



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



Rapport annuel de l'Administrateur  
2005 – 2006

Canada 

Photographie due à l'obligeance de la  
Garde côtière canadienne IU  
Montrant des navires à l'état d'épave flottante et à l'abandon  
Île de Vancouver, Colombie Britannique  
Novembre 2005  
Voir sections 3,5.2, 5.3 et 5.5

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

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



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

Rapport annuel de l'Administrateur

**2005 – 2006**

Canada



L'Honorable Lawrence Cannon, 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 2006, 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

|  |    |
|--|----|
| <b>Communiqué de l'Administrateur</b> .....  | i  |
| <b>Résumé</b> .....  | vi |
| <b>1. Responsabilités et attributions de l'Administrateur</b> .....  | 1  |
| <b>2. Le plan canadien d'indemnisation</b> .....   | 3  |
| <b>3. Événements canadiens ayant entraîné des déversements d'hydrocarbures</b> .....                                 | 7  |
| 3.1 Navire des Grands Lacs Gordon C. Leitch (1999) .....   | 7  |
| 3.2 Chalutier congélateur Sam Won Ho (1999).....   | 8  |
| 3.3 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Port-Cartier (Québec) (2000).....  | 9  |
| 3.4 Transporteur de harengs Lavallée II (2002).....  | 11 |
| 3.5 Navire Northern Light (2003).....  | 12 |
| 3.6 Vieille drague Sandpiper (2003).....   | 13 |
| 3.7 Remorqueur Beaufort Spirit (2003).....   | 13 |
| 3.8 Transbordeur Pender Lady (2003).....   | 15 |
| 3.9 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Chenal Grenville<br>(Colombie Britannique) (2003) .....                  | 16 |
| 3.10 Seiner Mary Todd (2003).....  | 16 |
| 3.11 Black Dragon (Heung Ryong) (2003).....  | 17 |
| 3.12 Les navires de pêche Sekme & Treimani (2003).....   | 18 |
| 3.13 Anscomb (2004) .....  | 19 |
| 3.14 Bateau de pêche Anna M (2004) .....   | 20 |
| 3.15 Navire à moteur Sea Shepherd II (2004) .....  | 20 |
| 3.16 Bateau de pêche Alicia Dawn 94 (2004) .....   | 21 |
| 3.17 Bateau de pêche P.H. Phippen (2004).....  | 21 |
| 3.18 Rejets non identifiés d'hydrocarbures dans les baies<br>de Plaisance et de Ste-Mary's (Terre-Neuve) (2004)..... | 22 |
| 3.19 Ex remorqueur Mary Mackin (2005).....   | 22 |
| 3.20 Tor (2005) .....  | 23 |
| 3.21 Bateau de pêche Sonny Boy (2004).....   | 24 |
| 3.22 Rejets non identifiés d'hydrocarbures à<br>Wheatley Harbour (Ontario) (2004) .....                              | 24 |
| 3.23 Bateau abandonné, port de Vancouver<br>(Colombie Britannique) (2004) .....                                      | 25 |
| 3.24 Bleuvet (2004) .....  | 26 |
| 3.25 Bateau de plaisance Sea Sprite (2005).....  | 26 |
| 3.26 Roulier Santa Emma (2005) .....   | 26 |
| 3.27 N M Malaspina Castle (2005).....  | 27 |
| 3.28 Bateau de pêche Elvera II (2005).....   | 27 |
| 3.29 Transbordeur Joseph & Clara Smallwood (2005) .....  | 28 |
| 3.30 Ex remorqueur Rover no. 1 (2005).....   | 28 |
| 3.31 Bateau de pêche Joan W1 (2005) .....  | 28 |
| 3.32 Transbordeur Queen of Oak Bay (2005) .....  | 29 |
| 3.33 Cargo Projet Europa (2003-2005).....  | 29 |
| 3.34 Bateau de pêche Sonny Boy (2005).....   | 29 |
| 3.35 Navire de croisière Queen Elizabeth II (2005) .....   | 30 |
| 3.36 UFPSD Terra Nova (2005) .....   | 30 |

|           |  |           |
|-----------|--|-----------|
| 3.37      | Vraquier Canadian Leader (2005).....   | 30        |
| 3.38      | Rejets non identifiés d'hydrocarbures, Port de Montréal (2005).....  | 30        |
| 3.39      | Bateau de pêche Gagtugwaw (2005).....  | 31        |
| 3.40      | Navire-citerne Front Fighter (2004-2005).....  | 31        |
| 3.41      | Rejets non identifiés d'hydrocarbures, Victoria,<br>Colombie Britannique (2006).....   | 31        |
| 3.42      | Rejets non identifiés d'hydrocarbures, Victoria<br>Colombie Britannique (2005).....  | 32        |
| 3.43      | Bateau de pêche Skipjack (2005).....   | 32        |
| 3.44      | Bateau de pêche Western Mariner (2005).....  | 33        |
| 3.45      | Bâtiment à l'abandon, Brentwood Bay, Colombie Britannique (2006).....  | 33        |
| 3.46      | Plate-forme de forage Rowan Gorilla VI (2006).....   | 33        |
| 3.47      | Transbordeur Queen of the North (2006).....  | 33        |
| <b>4.</b> | <b>Remise en question et perspectives d'avenir .....</b>   | <b>34</b> |
| 4.1       | Modifications à apporter au régime international de 1992 -<br>Répercussions sur la Caisse d'indemnisation .....                                    | 34        |
| 4.1.1     | Révisions à opérer sur la Convention relative à<br>la responsabilité civile et sur la Convention portant<br>création du Fonds « ne pas être »..... | 34        |
| 4.1.2     | Instauration d'un groupe de travail informel chargé de<br>traiter la question des transports maritimes inférieurs aux normes .....                 | 37        |
| 4.1.3     | Faits nouveaux intervenus dans le cadre de l'Union Européenne –<br>Troisième train de mesures regardant la sécurité maritime .....                 | 39        |
| 4.2       | Épaves potentiellement polluantes .....  | 41        |
| 4.3       | Diminution des sinistres de pétroliers.....  | 42        |
| 4.4       | Examen de la Convention SNPD/HNS.....  | 43        |
| 4.5       | Ports ou rades de relâche pour des navires en avarie.....  | 45        |
| 4.6       | Installations de réception dans les ports pour les<br>déchets d'hydrocarbures .....  | 47        |
| 4.7       | Le pollueur paie .....   | 50        |
| <b>5</b>  | <b>Initiatives visant les relations personnelles avec l'ensemble des corporations.....</b>   | <b>53</b> |
| 5.1       | Généralités .....  | 53        |
| 5.2       | Garde côtière – Région du Pacifique .....  | 53        |
| 5.3       | Garde côtière – Conseil d'administration.....  | 57        |
| 5.4       | Environnement Canada – Région du Pacifique et du Yukon .....   | 58        |
| 5.5       | Conseil consultatif régional consacré à l'intervention sur les<br>déversements d'hydrocarbures .....   | 60        |
| 5.6       | Organismes d'intervention.....   | 61        |
| 5.7       | Conseil consultatif maritime canadien.....   | 63        |
| 5.8       | Association canadienne de droit maritime.....  | 65        |
| 5.9       | Cours destiné aux personnes devant assumer le Commandement<br>sur le lieu des opérations en mer ou à terre .....                                   | 65        |
| 5.10      | CANUSLANT 2005 – Côte Atlantique .....   | 67        |
| <b>6</b>  | <b>Responsabilités de la Caisse d'indemnisation envers<br/>les Fonds internationaux .....</b>  | <b>71</b> |
| <b>7</b>  | <b>Résumé de l'état financier .....</b>  | <b>43</b> |



|  |            |
|--|------------|
| <b>Appendice A: Le Régime d'indemnisation international .....</b>  | <b>75</b>  |
| <b>Appendice B: Le FIPOL de 1971 –<br/>Conseil d'administration et sessions de l'Assemblée .....</b>   | <b>79</b>  |
| <b>Appendice C: Le FIPOL de 1992 –<br/>Sessions du Comité exécutif et de l'Assemblée.....</b>  | <b>83</b>  |
| <b>Appendice D: Changements apportés par les Protocoles de 1992 .....</b>  | <b>101</b> |
| <b>Appendice E: États contractants à la fois au Protocole de 1992<br/>modifiant la Convention sur la responsabilité civile et<br/>au Protocole de 1992 modifiant la Convention portant<br/>création du Fonds au 10 février 2006.....</b> | <b>103</b> |
| <b>Appendice F: Fonds complémentaire du FIPOL - Assemblée.....</b>   | <b>105</b> |
| <b>Appendice G: États contractants au Protocole du<br/>Fonds complémentaire au 10 février .....</b>  | <b>109</b> |



## Abréviations et noms propres utilisés dans ce rapport

|          |  |
|----------|--|
| ABS      | American Bureau of Shipping  |
| ACDM     | Association canadienne de droit maritime (CMLA)  |
| ALERT    | Équipe d'intervention d'urgence de l'Atlantique  |
| AMOP     | Programme sur les déversements d'hydrocarbures en mer, en Arctique   |
| APC      | Administration portuaire canadienne (CPA)  |
| APV      | Administration portuaire de Vancouver (VPA)  |
| BST      | Bureau de la sécurité des transports (TSB)   |
| CE       | Commission européenne (EC)   |
| CEDRE    | Centre de documentation de recherche et d'expérimentation sur les pollutions accidentelles des eaux        |
| CCMC     | Conseil consultatif maritime canadien  |
| Club P&I | Mutuelle de protection et d'indemnisation (assurances maritimes) (P&I Club)                                |
| CMI      | Comité maritime international  |
| Code ISM | Code international de gestion de la sécurité (ISM Code)  |
| COPE     | Fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dans les eaux européennes |
| CPV      | Corporation du port de Vancouver (VPC)   |
| CRC      | Convention sur la responsabilité civile (CLC)  |
| CSM      | Comité de la sécurité maritime (MSC)   |
| SCFF     | Service canadien de la faune et de la flore (CWS)  |
| DCE      | Déversoirs commun d'égouts (CSF)   |
| DNV      | Det Norske Veritas   |
| DTS      | Droits de tirage spéciaux (SDR)*   |
| DWT      | Port en lourd (d'un navire)  |
| EC       | Environnement Canada (EC)  |
| ECAREG   | Bureau des comptes-rendus des navires de l'est du Canada   |
| EU       | États-Unis (USA)   |
| FIPOL    | Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (IOPC Fund) |
| GCC      | Garde côtière canadienne (CCG)   |
| 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 1<sup>er</sup> avril 2006, la valeur du droit de tirage spécial (DTS) était d'environ 1,68519\$. Cette valeur réelle est répercutée à l'illustration 1 de l'Appendice « D ».

