et dépister les navires en vue de passer un contrat d'assurance.

Finalement, l'OCIMF soutient que son argument le plus sérieux pour réviser les Conventions serait que les États qui fournissent environ les trois quarts (73%) du financement du Fonds, sont en faveur de la révision du régime. Pour les États qui s'opposent à la révision, l'OCIMF soutient qu'il serait faux et pourrait porter atteinte au fondement même de la mutualité, de dire que le système fonctionne bien et ne devrait pas changer, alors que les trois quarts de ceux qui financent le Fonds sont d'une opinion diamétralement opposée.

Le Groupe international des Clubs P&I

Au cours des débats, le Groupe international des Clubs P&I a présenté divers documents devant être examinés par le troisième groupe de travail intersessions. Deux propositions volontaires récentes faites par le Groupe international (au titre d'autres solutions pour réviser les Conventions) sont à remarquer : (1) L'accord de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes de petites dimensions (STOPIA) et (2) l'accord de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes (TOPIA).

STOPIA

L'accord STOPIA, une offre faite par le Groupe international des Clubs P&I, au Fonds de 1992, tendant à relever à titre volontaire, le montant de limitation applicable aux navires-citernes de petites dimensions mieux connu sous le vocable STOPIA (accord de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes de petites dimensions), entré en vigueur le 3 mars 2005, date de l'entrée en vigueur du Protocole portant création du Fonds complémentaire.

L'accord STOPIA, qui s'applique aux dommages causés par la pollution dans un États pour lequel le Protocole portant création du Fonds complémentaire est en vigueur, est un contrat passé entre les propriétaires de navires-citernes de petites dimensions, visant à relever à titre volontaire le montant de limitation applicable aux navires-citernes en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Le contrat s'applique à tous les navires adhérant à un des Clubs P&I membres du Groupe international et réassurés au titre du dispositif de pool du Groupe international. L'accord STOPIA a pour effet de fixer à 20 millions de DTS (environ 40 millions de \$) le montant maximum de réparation payable par les propriétaires de tout navire ne dépassant pas 29 548 tjb. Le Fonds de 1992 ne serait pas partie à l'accord STOPIA, mais celui-ci lui confère des droits juridiquement exécutoires à un remboursement de la part du propriétaire du navire en cause.

97% du tonnage de la flotte mondiale de navires-citernes, représentant environ 5 000 bâtiments, seraient couverts par l'accord STOPIA, y compris près de 200 caboteurs-citernes japonais qui n'étaient pas assurés aux termes de l'accord pool du Groupe international. En outre, des navires assurés auprès de souscripteurs qui n'étaient pas membres du Groupe international, mais qui étaient réassurés auprès du Groupe, seraient couverts par l'accord STOPIA.

Le Fonds de 1992 doit, à l'égard des navires couverts par l'accord STOPIA, continuer d'indemniser les demandeurs au cas où et pour autant que le montant total des demandes d'indemnisations recevables n'excéderait pas le montant de limitation applicable au navire en question, en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Si un sinistre mettait en cause un navire visé par l'accord STOPIA, le Fonds de 1992 serait en droit de se faire rembourser par le propriétaire du navire, la différence entre le montant relevant de la responsabilité de ce propriétaire, en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et 20 millions de DTS. Le Fonds de 1992 aurait droit à ce remboursement, même s'il n'incombait pas au Fonds complémentaire de verser des indemnités au titre du sinistre.

L'Administrateur des FIPOL considère que cet accord est, d'un point de vue juridique, acceptable pour le Fonds de 1992.

Il est à remarquer que l'accord STOPIA ne constitue pas un contrat liant le Fonds de 1992 et les propriétaires de navires, mais est une offre unilatérale faite par des propriétaires de navires qui conférerait au Fonds le droit d'en assurer la mise en œuvre. Il est également important de réaliser que, même si l'accord STOPIA ne s'appliquait qu'aux dommages par pollution se produisant dans

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

des États qui étaient membres du Fonds complémentaire, le Fonds de 1992 serait remboursé et de la sorte, ce sont les contributeurs au Fonds de 1992 qui seraient les bénéficiaires qu'ils se trouvent ou non sur le territoire d'un État membre du Fonds complémentaire.

Beaucoup de gens considèrent que ce mécanisme représente une mesure importante visant à atténuer les inégalités dans le partage de la charge financière entre le secteur du transport maritime et les intérêts des compagnies pétrolières, soulignées par le secrétariat dans l'étude des coûts qu'il a menée en 2004.

D'autres estiment que l'accord STOPIA ne règle pas la question des disparités dans la prise en charge du fardeau financier découlant du Protocole portant création du Fonds complémentaire, mais qu'il se bornait simplement, d'une certaine façon, à tenter de corriger des déséquilibres qui existaient déjà à l'époque des Conventions de 1992 à l'égard des navires de petites dimensions. Ils considèrent donc que l'accord devrait s'appliquer aux dommages par pollution causés dans tous les États qui étaient membres du Fonds de 1992, qu'ils soient ou non membres du Fonds complémentaire.

TOPIA

Le document 92FUND/WGR.3/25/2 du Groupe international des Clubs P&I, daté du 4 février 2005 précise :

« Des réceptionnaires d'hydrocarbures ont laissé entendre que le risque commercial de l'industrie pétrolière, à la suite d'un sinistre majeur mettant en cause le Fonds complémentaire, était démesurément élevé. Plusieurs solutions ont été proposées par lesquelles les Conventions pourraient être amendées, de la sorte ces conséquences pourraient être évitées. Pour faire face à ces craintes, d'une manière expéditive [le Groupe international des Clubs P&I a fait] une autre proposition... - que les propriétaires de navires et leurs clubs devraient offrir de maintenir leur actuelle importante participation au coût des demandes d'indemnisation, comme précisé par le secrétariat du FIPOL dans son étude des coûts, grâce à un accord qui oblige en droit, visant à rembourser le Fonds complémentaire... L'accord TOPIA prévoit que les propriétaires de navires et leurs clubs rembourseront le Fonds complémentaire à hauteur de 50% des demandes d'indemnisation incombant au Fonds complémentaire. L'objectif principal des réceptionnaires d'hydrocarbures peut donc être atteint grâce à un accord qui oblige en droit et ne rend pas nécessaire l'amendement des conventions. Les compagnies pétrolières représentées à l'OCIMF ne se sont pas associées à cette proposition, mais cela n'affecte pas sa viabilité étant donné qu'elle a adopté le même mécanisme que celui appliqué dans l'accord STOPIA et fonctionnerait aussi sans l'accord explicite des réceptionnaires d'hydrocarbures. Toutefois, il faut remarquer que la proposition TOPIA est avancée comme solution de rechange à l'accord STOPIA et n'est pas destinée à être une mesure provisoire pendant que le processus de révision se poursuit, mais serait plutôt un moyen de traiter rapidement la question du partage sans avoir à réviser les conventions. Il faut également noter que l'accord TOPIA ne sera disponible que là où le navire pollueur sera responsable en vertu de la CRC et dans la mesure où le sinistre n'a pas été causé par un acte de terrorisme ou un accident biochimique ».

« Si la proposition d'accord TOPIA est acceptée, il sera nécessaire de conclure un accord avec les Assemblées du Fonds de 1992 et du Fonds complémentaire de manière à garantir l'application simultanée de l'accord TOPIA et la suppression de l'accord STOPIA ».

« Il faut remarquer que même si l'actuel avant-projet d'accord TOPIA est étroitement modelé sur l'accord STOPIA, aucune discussion en détail n'a encore eu lieu avec l'Administrateur des FIPOL au sujet du texte de l'accord TOPIA ».

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

« Le plan d'accord TOPIA devrait être établi par le biais d'un accord qui oblige en droit, entre les propriétaires de navires-citernes qui sont assurés contre les risques de pollution par les hydrocarbures, auprès des Clubs P&I du Groupe international ».

(b) Les navires inférieurs aux normes

Le problème de trouver les manières et les moyens de diminuer les sinistres causés par des navires inférieurs aux normes a motivé un certain nombre de propositions conçues pour arriver à ces fins, par le biais de révisions particulières au régime de responsabilité et d'indemnisation. Le Groupe international des Clubs P&I estime que ces propositions sont déplacées dans le contexte des Conventions sur la responsabilité et le Fonds car elles seront inefficaces, mais la question des navires inférieurs aux normes est d'une importance cruciale et doit être traitée avec sérieux.

Le rapport de l'OCDE/OECD (rapport commandité par le Comité des transports maritimes de l'OCDE, daté de juin 2004, publié sur le site web : <http://www.oecd.org/dataoecd/58/15/32144381.pdf> au sujet du retrait de la couverture d'assurance des navires inférieurs aux normes) était escompté avec intérêt, étant donné qu'il était axé spécialement sur le rôle possible des assurances concernant les navires inférieurs aux normes.

Le Groupe international, dans son document 92FUND/WGR.3/25/3 qui est disponible sur le site web : www.iopcfund.org, laisse entendre que le but principal devrait être de créer les conditions qui devraient dissuader ou empêcher l'exploitant de navire inférieur aux normes, de commercer plutôt que de lui imposer une plus grande responsabilité pour tout dommage qu'il cause et en lui apportant un soutien au moyen d'une assurance qui répartit le fardeau de la responsabilité.

La contribution des Clubs P&I est prévu dans son document en deux parties, la première partie donnant une vue d'ensemble des mesures actuelles prises par les clubs à l'égard des navires inférieurs aux normes et la seconde partie contient des conclusions provisoires au sujet d'autres mesures qui pourraient être prises en réponse au rapport de l'OCDE/OECD mentionné plus haut. Deux autres sections du document traitent des mesures possibles qui pourraient être prises par d'autres industries et mentionnent des propositions d'actions qui pourraient être prises de la part d'États.

Note : Pour de plus amples renseignements au sujet des perspectives concernant les navires inférieurs aux normes et de la révision des Conventions sur la responsabilité civile et le FIPOL, veuillez vous reporter aux Rapports annuels 2002-2003 et 2003-2004 de l'Administrateur, paragraphe 4.6.3 et Appendice « C » (cinquième réunion – troisième groupe de travail intersessions) et Appendice « C » (septième réunion – troisième groupe de travail intersessions), respectivement.

4.7 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*.

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

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 responsable, le montant qu'il a versé au demandeur... »

Lors de cette procédure, l'Administrateur doit régler deux fois à l'amiable la demande d'indemnisation, d'abord avec le demandeur, ensuite avec le propriétaire du navire/la personne responsable lors d'une action récursoire.

L'Administrateur note que dans le 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 témérement 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 poursuit ses initiatives visant des relations personnelles avec l'ensemble des corporations afin de parfaire sa compréhension des attentes des parties manifestant de l'intérêt envers le plan de prévention, d'intervention, de responsabilité et d'indemnisation du Canada, de lutte contre la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. Au Canada, ces parties comprennent des citoyens, des propriétaires de navires et des assureurs d'organismes d'intervention, des réceptionnaires d'hydrocarbures, des REET, le CCPI (Canadian Petroleum Products Institutes/Institut canadien des produits pétroliers), la GCC, TC, EC, le CCMC, l'ACDM, d'autres organismes gouvernementaux fédéraux et provinciaux et d'autres organisations non-gouvernementales.

Les organisations internationales de premier plan présentant un intérêt comprennent : l'ITOPF (International Tanker Owners Pollution Federation Ltd.), l'OCIMF (Oil Companies International Marine Forum), le CEDRE, les Clubs P&I, l'Intertanko (l'Association internationale des armateurs pétroliers indépendants), l'ICS, le FIPOL, EC, l'USCG, le ministère du commerce des États-Unis (la NOAA : Administration nationale des océans et de l'atmosphère), le ministère de l'environnement et chargé des parcs nationaux des États-Unis et l'USEPA (Organisme de protection de l'environnement des États-Unis).

5.2 Équipe régionale d'urgence environnementale (REET)

L'Administrateur a participé au sein de l'équipe régionale d'urgence environnementale de l'Atlantique (REET) aux réunions tenues à St-Jean de Terre-Neuve, les 3 et 4 novembre 2004.

L'équipe régionale d'urgence environnementale est composée des représentants fédéraux, provinciaux, des premières nations, municipaux et d'autres organismes, s'il y a lieu. Environnement Canada, en qualité d'autorité fédérale responsable donnant des conseils en matière d'écologie au cours d'un événement de pollution, préside normalement cette REET. Celle-ci a la responsabilité de fournir des renseignements récapitulatifs scientifiques et écologiques pendant les opérations d'intervention. Les plans d'urgence de l'organisme REET renferment une structure fondamentale permettant de veiller à ce que tous les partenaires oeuvrent de concert efficacement. Ces plans sont également incorporés aux plans 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 (OSC), des avis regardant les prévisions météorologiques. En outre, des renseignements sont mis à disposition 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 (OSC) 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 des dispersants chimiques et recommander des techniques de traitement/de nettoyage du littoral.

Roger Percy (Environnement Canada) présidait cette excellente réunion à St-Jean de Terre-Neuve. Ken Dominic, sous-ministre de l'environnement et de la conservation de Terre-Neuve et du Labrador, a souhaité la bienvenue aux participants et a donné une vue d'ensemble des questions écologiques. Environ 85 personnes ont assisté à la réunion. Elle regroupait les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux, l'industrie pétrolière, les commissions canadiennes du pétrole au large des côtes, la société d'intervention maritime de l'est du Canada (SIMEC/ECRC), l'association canadienne des producteurs de pétrole, la Fédération internationale des armateurs pétroliers pour

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

la lutte contre la pollution par les hydrocarbures (ITOPF), des associations écologiques et d'autres organismes non-gouvernementaux s'intéressant à l'environnement marin.

Les exposés allaient des relations intergouvernementales, aux ports et rades de relâche et aux questions relatives aux déversements d'hydrocarbures en mer. Les conférenciers venaient d'Angleterre, de Saint-Pierre et Miquelon, du Québec, de l'Ontario et des provinces de l'Atlantique.

L'exposé de l'Administrateur couvrait la création et les éléments principaux de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. L'exposé traitait du rôle de la Caisse d'indemnisation lors d'événements de déversements d'hydrocarbures provenant de navires de toutes catégories exploités dans les eaux canadiennes, y compris dans la voie maritime du Saint-Laurent et autres lacs et voies navigables intérieurs. Il a expliqué que les responsabilités et attributions de l'Administrateur comprenaient les pouvoirs d'offrir des indemnités aux demandeurs pour la partie de la demande d'indemnisation qu'il 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. Avant qu'une offre ne soit faite, toute demande d'indemnisation doit être examinée et évaluée. Dans les cas appropriés, l'Administrateur peut prendre des dispositions en vue de recouvrer, auprès du propriétaire du navire, du Fonds international ou de toute autre personne responsable, les sommes versées.

En outre, l'Administrateur a présenté une vue d'ensemble des activités de la Caisse d'indemnisation pour l'exercice financier ayant pris fin le 31 mars 2004, au cours duquel la Caisse d'indemnisation a traité 57 dossiers 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 à hauteur de 2,7 millions \$, plus intérêts. Les sommes recouvrées auprès de tiers responsables se sont élevées à 87 000 \$. La Caisse d'indemnisation continue à verser des contributions considérables au Fonds international : 4,8 millions \$ pendant cet exercice financier et 38,2 millions \$ depuis 1989. Il a été noté qu'avec l'augmentation de 50% des niveaux d'indemnisation pour le régime international, entrée en vigueur en novembre 2003, les responsabilités potentielles du Canada (la Caisse d'indemnisation) envers le Fonds international, se sont accrues considérablement (voir l'illustration 1 de l'Appendice « D »).

Quelques-uns des autres exposés sont résumés comme suit :

Ports ou rades de relâche

Richard Southcott, un conseiller juridique (Stewart McKelvey Stirling Scales), a examiné cette question du point de vue international. Il a parlé des travaux en cours effectués aussi bien par l'OMI que par le CMI. M. Southcott a expliqué que l'ACDM (CMLA) avait répondu aux questionnaires envoyés par le CMI. Le CMI a présenté ses recommandations au comité juridique de l'OMI.

Mike Balaban (TC) a présenté le point de vue de la SMTC (TCMS) concernant les ports et rades de relâche sur la côte atlantique du Canada. Il a examiné les circonstances entourant les événements du *MT Dodslan* et du *MT Eastern Power*, pour illustrer quand et comment la SMTC intervient pour fournir une aide technique ou autre, lorsque des navires citernes demandent assistance.

Note : Pour de plus amples renseignements concernant les ports et rades de relâche, veuillez-vous reporter au Rapport annuel 2002-2003 de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation paragraphe 4.3.1.

Élimination des résidus d'hydrocarbures à Terre-Neuve et au Labrador

Charles Riggs de l'Association de l'industrie écologique de Terre-Neuve et du Labrador (NEIA) a passé en revue les débats organisés lors de la conférence sur les déversements d'hydrocarbures, conférence animée par NEIA à St-Jean de Terre-Neuve en novembre 2003. Cette conférence était axée sur la question relative au traitement et à l'élimination des résidus d'hydrocarbures provenant de déversements en mer.

M. Riggs a rappelé aux participants que l'expérience européenne en réponse au sinistre du *Prestige* a mis en évidence, une fois de plus, que la gestion des résidus de déversements d'hydrocarbures est un élément déterminant d'une stratégie efficace d'intervention. Les représentants de NEIA et d'autres personnes s'étaient rendus en Espagne afin de pouvoir observer de première main les opérations de nettoyage et discuter en Europe avec différentes parties intéressées. Le traitement et l'élimination des matériaux amassés d'huiles usées présentent des défis considérables pour les gouvernements et les industries pour répondre aux inquiétudes en matière d'écologie, pour traiter les coûts du nettoyage, de l'élimination des résidus et aborder la question des responsabilités.

L'intitulé de l'exposé de Leslie Grattan (environnementaliste, St-Jean de Terre-Neuve) dit tout : « Vers une stratégie de gestion des résidus de déversements d'hydrocarbures, pour Terre-Neuve et le Labrador ». Elle a fait remarquer qu'à la suite de la conférence de 2003 de NEIA sur les déversements d'hydrocarbures, il était clair qu'il existe une carence notable dans la préparation de la province pour intervenir efficacement lors d'un déversement exceptionnel d'hydrocarbures au large de ses côtes. C'est pourquoi Environnement Canada a chargé Cormorant Ltd. de St-Jean de Terre-Neuve d'évaluer le niveau actuel de préparation, concernant la gestion des résidus de déversements d'hydrocarbures, dans la province. Le rapport à cet effet recommande que des actions soient entreprises, essentiellement par le gouvernement de Terre-Neuve et du Labrador, en vue d'élaborer une stratégie d'ensemble relative aux résidus de déversements d'hydrocarbures pour la province. Mme Grattan a expliqué que le thème central de la recommandation du rapport visait à prendre des mesures proactives de façon à contribuer à veiller à ce que les ressources convenant à la gestion des résidus étaient en place pour soutenir une intervention efficace en cas d'un déversement exceptionnel au large des côtes de Terre-Neuve et du Labrador. Des recommandations sont faites à l'intention d'autres intervenants qui sont : des ministères du gouvernement fédéral et des organismes de réglementation, l'échelon communautaire et également l'industrie pétrolière.

Des membres de NEIA appuient totalement cette initiative intergouvernementale car elle contribuera grandement au développement d'une stratégie évidente concernant la gestion convenable des résidus recueillis lors d'une intervention sur de gros déversements. La gestion couronnée de succès des résidus des déversements d'hydrocarbures est une responsabilité partagée.

Note : Pour des renseignements concernant la conférence de 2003 de NEIA, veuillez consulter le Rapport annuel 2003-2004 de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation, paragraphe 5.3.

Mesures de sauvegarde relatives à la faune et à la flore mazoutées

Ray Browne (GCC) a présenté un rapport de situation sur les recommandations résultant du projet sur les mesures de sauvegarde relatives à la faune et à la flore mazoutées (Projet POW) entrepris par la région de Terre-Neuve du MPO/GCC en vue de s'attaquer au problème chronique des oiseaux de mer mazoutés.

Note : Pour des renseignements relatifs au Projet POW veuillez vous reporter au Rapport annuel 2003-2004 de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation, paragraphes 4.8.3 et 5.4.

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

Mises à jour Canada - États-Unis

Garret Spicer (GCC) a présenté des vues d'ensemble de sujets de discussion pour l'atelier et l'exercice USCG/GCC CANUSLANT devant avoir lieu au collège de l'Atlantique à Bar Harbour (Maine) du 13 au 16 juin 2005 où notamment les stratégies américaines et canadiennes concernant les ports et rades seront examinées.

Note : Pour des renseignements concernant CANUSLANT en général, veuillez vous reporter au Rapport annuel 2002-2003 de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation paragraphe 5.7.

Fonds consacré aux dommages causés à l'environnement

Roger Percy (Environnement Canada) a fourni une mise à jour regardant le Fonds consacré aux dommages causés à l'environnement (FDE/EDF). Il a noté qu'à ce jour, la région Atlantique avait versé plus de 650 000\$ au FDE/EDF et que 450 000\$ avaient été distribués pour des projets utiles de restauration.

Préventions

Graham Thomas et Glenn Worthman d'Environnement Canada ont donné un compte-rendu concernant le projet Opération plumes propres, visant le mazoutage de la faune et de la flore, axé sur la prévention grâce à l'éducation y compris celle des officiers supérieurs des navires faisant escale dans des ports canadiens de l'Atlantique. L'industrie locale appuie ce programme.

Options concernant les traitements des déversements.

Urban Williams (Petro Canada) a donné un compte-rendu sur l'atelier consacré au Fonds de recherche d'études environnementales ayant eu lieu à St-Jean de Terre-Neuve, en février 2004, relatif à « l'emploi des dispersants dans l'est du Canada ». Sinclair Dewis a répondu par les perspectives d'avenir d'Environnement Canada. Ces dernières années, les dispersants de déversements d'hydrocarbures ont fait l'objet d'une grande attention dans l'est du Canada. Il est entendu qu'il faudra procéder à des recherches et à des progrès supplémentaires regardant la faculté de dispersion des pétroles brutes du Grand Banc de Terre-Neuve.

Déversements internationaux en mer

Stéphane Grenon (ITOPF) a présenté le rôle et le travail de l'ITOPF et a fait un exposé détaillé et intéressant concernant le sinistre du navire-citerne à moteur *Tasman Spirit* (Karachi, Pakistan, juillet 2003) et du sinistre du *NM Rocknes* (Bergen, Norvège, janvier 2004). ITOPF a noté que le nombre moyen de vastes déversements d'hydrocarbures (> 700 tonnes) au cours des années 1991, avait été inférieur d'un tiers à celui des années 1970.

Note : Pour en savoir plus sur la diminution des sinistres regardant les pétroliers veuillez consulter le Rapport annuel 2002-2003 de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation, paragraphe 4.11.

Cours de formation/outils d'intervention

Urban Williams (Petro Canada) a présenté le programme de Petro Canada regardant les oiseaux de mer, pour ses opérations sur la côte est. Les sujets comprenaient : le programme de surveillance

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

des oiseaux de mer qui est conçu pour identifier les oiseaux de mer à proximité des UFPSD/FPSO de *Terra Nova*. M. Williams a également exposé les activités des installations de Petro Canada, de nettoyage des oiseaux de mer mazoutés, à St-Jean de Terre-Neuve.

Joan O'Brien (MPO) a donné un compte-rendu de l'inventaire des ressources communautaires côtières.

Martin Blouin (GCC) a présenté SPILLVIEW (regards sur les déversements) : logiciel visant à corroborer les prises de décisions lors des interventions d'urgence pour lutter contre les déversements d'hydrocarbures en mer. Lors d'un déversement d'hydrocarbures en mer, il est nécessaire d'évaluer rapidement et clairement la situation et d'estimer l'étendue de la zone pouvant être atteinte par les hydrocarbures. Ce logiciel combine les innovations suivantes intégrées dans un système d'information géographique : surveillance aérienne géoréférencée numérique; accès aux résultats du modèle de prévision de trajectoire; cartes avec des données marines et terrestres. Ces innovations permettent une meilleure planification des interventions d'urgence, exprimée en fonction du déploiement du personnel et du matériel car cela aide à documenter clairement les déversements observés et à prévoir la longueur du littoral menacé et le moment prévisible auquel le déversement d'hydrocarbures commencera à atteindre la côte.

Les surveillances aériennes demeurent l'un des principaux outils utilisés à ces fins. Les observations aériennes aident à la planification du nettoyage et des travaux de récupération des hydrocarbures et peuvent fournir des données pour le modèle de trajectoire des déversements d'hydrocarbures.

Les experts en observations aériennes utilisent traditionnellement des cartes en papier pour consigner leurs observations. Cette façon de procéder présente certaines limites qui comprennent : 1) la difficulté à évaluer l'endroit exact sur la carte des particularités observées; 2) la difficulté de consigner sur une carte à échelle fixe tous les renseignements indispensables et; 3) le problème du transfert des observations enregistrées, aux gestionnaires des déversements, ce qui prend du temps, exige des explications de la part de l'observateur et peut être sujet à des erreurs d'interprétation.

Pour ces raisons la GCC, en association avec Cogeni Technologie Incoy, a mis au point le logiciel SPILLVIEW. SPILLVIEW qui fonctionne à partir du système opérationnel Windows XP, est conçu pour fonctionner sur une tablette PC (ordinateur personnel) sensible à la pression, équipée d'un GPS et de cartes électroniques. Le système affiche la position et la trajectoire de l'avion en temps réel. L'observateur peut enregistrer divers types d'observations (comme la position d'hydrocarbures, les ressources écologiques et la contamination des littoraux) sur les couches géoréférencées qui peuvent être individuellement exportées aux formats compatibles avec d'autres systèmes d'informations géographiques. L'observateur peut aussi utiliser le système pour transférer électroniquement la position des hydrocarbures observés à un centre de modélisation des déversements et pour afficher en très peu de temps les résultats de la modélisation.

SPILLVIEW s'est révélé être un excellent outil pour venir en aide aux cours de formation et aux exercices, tout comme il peut être utilisé pour représenter, sur des cartes électroniques, divers scénarios de déversements. Le logiciel peut aussi être utilisé pour d'autres exigences de surveillance aérienne comme la sécurité nationale ou des feux de forêt. SPILLVIEW est en train d'être amélioré de façon à apporter un support opérationnel permettant l'accès, en temps réel, aux bases de données de l'inventaire d'équipement et aux fiches de description des recherches sur le terrain.

Surveillance

Joe Pomeroy (Environnement Canada) a donné un exposé sur le dispositif « de surveillance intégrée des pollueurs par les hydrocarbures ». Louis Armstrong (TC) a donné un compte rendu sur les survols de l'espace aérien ayant un rapport avec TC/MPO.

Communications et relations avec les médias

Jan Woodford (MPO) a donné une vue d'ensemble de la stratégie des communications d'urgence et de crise du ministère. Paula Walsh, de la Gendarmerie royale de Terre-Neuve, a abordé la question de comment bien travailler sous des contraintes opérationnelles. Wayne Halley (GCC) a donné des conseils tirés de son expérience pratique dans des événements d'intervention contre la pollution par les hydrocarbures en mer.

5.3 Conseil consultatif maritime canadien (national)

Le Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) a tenu des réunions à Ottawa du 3 au 8 mai et du 22 au 25 novembre 2004. L'Administrateur a assisté à quelques réunions. Le travail effectué par le Comité permanent chargé de l'environnement était particulièrement intéressant.

Au cours de la réunion de novembre, un représentant de la SMTC a abordé la question des installations de traitement des déchets marins convenant à la réception des huiles résiduelles et autres déchets provenant des navires, dans les ports et raffineries de pétrole canadiens. Il a été noté que la base de données du site web de Transports Canada a été en ligne depuis une année. Le site web est conçu pour fournir les renseignements les plus récents regardant les installations dans les ports canadiens qui traitent tous les déchets figurant sur les listes de MARPOL – tels que les ordures, les huiles, les produits chimiques, les résidus d'hydrocarbures provenant des salles des machines et tous les autres déchets marins produits par les navires. La base de données permet aux autorités portuaires d'entrer et de mettre à jour leurs propres renseignements. Toutefois, au cours de la première année du programme, seulement 11 des 850 terminaux connus et des pourvoyeurs de service de traitement des déchets ont répondu aux demandes de la SMTC d'entrer des données. En conséquence, maintenant, la SMTC est proactive en appelant les gestionnaires d'installations de réception et les propriétaires de navires et en leur écrivant, les priant de bien vouloir participer à l'approvisionnement des bases de données de son site web.

Il a été débattu de savoir si oui ou non la SMTC avait contacté les personnes qui convenaient. Ce ne sont pas les propriétaires de navires eux-mêmes qui possèdent les terminaux de traitement des déchets. Le représentant de l'ICPP/CPPI (Institut canadien des produits pétroliers) a fait savoir qu'il allait informer les membres de l'ICPP, au sujet de l'initiative regardant la base de données et de ses avantages globaux pour l'industrie maritime. Il a souligné que les installations de traitement des déchets des membres de l'ICPP constituaient une très petite part de la totalité des installations.

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 salles des machines.

La fourniture d'installations de traitement des déchets, convenables et rentables, pourrait améliorer la situation actuelle. La SMTC s'intéresse maintenant à la stratégie de la Baltique en incluant dans les droits de port, les coûts des installations des ports pour le traitement des résidus d'hydrocarbures des navires. Les plans de la SMTC : entreprendre une étude de faisabilité en 2005 dans le but de répertorier les zones à problèmes spécifiques et de développer un plan d'action futur. L'étude aidera à déterminer si oui ou non les coûts de traitement des déchets au Canada peuvent être intégrés dans les droits de port.

Note : Pour des renseignements regardant la stratégie de la Baltique, voir le paragraphe 4.5.1 de ce Rapport.