## **Communiqué de l'Administrateur**

### **Solde créditeur de la Caisse d'indemnisation**

J'ai le plaisir de faire savoir que les fonds constituant la Caisse d'indemnisation s'élèvent à 351 millions \$ au 31 mars 2006, alors qu'ils n'étaient que de 280,5 millions \$ au 31 mars 1999. Cette augmentation de 70 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.

### **Une année couronnée de succès**

Au cours de cette année, nous avons traité 61 dossiers d'examen d'événements en cours. En particulier neuf demandes d'indemnisation canadiennes d'un montant total de 650 000,00 \$ qui ont été réglées en effectuant des versements qui comportaient un ensemble de sommes totalisant 104 000,00 \$, incluant des intérêts, prélevées sur la Caisse d'indemnisation. (Section 3).

### **Le plan d'indemnisation**

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.<sup>1</sup>

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.

### **Risques encourus par le gouvernement**

La Caisse d'indemnisation a versé des contributions considérables au Fonds international : 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 »).

---

<sup>1</sup> Voir MacInnis c.r., K.A. (2005) La Caisse d'indemnisation et l'évaluation et la restauration des dommages causés à l'environnement au Canada (EDE/EDA) dans : Maes, F. (ed.) Évaluation des dommages aux ressources marines, responsabilité et indemnisation pour des dommages causés à l'environnement, Springer Publishers, Dordrecht, 67-84.

Il convient de noter que des appels de contributions au titre du Fonds international ne sont pas basés sur des primes fixes.

La Caisse d'indemnisation est un compte spécial ouvert parmi les comptes du Canada. Étant donné que le gouvernement du Canada a emprunté la totalité du capital de la Caisse d'indemnisation, il a l'obligation de fournir les fonds nécessaires pour lui permettre de faire face à ses responsabilités lorsqu'elles se présentent.<sup>2</sup>

### **Créations internationales**

Quelques créations tangibles au niveau international qui profiteront à la Caisse d'indemnisation sont traitées au paragraphe 4.

STOPIA 2006 a relevé le montant de l'indemnité payable par les propriétaires de navires-citernes de petites dimensions (29 548 tjb ou moins). Cette mesure diminue la charge financière du Fonds international de 1992 et par conséquent celle de la Caisse d'indemnisation.<sup>3</sup>

La décision prise par l'Assemblée du Fonds de 1992 de former un groupe de travail informel (était fortement appuyée par les propriétaires de navires, les chargeurs et les assureurs) chargé d'examiner des mesures autres que techniques visant à promouvoir le transport maritime de qualité des hydrocarbures, est un pas en avant bien accueilli qui en fin de compte pourrait profiter à la Caisse d'indemnisation.<sup>4</sup>

La Commission de la Communauté Européenne a récemment publié un train de mesures III sur la sécurité maritime.<sup>5</sup> La Communauté Européenne est allée de l'avant depuis les vigoureuses protestations des citoyens français, sur la façon de gérer le sinistre de l'Erika (12 décembre 1999) qui a vu le littoral de la Bretagne (France) pollué par des hydrocarbures lourds émulsionnés qui sont venus se déposer sur les côtes, le jour de Noël.<sup>6</sup>

Il est très encourageant de constater que d'après des rapports, le nombre de sinistres dus aux pétroliers et les volumes d'hydrocarbures déversés sont en constante diminution.<sup>7</sup> Les efforts faits par les propriétaires de navires, les affréteurs, l'OMI, la C.E., le Canada, les États-Unis et d'autres États et organisations non gouvernementales ont contribué à ces résultats.

---

<sup>2</sup> Voir également le rapport annuel 2004-2005 de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation, aux pages IV et V et aux paragraphes 4.6 et 4.6.2

<sup>3</sup> Voir le paragraphe 4.1.1 ci-inclus

<sup>4</sup> Voir le paragraphe 4.1.2 ci-inclus. Voir également les rapports annuels de l'Administrateur, 2000-2001, paragraphes 4.2.2 et 4.2.3; 2001-2002, paragraphe 4.3.3; 2002-2003, paragraphes 4.3.3, 4.3.4, 4.3.5 et 4.3.6

<sup>5</sup> Voir le paragraphe 4.3 ci-inclus.

<sup>6</sup> Prière de vous reporter aux rapports annuels de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation : 1999-2000, page 37; 2000-2001 pages ii-iii et paragraphe 4.5; 2002-2003 paragraphe 4.5. Voir également, Gonsaels, G. (2005) Les répercussions des prises de décisions de la C.E. concernant le régime international pour les dommages dus à la pollution, dans : Maes, F. (ed) Évaluation des dommages aux ressources marines, responsabilité et indemnisation pour des dommages causés à l'environnement, Springer Publishers, Dordrecht, 85-131.

<sup>7</sup> Voir le paragraphe 4.1.3 ci-inclus

## **Évaluation des dommages causés à l'environnement**

Comme nous l'avons relaté dans notre rapport annuel 2003-2004 au paragraphe 5.9, une conférence s'est tenue en juin 2003 à l'université de Gand (Belgique), sur le thème de l'évaluation des dommages causés aux ressources marines et de l'évaluation des dommages causés à l'environnement (MARE-DASM). La conférence était pluridisciplinaire par nature. Des articles de la conférence ont maintenant été publiés dans un important livre intitulé : *Évaluation des dommages causés aux ressources marines, responsabilité et indemnisation pour des dommages causés à l'environnement*, livre édité par Frank Maes, par Springer Publishers, Dordrecht (Pays-Bas).<sup>8</sup>

## **Remises en question et perspectives d'avenir**

Au Canada, les bâtiments abandonnés ou à l'état d'épave flottante à l'abandon – particulièrement sur la côte ouest – représentent une menace pour la sécurité de l'environnement, des êtres humains. La question exige que des actions soient entreprises par les autorités. Prière de vous reporter aux paragraphes 3, 4 et 5.

Les installations de réception portuaires pour les résidus d'hydrocarbures peuvent faire partie intégrante d'un train de mesures canadiennes conçues pour promouvoir la prévention de rejets illégaux d'hydrocarbures en mer.

De nombreux oiseaux de mer migrateurs meurent chaque année du fait des rejets délibérés, par les navires, de mélanges d'eau et de déchets d'hydrocarbures provenant des cales machines. L'aptitude des navires à respecter les exigences réglementaires en matière de déchargement de leurs résidus lorsqu'ils sont au port, dépend grandement de la disponibilité d'installations de réception portuaires appropriées. Le manque d'installations de réception dans de nombreux ports à travers le monde, peut contribuer à la pollution du milieu marin.

Au niveau international, les États membres de l'OMI qui sont parties à MARPOL 73/78 ont l'obligation de veiller à ce que des installations de réception appropriées soient mises à disposition dans leurs ports, pour la réception des résidus d'hydrocarbures des pétroliers et autres navires faisant escale dans leurs ports, sans pour cela leur causer des retards excessifs. Un récent rapport du Comité de l'OMI sur la protection du milieu marin (CPMM/MEPC) déclare : « Les États du port manquant à leurs engagements de mettre à disposition des installations de réception appropriées, rendront plus difficiles la gestion de l'application des dispositions sur les déversements illégaux en mer par les navires. » Le Canada est un signataire de MARPOL 73/78.

Il est généralement admis que d'un point de vue économique et pratique, toutes les installations de réception portuaires canadiennes doivent être appropriées et convenablement situées, pour répondre aux besoins du navire, sans lui causer de retards excessifs. Les installations doivent également être d'un prix abordable pour toutes les catégories de navires. Il faudrait instaurer plus d'incitations pour que les navires gardent à bord leurs eaux de cales machine et leurs résidus d'hydrocarbures, pour qu'ils soient évacués dans les ports, plutôt que d'être immergés en mer.

Transports Canada dit qu'il est en train d'examiner cette question. Prière de vous reporter aux paragraphes 4 et 5 ci-inclus.