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

L'aptitude des navires à respecter les exigences de MARPOL en matière de rejet à la mer, dépend largement de la disponibilité d'installations de réception convenables dans les ports. La situation ne se rencontre pas qu'au Canada. Le manque d'installations de réception dans de nombreux ports mondiaux représente une sérieuse menace de pollution pour le milieu marin.

Environnement Canada a également fourni des renseignements, au groupe de travail du Comité, chargé de la pollution maritime par les hydrocarbures, à propos des récentes initiatives du gouvernement désireux de s'attaquer à la pollution par les hydrocarbures provenant des navires.

La vidéo « Silent Disaster » (Désastre muet) a été projetée, suivie d'un exposé fournissant un historique et une mise à jour sur l'approche scientifique passée en revue par des collègues qui démontrent les répercussions de la pollution par les hydrocarbures sur les oiseaux de mer. L'exposé soulignait que les premières indications révèlent que la mortalité des oiseaux de mer sur la côte ouest du Canada est aussi importante ou même plus importante que celle constatée sur la côte est. Déterminer la mortalité des oiseaux de mer sur la côte ouest est plus difficile, étant donné que les populations d'oiseaux de mer se tiennent à une plus grande distance de la terre. Le groupe de travail a noté que les services canadiens de la faune et de la flore allaient examiner les types d'hydrocarbures qui causent des problèmes chroniques aux oiseaux de mer sur les sites de par le monde.

Une vue d'ensemble du projet de Loi C-15 (ex-projet de Loi C-34) a été présentée. Ce projet de Loi amenderait la *Loi de 1994 sur la Convention sur les oiseaux migrateurs* et la *Loi canadienne de 1999 sur la protection de l'environnement*, afin d'améliorer leur efficacité dans le but de s'attaquer à la pollution provenant des navires et de mieux les coordonner avec la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Le groupe de travail a débattu des craintes manifestées par le monde des transports maritimes. En réponse à ces craintes des intervenants, concernant la concentration, les co-présidents recommandent que le groupe de travail, chargé de la pollution maritime par les hydrocarbures, se réunisse de nouveau à la prochaine réunion nationale du CCMC afin de poursuivre les débats concernant les questions législatives et autres sujets.

Un représentant de la SMTC a donné une vue d'ensemble du programme national de surveillance aérienne (PNSA/NASP). Le 12 décembre 2003, le gouvernement fédéral a transféré la responsabilité du PNSA, de la GCC à TC. TC est maintenant responsable de la direction et de la coordination d'ensemble du PNSA.

Les objectifs du PNSA comprennent l'application des règlements sur la prévention de la pollution, la dissuasion, l'intervention d'urgence et le soutien du programme applicable à d'autres ministères du gouvernement et organismes fédéraux, tels que la GCC, Environnement Canada et la Gendarmerie royale canadienne.

L'avion Dash-8 basé auparavant à Ottawa, pour effectuer les patrouilles au-dessus des Grands Lacs et du fleuve St-Laurent, a été transféré à Moncton (Nouveau-Brunswick). Des plans sont également à l'étude pour organiser la modernisation de l'équipement à bord des aéronefs de surveillance de la pollution maritime. Des acquisitions dans les 12 prochains mois comprendront : un radar d'aviation à balayage latéral; un balayeur linéaire à infrarouge/ultraviolet; un dispositif photographique et caméra vidéo à annotation GPS; un dispositif d'identification automatisé d'aviation (AIS) transpondeur/récepteur et une interface de machine de traitement de données.

TC continuera son implication relative au PNSA concernant le projet de surveillance intégrée par satellite, des pollueurs par les hydrocarbures. TC continue à chercher un financement pour réaliser une surveillance supplémentaire. Le but de ce projet est d'aider à déterminer si la technologie de RADARSAT peut être attelée à la tâche de réduire la pollution chronique par les hydrocarbures au Canada.

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

L'Administrateur a été invité à prendre la parole au sujet des questions à l'ordre du jour, regardant la responsabilité civile. Il a donné une vue d'ensemble du plan d'indemnisation canadien et a expliqué que le Canada était un État Contractant à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de FIPOI de 1992. Il a mentionné le montant d'indemnisation dont il sera possible de disposer par sinistre, grâce au Fonds complémentaire d'indemnisation à « caractère facultatif » qui devrait entrer en vigueur au printemps 2005.

L'Administrateur a dit qu'il ne pouvait pas parler à la place du gouvernement pour déterminer si oui ou non le Canada se joindra au Fonds complémentaire, mais qu'il comprenait que TC désirait se concerter avec d'autres organismes gouvernementaux et des industries canadiennes avant qu'une décision ne soit prise.

5.4 Conseil consultatif maritime canadien (Arctique)

L'Administrateur a été invité à assister aux réunions du Conseil consultatif maritime régional canadien – région Nord (CCMC), tenues à Iqaluit du 14 au 16 avril 2004. Il a participé à la réunion du CCMC de la région Nord, tenue à Montréal les 16 et 17 novembre 2004. Les participants à ces réunions représentaient les gouvernements fédéral et territoriaux et un éventail de dirigeants appartenant à l'industrie des transports maritimes de la région Nord. Des débats étaient coprésidés par des représentants du MPO, de la GCC – région Centrale et de l'Arctique et la SMTC – région des Prairies et du Nord.

L'Administrateur a un intérêt direct à l'égard des questions regardant le transport des produits pétroliers destinés à la Haute Arctique.

À la réunion de Montréal, il a été noté que la GCC avait actualisé le plan d'urgence de la GCC pour lutter contre des déversements en mer et la stratégie d'intervention dans l'Arctique. Ces deux dossiers sont des documents clés pour l'intervention environnementale de région dans l'éventualité d'un déversement d'hydrocarbures dans les eaux arctiques.

Au cours de l'année 2004, le personnel d'intervention d'urgence de la région Centrale et de l'Arctique a visité plusieurs communautés dans les Territoires du Nord-Ouest et du Nunavut. Ce personnel a tenu des réunions avec les fonctionnaires de la faune et de la flore, le personnel d'urgence (incendie et police), les officiels des hameaux et des membres de conseils, les comités de chasseurs et de trappeurs, le personnel des installations de manutention des hydrocarbures, les distributeurs de combustible, le personnel des parcs et d'autres personnes. Le personnel d'intervention d'urgence a visité également les parcs de stockage et les installations de réception de combustible à terre, en vue d'une évaluation des tactiques opérationnelles et des stratégies de nettoyage des déversements d'hydrocarbures.

Actuellement, aucune réunion de l'organisme REET n'a lieu dans le Nord pour élaborer une approche conjointe de planification avec Environnement Canada. En conséquence, la GCC cherche à obtenir un rapport direct de la part des communautés de l'Arctique en vue d'intensifier les efforts d'intervention pour lutter contre la pollution par les hydrocarbures, en fonction des sensibilités et des besoins locaux.

Un représentant de Petro-Nav a fait un compte-rendu sur la livraison de mazout aux communautés du nord du Québec et du bassin Foxe. Petro-Nav est une filiale du groupe Desgagnés et exploite des navires-citernes dans le trafic intérieur canadien. Les navires exploités par Petro-Nav sont construits avec des double-coques. Ils sont immatriculés au Canada et sont armés par des équipages canadiens.

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

Depuis 1997, les navires-citernes de Petro-Nav assurent un service dans le détroit d'Hudson, la baie d'Ungava et la baie d'Hudson. Pour le ravitaillement par mer durant l'année 2004, le *Maria Desgagnés* a effectué deux voyages et le *Petrolia Desgagnés* trois voyages. Tout le mazout a été chargé à la raffinerie de Shell Canada à Montréal et livré à 14 communautés du nord du Québec. Au cours de la saison 2004, Petro-Nav a livré 58 000 tonnes métriques d'hydrocarbures (carburéacteur, gas oil et essence). Pour le groupe Desgagnés, le temps opérationnel total de plus de 165 journées de navire s'est distingué par une autre saison sans accident de ravitaillement en combustible dans l'Arctique.

Il a été expliqué que le ravitaillement par mer de l'Arctique avait deux profils opérationnels différents :

1. À Kuujjuak (baie d'Ungava) le mazout est déchargé dans des barges exploitées par Shell Canada qui à leur tour transportent la cargaison jusqu'au parc de stockage.
2. Dans tous les autres ports, le navire mouille au large et décharge sa cargaison à terre au moyen d'un flexible flottant qui peut mesurer jusqu'à 7 000 pieds de long. Cette opération de transfert de combustible exige une surveillance constante de la part des membres de l'équipage se trouvant dans des embarcations de servitude.

Les responsables de Petro Canada attribuent à l'expérience et à la formation de leurs officiers et de leurs équipages à bord de leurs navires, ces succès opérationnels et ce résultat relatif à la sécurité, tout en protégeant le milieu marin. L'équipement de mise sur barge et de transfert de combustible, installé sur les navires de Petro-Nav, est conçu spécialement pour le ravitaillement par mer de l'Arctique.

Le coprésident de la réunion de Montréal, Peter Timonin, directeur régional de la SMTC – région des Prairies et du Nord, a fourni des actualisations de TC qui comprenaient le premier voyage à Kugaaruk (anciennement Pelly Bay) du navire-citerne *Tuvaq*. Le *Tuvaq* exploité actuellement par Coastal Shipping de Goose Bay (Labrador), est un ancien navire de classe baltique renforcé pour les glaces, équivalent à un navire canadien de catégorie 3 arctique. Le voyage expérimental à Kugaaruk, sous escorte d'un brise-glace basé à Québec, s'est déroulé avec succès. Nous ne savons pas si le *Tuvaq* effectuera d'autres voyages vers ce secteur la saison prochaine.

M. Timonin a précisé qu'étant donné la proposition de développement de l'oléoduc dans l'ouest de l'Arctique, il est à prévoir que le trafic de remorqueurs et de barges sur la voie maritime du fleuve Mackenzie ira en s'accroissant considérablement.

Steve Newton, MPO de Winnipeg, a parlé de la question du transport dans la zone maritime protégée de Tarium Niryutait (mer de Beaufort – région du delta du fleuve Mackenzie). Il a expliqué que le MPO était en train de se préparer en vue du processus de réglementation. Les directives de gestion doivent être établies pour aider à veiller à ce que les routes de transport de ravitaillement « par la zone maritime protégée » soient rendues utilisables pour les navigateurs. Au cours de l'année 2005, un processus de concertation d'une importance capitale sera entrepris. Une conférence internationale se tiendra à Tuktoyaktuk l'été prochain où environ 300 participants sont attendus. Il a indiqué que des volontaires sont en train d'effectuer un travail énorme de planification et de préparation pour cette conférence en Arctique.

Waguhih Rayes, directeur général de Nunavut Sealink & Supply Inc. et de Desgagnés Transarctik Inc., a fait un exposé regardant le réapprovisionnement de l'Arctique en 2004. Il a précisé que pour les opérations habituelles de ravitaillement par mer, la compagnie avait mis en service, à cet effet, les navires à moteurs *Anna Desgagnés*, *Camilla Desgagnés*, *Cecilia Desgagnés* et *Mathilda Desgagnés*. Pour les opérations d'allègement et de déchargement à Baker Lake, un remorqueur de 65 pieds et une barge de 160 x 40 pieds ont également été utilisés. Les bâtiments de la compagnie ont assuré le ravitaillement de la plupart des communautés de l'est de l'Arctique. Pour ce faire,

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

environ 450 journées de navires ont été nécessaires pour effectuer les opérations habituelles de ravitaillement par mer et les navires ont transporté plus de 130 000 mètres cubes de marchandises diverses pour le Nord.

Des débats ont eu lieu au sujet de la proposition de la GCC, de réduction du nombre existant d'aides à la navigation dans les eaux arctiques. Il a été demandé aux exploitants maritimes d'envoyer leurs commentaires à la GCC à Sarnia. Les représentants de l'industrie à la réunion du CCMC ont indiqué qu'ils voulaient se concerter avec les commandants de leurs navires avant de répondre par écrit. Il a été mentionné que les exploitants de navires pourraient, peut-être, chercher à faire augmenter le nombre d'aides à la navigation plutôt que d'accepter les propositions de réduction. L'industrie discutera également avec le Comité consultatif maritime de l'Arctique et le gouvernement du Nunavut, les propositions de réductions. Les conclusions de ces discussions seront envoyées à la GCC.

Le coprésident de la GCC, Julian Goodyear, a expliqué que toute infrastructure indispensable aux opérations maritimes en Arctique ne serait pas supprimée.

5.5 Garde côtière canadienne et ministère de la Sécurité publique du Québec

L'Administrateur a été invité par la Garde côtière canadienne à assister à la réunion tenue à Québec par le ministère de la Sécurité publique du Québec et l'Unité d'intervention environnementale du Québec.

L'objectif de cette réunion était de mieux renseigner les fonctionnaires du gouvernement du Québec quant aux disponibilités d'indemnisations accordées par la Caisse d'indemnisation et à la planification d'urgence en cas d'un déversement considérable d'hydrocarbures dans le milieu marin. Les fonctionnaires provinciaux étaient en train de chercher à répertorier des activités spécifiques opérationnelles qui pourraient être admises pour obtenir des indemnisations. En général, ils voulaient savoir ce qui est requis, dans l'hypothèse où la Province ferait une demande de remboursement de frais encourus au cours d'une intervention d'urgence suite à un événement. Ils avaient des craintes au sujet de la disponibilité de fonds destinés à l'évacuation et au relogement des gens et autres dispositions d'urgence pour maintenir des travaux d'intérêt général essentiels. Il a été noté qu'il existait des risques découlant d'un déversement de pétrole et d'autres produits dangereux, telle que la toxicité des produits pétroliers qui peut avoir de graves effets pour la santé humaine en raison des vapeurs toxiques. En conséquence, il se peut que des gens aient à être évacués des communautés côtières en cas d'un vaste déversement d'hydrocarbures.

Il est à noter qu'en cas d'un désastre au Canada, le gouvernement fédéral peut être amené à fournir une assistance financière pour désastre. Cette assistance financière est disponible pour venir en aide lorsque des dépenses sont supérieures à ce qu'une province ou un territoire particulier peut raisonnablement s'attendre à prendre à sa charge.

Paul-Yvon Deschênes, é.a. Directeur, Direction de l'assistance financière de la Sécurité civile et des services à la gestion, a exprimé un désir particulier à être informé de la disponibilité d'une assistance financière accordée par la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires.

L'Administrateur a expliqué la création et les principaux éléments de la Caisse canadienne d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. La Caisse d'indemnisation est régie par la Partie 6 de la *Loi sur la responsabilité maritime*. Il a mis l'accent sur le fait que le plan canadien traite les questions relatives à la responsabilité et aux indem-

nisations lors d'événements de pollution par les hydrocarbures provoqués par des navires de toutes catégories et traite également les questions relatives aux rejets non identifiés d'hydrocarbures. En tant que documentation justificative, M. Deschênes s'est vu offrir des exemplaires de quelques-uns des récents Rapports annuels de l'Administrateur, adressés au Parlement, qui expliquent comment le plan de responsabilité et d'indemnisation de la Caisse d'indemnisation est administré.