---

<sup>8</sup> Site internet: [www.springeronline.com](http://www.springeronline.com)

## **La Caisse d'indemnisation**

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

Les différents types d'hydrocarbures couverts par la Caisse d'indemnisation sont également beaucoup plus nombreux que ceux couverts aux conditions de la Convention internationale sur la responsabilité civile et de la Convention internationale portant création du Fonds. La couverture ne se limite pas aux hydrocarbures 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 1er avril 2006, la responsabilité maximale de la Caisse d'indemnisation s'élève à environ 147 millions \$, pour toutes les demandes d'indemnisation nées d'un seul déversement d'hydrocarbures.

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

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

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

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

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



3. Tous les frais doivent avoir été réellement encourus;
4. Toutes les demandes d'indemnisation doivent être examinées et évaluées par une autorité indépendante (l'Administrateur).

### **Le principe de la légalité**

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

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

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

### **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 4 et 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 et de son Administrateur de longue date, Måns Jacobsson, qui quittera le Fonds à la fin décembre 2006. M. Jacobsson a fait preuve d'un exceptionnel esprit de chef d'entreprise. Nous apprécions aussi la coopération avec les propriétaires de navires, l'industrie pétrolière et l'Association canadienne de droit maritime.

Nous profitons de cette occasion pour présenter nos compliments et nos meilleurs vœux au prochain administrateur des Fonds internationaux, M. Willem Oosterveen des Pays-Bas.

Pour conclure, nous sommes très reconnaissants du soutien reçu, des 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 2006. 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.

### **Situation financière**

La situation financière de la Caisse d'indemnisation fait l'objet de ce rapport, y compris du règlement à l'amiable des demandes d'indemnisation au Canada et du montant des versements effectués par la Caisse d'indemnisation aux Fonds internationaux. Au cours de l'année, des demandes d'indemnisation canadiennes s'élevant au total à environ 649 734,46 \$ avant intérêts ont été réglées à l'amiable, pour un montant global de 101 507,03 \$ plus des intérêts s'élevant à 2 958,83 \$. L'Administrateur a recouvré 6 800,00 \$ auprès de tiers responsables, pour des versements effectués en faveur de certains demandeurs par prélèvement sur la Caisse d'indemnisation. Au 31 mars 2006, le solde créditeur de la Caisse d'indemnisation s'élevait à 350 842 718,28 \$.

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 2006, la responsabilité maximale de la Caisse d'indemnisation, pour toutes les demandes d'indemnisation nées d'un seul déversement d'hydrocarbures, s'élève à 147 357 402,80 \$.

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 44,19 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.

### **Événements de pollution par les hydrocarbures**

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.

### **Initiatives visant les relations personnelles**

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;
- Participation à la séance du Conseil consultatif régional tenue à Dartmouth (Nouvelle-Écosse) consacrée à l'intervention pour lutter contre les déversements d'hydrocarbures ;
- Participation à une séance publique d'information des clients et à un cours de formation en matière d'intervention pour lutter contre des déversements, tenus à l'entrepôt de la Société d'intervention maritime de l'est du Canada (SIMEC/ECRC) à Corunna (Ontario) et également rendu visite à l'entrepôt de la SIMEC/ECRC à Dartmouth (Nouvelle-Écosse) ;
- Présence aux réunions de l'Association canadienne de droit maritime, tenues à Ottawa;
- Participation avec les représentants des organismes gouvernementaux et des organisations de l'industrie maritime - incluant la Garde côtière des États-Unis (USCG) et ITOPF - à un cours, donné au collège de la Garde côtière canadienne, destiné aux personnes assumant le commandement sur les lieux des opérations, pour une intervention efficace en cas d'un événement important de déversement d'hydrocarbures ;
- Participation en qualité de médiateur/animateur, à l'exercice CANUSLANT 2005 - incluant USCG, GCC, SMTC et EC - donné au collège de l'Atlantique à Bar Harbour (Maine) et ;
- Pris part à des débats avec des représentants d'organisations du Royaume-Uni, incluant l'ITOPF, l'OCIMF et des P&I Clubs.

### **Remise en question et perspectives d'avenir**

Le paragraphe de remise en question et perspectives d'avenir (paragraphe 4) se concentre sur les modifications apportées au régime international de 1992 d'indemnisation de la pollution par les hydrocarbures et de leurs répercussions potentielles sur la Caisse d'indemnisation. Le paragraphe 4 traite la question de l'accord de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes de petites dimensions (STOPIA 2006) et du nouvel accord de rembourse-

ment en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes (TOPIA 2006). Selon les termes de STOPIA 2006, le montant de limitation applicable aux navires-citernes de petites dimensions serait porté, à titre volontaire, à 20 millions de DTS (environ 33,7 millions \$) pour des navires-citernes ne dépassant pas 29 548 tjb, pour des dommages dus à la pollution, dans tous les États parties au Fonds de 1992. TOPIA 2006, aurait pour effet que les propriétaires de navires rembourseraient, à titre volontaire, au Fonds complémentaire 50% des indemnités versées par ce Fonds, en vertu du Protocole portant création du Fonds complémentaire.

En outre des informations font état du mandat donné au groupe de travail informel récemment instauré par l'Assemblée du FIPOL de 1992, en vue de traiter la question des transports d'hydrocarbures par des navires inférieurs aux normes. Le groupe de travail devra étudier sous tous ses aspects des mesures autres que techniques, visant à favoriser la navigation de qualité pour le transport par mer des hydrocarbures et à faire des recommandations à l'Assemblée à l'achèvement de ses travaux.

Le paragraphe 4 inclut également une vue d'ensemble du statut de la Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour des dommages relatifs au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses. (Convention SNPD/HNS). La convention SNPD instaure un régime d'indemnisation « comportant deux obligations ». La première obligation est assumée par le propriétaire de navire et l'assureur et la seconde obligation est assumée par le Fonds SNPD grâce aux contributions des réceptionnaires de SNPD/HNS. Le FIPOL de 1992 a élaboré un « Guide pour la mise en application de la Convention SNPD/HNS » disponible sur le site internet [www.hns.convention.org](http://www.hns.convention.org).

Également incluses dans la rubrique remise en question et perspectives d'avenir nous trouvons des informations relatives aux mesures législatives proposées par la Commission Européenne (Train de mesures III regardant la sécurité maritime) conçues en vue d'améliorer la sécurité en mer, faisant suite aux trains de mesures pris avec *Erika I* et *Erika II* en 2000.

L'essentiel du rapport se préoccupe du besoin d'installations portuaires de réception appropriées pour la récupération des résidus d'hydrocarbures. Internationalement il est généralement admis que le manque d'installations de réception dans de nombreux ports mondialement, peut contribuer à la pollution du milieu marin. L'Administrateur suit de près les progrès réalisés à ce sujet, par la sécurité maritime de Transports Canada, particulièrement à la lumière des récents rapports reçus concernant les rejets chroniques en mer non identifiés d'hydrocarbures dans l'Atlantique canadien.

D'autres sujets traités au paragraphe 4 comprennent un article consacré « aux ports et rades de relâche » pour des navires en avaries ; un examen des événements laissent à penser que les sinistres de pétroliers sont en déclin mondialement ; il est à remarquer que les frais encourus pour prendre en charge des épaves potentiellement polluantes, ne peuvent pas toujours être recevables pour ouvrir droit à une indemnisation ; il est bon de rappeler qu'en vertu du régime réglementaire Canadien de demandes d'indemnisation, figurant à la partie 6 de la LRM/MLA, le pollueur doit payer pour des dommages dus à la pollution causée par son navire et pour les frais encourus pour effectuer le nettoyage et prendre des mesures de sauvegarde.

## **Appendices**

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 rendu compte. Des extraits de son rapport relatif à ces délibérations sont contenus dans les Appendices.

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

La Caisse d'indemnisation est un compte spécial établi parmi les comptes du Canada, pour lequel des intérêts sont portés mensuellement à son crédit par le ministre des Finances.

Entre le 15 février 1972 et le 1er septembre 1976, une contribution de 15 cents était imposée. Durant cette période une somme totale de 34 866 459,88 \$ fut perçue auprès de 65 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 1er avril 2006, le ministre des Transports est investi des pouvoirs légaux pour imposer une levée de contributions de 44,19 cents par tonne métrique d'une cargaison en vrac « d'hydrocarbures donnant lieu à contribution » importés au Canada ou expédiés d'un endroit au Canada, sur un navire. La levée de contributions est indexée annuellement sur l'indice des prix à la consommation.

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

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

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

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

Pour l'exercice financier ayant débuté le 1er avril 2006, la responsabilité maximale de la Caisse d'indemnisation s'élève actuellement à 147 357 402,80 \$ pour toutes les demandes d'indemnisation visant un seul rejet d'hydrocarbures. Ce montant est indexé annuellement sur l'indice des prix à la consommation.

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

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

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

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

Le régime actuel des demandes d'indemnisation réglementaires, tel que figurant à la Partie 6 de la LRM (MLA), selon lequel s'applique le principe que le pollueur doit payer, a en l'état ses 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; et
4. 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 inclus 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 LMMC, n'est pas en droit de déposer directement une demande d'indemnisation contre la Caisse d'indemnisation mais peut, après avoir épuisé toutes les possibilités d'exercer ses droits en la matière, auprès du propriétaire du navire, faire valoir sa demande d'indemnisation, pour des frais restés impayés.

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

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

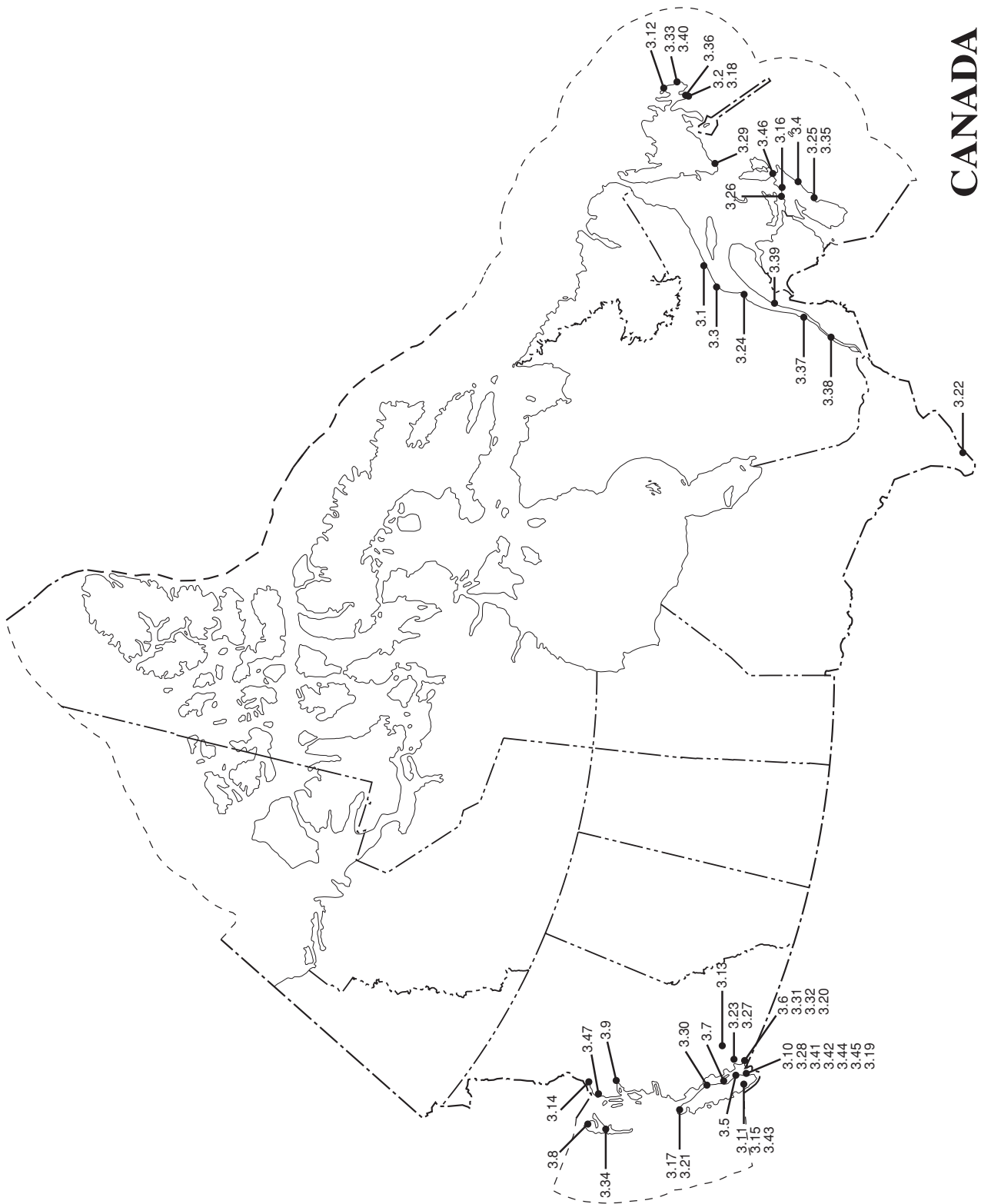
Comme prévu à l'article 85 de la LRM (MLA), à part une exception, toute personne peut déposer une demande d'indemnisation auprès de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation, concernant une perte, un dommage ou des frais dus à la pollution par les hydrocarbures. Un organisme d'intervention, formé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

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

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

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

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



**CANADA**

### 3. 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.

Durant cette année, la Caisse d'indemnisation a traité 61 dossiers d'événements actuellement en cours d'examen. Parmi eux, 47 font l'objet de ce rapport car ils impliquaient soit des demandes d'indemnisation auprès de la Caisse d'indemnisation, ou étaient d'un intérêt particulier en raison de circonstances les entourant.

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

#### 3.1 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 cette 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 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.

Des négociations de règlement à l'amiable se sont poursuivies entre les plaignants et le propriétaire du navire. En décembre 2005, un règle-

ment à l'amiable global avait été conclu, comportant une contribution de la part du propriétaire du navire et de ses assureurs et une autre de 10 000 \$ de la part de la Caisse d'indemnisation. L'abandon des droits pour un solde de tout compte, au bénéfice de l'Administrateur a été reçu et les poursuites judiciaires ont été abandonnées, sans frais. À la lumière des dispositions contenues dans la LRM/MLA à l'alinéa 89 (1) a) ainsi qu'à l'alinéa 90 (1) b) et au paragraphe 90 (2), l'Administrateur était d'avis que dans les circonstances des questions controversées, la contribution de la Caisse d'indemnisation à ce règlement à l'amiable était appropriée au regard de l'administration convenable de la Caisse.

L'Administrateur a clos ce dossier.

### **3.2 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.

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*.

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.

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*. L'Administrateur avait un observateur au procès, pour la prétendue infraction à la *Loi sur les pêches*. Le procès a commencé le 23 août 2001 et s'est poursuivi à différentes dates, la dernière audience ayant eu lieu le 18 mars 2004 pendant laquelle des arguments finals exposés par la Couronne et par la défense ont été entendus. Ceux-ci ayant pris fin, le tribunal a réservé son jugement jusqu'au 4 juin 2004.

Entre temps, le 8 avril 2002, le conseiller de l'Administrateur a déposé un exposé détaillé des prétentions du demandeur devant la Cour Fédérale du Canada, demandant le remboursement de la somme de 117 384,47 \$, plus des 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 qu'une société à responsabilité 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 le droit de propriété du bâtiment au moment où il a coulé.

Au mois d'avril 2005, le conseiller de l'Administrateur tentait de rechercher la possibilité d'un règlement à l'amiable avec le conseiller de la compagnie 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.

En août 2005, le conseiller de l'Administrateur était informé que la Société avait présenté un pourvoi devant la Cour Suprême de Terre-Neuve, tribunal de première instance, contre la décision du tribunal provincial dont il est fait état ci-dessus.

L'action au civil de l'Administrateur, devant la Cour fédérale, avait pour raison d'être d'entamer une étape coûteuse de procédure judiciaire. Par conséquent, étant donné le peu de chance de conclure un règlement à l'amiable et d'obtenir un remboursement, l'Administrateur a accepté la somme de 1 000, 00 \$ pour solde de tout compte relativement à son action en recouvrement, sans frais supplémentaires pour la Caisse d'indemnisation. D'après l'Administrateur, l'abandon de cette action en Cour fédérale, sans frais, était appropriée pour la bonne administration de la Caisse d'indemnisation.

L'Administrateur a clos son dossier.

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

---

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

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

La CMQC obtenait une lettre d'engagement de la part du conseiller de l'*Anangel Splendour* destinée à couvrir les frais de nettoyage. Il a

été précisé que la SMTC avait aussi exigé du navire une lettre d'engagement destinée à couvrir toute amende éventuelle. L'*Anangel Splendour* nia qu'il était à l'origine du déversement d'hydrocarbures et appareilla le 15 mai 2000.

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

Dans l'intervalle, le conseiller de la CMQC a présenté une demande d'indemnisation au nom de cette compagnie portuaire, d'un montant de 249 137,31 \$, pour des frais de nettoyage de la pollution par des hydrocarbures qu'elle a déclaré avoir encourus lors de cet événement. L'Administrateur a reçu cette demande d'indemnisation le 30 avril 2001. Le

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

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 et de son investigation sur les probabilités d'un déversement d'hydrocarbures causé par un navire, l'Administrateur entreprend une action en recouvrement des frais encourus contre le propriétaire du navire en Cour fédérale. Depuis avril 2004, il y a eu communication des pièces du dossier avant l'audience, avec les parties. Le 1er février 2005, le conseiller des propriétaires du navire 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.

Par la suite, le conseiller des propriétaires du navire a déposé une requête auprès du tribunal conformément aux règles 237 (1) et (3), demandant que l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation se constitue porte-parole de la CMQC et de la GCC pour la communication orale des pièces du dossier avant audience. Le 30 mai 2005, la requête a été instruite et le 7 juin 2005 a été rejetée, sur injonction du protonotaire Morneau.

Le 9 juin 2005, le conseiller des propriétaires du navire a communiqué par écrit des pièces du dossier avant audience, réponses aux questions qui avaient été posées par le conseiller de l'Administrateur.

L'appel par le propriétaire du navire, du rejet de la requête par injonction du protonotaire Morneau, a été rejeté par le juge Pinard dans un jugement rendu le 7 juillet 2005. Les motifs du jugement incluaient les points suivants :

- La CMQC et la GCC ne sont pas parties à la procédure judiciaire;
- La règle 237 (3) ne s'applique pas, elle permet seulement la substitution des représentants de la même partie et dans le cas où le premier témoin n'est pas en mesure de répondre utilement et de façon appropriée aux questions posées;
- La Caisse d'indemnisation a les prérogatives d'engager des poursuites en son nom propre ce qui donne naissance aux droits et obligations relatifs aux principes de communication des pièces du dossier avant audience, exposés dans les Règles, qui ne peuvent pas être modifiées, en se fondant sur le fait que la Caisse d'indemnisation pourrait avoir choisi de procéder différemment;
- La Règle 238 est la disposition qui convient dans le cas présent, sous réserve que les conditions préalables aient été remplies;

- L'injonction réclamée par les appelants causerait un énorme préjudice à la Caisse d'indemnisation, étant donné qu'elle n'a aucun contrôle sur la CMQC et la GCC;
- suite au jugement rendu par le juge Pinard en cour fédérale – tribunal de première instance, de la Cour fédérale d'appel. Le 7 juin 2006, la Cour d'appel a rejeté l'appel du propriétaire du navire, avec dépens (dossier A-335-05).