Les attributions et responsabilités de l'Administrateur incluent le pouvoir de faire une offre d'indemnité aux demandeurs, pour la partie de la demande que l'Administrateur juge recevable. 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 examinée et évaluée minutieusement, en se fondant sur les documents soumis et les preuves les accompagnant. Les Rapports annuels de la Caisse d'indemnisation contiennent des exemples concrets de tous les types de demandes d'indemnisation qui peuvent être déposées. Quelques-unes de ces demandes d'indemnisation couvrent des événements ayant eu lieu dans la voie maritime du St-Laurent et le long de la rive nord au Québec.

De plus, l'Administrateur a expliqué comment fonctionne le régime international de responsabilité et d'indemnisation. Le Canada est un État Contractant au régime international actuel. Des documents publiés par le Fonds international ont été offerts aux fonctionnaires.

Depuis 1989, la Caisse d'indemnisation a versé au FIPOL environ 42 millions \$ au titre de la contribution du Canada, au Fonds général pour des sinistres majeurs. Le FIPOL a remboursé au Canada une somme totale d'environ 12 millions \$ pour des frais encourus lors du sinistre du navire *Rio Orinoco* qui s'était échoué sur l'île d'Anticosti dans le golfe du St-Laurent, le 16 octobre 1990.

5.6 Conférence des juges fédéraux

L'Administrateur a assisté au séminaire d'éducation de la Cour Fédérale et de la Cour d'appel – droit maritime – tenu à Ottawa le 5 novembre 2004. La conférence était organisée conjointement par l'Association canadienne de droit maritime et l'Institut judiciaire national. Le séminaire était axé sur divers aspects contemporains représentant un défi en droit maritime, incluant des questions relatives aux règles et preuves faisant foi et à la sécurité maritime.

5.7 Association canadienne de droit maritime

L'Administrateur a assisté à la réunion annuelle du Comité exécutif de l'Association canadienne de droit maritime (ACDM/CMLA) tenue conjointement avec une réunion de l'ACDM, avec les représentants du gouvernement fédéral, à Ottawa le 2 avril 2004. Il a été invité à la réunion générale annuelle de l'ACDM tenue à Vancouver le 30 mai 2004. L'Administrateur apprécie ses rapports avec l'Association canadienne de droit maritime et continue de dialoguer avec des membres.

5.8 Conférence du Comité maritime international

L'Administrateur a assisté à la 38^e conférence du Comité maritime international (CMI) tenue à Vancouver du 31 mai au 4 juin 2004. L'Association canadienne de droit maritime et son Comité local d'accueil ont coordonné leurs efforts avec les commanditaires internationaux et nationaux pour organiser cette 38^e conférence du CMI, couronnée de succès. Un intérêt particulier de la conférence résidait dans les sessions consacrées aux propositions de changements au régime international de responsabilité et d'indemnisation de la pollution par les hydrocarbures, aux ports et rades de relâche pour des navires en perdition et les assurances maritimes.

5.9 Cours destiné aux enquêteurs du bureau de la sécurité maritime de Transports Canada

L'Administrateur a participé au cours (niveau II), destiné aux enquêteurs du bureau de la sécurité maritime de Transports Canada, donné à Ottawa du 15 au 19 novembre 2004. Le cours donné aux inspecteurs de la navigation nommés conformément à la *Loi sur la marine marchande du Canada*, est un programme intensif d'une semaine. Dans son exposé, l'Administrateur a parlé des obligations de preuves à apporter en matière de responsabilité civile et de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par des hydrocarbures causée par les navires, conformément à la *Loi sur la responsabilité maritime*, en comparaison de la charge de la preuve à apporter lors de poursuites judiciaires, en vertu des règlements, pris conformément aux dispositions de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, relatifs à la prévention de la pollution au quasi-criminel.

Note : Pour de plus amples renseignements sur le cours destiné aux enquêteurs de la SMTC, prière de vous reporter au Rapport annuel 2003-2004 de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation, paragraphe 5.12.

5.10 Cours destiné aux personnes devant assumer le commandement sur le lieu des opérations en mer ou à terre

L'Administrateur a participé au cours donné au collège de la Garde côtière canadienne à Sydney, Nouvelle-Écosse, du 28 février au 4 mars 2005, cours destiné aux personnes devant assumer le commandement sur le lieu des opérations en mer ou à terre.

Le cours destiné aux personnes devant assumer le commandement sur le lieu des opérations en mer ou à terre est conçu pour des officiers de la GCC et pour des gestionnaires opérationnels de l'industrie. Il traite de la coordination sur le lieu des opérations et de l'élaboration des stratégies de nettoyage qui sont nécessaires pour intervenir efficacement pour lutter contre les déversements d'hydrocarbures, jusqu'à une capacité d'intervention internationale d'un niveau 3 (c'est-à-dire pour une quantité maximale d'un déversement d'hydrocarbures de 2 500 tonnes). D'après les critères du niveau 3, l'équipement et les ressources doivent être déployés sur le lieu d'opération touché, dans les 18 heures suivant notification d'un déversement d'hydrocarbures.

L'Administrateur a parlé du rôle et des responsabilités de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation. En qualité de membre du comité, il a exploré le point de liaison entre l'Administrateur et le plan canadien d'intervention pour lutter contre un déversement d'hydrocarbures en mer. Cette sorte d'interaction contribue à une prise de conscience accrue parmi les intervenants, au sujet du régime global réglementaire du Canada pour une intervention en vue de la prévention, de la responsabilité et de l'indemnisation de la pollution marine par des hydrocarbures. Selon sa demande, le Collège de la GCC s'est vu offrir des exemplaires du Rapport annuel de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation afin qu'ils soient distribués aux candidats pour leur usage personnel, à titre de document de référence.

Les présentateurs ont fait des exposés détaillés et clairs. Il y avait des conférenciers instructifs représentant la GCC, le Ministère de l'environnement de la Nouvelle-Écosse, la SIMEC, un expert-conseil des médias, Rigel Shipping, les premières Nations, les sauveteurs maritimes, Environnement Canada, les experts-conseils pour le nettoyage du littoral et d'autres. Les exposés et les études de cas couvrant des événements nationaux et internationaux de pétroliers constituaient des expériences précieuses pour s'instruire. Des participants de l'USCG, de l'ITOPF et des membres du Ministère de la Justice du Canada conseillant le MPO/GCC, donnaient au cours de formation une dimension internationale significative.

Le cours destiné aux personnes devant assumer le commandement sur le lieu des opérations en mer ou à terre, donné chaque année au Collège de la GCC, offre une occasion, aux représentants d'organismes du gouvernement et de l'industrie maritime, de se rencontrer et de travailler ensemble.

L'Administrateur apprécie infiniment d'être invité par la GCC à participer à cet exercice très utile.

5.11 Association du Barreau canadien – District du Nouveau-Brunswick

L'Administrateur a participé à la réunion d'hiver du district du Nouveau-Brunswick de l'Association du Barreau canadien, tenue à Saint Jean, du 3 au 5 février 2005. La conférence traitait de sujets touchant le programme de formation juridique permanente (CLE/FJP) de l'Association du Barreau.

Comme demandé, l'Administrateur a présenté un exposé détaillé sur la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires et sur l'évaluation des dommages causés à l'environnement au Canada. Les articles écrits, soumis par divers conférenciers, ont été distribués aux délégués présents au titre de documentation de référence.

À la session de droit maritime l'Administrateur a donné un docte exposé sur l'historique de la législation canadienne regardant la responsabilité et l'indemnisation découlant de la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, ainsi que sur les responsabilités de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation. Il a également expliqué ce que sont les plafonds actuels de responsabilités et d'indemnisation disponibles en vertu de la CRC de 1992, de la Convention du FIPOL de 1992 et de la Caisse d'indemnisation, en cas de déversement d'hydrocarbures provenant de pétroliers au Canada.

5.12 Université Simon Fraser – Centre de Colloque – Du 23 au 26 février 2005

L'Administrateur a participé à une conférence internationale, tenue au centre de Colloque Morris J. Wosk de l'Université Simon Fraser à Vancouver.

L'objectif de la conférence, tendances changeantes : établir un organigramme d'un programme d'action relatif à l'avenir des océans, consistait à élaborer un schéma organisationnel permettant une action qui puisse être mesurée au fil des ans et puisse constituer un gage de progrès, en renversant les tendances négatives et en trouvant des solutions viables pour la renouvelabilité future des écosystèmes marins.

La conférence a rassemblé une équipe de sommités internationales, d'experts et de champions en matière d'océans, à tous les niveaux de profession : universitaires, gestionnaires du gouvernement et responsables des décisions en matière de politique, industrie, organisations non-gouvernementales et représentants de communautés, qui prendront en main la tête de cette action en indiquant le chemin vers l'avant et en s'engageant à poursuivre jusqu'au bout le programme.

Des renseignements scientifiques considérables sont disponibles au sujet des écosystèmes marins et beaucoup de solutions ont été préconisées pour compenser les tendances négatives, par exemple, en instaurant des zones protégées en mer, en offrant des primes pour empêcher la surexploitation

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

des fonds de pêche, en établissant une surveillance mondiale et des systèmes de cartographie et en instituant un cadre juridique et autres.

Les catalyseurs pour un dialogue incluait plusieurs exposé clés, axés sur des questions actuelles liées à l'utilisation durable des ressources des océans et des analyses d'études de cas qui reconnaissent des défis et démontrent comment des charges positives peuvent se produire.

L'Administrateur a participé à un cercle de débats, sur les perspectives de l'industrie. Ces débats portaient sur la question : Que faudrait-il faire pour que les résultats financiers de l'industrie soient conciliables avec un écosystème sain des mers et des océans?

L'aboutissement de la conférence donnera lieu à un document pratique contenant une directive visant à une action de la part des gestionnaires des ressources océaniques et côtières et de la part des responsables des décisions en matière de politique.

5.13 Association du district de l'est, de droit relevant de la compétence d'une cour d'amirauté (EALA)

Le 30 mars 2005, l'Administrateur a assisté à la réunion spéciale de l'EALA, à Halifax, Nouvelle-Écosse. L'objet de cette réunion était de discuter des plans pour de nouvelles approches structurées de l'EALA au sein de la conférence sur le droit maritime à Halifax, en juin 2006.

5.14 École Dalhousie de droit – Droit maritime

Le 31 mars 2005, l'Administrateur a pris la parole devant la classe de droit de l'Université Dalhousie à Halifax, Nouvelle-Écosse. Il a expliqué ce que sont les régimes canadiens et internationaux de responsabilité et d'indemnisation de la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. Il a fait distribuer des exemplaires du Manuel d'instruction du FIPOL de 1992 pour des demandes d'indemnisation, ainsi que du Guide conjoint de l'IPIECA/ITOPF relatif aux Conventions internationales concernant ce sujet. L'Administrateur désire remercier l'Université Dalhousie et le professeur Moira McConnell pour lui avoir donné cette occasion.

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

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.

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 à contribution » importés ou transportés au cabotage, est obligatoire pour les personnes en ayant reçus plus de 150 000 tonnes au cours de l'année civile 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 contribuable éventuel, lui expliquant le processus d'envoi de rapport et en lui faisant parvenir le formulaire indispensable à cet effet. Tous les formulaires remplis sont ensuite traités pour aboutir à un centre national de comptabilisation qui à son tour adresse au FIPOL de 1992, un rapport sur les quantités reçues. Actuellement, 10 contribuables nous envoient un rapport. Ils représentent les organismes des industries pétrolières (raffinage et transbordement d'hydrocarbures) et des centrales électriques.

Le sinistre de l'*Erika* (France 1999) 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

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

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 13 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 41,6 millions \$ comme cela figure dans le tableau ci-dessous.

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
2004/05	<u>3,448,152.80</u>
Total	<u>\$41,633,326.20</u>

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 2004	\$330,734,143.74
Intérêts crédités (1er avril 2004 – 31 mars 2005)	12,851,563.77
Remboursements des règlements à l'amiable, article 87 de la <i>LRM</i>	60,000.00
Revenu total	\$343,645,707.51

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	99,000.00	
Frais de justice	95,659.20	
Services d'experts	74,196.48	
Services administratifs	42,927.33	
Frais de déplacement	46,647.84	
Frais d'imprimerie	15,000.00	
Frais d'occupation des lieux	73,416.00	
Matériels informatiques	14,188.19	
Frais de bureau	<u>17,013.44</u>	
Total des frais et débours	\$478,048.48	\$478,048.48

Conformément aux articles 85-87 de la *LRM* L'Administrateur a réglé des demandes d'indemnisation canadiennes : 610,572.01

Conformément à l'article 76 de la *LRM*
L'Administrateur verse au Fonds international de 1992 : 3,448,152.80

Total des frais et débours de la Caisse d'indemnisation **\$4,536,773.29**

**Solde créditeur de la Caisse d'indemnisation
au 31 mars 2005**

\$339,108,934.22

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 presque impossible de priver de son droit, le propriétaire du navire, de limiter sa responsabilité. La limite de responsabilité du propriétaire du navire est plus élevée dans la CRC de 1992 que dans la CRC de 1969.

L'illustration 1, 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

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

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 1^{er} novembre 2003, le montant maximum payable par le FIPOL 1992 pour n'importe quel sinistre, s'élève à 203 millions de DTS (environ 372 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, 1 de l'Appendice « D », montre les indemnités disponibles provenant du FIPOL de 1992.

États Contractants

Au 30 juin 2005, 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 indemnités, 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 à 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 biens;
- 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.

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

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 session de l'Assemblée

14^e Conseil d'administration – du 24 au 28 mai 2004

En l'absence du président du Conseil d'administration, le capitaine Raja Malik (Malaisie), le Conseil d'administration a élu M. John Wren (Royaume-Uni) en qualité de président de la session. L'ordre du jour comprenait :

Sinistres dont le FIPOL de 1971 a eu à connaître

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 Maracaïbo dans le golfe du Venezuela. On estime à 3 600 tonnes la quantité de brute déversée.

L'Administrateur a informé le Conseil d'administration d'un échange de lettres avec le gouvernement vénézuélien concernant un accord possible de règlement global à l'amiable de toutes les demandes d'indemnisation en suspens. La dernière lettre envoyée par la République du Venezuela indiquait sa volonté « de n'être indemnisée qu'en dernier. » Le Conseil a autorisé l'Administrateur à relever le niveau des paiements, en les portant à 100%, lorsqu'il sera satisfait de la promesse faite par le Venezuela.

L'Administrateur a fait part de ses constatations et de ses conclusions concernant une possible action en recours. La délégation canadienne a mentionné qu'en temps normal elle serait partisane d'une action en recours, mais que dans le cas présent, elle soutenait le point de vue de l'Administrateur, que raisonnablement, aucune action ne devait être entreprise. N'ayant pas un clair consensus général, le Conseil d'administration a donc décidé de reporter sa décision.

Alambra (2000)

Le navire-citerne *Alambra* (73 366 tjb) immatriculé à Malte, était en train de charger 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 débattu des questions nées des demandes d'indemnisation présentées au London P&I Club, par le port de Muuga et par l'entreprise chargée des opérations de chargement et également de savoir si oui ou non les dispositions de la Convention du Fonds avaient convenablement été intégrées dans le droit national estonien. Ces questions demeurent sans réponse.