À la fin de l'année, l'Administrateur chargeait le conseiller de répondre à un appel présenté par les propriétaires du navire, du rejet de la requête,

L'Administrateur poursuit son action en recouvrement, à l'encontre du navire.

### **3.4 Transporteur de harengs Lavallée II (2002)**

---

Le *Lavallée 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 fut proposé que la solution la plus économique pour parer aux possibilités présumées continues de pollution par les hydrocarbures, fut de démolir sur place le bâtiment. 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.

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 privée 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 11 février 2005, conformément aux dispositions du paragraphe 87 (3) de la LRM/MLA, l'Administrateur a engagé une action en recouvrement devant la Cour Suprême de Nouvelle-Écosse à Halifax.

Le 1er mars 2005, l'exposé détaillé des prétentions du demandeur, relatif à l'action en recouvrement de l'Administrateur a été modifié. Des défenses ayant été présentées, la démarche suivante des procédures judiciaires, sera la communication des pièces du dossier avant l'audience.

### **3.5 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 SMTCC (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 (flotaison) 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.

Le 14 février 2003, la GCC ainsi qu'un expert maritime agissant au nom de l'Administrateur ont effectué une inspection et une visite détaillées du bâtiment.

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

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

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

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

L'Administrateur a examiné et évalué la demande d'indemnisation et le 9 mars 2004 a fait une offre de règlement à l'amiable pour la totalité du montant de la demande, ce qui a été accepté par la GCC le 11 mars 2004. Le 16 mars 2004, l'Administrateur autorisait le versement de 257 387,65 \$, ainsi que des intérêts s'élevant à 12 534,14 \$.



L'Administrateur a envisagé un recouvrement possible, aux conditions des dispositions du paragraphe 87(3) de la LRM/MLA. Il conclut

qu'il n'y avait pas de justification à entreprendre d'autres mesures. Il a clos le dossier.

### **3.6 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).

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

Le 25 avril 2003, la GCC a pris en charge le nettoyage en vertu d'une ordonnance d'intervention en date de ce jour.

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

Le 9 juillet 2003, les APS/SHA ont déposé une demande d'indemnisation auprès de la Caisse d'indemnisation, d'un montant de 1 587,53 \$ pour leurs interventions. L'Administrateur a examiné et évalué la demande. Une offre de règlement à l'amiable a été faite aux APS/SHA qui l'ont acceptée. Le 16 juillet 2003, un verse-

ment de 1 517,93 \$ plus des intérêts s'élevant à 524,25 \$ a été autorisé. Étant donné l'ensemble des renseignements fournis par les APS/SHA, accompagnant leur demande d'indemnisation, la tâche pour l'examiner et l'évaluer a été tout ce qu'il y a de plus simple.

Le 29 janvier 2004, une demande d'indemnisation d'un montant de 20 151,97 \$ envoyée par la GCC pour ses frais d'intervention encourus lors de cet événement, a été reçue par la Caisse d'indemnisation. Le 4 mars 2004, l'Administrateur a examiné et a évalué la demande d'indemnisation et a fait une offre de règlement à l'amiable. Le 16 mars 2004, le versement de la somme de 20 151,97 \$, plus des intérêts s'élevant à 831,38 \$ a été autorisé.

L'Administrateur a envisagé de possibles mesures de recouvrement, conformément aux dispositions du paragraphe 87(3) de la LRM/MLA. Ayant été avisé que le bâtiment coulé n'avait que peu ou pas de valeur, avant même d'avoir encouru des frais pour le renflouer et le remorquer, l'Administrateur en a conclu que de telles mesures n'étaient pas justifiées. Il a donc clos son dossier.

### **3.7 Remorqueur Beaufort Spirit (2003)**

---

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

Il a été recommandé au propriétaire du remorqueur de colmater la fuite ce qu'il a fait à l'aide d'une tôle métallique et d'un joint d'étal

et d'un joint d'étanchéité en caoutchouc. Il a aussi été chargé par la GCC d'effectuer d'autres travaux sur les ballasts et les mailles de façon à veiller à ce qu'il n'y ait plus de menaces ultérieures de pollution.

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

des hydrocarbures sur le pont du bâtiment. Le remorqueur commençait également à prendre de la gîte.

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

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

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 démolé 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 informe 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.

### **3.8 Transbordeur Pender Lady (2003)**

---

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

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

La GCC a noté 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 révélait un défaut d'étanchéité de la coque.

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

La GCC a 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 accepté par la GCC. Le 1er avril 2004, un versement de 1 659 663,06 \$ comprenant des intérêts, a été autorisé.

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

Dans cette affaire, le bâtiment à l'état d'épave flottante abandonnée avait aussi à bord des hôtes payants. Dans une telle affaire, cela peut n'être qu'une question de temps avant que ne

se produisent 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, don-

nées par mandat, de veiller à la sécurité des bâtiments et des gens à leur bord, il est essentiel que ces règles et règlements soient rigoureusement appliqués dans tous les cas, de manière à empêcher tous risques inutiles aussi bien pour l'environnement que pour les personnes.

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

---

Le 20 septembre 2003, la vedette de la garde côtière des États-Unis Maple était en transit dans le Chenal Grenville (Colombie Britannique) et a signalé qu'elle avait vu une nappe de mazout au large de Lowe Inlet. Le NGCC *Tanu* a enquêté sur l'événement et des échantillons des hydrocarbures ont été obtenus le 23 septembre 2003. Il a été rapporté que ces échantillons étaient comparables au pétrole brut par l'odeur et la consistance mais qu'il n'y avait aucune source apparente et qu'aucun nettoyage n'était exigé.

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

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

Des dispositions ont été prises par la GCC pour que le secteur fasse l'objet d'une inspection à l'aide d'un véhicule sous-marin télécommandé et le 30 octobre 2003, une vieille épave était localisée, laissant échapper des hydrocarbures par des fissures dans la coque. En même temps, des équipes de nettoyage étaient occupées à remédier à la pollution du littoral. À la mi-novembre, des plongeurs avaient obturé des zones de la coque de l'épave qui étaient fissurées, de façon à arrêter les écoulements d'hydrocarbures.

Des enquêtes menées par la GCC indiquent que le *brigadier général M.G. Zalinski*, un navire du service des transports des États-Unis qui avait fait naufrage le 20 septembre 1946, pouvait être la source des écoulements d'hydrocarbures.

La GCC continue de surveiller 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.

### **3.10 Seiner Mary Todd (2003)**

---

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

Le *Mary Todd* a été amené au chantier de réparation à Mitchell Island et sorti de l'eau, de ce fait éliminant la menace de pollution future par les hydrocarbures.

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 juillet 2004, l'Administrateur a ordonné le versement

au MPO/GCC de la somme de 18 336,77\$ plus 691,05\$ d'intérêts.

### **3.11 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* fut vendu par la suite par les biens de la Couronne.

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 sont dits avoir exprimé leurs craintes concernant la situation d'ensemble mais le bâtiment est resté.

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

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

Depuis les derniers renseignements rapportés dans son enquête incessante regardant la demande d'indemnisation des Toquaht Première Nation, l'Administrateur a obtenu de plus amples renseignements émanant du ME/DOE, du MPO/DFO et de Nation Toquaht.

Un expert maritime et des experts des secteurs de l'aquaculture et des pêches ont également été consultés par l'Administrateur. À la fin de l'exercice, ce qui semble être une preuve significative avait été découverte. Les enquêtes de l'Administrateur se poursuivent.

### **3.12 Les navires de pêche Sekme & Treimani (2003)**

---

Fin 2001/début 2002, les navires de pêche *Sekme* et *Treimani* immatriculés en Lituanie, étaient amarrés à l'appontement du ministère des Pêches (MPO/MFO) du côté nord du port de Bay Roberts, dans Conception Bay (Terre-Neuve) et étaient à ce poste, jusqu'à ce moment.

Ces bâtiments avaient été arrêtés en décembre 2001, alors qu'ils étaient à Bay Roberts. Par la suite, il semblerait que les bâtiments aient été abandonnés par les propriétaires, bien que les équipages soient restés à bord. En octobre/novembre 2002, les deux équipages avaient été rapatriés, laissant les bâtiments totalement abandonnés. Le 16 juin 2003, un Ministre du gouvernement de Terre-Neuve et Labrador a écrit au Ministre fédéral de l'Environnement, exprimant des craintes au sujet de la présence de ces bâtiments à Bay Roberts.

Les 29/30 juillet 2003, l'Intervention d'urgence de la GCC à Saint Jean de Terre-Neuve, a commencé à prendre des mesures pour amarrer solidement les bâtiments et pour répertorier les menaces potentielles, y compris la pollution par des hydrocarbures provenant des bâtiments. Par la suite, la GCC a achevé, entre autres, l'enlèvement d'une quantité considérable d'hydrocarbures, d'huile et d'eau et de résidus d'hydrocarbures qui se trouvaient à bord de ces bâtiments, de façon à diminuer les risques de pollution par les hydrocarbures.

Le 27 juillet 2005, la GCC a présenté à l'Administrateur, conformément à la partie 6 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRM/MLA), une demande d'indemnisation pour des frais de l'ordre de 72 732,02 \$. Le 7 octobre 2005, l'Administrateur a réclamé de plus renseignements. Le 24 janvier 2006, la GCC a répondu en envoyant quelques uns des renseignements.

Les deux navires de pêche sont jumeaux, le premier ayant été construit en 1974 et le second en 1977. Ils mesurent 54,80 mètres de longueur hors tout, et ont une jauge brute d'environ 750 tonnes.

L'intervention en cas d'urgence de la GCC de Saint Jean de Terre-Neuve dit qu'elle a visité les bâtiments en maintes occasions à Bay Roberts et qu'elle a entrepris des travaux permettant de veiller à ce que les bâtiments restent amarrés en toute sécurité à l'appontement de MPO/DFO, et d'établir et d'atténuer le risque de pollution par des hydrocarbures, et de pollution par des matériaux potentiellement dangereux, au cas où les bâtiments viendraient à rompre leurs amarres et à partir à la dérive.

Les travaux permettant de veiller à ce que les bâtiments restent amarrés en toute sécurité, comprenaient le remplacement et le doublement des amarres et le remplacement des bollards de l'appontement. De fréquentes visites du site étaient effectuées par le personnel de la GCC afin de surveiller la situation. Atténuer le risque de pollution par les hydrocarbures consistait à enlever et éliminer les hydrocarbures, les mélanges d'huile et d'eau et les résidus d'hydrocarbures se trouvant à bord des bâtiments. Atténuer les risques de pollution par des matériaux potentiellement dangereux, comprenait l'évaluation et la prise en considération de leur enlèvement et de leur élimination.

À la suite de l'enlèvement des hydrocarbures, la menace de pollution par les hydrocarbures des bâtiments avait été considérablement réduite et les principaux problèmes qui demeuraient, étaient les matériaux potentiellement dangereux, l'aspect répugnant des bâtiments, et leurs potentiels dommages à des tiers.

Après enquête et évaluation, l'Administrateur a conclu que la demande d'indemnisation com-

prenait des frais qui honnêtement peuvent être attribués à des risques non imputables à la pollution par des hydrocarbures, combinés à la garde des bâtiments, à des matériaux potentiellement dangereux autres que des hydrocarbures et aux responsabilités fédérales autres que celles associées à la pollution par des hydrocarbures. Dans les circonstances, l'Administrateur a accepté

une partie de la demande d'indemnisation telle qu'établie et par conséquent, le 30 mars 2006, conformément aux dispositions de l'article 86 de la LRM/MLA, a offert au MPO/GCC la somme globale de 15 000, 00 \$ plus des intérêts calculés conformément aux dispositions de l'article 101 de la LRM/MLA, pour solde de tout compte.

### **3.13 Anscomb (2004)**

---

Jusqu'en avril 2003, ce bâtiment propriété de la province, avait servi de transbordeur sur le lac Kootenay (Colombie-Britannique), lorsqu'il a été vendu.

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. 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 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 l'*Anscomb* et le *DPW No 590* pour un montant de responsabilité restant à déterminer.

Le 10 mars 2005, le conseiller de l'*Anscomb* a notifié le conseiller de l'Administrateur de donner un avis préalable d'audience devant le juge, afin de casser le jugement regardant la condamnation par défaut et l'ordre d'immobilisation le *DPW No 590* et pour laisser présenter une défense.

Le conseiller des parties a remis à plus tard l'audience de la requête, pour entre autres, discuter d'un possible règlement à l'amiable. À la fin de l'exercice financier, 4 000,00 \$ avaient été versés et portés au crédit de la Caisse d'indemnisation. Des discussions se poursuivent entre les parties.

### **3.14 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.

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 « 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.

La GCC a pris en charge les opérations et les dispositions pour que le bâtiment soit soulevé entre deux barges, sur des élingues et remorqué jusqu'à un chantier d'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 financier, l'Administrateur avait envisagé ses options de recouvrement, conformément aux dispositions du paragraphe 87 (3) de la LRM/MLA. Après examen, il a conclu que de plus amples mesures n'étaient pas justifiées. L'Administrateur a clos son dossier.

### **3.15 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.

L'Administrateur s'est adjoint les services d'un conseiller juridique de la région 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 démolé. 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. 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.

Nota (1) : 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 3.7 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.

(2) Cet événement est également un autre exemple des nombreuses épaves flottantes abandonnées ou des bâtiments abandonnés en Colombie-Britannique. Ceci est un sérieux problème pour la Caisse d'indemnisation qui devrait être abordé par les autorités du gouvernement et autres, comme relaté aux paragraphes 3.8 et 5.2 ci-inclus.

### **3.16 Bateau de pêche Alicia Dawn (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 9h30.

Un plongeur sous-marin avait été engagé pour obtenir les ouvertures, larguer les conteneurs mobiles à poissons et 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 que l'on cesse de pomper.

Le bâtiment a appareillé de Caribou pour Murray Harbour, IPE, à 13h15 le 8 septembre 2004.

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.

### **3.17 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 et l'eau en était pompée régulièrement.

Le IU GCC fut avisé 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, l'IU GCC fut avisé que des plongeurs avaient réussi à obturer les ouvertures. Les 12 et 13 novembre 2004, l'IU GCC étant sur les lieux, des entreprises 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.

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.

### **3.18 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 de 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.

Par la suite, ayant obtenue l'adresse exacte, l'Administrateur a confirmé par écrit au demandeur, 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. Il attend d'autres développements.

L'Administrateur continue son enquête.

### **3.19 Ex remorqueur Mary Mackin (2005)**

---

Le 23 janvier 2005, un rapport a été reçu, mentionnant un déversement d'hydrocarbures provenant du *Mary Mackin*, dans Patricia Bay, Île de Vancouver (Colombie-Britannique). Le *Mary Mackin* était un vieux remorqueur en bois, datant de la deuxième guerre mondiale, de 125 pieds de long, deux hélices qui avait été échoué, le 31 octobre 1998, sur la plage située près de l'Institut des sciences océaniques, sur l'ordre du

receveur d'épaves. Un rapport en date du 6 janvier 2005, relatant des feuilles effectuées à bord par Environnement TC, n'indiquait la présence de quantités importantes d'hydrocarbures dans le bâtiment.

En janvier 2005, avant que ne soit rapporté le déversement d'hydrocarbures, une entreprise avait été engagée par le receveur d'épaves pour

qu'elle démolisse et élimine le bâtiment sur la plage, pour la somme d'environ 60 000,00 \$. Au cours de la démolition, l'entreprise a découvert une quantité considérable d'hydrocarbures à bord, d'où le déversement relaté. Une grosse quantité d'hydrocarbures a été découverte à l'intérieur du bâtiment, y compris 1000 litres d'huile machine et une grande quantité de boues imbibées 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. À la mi-février 2005, la démolition et l'élimination du bâtiment sur les lieux, ont été terminées.

Le 2 août 2005, l'Administrateur a reçu de Transport Canada, région du Pacifique – direction de la sécurité maritime, protection des eaux navigables – une demande d'indemnisation s'élevant à 223 543,88 \$, pour ses frais encourus lors du nettoyage et de l'élimination du remorqueur *Mary Mackin*.

### **3.20 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, l'IU GCC a été avisé 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, 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 continuelle 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

Après examen et évaluation, l'Administrateur, suite à ses recherches en a déduit que la demande d'indemnisation résultait en partie de la négligence du demandeur et a estimé que le montant de la demande devait être établie à 20 000,00 \$ et le 21 mars 2006, conformément aux dispositions de l'article 86 de la LRM/MLA, a offert à TC, cette somme plus des intérêts, pour le solde de tout compte de sa demande d'indemnisation. Le 24 avril 2006, en réponse à une question de TC, l'Administrateur a offert de réexaminer tous nouveaux renseignements ou matériels que TC serait désireux de lui fournir, lui permettant ainsi de déterminer s'il serait judicieux de rouvrir son enquête. Entre temps, l'Administrateur a reçu, le 25 mai 2006, de la Couronne une infirmation de la Cour fédérale, concernant le caractère adéquat de son offre d'indemnisation, conformément au paragraphe 87(2).

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.

Le 27 juillet 2005, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation émanant du MPO/GCC, d'un montant de 22 196, 25 \$ pour ses frais encourus en intervenant sur cet événement. Le 28 septembre 2005, l'Administrateur a réclamé de plus amples détails qui lui ont été fournis le 5 octobre 2005 par le demandeur.

Le 6 octobre 2005, l'Administrateur, conformément aux dispositions de l'article 86 de la LRM/MLA, a offert au MPO/GCC la somme de 21 436,76 \$ plus des intérêts pour solde de tout compte de sa demande d'indemnisation. Cette somme a été acceptée et le 13 octobre 2005, le versement de 22 054,71 \$ incluant des intérêts a été autorisé.

### **3.21 Bateau de pêche Sonny Boy (2004)**

---

Le 26 septembre 2004, l'IU GCC de Victoria a reçu un rapport de la SCTM/MCTS indiquant 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 de port. De plus amples investigations ont révélé que le *Sonny Boy* était amarré à un autre bateau et il a été donné à 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'engagé une compagnie locale de sauvetage/de plongée sous-marine, en vue de faire face à la situation.