Note : Pour de plus amples renseignements au sujet du sinistre de l'*Alambra*, veuillez vous reporter aux Rapports annuels 2002-2003 et 2003-2004 respectivement, de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation, Appendice B.

Keumdong No. 5 (1993)

La barge coréenne *Keumdong No. 5* (481 tjb) et un navire se sont abordés au large de la côte de la République de Corée. Une quantité de fuel-oil lourd estimée à 1 280 tonnes, s'est déversée à la mer ce qui a entraîné des demandes d'indemnisation considérables de la part des industries de la pêche et de l'aquaculture.

Le Conseil a été informé que la Cour Suprême de Corée avait rejeté l'appel de l'association des pêcheurs à l'encontre d'un jugement favorable au FIPOL de 1971, regardant l'indemnisation versée aux pêcheurs sans permis, au titre de préjudice moral au lieu du préjudice économique. Le tribunal a décidé qu'en application de la loi coréenne, les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures incluaient le préjudice moral, mais que dans ce cas, les demandes d'indemnisation n'étaient pas acceptées car les demandeurs n'étaient pas des personnes physiques, mais des associations de pêcheurs qui elles, ne pouvaient pas souffrir de préjudice moral.

15^e session du Conseil d'administration du 18 au 22 octobre 2004

Le capitaine R. Malik (Malaisie) présidait la quinzième session du Conseil d'administration devant traiter les points à l'ordre du jour, incluant :

Les états financiers et le rapport du Commissaire aux comptes

Le Conseil d'administration a noté avec satisfaction que le Commissaire aux comptes avait formulé un avis sans réserve, au sujet des états financiers de 2003. Le Conseil a approuvé la comptabilité du FIPOL de 1971, pour l'exercice financier allant du 1^{er} janvier au 31 décembre 2003.

Budget pour 2005

Le Conseil d'administration a adopté le budget pour 2005, relatif aux dépenses administratives du secrétariat commun. Le Conseil d'administration a noté le point de vue de l'Administrateur qui laisse entendre que l'excédent dans le Fonds général au 31 décembre 2005, devrait être suffisant pour couvrir tous les versements à titre d'indemnisation, de prise en charge financière ou les dépenses relatives à un autre événement à couvrir après le 31 décembre 2005, ainsi que les dépenses administratives du Secrétariat commun et les coûts de la liquidation du Fonds de 1971.

Calcul des contributions au Fonds des grosses demandes d'indemnisation

L'Administrateur a présenté le document 71FUND/AC.15/21 qui traite de la mise en recouvrement des contributions de 2004 pour le Fonds des grosses demandes d'indemnisation et pour les remboursements aux Contributaires au Fonds des grosses demandes d'indemnisation.

Étant donné l'excédent significatif du Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Keumdong No. 5*, il a été décidé qu'une somme de 8,1 millions £ devrait être remboursée aux Contributaires à ce Fonds des grosses demandes d'indemnisation et que le solde restant devrait être transféré au Fonds général.

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

Le Conseil a également décidé de rembourser aux Contributaires aux Fonds des grosses demandes d'indemnisation mentionnés ci-dessous, les sommes suivantes :

Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour l' <i>Aegean Sea</i>	800 000£
Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour <i>Sea Empress</i>	350 000£
Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le <i>Nakhodka</i>	400 000£

Le Conseil d'administration a décidé que le remboursement, par prélèvement sur les excédents des Fonds des grosses demandes d'indemnisation (après déduction faite de tous les arriérés), aux Contributaires dans les États accusant un retard dans la présentation de leurs rapports sur les hydrocarbures, devrait être reporté jusqu'à ce que ces rapports aient été remis.

Liquidation du Fonds de 1971

Bien que la Convention de 1971 portant création du Fonds ne soit plus en vigueur depuis le 24 mai 2002, le Fonds de 1971 ne peut pas être liquidé tant que les demandes d'indemnisation en souffrance concernant des sinistres en suspens n'auront pas été réglées.

Le Conseil d'administration a noté qu'il était prévu qu'à la fin de l'année 2005, il ne resterait plus que les demandes d'indemnisation et les prises en charges financières en suspens relatives au sinistre du *Nissos Amorgos* (Venezuela, 1997) et probablement, aux sinistres de l'*Iliade* (Grèce, 1993), du *Ponton 300* (Émirats Arabes Unis, 1998) et de l'*Alambra* (Estonie, 2000). Toutefois, le Fonds de 1971 pourrait être encore impliqué dans des procédures d'actions récursoires concernant les sinistres du *Vistabella* (Caraïbes, 1991), du *Ponton 300*, de l'*Al Jaziah 1* (Émirats Arabes Unis, 2000) et du *Nissos Amorgos*.

Sinistres impliquant le Fonds de 1971

Le Conseil d'administration a relevé des informations contenues dans le document 71FUND/AC.15/14 qui renferme un résumé de la situation relative aux 13 sinistres traités par le Fonds de 1971, au cours de ces 12 derniers mois.

Nissos Amorgos (1997)

Le montant total des demandes d'indemnisation évaluées pour ce sinistre est supérieur au montant maximum d'indemnisation disponible au titre de la Convention de 1971 portant création du Fonds, soit 60 millions de DTS (49 millions £). Étant donné l'incertitude relative au montant total des demandes d'indemnisation, le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a décidé que les paiements seraient limités à 65% des pertes ou dommages effectivement subis par chaque demandeur.

À la suite de la décision prise par la République du Venezuela de ne pas chercher à obtenir le paiement de ses demandes d'indemnisation faites au titre de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds, jusqu'à ce que toutes les autres demandes d'indemnisation recevables aient été payées en totalité, le Conseil d'administration du Fonds de 1971 à sa session de mai 2004 a autorisé l'Administrateur à relever le niveau des paiements en le portant à 100% des demandes d'indemnisation établies. Le Conseil a noté qu'en conséquence, depuis lors, un paiement de 5,6 millions \$US avait été effectué par le Fonds de 1971, au bénéfice des pêcheurs et des entreprises de transformation de crevettes du lac Maracaïbo et qu'avec ce paiement, ces demandeurs avaient perçu le montant total de leurs indemnités.

16^e session du Conseil d'administration – du 15 au 23 mars 2005

Le capitaine R. Malik (Malaisie) présidait la seizième session du Conseil d'administration du Fonds de 1971 qui a traité essentiellement des questions relatives à l'instauration du Fonds complémentaire et d'autres sujet de nature administrative courante.

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

Durant l'année, le Comité exécutif du FIPOL de 1992 a tenu trois sessions. Les 25^e et 26^e sessions se sont tenues sous la présidence de M. J. Rysanek (Canada). La 27^e session s'est tenue sous la présidence de Mme Lolan Margaretha Eriksson (Finlande). La 28^e session s'est tenue sous la présidence du vice-président M. Volker Schöfish (Allemagne). La 8^e session extraordinaire de l'Assemblée et la 9^e session de l'Assemblée se sont tenues sous la présidence de M. Oosterveen (Pays-Bas). La 9^e session extraordinaire de l'Assemblée s'est tenue sous la présidence de M. J. Rysanek (Canada).

Le 25^e Comité exécutif – du 24 au 28 mai 2004

Événements mettant en cause le FIPOL de 1992

Erika

Le 12 décembre 1999, le navire-citerne maltais *Erika* (19 666 tjb) s'est cassé en deux dans le Golfe de Gascogne (France). 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 a pris note des jugements rendus en décembre 2003 par le tribunal de commerce de Lorient concernant quatre demandes d'indemnisations présentées par des demandeurs des secteurs du tourisme et de la pêche, qui avaient été rejetées par le propriétaire du navire, la Steamship Mutual et le Fonds de 1992.

Le Comité a fait observer que l'une des demandes d'indemnisation née d'un manque à gagner soi-disant subi par un demandeur dont la propriété, dans le secteur touché, aurait dû être louée à d'autres clients (et non pas directement à des touristes), mais qui selon le demandeur, n'avait pu être louée en raison des effets néfastes du sinistre de l'*Erika*. On a fait observer que le tribunal de commerce avait jugé qu'il n'était pas lié par les critères de recevabilité des demandes d'indemnisation établis par le FIPOL de 1992 et qu'il s'était donc prononcé en faveur du demandeur. Le FIPOL de 1992 a interjeté appel du jugement. Il a été noté que le 25 mai 2004, le tribunal d'appel de Rennes avait rendu sa décision par laquelle la demande d'indemnisation était rejetée. Il a été noté que quoique le tribunal d'appel n'ait pas appliqué les critères du Fonds de 1992, qu'il ne considérait pas comme étant exécutoires par des tribunaux nationaux, le tribunal d'appel avait jugé que le demandeur n'avait pas démontré qu'il existait une relation de cause à effet suffisante entre l'événement en question et les dommages, pas plus que le demandeur n'avait pu prouver que des dommages existaient.

Le Comité a également fait observer que dans un jugement en date du 29 janvier 2004, rendu par le tribunal civil de Nantes (tribunal de grande instance), regardant les demandes d'indemnisation déposées par les propriétaires de deux hôtels à Nantes, pour un préjudice économique pur, le tribunal avait rejeté les demandes d'indemnisation compte tenu des critères du Fonds, au motif que les demandeurs n'avaient pas démontré qu'il existait une relation de cause à effet entre les pertes présumées et la pollution par les hydrocarbures causée par le sinistre de l'*Erika*. Il a été noté que les demandeurs n'avaient pas fait appel du jugement.

Note : Pour plus de renseignements au sujet du sinistre de l'*Erika* et de ses répercussions d'une grande portée sur le régime international, veuillez vous reporter aux Rapports annuels 1999-2000, 2000-2001, 2001-2002, 2002-2003 et 2003-2004 et à l'Appendice C, respectivement, de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation.

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

Prestige

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 a noté que les demandes d'indemnisation soumises à ce jour totalisaient 501,4 millions £ - en Espagne 445 millions £, en France 54,2 millions £ et au Portugal 2,2 millions £.

Le Comité a noté que les estimations, pour le montant total des demandes d'indemnisations, donnaient un chiffre global d'environ 680 millions £ - en Espagne 554 millions £, en France 124 millions £ et au Portugal 2,2 millions £. Ce montant total estimé est très supérieur au montant d'indemnisation disponible (121 millions £). Au regards de ces chiffres fournis par les gouvernements des trois États concernés et compte tenu des incertitudes qui continuaient à régner quant au niveau des demandes d'indemnisation recevables, le Comité exécutif a décidé de maintenir le niveau actuel des paiements à 15% des pertes ou dommages subis par les différents demandeurs.

Note : Pour de plus amples renseignements regardant le sinistre du *Prestige*, veuillez vous reporter aux Rapports annuels 2002-2003 (y compris le paragraphe 4.4) et 2003-2004 à l'Appendice C, respectivement, de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation.

Sinistre survenu au Royaume de Bahreïn (2003)

Le 15 mars 2003, une nappe de mazout était signalée à 20 milles au large de la côte de Bahreïn. Quelques jours plus tard, 18 kilomètres du littoral avaient été pollués par une quantité d'hydrocarbures estimée à 100 tonnes.

Le Comité a fait observer qu'à sa session d'octobre 2002, il avait décidé que la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquait aux déversements d'hydrocarbures persistants, même si le navire d'où provenaient les hydrocarbures n'avait pu être identifié, à condition qu'il ait été démontré, à la satisfaction du Fonds de 1992 ou en cas de contestation, à la satisfaction d'un tribunal compétent, que les hydrocarbures provenaient d'un navire tel que défini dans la Convention de 1992 portant création du Fond (document 92FUND/EXC.18/14 paragraphe 3.12.13). Le Comité a noté qu'en se fondant sur les analyses chimiques des échantillons prélevés de la pollution, l'Administrateur était d'avis qu'il était très vraisemblable que les hydrocarbures de la pollution étaient du pétrole brut Iris (Bassorah). Le Comité a également noté qu'en se basant sur les images satellites, les analyses de trajectoire et les analyses chimiques, il était peu vraisemblable de penser que l'origine de la pollution provenait d'un champ pétrolier exploité au large des côtes, d'un oléoduc sous-marin ou d'un terminal pétrolier.

Le Comité a noté : 1) que compte tenu des éléments de preuve appuyant ce qui précède, l'Administrateur était convaincu que la source de la pollution provenait d'un navire transportant des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison dans le cadre d'un transport de pétrole brut d'Irak, dans le cadre du programme des Nations Unis « du pétrole contre une aide alimentaire » ou bien se livrant à des opérations illégales de contrebande de pétrole. 2) que par conséquent, l'Administrateur avait estimé que les demandes d'indemnisation pour des dommages causés par la pollution, nées de cet événement, étaient couvertes par les Conventions de 1992 et que même en l'absence de l'identité précise d'un bâtiment comme étant à l'origine de la pollution, le Fonds de 1992 était tenu de verser des indemnités.

Le Comité exécutif a décidé que les demandes d'indemnisation nées de cet événement étaient couvertes par la Convention de 1992 portant création du Fonds et qu'ainsi, les demandes d'indemnisation présentées par les autorités de Bahreïn étaient en principe recevables.

Le troisième Groupe de travail intersessions (huitième réunion)

Du 25 au 28 mai 2005, la huitième réunion du troisième Groupe de travail du FIPOL de 1992 s'est tenue sous la présidence de M. Alfred Popp, c.r. (Canada). Le Groupe de travail a poursuivi un échange de points de vue visant la nécessité de réviser le régime international d'indemnisation. Les débats portaient surtout sur la limite de responsabilité du propriétaire de navire et de savoir si oui ou non le régime international d'indemnisation devrait inclure des dispositions pour décourager le transport d'hydrocarbures à bord de navires inférieurs aux normes.

Le Groupe de travail a pris en considération des propositions contenues dans des documents présentés par les délégations du Japon, de l'Italie, du Portugal, du Royaume-Uni, de la France et de l'Espagne, traitant des transports d'hydrocarbures à bord de navires inférieurs aux normes.

Certaines délégations ont exprimé la volonté d'étudier plus avant la possibilité de lier la question au cadre légal de la Convention. D'autres délégations demeuraient sceptiques quant à lier les versements d'indemnités à des questions de sécurité. Elles étaient d'avis que ceci pourrait créer des complications qui amoindrieraient ce qui maintenant est un régime simple et efficace.

En ce qui a trait au niveau de la limite de responsabilité des propriétaires de navires et de son lien avec l'indemnisation financée par les réceptionnaires d'hydrocarbures, le Groupe de travail a envisagé deux options pour réviser le niveau du montant de limitation des propriétaires de navires, présentées par les délégations d'Australie, du Canada, de Finlande, de Nouvelle-Zélande, du Portugal et du Royaume-Uni. La première option envisageait un relèvement du niveau de responsabilité des propriétaires de navires pour les plus petits navires, ainsi que de la responsabilité des propriétaires de navires à contribuer au Fonds complémentaire. La seconde option envisageait que les propriétaires de navires versent une indemnité à hauteur d'un montant fixe quelle que soit la jauge du navire, au-delà de ce qui devrait être une responsabilité partagée entre les propriétaires de navires et les réceptionnaires d'hydrocarbures, jusqu'au montant disponible en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds, mais sans implication financière de la part du propriétaire de navires dans le Fonds complémentaire.