Utilisant des airbags et des pompes, des entreprises ont renfloué le bâtiment à 22h30 le 26 septembre 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.

Le 31 janvier 2005, le GCC a déposé une demande d'indemnisation auprès de la Caisse d'indemnisation, pour des frais s'élevant au total à 7 902,37 \$. 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.

### **3.22 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 22h00 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 man-

quants, 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 provinciales 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 12h30 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.

Nota : Dans une lettre au MPO/GCC regardant cet incident en Ontario, l'Administrateur a rappelé à la GCC de 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 règlementaire figurant à la partie 6 de la LRM/MLA – selon lequel les deux organismes fédéraux fonctionnent – et en particulier l'obligation règlementaire 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 versés (à la GCC).

### **3.23 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.

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

En raison de la quantité de débris se trouvant 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 tout le reste de la longue 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 2004, 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.

### **3.24 Bleuvet (2004)**

---

Le 5 septembre 2004 ou aux environs de cette date, Intervention en cas d'urgence de la GCC au Québec a été informée d'un déversement de combustible diesel dans l'eau d'une marina à Tadoussac (Québec). D'après le rapport, alors qu'elle se ravitaillait en combustible, du diesel a été pompé accidentellement dans le fond de l'embarcation et sa pompe de cale a alors

refoulé le diesel dans l'eau de la marina. Le NGCC *Isle Rouge* est intervenu avec des rouleaux et des tampons absorbants. Le 21 avril 2006, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation émanant du MPO/GCC, d'un montant de 3 335,02 \$ pour ses frais nés de cet événement.

### **3.25 Bateau de plaisance Sea Sprite (2005)**

---

Le 19 avril 2005, un rapport indiquait que le bateau de plaisance *Sea Sprite* était en danger de couler à Wright's Cove, Dartmouth (Nouvelle-Écosse). Intervention en cas d'urgence de la GCC à Dartmouth est intervenue pour pomper l'eau par-dessus bord. Le 25 avril 2005, le bâtiment a brûlé jusqu'à la ligne de flottaison et a coulé.

Le 10 novembre 2005, le MPO/GCC a déposé une demande d'indemnisation

auprès de l'Administrateur, d'un montant de 7 481,28 \$ pour ses frais. Le 6 décembre 2005, l'Administrateur a réclamé de plus amples détails qui ont été reçus.

Le 23 décembre 2005, le MPO/GCC a accepté l'offre faite par l'Administrateur, d'un montant de 7 151,04, y compris des intérêts, en solde de tout. Le 5 janvier, un 7,381.52 y compris des intérêts a été autorisé.

### **3.26 Roulier Santa Emma (2005)**

---

Début janvier 2004, le *Santa Emma* arrivait à Cape Tormentine (Nouveau-Brunswick) en provenance du Pirée (Grèce). Le bâtiment, d'après son certificat panaméen d'immatriculation, était équipé de deux hélices et était un navire de charge à manutention horizontale (roulier). Le 7 janvier 2004, la Sécurité maritime de Transports Canada avait immobilisé le navire en raison de plusieurs carences. Le 24 juin 2004, le bâtiment avait été saisi à Cape Tormentine. Certaines autorités avaient exprimé des craintes au sujet de la sécurité et de la sûreté du *Santa Emma* à l'appontement de Cape Tormentine et du potentiel d'un risque de pollution par des hydrocarbures, impliquant le bâtiment.

Un rapport indiquait que très tôt le matin du 29 avril 2005, de violents vents avaient provoqué la rupture de plusieurs amarres du *Santa Emma*, et l'avaient éloigné de l'appontement. Le bâtiment poussé par le vent est allé s'échouer et frapper un appontement adjacent, provoquant un trou dans la hanche tribord, à environ un mètre au-dessus de la ligne de flottaison. Au point du jour, il a été constaté que le *Santa Emma* avait une gîte de 12 degrés, que sa coque était endommagée et que la salle des machines et une cale à marchandises étaient envahies par des centaines de tonnes d'un mélange de fuel oil et d'eau. Plusieurs centaines de tonnes de mazout lourd étaient également croyait-on

à bord dans des ballasts de double-fond. Les autorités étaient d'avis que le bâtiment présentait un danger imminent de couler et de causer un grave sinistre de pollution marine. Dans ce secteur se pratique la pêche aux coquilles Saint-Jacques et aux homards et c'est aussi une réserve naturelle.

Le bâtiment faisait toujours l'objet d'un ordre d'immobilisation de la part de Transports Canada. Intervention en cas d'urgence de la GCC a déployé du personnel et du matériel sur le site et a embauché des entreprises afin de pouvoir stabiliser le bâtiment et de lutter contre la pollution, les équipes comprenaient aussi sept membres des forces d'intervention du golfe de l'USCG de Mobil (Alabama) avec du matériel, agissant de conserve avec la SMTC/TCMS, EC et REET. L'Administrateur avait retenu les services d'un expert maritime en vue de surveiller les opérations.

Le 27 mai 2005, environ 1 000 tonnes d'un mélange contenant du combustible diesel, de l'huile de graissage, du mazout lourd et de l'eau, avaient été enlevées du bâtiment. D'après les estimations, environ 50 tonnes de mazout lourd restaient encore à bord du *Santa Emma*, réparties dans plusieurs ballasts. Le 30 mai 2005, tout le personnel d'intervention en cas d'urgence et le matériel ont été retirés du site.

Le 16 septembre 2005, le *Santa Emma* a appareillé de Cape Tormentine à la remorque, en route pour être démolé en Inde. Le 7 octobre 2005, le Centre de sauvetage en mer de Ponta Delgada (Açores) a signalé que par gros temps, le *Santa Emma* avait coulé à environ 135 milles nautiques au sud-ouest des Açores par 36°53' 3 NORD et 28°14'4 OUEST.

Dans une lettre en date du 14 février 2006, la Caisse d'indemnisation a reçu une demande d'indemnisation émanant de la GCC et d'EC pour leurs frais s'élevant au total à 717 845,21 \$. L'Administrateur enquête.

### **3.27 N M Malaspina Castle (2005)**

---

Le 5 mai 2005 à Vancouver, l'Administrateur avait été informé qu'un déversement d'hydrocarbures s'était produit le 9 avril 2005, à l'usine de pâte à papier et de papier de Howe Sound, au quai en eau profonde à Port Mellon (Colombie-Britannique), alors que le N.M. *Malaspina Castle* était amarré le long du quai.

Le 23 juin 2005, l'Administrateur a reçu un avis de demande d'indemnisation émanant des avocats-conseils des propriétaires du N.M. *Malaspina Castle*, pour des frais encourus lors du nettoyage du déversement. L'Administrateur a été avisé que la SMTC/TCMS avait retourné la lettre d'engagement donnant une garantie, conformément aux dispositions des règlements de la LMMC sur la prévention de la pollu-

tion. Il a été dit qu'une analyse des échantillons d'hydrocarbures prélevés sur le lieu du déversement et à bord du navire indiquait qu'ils n'étaient pas analogues.

Le 28 juillet 2005, la Caisse d'indemnisation a reçu une demande d'indemnisation d'un montant de 75 468,52 \$, émanant du propriétaire du navire. L'Administrateur s'est attaché les services d'un conseiller local. Une enquête approfondie regardant l'origine du déversement a été menée par l'Administrateur. À la fin de l'exercice financier, l'Administrateur attendait toujours la communication d'un document spécial d'information de la part du propriétaire du bâtiment.

### **3.28 Bateau de pêche Elvera II (2005)**

---

Le 4 avril 2005, un rapport signalait que le bateau de pêche *Elvera II* s'était mis au sec sur le brise-lames de North Saanich Marine, près de Sydney (Colombie-Britannique). Interven-

tion en cas d'urgence de la GCC à Victoria a examiné la situation et remarqué que la coque du bâtiment semblait être intacte, avec seulement une flexion de la mèche du gouvernail.

Une inspection effectuée le 5 avril 2005, le bâtiment étant toujours échoué, révélait que du combustible s'était déversé dans la cale. Il y avait une caisse à combustible dans la cale et un réservoir à combustible portatif plein sur le pont. Une entreprise a retiré le bâtiment échoué sur le brise-lames et l'a conduit à Ladysmith. La GCC a vendu le bâtiment pour la somme de 1 498,00 \$ y compris les taxes.

Dans une lettre en date du 10 novembre 2005, le MPO/GCC a déposé, auprès de la Caisse d'indemnisation, une demande d'indemnisation née de ses frais d'intervention s'élevant à 4 319,93 \$. Après avoir déduit la somme perçue par la GCC lors de la vente, l'Administrateur a versé à la GCC la somme de 2 821,93 \$ plus des intérêts s'élevant à 79,01 \$ pour solde de tout compte de sa demande d'indemnisation.

### **3.29 Transbordeur Joseph & Clara Smallwood (2005)**

---

Le 2 mai 2005, la SCTM/MCTS de Port aux Basques (Terre-Neuve, Labrador) a rapporté un déversement d'environ 1 000 gallons de combustible diesel provenant de N.M. *Joseph & Clara Smallwood*, transbordeur de Marine Atlantic. La SMTC/TCMS a publié une injonction d'interdiction d'appareiller pour le bâtiment. Intervention en cas d'urgence de la GCC a été avisé par Marine Atlantic qu'un

barrage flottant de retenue avait été déployé et qu'une équipe de nettoyage était sur les lieux. La SMTC/TCMS a ordonné la mainlevée du bâtiment. Intervention en cas d'urgence de la GCC a dit qu'elle continuerait à surveiller l'événement. Aucune demande d'indemnisation n'ayant été déposé à l'encontre de la Caisse d'indemnisation, l'Administrateur a clos son dossier.