Des débats d'ordre général s'en sont suivis pour savoir si oui ou non les Conventions de 1992 devaient être révisées. Dans sa récapitulation, le président a relevé que certaines délégations avaient exprimé le point de vue que la faiblesse actuelle dans le système pourrait être résolue grâce à des arrangements volontaires de la part de l'industrie, alors que d'autres avaient maintenu que certaines questions pouvaient être seulement résolues qu'en apportant des changements aux Conventions.

Le Groupe de travail a également examiné une étude sur les coûts des déversements d'hydrocarbures par rapport aux montants de limitation stipulés dans la Convention de 1992. Le Groupe de travail avait demandé à l'Administrateur d'entreprendre une étude indépendante relative aux coûts des déversements d'hydrocarbures antérieurs par rapport aux montants de limitation passés, présents et futurs des Conventions applicables (Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds, ainsi que les Conventions de 1992 sur la responsabilité civile et celle portant création du Fonds) et les plans volontaires de l'industrie (Tovalop et Cristal). L'étude avait démontré qu'en se fondant sur les limites financières du régime d'indemnisation applicable, le secteur du transport maritime avait contribué à hauteur de 45% et le secteur des chargeurs d'hydrocarbures à hauteur de 55%, des coûts totaux relatifs aux 5 802 sinistres qui ont eu lieu mondialement (sauf aux Etats-Unis d'Amérique) pendant une période de 25 ans, de 1978 à 2002.

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

L'étude avait également démontré que le partage de la charge financière variait considérablement en fonction de la jauge des différents navires, avec les réceptionnaires d'hydrocarbures qui contribuent beaucoup plus aux coûts des sinistres impliquant des navires dont la jauge brute est inférieure à 20 000 tonneaux; un partage égale des coûts entre le secteur des chargeurs d'hydrocarbures et le secteur du transport maritime en ce qui concerne des sinistres impliquant des navires dont la jauge brute est comprise entre 20 000 et 80 000 tonneaux et le secteur du transport maritime qui contribue beaucoup plus aux coûts des sinistres impliquant des navires d'une jauge brute supérieure à 80 000 tonneaux. La majoration du coût des sinistres antérieurs, à hauteur des valeurs monétaires de 2003 et par rapport aux valeurs monétaires probable de 2012, a entraîné une forte augmentation de la participation relative des réceptionnaires d'hydrocarbures au coût des déversements d'hydrocarbures.

Note : 1) la réunion du Groupe de travail, planifiée pour février 2005, a été reportée à la semaine du 14 au 23 mai 2005. 2) pour de plus amples renseignements au sujet de la huitième réunion du troisième Groupe de travail intersessions, veuillez consulter le document 92FUND/WGR.3/23 du FIPOL, site web : www.iopcfund.org

8^e session extraordinaire de l'Assemblée – du 25 au 28 mai 2004

L'Assemblée s'est concertée sur les préparatifs liés à l'entrée en vigueur du Protocole portant création du Fonds complémentaire.

L'Assemblée a noté qu'au 28 mai 2004, en ce qui concerne le statut actuel du Protocole relatif au Fonds complémentaire, le Danemark, la Finlande et la Norvège avaient ratifié le Protocole.

Les délégations du Japon, de la France, du Royaume-Uni, de l'Espagne, de l'Irlande et de l'Allemagne ont annoncé qu'à des degrés divers, leurs gouvernements oeuvraient pour parvenir à la ratification au cours de l'été 2004. Les délégations de Grèce, de Pologne, de Suède, d'Italie et des Pays-Bas ont informé l'Assemblée que des progrès étaient enregistrés concernant le processus de ratification par leurs États.

L'Assemblée s'est déclarée d'accord pour que les critères de recevabilité des demandes d'indemnisation formées contre le Fonds complémentaire soient identiques à ceux appliqués par le Fonds de 1992. L'Assemblée a recommandé que pour cette raison, le Fonds complémentaire ne devrait pas établir ses propres critères.

L'Assemblée s'est déclarée d'accord pour que la première mise en recouvrement des contributions pour l'administration du Fonds complémentaire soit repoussée jusqu'à la session ordinaire de l'Assemblée du Fonds complémentaire, en automne 2005 et que ces contributions soient mises en recouvrement tous les ans. De nombreuses délégations, y compris celle du Canada, appuyaient ce point de vue.

L'Assemblée a noté que les contributions pour couvrir les paiements d'indemnités et les frais liés à des sinistres devraient, en vertu de l'alinéa 11.2 b) du Protocole relatif au Fonds complémentaire, être mises en recouvrement séparément pour chaque sinistre mettant en cause le Fonds complémentaire. Elle s'est déclarée d'accord avec l'Administrateur pour que le niveau et le calendrier de ces contributions soient décidés par l'Assemblée du Fonds complémentaire, au cas par cas.

Note : Pour obtenir un résumé des éléments importants du Protocole relatif au Fonds complémentaire, veuillez consulter le Rapport annuel 2003-2004 de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation, paragraphe 4.9.2.

26^e session du Comité exécutif – du 18 au 22 octobre 2004 - Sinistres dont le Fonds de 1992 a eu à connaître

Le Comité exécutif a pris connaissance du document 92FUND/EXC.26/2 qui contenait les résumés de la situation concernant les 16 sinistres dont le Fonds de 1992 a eu à s'occuper depuis la 23^e session du Comité, tenue en octobre 2003.

Autres sinistres

Erika (1999)

Le Comité a rappelé que le 29 décembre 2003, le Fonds de 1992 avait payé à l'État français la somme de 6 973 146£, correspondant à la demande d'indemnisation subrogée du gouvernement français, au titre des paiements supplémentaires versés par le gouvernement aux demandeurs du secteur du tourisme.

Le Comité a pris note qu'à la lumière de l'évolution de la situation au cours de l'année 2004, l'Administrateur a décidé qu'il existait une marge suffisante pour permettre au Fonds de 1992 d'effectuer un autre versement à l'État français. De ce fait, le 14 octobre 2004, une somme de 4 145 215£ a été versée à l'État français, dans le cadre des paiements supplémentaires effectués par le gouvernement, aux demandeurs des secteurs de la pêche, de la mariculture, de l'ostréiculture et de la production de sel.

Prestige (2002)

La délégation espagnole a donné un exposé à l'intention du Comité exécutif, au sujet des opérations menées pour retirer les hydrocarbures restant dans l'épave du *Prestige*. Les travaux avaient commencé en mai 2004 et s'étaient terminés en septembre 2004, pour un coût évalué à environ 68 millions £.

Le Fonds de 1992 a pris une décision de principe stipulant que le Fonds devrait, dans le cadre de tout sinistre impliquant une pollution par des hydrocarbures, s'efforcer de recouvrer auprès des tiers, les montant d'indemnisation qu'il avait versé pour des dommages causés par la pollution.

Après avoir examiné les implications et les coûts liés aux actions en justice aux Etats-Unis et en Espagne, le Comité exécutif a décidé que le Fonds ne devrait pas engager d'action récursoire contre l'ABS (American Bureau of Shipping) aux Etats-Unis. En outre, il a décidé de différer toute décision relative à l'action récursoire à l'encontre de l'ABS en Espagne, jusqu'à ce que de plus amples détails sur la cause du sinistre du *Prestige* soient disponibles.

27^e session du Comité exécutif – 22 octobre 2004

Le Comité exécutif a élu Mme Lolan Margaretha Eriksson (Finlande) au poste de Présidente et M. Volker Schöfich (Allemagne) au poste de vice-président, pour occuper ces fonctions jusqu'à la fin de la prochaine session régulière de l'Assemblée.

9^e session de l'Assemblée – du 19 au 22 octobre 2004.

Rapport de l'Administrateur

L'Administrateur a rendu compte des activités du Fonds de 1992 depuis la 8^e session de l'Assemblée en octobre 2003. Il a noté que le nombre d'États Membres du Fonds de 1992 avait continué à augmenter; le Groupe de travail intersessions qui avait été formé pour prendre en considération la nécessité d'améliorer le régime d'indemnisation, dans le cadre des Conventions de 1992, a continué ses travaux et six États ont ratifié le Protocole relatif au Fonds complémentaire qui doit entrer en vigueur au début de 2005.

État d'avancement des Conventions

Actuellement, le Fonds de 1992 compte 86 États Membres et cinq autres États ont déposé des instruments d'adhésion ce qui portera à 91 le total des Membres en octobre 2005. La Convention du Fonds de 1971 a cessé d'être en vigueur le 24 mai 2002 et ne s'applique plus aux sinistres survenus après cette date.

Renouvellement du mandat de l'Administrateur du FIPOL

L'Assemblée du Fonds de 1992 a décidé de prolonger le contrat de l'Administrateur actuel M. Måns Jacobsson, pour un nouveau mandat de deux ans, à compter du 1^{er} janvier 2005, afin de ménager une période de transition, permettant la passation de ses pouvoirs à son successeur.

Procédures à suivre pour recruter les futurs Administrateurs

L'Assemblée a décidé que l'organe de contrôle de gestion devrait être invité à élaborer une description d'emploi détaillée, à définir les compétences requises pour le poste d'Administrateur et à proposer un calendrier des différentes étapes du processus de sélection. L'organe de contrôle de gestion était autorisé à demander l'avis d'experts s'il l'estimait utile.

Compte rendu du troisième Groupe de travail intersessions

Le Président du Groupe de travail, M. Alfred Popp, c.r. (Canada) a présenté le compte rendu du Groupe de travail regardant ses septième et huitième réunions tenues en février et mai 2004, respectivement.

Ce Groupe de travail a été établi en avril 2000 et a été chargé d'examiner la nécessité d'améliorer le régime international d'indemnisation créé en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

L'Assemblée du Fonds de 1992 a examiné les rapports des réunions du Groupe de travail. Les rapports reflétant les divergences d'opinion entre les États Contractants qui s'opposent à toute révision des Conventions de 1992 et ceux qui croient que la révision est indispensable. Les débats qui s'en sont suivis réitéraient ces différents points de vue, avec un certain nombre d'États Contractants s'interrogeant sur le maintien du Groupe de travail et d'autres jugeant qu'il était nécessaire pour le Groupe de travail d'aller au terme de son mandat concernant des questions en suspens pas encore traitées. L'Assemblée du Fonds de 1992 a décidé que le Groupe de travail se réunirait en février 2005, comme prévu et adresserait des recommandations définitives à la session d'octobre 2005 de

l'Assemblée, sur la question de savoir s'il faudrait réviser les Conventions et dans l'affirmative, définirait les points nécessitant une révision.

Note : Les réunions du FIPOL, planifiées pour la fin février et début mars, ont été déplacées à plus tard pour la semaine du 14 au 23 mars 2005.

Révision du Manuel des demandes d'indemnisation

Un texte révisé du Manuel des demandes d'indemnisation, du Fonds de 1992, qui est un guide pour aider à présenter des demandes d'indemnisation contre le Fonds, a été approuvé par l'Assemblée du Fonds de 1992. Le Manuel révisé des demandes d'indemnisation est d'une lecture plus facile et donne une aide supplémentaire aux demandeurs.

Note : Pour des renseignements au sujet du Manuel des demandes d'indemnisation, prière de voir le Rapport annuel de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation 2002-2003 à l'Appendice F.

Protocole relatif au Fonds complémentaire

Il a été rappelé qu'en mai 2003, une conférence diplomatique avait adopté un Protocole établissant un Fonds complémentaire à « caractère facultatif » qui procéderait à une indemnisation complémentaire en plus des montants disponibles en vertu de la Convention de 1992, portant création du Fonds, pour des dommages dus à la pollution dans les États qui deviennent parties au Protocole. De ce fait, le montant total disponible d'indemnisation pour chaque événement, pour des dommages dus à la pollution, dans des pays qui deviennent des États Contractants au Fonds complémentaire, serait de 750 millions de DTS (1,5 milliards \$).

Le Protocole portant création du Fonds complémentaire devrait entrer en vigueur trois mois après qu'il ait été ratifié par au moins huit États et que la quantité totale d'hydrocarbures donnant lieu à contribution, reçue dans ces États, après transport par mer au cours de l'année civile précédente, soit au moins de 450 millions de tonnes. Il a été relevé que six États (Danemark, Finlande, France, Irlande, Japon et Norvège) avaient ratifié le Protocole et qu'un certain nombre d'autres États avaient indiqué qu'ils espéraient ratifier le Protocole portant création du Fonds complémentaire à la fin de l'année 2004. Il a été relevé que le Protocole entrerait probablement en vigueur au début de 2005 et que par conséquent, la première assemblée du Fonds complémentaire pourrait se tenir en février ou mars 2005.

Note : Pour obtenir des renseignements sur le Fonds complémentaire, veuillez consulter le Rapport annuel 2003-2004 de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation, paragraphe 4.9.2 et le paragraphe 4.6.2 de ce Rapport.

Non-soumission des rapports sur les hydrocarbures

Le Conseil a noté que 29 États au total n'avaient toujours pas soumis leurs rapports pour 2003 et/ou les années précédentes : 12 États pour le Fonds de 1971 et 23 États pour le Fonds de 1992. Il a été également relevé que plusieurs États n'avaient pas soumis de rapports depuis plusieurs années. Il a été souligné que la non-soumission des rapports sur les hydrocarbures constituait une violation des obligations conventionnelles incombant aux États, en vertu de la Convention de 1971 et de celle de 1992 portant création du Fonds. Il a été suggéré que les États qui ne s'acquitteraient pas de leurs obligations perdraient leurs droits.

Évolution de la situation au sein de l'Union européenne concernant les questions intéressantes le Fonds de 1992

L'Assemblée a pris note que la Commission européenne avait proposé une directive sur la pollution causée par les navires et l'introduction de sanctions, notamment pénales, en cas d'infractions liées à la pollution dont le texte devrait être convenu entre le Parlement européen et le Conseil de l'Union européenne.

Budget pour 2005 et calcul des contributions au Fonds général

L'Assemblée a adopté le budget pour 2005 concernant les dépenses administratives du Secrétariat commun pour un montant de 3 372 600£.

L'Assemblée a décidé de mettre en recouvrement des contributions au Fonds général d'un montant total de 5,4 millions £, l'ensemble de ces contributions étant exigible au 1^{er} mars 2005.

Note : Habituellement, toutes les contributions canadiennes au Fonds général sont payées par prélèvement sur la Caisse d'indemnisation.

États financiers, rapport et opinion du Commissaire aux comptes

Le Commissaire aux comptes a donné une opinion sans réserve sur la vérification des états financiers de 2003, tout en notant l'excellent travail effectué par l'organe de contrôle de gestion. L'Assemblée a approuvé la comptabilité du Fonds de 1992 pour l'exercice financier allant du 1^{er} janvier au 31 décembre 2003.

Notre : Pour des renseignements au sujet de la composition et du mandat de l'organe de contrôle de gestion du FIPOL, veuillez consulter le Rapport annuel 2002-2003 de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation aux Appendices « C » et « G », respectivement.

Élection des membres du Comité exécutif

Conformément à la Résolution no5 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)

Allemagne
Inde
Japon
Pays-Bas
République de Corée
Royaume-Uni

Éligibles en vertu de l'alinéa b)

Algérie
Australie
Chine (Région administrative spéciale de Hong-Kong)
Émirats arabes unis
Fédérations de Russie
Finlande
Portugal
Uruguay

Calcul des contributions au Fonds des grosses demandes d'indemnisation

Afin de permettre au Fonds de 1992 de procéder aux versements au titre des demandes d'indemnisation nées du sinistre du *Prestige*, l'Assemblée a décidé de mettre en recouvrement, pour 2004, 33 millions £ de contributions au Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Prestige*, contributions dont la totalité serait exigible au 1^{er} mars 2005.

L'Assemblée a relevé qu'à la suite du remboursement, (autorisé par l'Assemblée à sa 8^e session en octobre 2003) aux contribuables, de la somme de 37,7 millions £ et de l'apurement ultérieur du compte du Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Nakhodka*, il est apparu qu'il resterait dans le Fonds, un solde de quelque 680 000£.

L'Assemblée a approuvé le remboursement de 600 000£ de plus aux contribuables au Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Nakhodka* et a décidé que le solde de ce même Fonds, évalué à 100 000£, devrait être transféré au Fonds général.

Note : Les contributions canadiennes, dans la limite du montant facturé, seront payées par prélèvement sur la Caisse d'indemnisation.

9^e session extraordinaire de l'Assemblée – du 15 au 23 mars 2005

Élection du Président

L'actuel Président de l'Assemblée du Fonds de 1992, M. Willem Oosterveen (Pays-Bas) a décidé de se retirer. En vertu de l'article 18.1 de la Convention de 1992 portant création du Fonds, l'Assemblée a élu M. Jerry Rysanek (Canada) Président, pour un mandat allant jusqu'à la prochaine session ordinaire.

Fonds complémentaire

L'Assemblée a relevé que les conditions requises pour l'entrée en vigueur du Protocole portant création du Fonds complémentaire avaient été remplies le 3 décembre 2004 et que, par conséquent, le Protocole était entré en vigueur le 3 mars 2005. L'Assemblée a également relevé que jusque-là, le Fonds complémentaire comptait huit États Membres et qu'un autre État, le Portugal, avait déposé un instrument de ratification du Protocole le 15 février 2005 et deviendrait membre du Fonds complémentaire le 15 mai 2005.

L'Assemblée a examiné et approuvé différentes questions regardant le Fonds de 1992, relatives à l'établissement du Fonds complémentaire, y compris a) le Secrétariat commun avec le Fonds complémentaire; b) le partage des coûts administratifs communs avec le Fonds de 1971 et le Fonds complémentaire; et c) le partage des dépenses communes afférentes aux sinistres dont le Fonds de 1992 et le Fonds complémentaire ont tous deux à connaître.

L'Assemblée s'est déclarée d'accord pour que le Fonds de 1992, le Fonds de 1971 et le Fonds complémentaire aient un secrétariat commun et partagent la charge de travail et les coûts administratifs. Pour les dépenses administratives du Secrétariat, l'Assemblée s'est déclarée d'accord pour que le Fonds de 1971 et le Fonds complémentaire paient chacun au Fonds de 1992 une somme forfaitaire au titre de l'administration du Secrétariat, initialement fixée à 15 000£ par an (correspondant à 5% des frais d'administration du Secrétariat). Pour le Fonds complémentaire, la somme forfaitaire pour 2005 serait calculée au prorata, pour une période de dix mois, à compter de la date d'entrée en vigueur du Protocole portant création du Fonds complémentaire, à savoir le 3 mars 2005.

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

La délégation canadienne a suggéré qu'à l'avenir, les dépenses effectives au Fonds complémentaire devraient être ventilées plus en détail. L'Administrateur s'est engagé à donner plus de détails sur les dépenses susceptibles d'être spécifiquement imputées au Fonds complémentaire.

L'Assemblée s'est déclarée d'accord pour que la répartition des frais communs afférents aux sinistres dont le Fonds de 1992 et le Fonds complémentaire ont tous deux à connaître, fasse l'objet d'un accord au cas par cas, entre les organes directeurs de l'un et l'autre Fonds.

Dans le cadre des questions financières, l'Assemblée a autorisé l'Administrateur du Fonds de 1992 à fournir les fonds nécessaires au Fonds complémentaire sous forme de prêts remboursables, avec intérêt, lorsque le Fonds complémentaire aurait reçu les premières mises en recouvrement (probablement en octobre 2005) décidées par son Assemblée, dans la mesure où cela pourrait se faire sans porter préjudice aux opérations du Fonds de 1992.

Note : Pour obtenir un résumé des éléments importants du Protocole portant création du Fonds complémentaire, veuillez vous reporter au paragraphe 4.9.2 de ce Rapport.

Accord de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes de petites dimensions

L'Assemblée a pris note de l'offre faite par l'International Group of P&I Clubs concernant l'accord de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes de petites dimensions (STOPIA). C'est une offre visant à augmenter, à titre volontaire, le montant de limitation applicable aux navires-citernes de petites dimensions. STOPIA est entré en vigueur le 3 mars 2005, date d'entrée en vigueur du Protocole portant création du Fonds complémentaire.

Note : Pour de plus amples renseignements au sujet de STOPIA, veuillez vous reporter au paragraphe 4.6.3 de ce Rapport.

Nomination du nouvel Administrateur

Le contrat de l'Administrateur en exercice, M. Måns Jacobsson, arrivera à expiration le 31 décembre 2006, aussi une période est prévue pour assurer une transition sans heurt avec son successeur.

L'Assemblée a donné son accord sur la description d'emploi les compétences requises, les qualités personnelles et la nomination des candidats par les États Membres du Fonds de 1992, pour le poste d'Administrateur des Fonds internationaux d'indemnisation de la pollution par les hydrocarbures. L'Assemblée a également décidé des procédures de recrutement pour la nomination de l'Administrateur. Il faut noter que l'Administrateur du Fonds de 1992 est, es qualités, Administrateur du Fonds de 1971 et du Fonds complémentaire. L'Assemblée a décidé que le calendrier suivant des différentes étapes du processus de nomination et d'organisation de la période de transition, devrait être respecté :

1. Les États Membres sont invités à soumettre des candidatures au poste d'Administrateur, candidatures qui devraient être reçues au plus tard le 30 juin 2005;
2. L'élection d'un nouvel Administrateur devra être faite à la session d'octobre 2005, des organes directeurs du Fonds;
3. L'Administrateur récemment élu ne devra pas s'installer en permanence au Secrétariat avant le 1^{er} septembre 2006;
4. L'Administrateur actuellement en exercice devra assumer la responsabilité totale de la session de l'Assemblée d'octobre 2006;

5. L'Administrateur récemment élu devra entrer en fonction et assumer la responsabilité totale des organisations le 1^{er} novembre 2006;
6. L'Administrateur actuellement en exercice devra rester à disposition jusqu'au 31 décembre 2006.

28^e session du Comité exécutif – du 14 au 23 mars 2005

Sinistres dont le FIPOL de 1992 a eu à connaître

Kuzbass (1996)

En juin 1996, le navire-citerne russe *Kuzbass* (88 692 tjb) était soupçonné d'avoir déversé du pétrole brut qui avait pollué le littoral allemand situé à proximité de la frontière danoise en mer du Nord.

En juillet 1998, la République fédérale d'Allemagne a engagé, auprès du tribunal de première instance (Landgericht) de Flensburg, une procédure contre le propriétaire du navire et son assureur, le West of England P&I Club, demandant réparation au titre du coût des opérations de nettoyage.

En décembre 2002, le tribunal a rendu un jugement partiel selon lequel le propriétaire du *Kuzbass* et le West of England Club étaient conjointement et solidairement responsables des dommages de pollution.

Le propriétaire du navire et le West of England Club ont fait appel du jugement. À l'audience, en décembre 2004, la Cour d'appel du Schleswig-Holstein (Oberlandesgericht) a indiqué qu'en se fondant sur les éléments de preuve fournis, elle était loin d'être convaincue que le *Kuzbass* était la source de la pollution. Le tribunal a vivement recommandé que les parties arrivent à conclure un règlement à l'amiable.

Le Comité a autorisé l'Administrateur à chercher à obtenir un règlement à l'amiable entre le gouvernement allemand, le propriétaire du navire, le West of England Club et le FIPOL de 1992.

Erika (1999)

Le Comité a relevé que 6 959 demandes d'indemnisation avaient été déposées et que 94,5% de ces demandes avaient été évaluées. Des indemnités ont été versées au titre de 5 579 demandes pour un montant total de 68 millions £. Il a été rappelé que 795 demandeurs avaient engagé des actions en justice contre le propriétaire du navire, ses assureurs et le Fonds de 1992. Il a été relevé que des accords de règlement à l'amiable avaient été conclus avec 409 de ces demandeurs et que des actions engagées par 386 demandeurs étaient en suspens.

Prestige (2002)

Des demandes d'indemnisation s'élevant au total à 481 millions £ ont été reçues par le Bureau des demandes d'indemnisation en Espagne et celui de France a reçu des demandes d'indemnisation s'élevant à 2,3 millions £ au titre d'opération de nettoyage et de mesure de sauvegarde au Portugal.

Le montant total des demande d'indemnisation recevables, nées du sinistre du *Prestige*, sera très supérieur au montant total d'indemnisation disponible qui est de 135 millions de DTS, correspon-

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

dant à 125 millions £. En mai 2003, le Comité exécutif 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 les assureurs du navire.

La limite de responsabilité du propriétaire du navire, pour le sinistre du *Prestige*, en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, est d'environ 16 millions £.

En ce qui concerne les enquêtes menées pour déterminer la cause du sinistre, l'autorité maritime des Bahamas (l'État du pavillon) a entrepris sa propre enquête. Le rapport d'enquête a été publié en novembre 2004. S'agissant de la cause du sinistre, le rapport conclut, notamment, qu'il semblait probable que l'avarie initiale se fût produite dans le bordé de la citerne latérale 3 à tribord, suivie d'une avarie dans la citerne latérale arrière 2 à tribord, probablement dans la cloison séparant les deux citernes.

Le rapport est disponible sur le site web www.bahamasmarine.com

Nefterudovoz – 57M(2003)

Le pétrolier-minéralier russe *Nefterudovoz – 57M* (2 605 tjb) transportant une cargaison de fuel-oil lourd, a abordé le navire-citerne chypriote *Zoja I* (18 627 tjb), dans la grande rade d'Onega, en mer Blanche (Fédération de Russie). Au moment de l'abordage, le *Nefterudovoz – 57M* était en train de manœuvrer pour venir s'amarrer le long du *Zoja I*, en vue d'opérer le transbordement de sa cargaison, bord à bord.

Le navire était assuré par le Club P&I North of England. Même si la faible importance de ce sinistre était telle que le Fonds de 1992 ne serait pas appelé à verser d'indemnités, l'International Group a néanmoins attiré l'attention du Comité exécutif du Fonds de 1992 sur les circonstances du sinistre et sur la position adoptée par les tribunaux russes à propos de l'applicabilité de la CRC de 1992 et de l'étendue de la réparation à accorder pour les dommages causés à l'environnement.

Une demande d'indemnisation d'un montant de 14 847 521 roubles (242 000£) au titre des dommages par pollution avait été soumise par l'Inspection maritime spécialisée d'Arkhangelsk relevant du Ministère des ressources naturelles de la Fédération de Russie. Le montant réclamé avait été calculé selon la « Méthodika », une méthode mise au point en 1967 pour quantifier les dommages causés à l'environnement. La méthode fait appel à une formule théorique permettant de déterminer l'étendue des dommages en fonction du volume des hydrocarbures déversés, de la sensibilité de la zone dans laquelle le déversement s'était effectué et du rythme de nettoyage des hydrocarbures.

Les demandeurs avaient soumis la demande au tribunal d'arbitrage d'Arkhangelsk. Le propriétaire du navire avait fait valoir que les demandes d'indemnisation concernant le sinistre devraient être régies par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Le tribunal d'arbitrage avait rejeté l'argument du propriétaire du navire.

En avril 2004, le tribunal d'arbitrage avait donné tort au propriétaire du navire, qui avait été astreint au versement d'un montant de 12 397 500 roubles (202 000£) calculé selon la « Méthodika ». Le propriétaire du navire avait fait appel de la décision du tribunal d'arbitrage devant la Cour d'appel d'Arkhangelsk, puis devant la Cour de cassation de Saint-Pétersbourg. Ces deux tribunaux avaient confirmé la décision du tribunal d'arbitrage de première instance.

Le Comité exécutif a relevé que l'International Group of P&I Clubs avait décidé d'attirer l'attention du Comité sur ce sinistre pour les raisons suivantes :

1. *Le tribunal d'arbitrage avait déclaré que les dispositions de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile s'appliquaient aux navires transportant des hydrocarbures et des produits pétroliers, faisant escale dans un port étranger et se trouvant en haute mer ou dans les eaux intérieures d'un État étranger. Or, l'alinéa II a)i) de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile indiquait qu'elle s'appliquait aux dommages causés par la pollution survenus sur le territoire, y compris dans la mer territoriale d'un État Contractant.*
2. *Lors d'un sinistre semblable, celui du Victoriya (Fédération de Russie, 30 août 2003) – un navire-citerne russe qui avait pris feu et avait explosé à un terminal sur la Volga, à l'intérieur des terres, à 1 300km de la mer Caspienne et de la mer d'Azov – Le Comité exécutif du Fonds de 1992 avait décidé, à sa session d'octobre 2003, que les Conventions de 1992 étaient applicables étant donné que le Victoriya était un bâtiment de mer et que les dommages dus à la pollution avaient été causés sur le territoire d'un État Contractant.*
3. *L'International Group étant fermement convaincu que les demandes d'indemnisation au titre des dommages dus à la pollution causée par le sinistre du Nefterudovoz – 57M, devraient être régies par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, les demandes d'indemnisations calculées d'après la « Méthodika », ne devraient pas être recevables conformément à la politique du Fonds de 1992 qui veut que les demandes d'indemnisation pour des dommages causés à l'environnement ne soient pas prises en considération si elles reposent sur une quantification abstraite établie selon des modèles théoriques (voir le Manuel des demandes d'indemnisation du Fonds de 1992, édition de novembre 2002, page 30).*

La délégation de la Fédération de Russie a reconnu que la Convention de 1992 sur la responsabilité civile aurait dû s'appliquer dans le cas du sinistre et que même si l'on pouvait reprocher aux tribunaux russes les décisions qu'ils avaient prises, rien ne pouvait être fait pour changer la situation. Cette délégation a déclaré en outre qu'il apparaissait que les tribunaux auraient pu décider qu'étant donné que la « Méthodika » n'était pas applicable en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et qu'en vue de protéger dans toute la mesure du possible les victimes, il y avait lieu d'appliquer une législation nationale autorisant le recours à cette méthode.

Le Comité a rappelé que la « Méthodika » avait été appliquée au premier sinistre qui avait fait intervenir le Fonds de 1971, ce qui avait amené l'Assemblée du Fonds de 1971 à adopter une résolution en 1980 afin d'empêcher que les demandes d'indemnisation ne soient évaluées sur la base d'une quantification abstraite des dommages établis selon des modèles théoriques.

La délégation canadienne a attiré l'attention sur un élément positif, à savoir que, les tribunaux russes avaient reconnu que l'application de la « Méthodika » n'était pas compatible avec les Conventions de 1992.

Le Comité a estimé que la Convention de 1992 sur la responsabilité civile aurait dû s'appliquer dans le cadre du sinistre du *Nefterudovoz* – 57M et que si tel avait été le cas, les demandes établies selon la « Méthodika » n'auraient pas été recevables.

Troisième Groupe de travail intersessions (9^e réunion)

La neuvième réunion du troisième groupe intersessions du FIPOL de 1992 s'est tenue du 17 au 23 mars 2005, sous la présidence de M. Alfred Popp, c.r. (Canada).

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

L'objet de cette réunion du Groupe de travail était de formuler des recommandations à la session d'octobre 2005 de l'Assemblée sur la question de savoir s'il faudrait réviser les Conventions et dans l'affirmative, quels points nécessiteraient une révision.

Le Groupe de travail a également examiné les questions détaillées dans les documents soumis par l'International Group of P&I Clubs, concernant le « partage de la charge financière » et « des propositions faites relativement aux navires inférieurs aux normes » (92FUND/WGR.3/25/2 et 92FUND/WGR.3/25/3) le tout disponible sur le site web : www.iopcfund.org

La question clé est de savoir s'il conviendrait de rouvrir les Conventions de 1992 de manière à pouvoir rectifier la limite de responsabilité financière du propriétaire du navire. Ceci doit être examiné, eu égard aux augmentations des charges financières entrées en vigueur en novembre 2003 et aux charges additionnelles incombant aux réceptionnaires d'hydrocarbures, en vertu du Protocole de 2003 établissant un Fonds complémentaire. De l'avis du Président, cette question exige une claire résolution, étant donné que d'autres ont proposé d'apporter des amendements qui ne justifieraient pas la réouverture des deux Conventions. Après des débats, les délégations étaient divisées à 50/50 sur la nécessité de modifier la limite de responsabilité financière des propriétaires de navires, stipulée dans la CRC actuelle. Plusieurs délégations, y compris le Canada, sont d'avis qu'il y a là un déséquilibre entre la CRC et la Convention portant création du Fonds et qu'il serait préférable d'opérer une révision formulée dans un cadre juridique. D'autres délégations ne voyaient pas un tel déséquilibre et ne voyaient donc aucune raison pour entreprendre une révision. Un autre groupe de délégations a bien perçu un déséquilibre, mais a accepté que des solutions volontaires de la part de l'industrie seraient une meilleure façon de procéder, du moins pour les dix prochaines années.

Au cas où l'Assemblée se déciderait à rouvrir les Conventions en vue d'une révision, les questions suivantes devraient être recommandées, par le Groupe de travail, à l'Assemblée, afin de pouvoir amender la CRC de 1992 et la Convention de 1992 portant création du Fonds : (1) le niveau de limitation de responsabilité du propriétaire de navire et de son lien avec l'indemnité financée par les réceptionnaires d'hydrocarbures; (2) procédures tacites d'amendements; (3) assurance obligatoire; (4) non-soumission de rapports sur les hydrocarbures; (5) quorum pour les réunions de l'Assemblée du Fonds de 1992; (6) définition du terme « navire ».

Les questions reconnues par le Groupe de travail comme exigeant des conseils plus approfondis de la part de l'Assemblée, comprennent : (1) le transport d'hydrocarbures à bord de navires inférieurs aux normes; (2) l'application uniforme des Conventions.

Les questions que le Groupe de travail recommandera à l'Assemblée en octobre 2005, pour leur suppression de l'ordre du jour du Groupe de travail, comprennent : (1) le nouveau critère permettant de contester le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité; (2) le paiement de contributions par les compagnies fournissant des services de stockage, en relation avec la réception d'hydrocarbures donnant lieu à contribution, stockés temporairement par elles; (3) un niveau supplémentaire de responsabilité pour les propriétaires de cargaisons; (4) l'exigence d'une contribution annuelle minimale par tous les États Contractants, à verser au Fonds de 1992; (5) le fusionnement des Conventions en un seul instrument.

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 8,28 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 164,72 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^{er} avril 2005.
- Un relèvement de l'indemnité maximale payable par le FIPOL de 1992 à 372,49 millions de dollars, plafonnée à sa limite de responsabilité. Ceci comprend les niveaux d'indemnisation relevés d'environ 50% le 1^{er} novembre 2003 – voir le paragraphe 4.6.2 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 témérement 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'affrèteur (y compris un affrèteur 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.

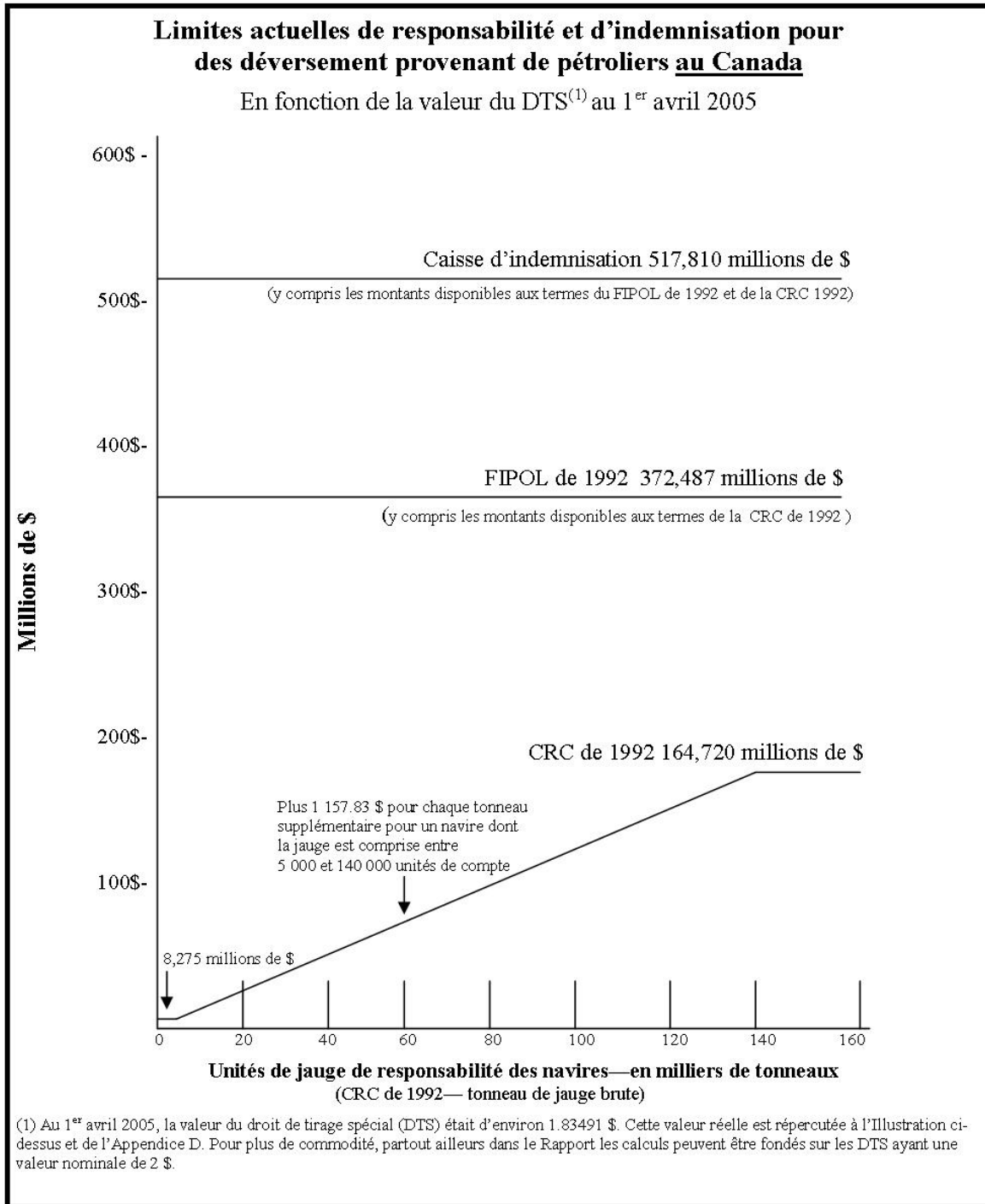


Illustration 1

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 vigueur le 1^{er} 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 372,486 million \$. Au Canada, en sus de cette somme viennent s'ajouter les 145,32 million \$ de la Caisse d'indemnisation, ce qui permet maintenant de disposer au total de 517,810 millions \$ lors d'un déversement d'hydrocarbures provenant d'un navire-citerne au Canada - sans pour autant tenir compte du nouveau Fonds international complémentaire «à caractère facultatif».

Appendix E : États contractants à la fois au Protocole de 1992 modifiant la Convention sur la responsabilité ci- vile et au Protocole de 1992 modifiant la Con- vention portant création du Fonds au 30 juin 2005

89 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	France	Papouasie-Nouvelle-Guinée
Allemagne	Gabon	Pays-Bas
Antigua-et-Barbuda	Géorgie	Philippines
Argentine	Ghana	Pologne
Australie	Grèce	Portugal
Bahamas	Grenade	Qatar
Bahreïn	Guinée	République de Corée
Barbade	Îles Marshall	République Dominicaine
Belgium	Inde	République unie de la
Belize	Irlande	Tanzanie
Brunei Darussalam	Islande	Royaume-Uni
Cambodge	Italie	Saint Vincent-et-les
Cameroun	Jamaïque	Grenadines
Canada	Japon	Sainte-Lucie
Cap-Vert	Kenya	Samoa
Chine (Région administrative spéciale de Hong Kong)	Lettonie	Seychelles
Chypre	Libéria	Sierra Leone
Colombie	Lituanie	Singapore
Comores	Madagascar	Slovénie
Congo	Malaisie	Sri Lanka
Croatie	Malte	Suède
Danemark	Maroc	Tonga
Djibouti	Maurice	Trinité-et-Tobago
Dominique	Mexique	Tunisie
Émirats arabes unis	Monaco	Turquie
Espagne	Mozambique	Tuvalu
Fédération de Russie	Namibie	Uruguay
Fiji	Nigeria	Vanuatu
Finlande	Norvège	Venezuela
	Nouvelle-Zélande	
	Oman	
	Panama	

5 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

Estonie	5 août 2005
Afrique du Sud	1 octobre 2005
Israël	21 octobre 2005
Saint Kits et Nevis	2 mars 2006
Maldives	20 mai 2006

Appendice F : Fonds complémentaire du FIPOL – Assemblée

Première session de l'Assemblée du Fonds complémentaire – du 14 au 23 mars 2005

Ouverture de la session

La première session de l'Assemblée de l'organisation créée en vertu du Protocole de 2003 à la Convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, à savoir le Fonds complémentaire international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fonds complémentaire), a été ouvert par le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale (OMI), M. Efthimios E. Mitropoulos.

Le Secrétaire général a fait observer que la proposition de créer le Fonds complémentaire avait reçu une nouvelle impulsion lorsque se sont produits les sinistres des navires-citernes *Erika* et *Prestige*, à l'origine d'importants dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, le long des côtes d'Europe occidentale. Il a souligné que l'émotion avait été grande dans le public et que des événements avaient donné lieu à des pressions politiques.

Le Secrétaire général a fait observer que l'OMI, réagissant rapidement et de manière décisive aux appels réclamant des solutions réglementaires régionales qui, si elle avaient été adoptées, auraient sans doute risqué de saper la cohésion du régime réglementaire international, avait mis en place de nouvelles mesures.

Le Secrétaire général a fait observer qu'au plan technique, l'OMI avait apporté à la Convention MARPOL des amendements qui avaient permis d'accélérer notablement l'élimination progressive des navires-citernes monocoques, une mesure essentiellement destinée à réduire le risque de déversements d'hydrocarbures provenant de navires-citernes impliqués dans des abordages à vitesse et force d'impact faibles ou des échouements.

Le Secrétaire général a rappelé à l'Assemblée que le Fonds complémentaire aurait à sa disposition quelque 436 millions £, en plus des 161 millions £ disponibles en vertu des Conventions de 1992, à la suite de l'augmentation entrée en vigueur le 1^{er} novembre 2003. Il a également rappelé à l'Assemblée que les États qui avaient choisi de ne pas adhérer au Fonds complémentaire continueraient d'être couverts par le Fonds de 1992 sans que cette couverture ne s'en trouve réduite.

Élection du Président et de deux vice-présidents

L'Assemblée a élu le capitaine Esteban Pacha (Espagne) à sa présidence et M. Nobuhiro Tsuyuki (Japon) et Mme Birgit Sjølling Olsen (Danemark) en qualité de vice-présidents, pour un mandat allant jusqu'à la seconde session ordinaire de l'Assemblée.

L'Administrateur du Fonds de 1992 a fait observer que le Fonds complémentaire était une organisation intergouvernementale distincte, mais que comme cela avait déjà été souligné dans les débats à l'Assemblée du Fonds de 1992, le Fonds complémentaire appliquerait les mêmes critères de recevabilité des demandes d'indemnisation que ceux retenus pour le Fonds de 1992.

Examen des pouvoirs des représentants

Les membres ci-après du Fonds complémentaire ont assisté à la session : Allemagne, Danemark, Espagne, Finlande, France, Irlande, Japon et Norvège.

D'autres États Contractants au FIPOL de 1992, y compris le Canada, étaient représentés en qualité d'observateurs.

Statut du Protocole portant création du Fonds complémentaire

L'Assemblée a relevé que les conditions requises pour l'entrée en vigueur du Protocole portant création du Fonds complémentaire avaient été respectées le 3 décembre 2004 et que, pas conséquent, le Protocole était entré en vigueur le 3 mars 2005. L'Assemblée a également relevé que, jusque-là, le Fonds complémentaire comptait huit États Membres qu'un autre État, le Portugal, avait déposé un instrument de ratification du Protocole le 15 février 2005 et deviendrait membre du Fonds complémentaire le 15 mai 2005. Un certain nombre d'autres délégations ont fait savoir que leurs États respectifs ratifieraient sous peu le Protocole portant création du Fonds complémentaire.

À sa première session, l'Assemblée du Fonds complémentaire a décidé de traiter différents problèmes figurant sous ces rubriques : procédures, traités, secrétariat et siège du Fonds, contributaires, indemnisation, administration opérationnelle, financière et générale regardant le Fonds complémentaire, comme le précise le compte-rendu des décisions figurant dans le document SIPPFUND/A.1/39 disponible sur le site web : www.iopcfund.org

Note : Si vous désirez obtenir un résumé des plus importants éléments du Fonds complémentaire, veuillez vous reporter au paragraphe 4.6.2 de ce Rapport.