### **3.30. Ex remorqueur Rover no. 1 (2005)**

---

Le 8 mai 2005, un rapport signalait que cet ex remorqueur de 74 pieds, s'était échoué et avait coulé dans Genoa Bay (Colombie-Britannique). Le 20 juillet 2005, la GCC a engagé une entreprise. Le bâtiment a été renfloué et remorqué jusqu'aux chantiers maritimes de

Nanaimo. Le 9 septembre 2005, la destruction du bâtiment avait été ordonnée. Les chantiers maritimes de Nanaimo ont signalé que 4 500 litres d'hydrocarbures avaient été retirés du bâtiment. L'Administrateur est dans l'attente de faits nouveaux.

### **3.31 Bateau de pêche Joan W1 (2005)**

---

Le 10 juin 2005, un rapport signalait que ce bateau de pêche avait coulé dans la marina de Lynnwood, Vancouver nord (Colombie-Britannique). Le personnel de la marina avait déployé un barrage flottant autour du secteur et était intervenu pour lutter contre la pollution par les hydrocarbures provenant du bâtiment. La GCC a engagé une entreprise qui a renfloué le bâtiment et l'a remorqué jusqu'à Ladysmith (Colombie-Britannique). Le 4 août 2005, le bâtiment avait été démoli et était en voie d'élimination.

Le 30 novembre 2005, l'Administrateur recevait une demande d'indemnisation d'un montant de 29 821,43 \$ émanant du MPO/GCC pour ses frais. L'Administrateur a réclamé de plus amples renseignements de la part de la GCC qui finalement ont été reçus le 6 février 2006.

Le 7 février 2006, l'Administrateur a offert au MPO/GCC la somme de 28 510,38 \$ plus des intérêts. Cette offre a été acceptée et le versement de la somme de 29 389,72 \$ y compris les intérêts a été autorisé le 8 février 2006.



### **3.32 Transbordeur Queen of Oak Bay (2005)**

---

Le 30 juin 2005, le transbordeur de la Colombie-Britannique, *Queen of Oak Bay* est tombé en panne de moteur et est venu s'encastrier dans la marina Sewell à Show Bay (Colombie-Britannique) écrasant plusieurs bâtiments amarrés là. Des vedettes de SAR GCC (recherche et sauvetage) se sont rendues sur les lieux. Six bâtiments avaient été coulés. Par la suite, la marina

avait été ceinturée à l'aide d'un barrage flottant. Intervention en cas d'urgence de la GCC de Richmond et l'organisme d'intervention de Burrard Clean étaient venus sur les lieux, prêter leur aide au nettoyage. Une faible trace d'irisations a été signalée. N'ayant reçu aucune demande d'indemnisation l'Administrateur a clos son dossier.

### **3.33 Cargo Projet Europa (2003-2005)**

---

Le 26 août 2005, un rapport indiquait que ce bâtiment avait plaidé coupable à un chef d'accusation de déversement illégal d'hydrocarbures le 23 août 2003 à environ 65 milles dans le sud du Cap Race (Terre-Neuve), contrairement aux dispositions des règlements de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, visant la prévention de la pollution par les hydrocarbures. Un vol de surveillance de la pollution en mer avait détecté une nappe de mazout dans le sillage du N.M. *Project Europa*, un navire de charge immatriculé aux Pays-Bas. Le 25 août 2003, la SMTC/TCMS à Trois-Rivières (Québec) est monté à bord du navire. Les 26 et 27 août

2003, l'enquête s'est poursuivie après l'arrivée du navire à Montréal. À ce qui paraît, les mécaniciens du navire, au moment du repérage de la nappe de mazout, étaient en train de travailler sur le séparateur d'eau et d'hydrocarbures, malheureusement une certaine quantité d'eau mélangée à des hydrocarbures avait été déversée par-dessus bord. D'après les estimations, la nappe de mazout qui s'en est suivie contenait environ 40 litres d'une substance mazouteuse. Le tribunal provincial de Terre-Neuve et Labrador a ordonné le versement d'une amende de 70 000, 00 \$.

### **3.34 Bateau de pêche Sonny Boy (2005)**

---

Le 28 août 2005, un rapport indiquait que le bateau de pêche *Sonny Boy* était en train de couler à quai dans Port Hardy (Colombie-Britannique). Le bateau de sauvetage de la GCC à Port Hardy a été dépêché sur les lieux pour aider au pompage. Le bâtiment a été renfloué mais continuait à prendre l'eau. Le bâtiment a été laissé à la garde du capitaine de port. Auparavant la GCC avait été appelée pour assister ce bâtiment – voir le paragraphe 3.21 ci-inclus.

Le 31 août 2005, la GCC a estimé que le bâtiment était dans un très mauvais état avec à bord environ 400 à 500 litres de combustibles. Le 20 septembre 2005, les produits pétroliers (combustible, huile moteur et huiles hydrauliques) étaient toujours à bord et le bâtiment aurait certainement coulé, si le capitaine de port n'avait pas fait pomper continuellement.

Le 27 septembre 2005, Intervention en cas d'urgence de la GCC à Victoria, s'est rendue à

bord du bâtiment et avec l'aide d'une entreprise locale, a enlevé 140 gallons d'huile polluée encore dans les citernes. Le 29 septembre 2005, les hydrocarbures restants dans la cale machine ont été récupérés à l'aide de tampons absorbants et tout l'équipement enlevé pour être éliminé. Le personnel d'intervention en cas d'urgence de la GCC a laissé le bâtiment à la garde des autorités portuaires.

Le 6 décembre 2005, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation émanant du MPO/GCC pour ses frais, s'élevant à 3 278, 06 \$. L'Administrateur a réclamé de plus amples détails qui ont été fournis. Le 5 janvier 2006, l'Administrateur a offert la somme de 3 155,86 \$ plus des intérêts ce qui a été accepté. Le 6 janvier 2006 le versement de la somme de 3 200,38 \$ y compris des intérêts a été effectué, pour solde de tout compte regardant cette demande d'indemnisation.

### **3.35 Navire de croisière Queen Elizabeth II (2005)**

---

Un rapport d'Intervention en cas d'urgence de la GCC à Dartmouth (Nouvelle-Écosse) indiquait que le navire de croisière *Queen Elizabeth II* avait déversé, un polluant représentant environ trois mètres cubes, dans les eaux canadiennes à environ 12 milles nautiques de la terre la plus proche. Le 8 septembre 2005, il a été noté

que le navire faisait route à environ 25 nœuds et que l'événement s'étant produit en mer, le produit se sera rapidement évaporé ou dispersé. Aucune intervention pour lutter contre la pollution n'a été nécessaire. L'Administrateur a clos son dossier.

### **3.36 UFPSD Terra Nova (2005)**

---

La SCTM/MCTS de Saint Jean de Terre-Neuve a reçu un rapport signalant un déversement de 50-100 litres d'hydrocarbures provenant de l'UFPSD *Terra Nova*. Le 10 septembre 2005, Intervention en cas d'urgence à Saint Jean a reçu ce rapport. Le fonctionnaire d'Intervention en cas d'urgence de la GCC présent sur les lieux a signalé une faible irisation et des hydrocarbures résiduels dans tout le secteur. Un rapport indique que les irisations d'hydrocarbures étaient passées par-dessous et par-dessus un barrage flottant continu de 36 pouces de diamètre et de 1 150 pieds de long qui avait été déployé pour endiguer tous les hydrocarbures qui pour-

raient être présent au cours d'une opération de nettoyage de la coque.

Péto Canada dit qu'il se charge d'entreprendre une opération de nettoyage de la coque de l'UFPSD/FPSO *Terra Nova*. Il y a tout lieu de penser que les hydrocarbures résiduels appartenant au déversement du 21 novembre 2004 pourraient être retenus dans les pousses sous-marines accrochées au bâtiment. Un rapport concernant le déversement de 2004 peut être consulté dans le rapport annuel de l'Administrateur 2004-2005, paragraphe 3.29.

### **3.37 Vraquier Canadian Leader (2005)**

---

Un rapport du 26 septembre 2005, signale que le vraquier *Canadian Leader* s'était échoué près de la bouée D38 à Deschaillons (Québec) ayant à bord 256 tonnes de mazout lourd et 10 tonnes de diesel, en route pour Hamilton (Ontario). Intervention en cas d'urgence de la GCC à Québec s'est mise en rapport avec les propriétaires du navire afin de déterminer leurs intentions concernant le renflouement du bâtiment et la protection de l'environnement. De l'eau a été découverte dans plusieurs citernes à cargaison. Le 28 septembre 2005 le navire a été

renfloué à l'aide de trois remorqueurs. Intervention en cas d'urgence de la GCC a surveillé les opérations de sauvetage, là où aucune pollution par les hydrocarbures ne s'était produite. Le 29 septembre 2005, le bâtiment est arrivé dans le port de Québec, sous escorte, afin de pouvoir décharger sa cargaison et être inspecté. La SMT/TCMS s'apprêtait à réaliser une évaluation de l'intégrité structurale du bâtiment.

L'Administrateur a clos son dossier.

### **3.38 Rejet non identifié d'hydrocarbures, Port de Montréal (2005)**

---

Le 9 février 2006, la Société du Vieux-Port de Montréal Inc. a fait parvenir à l'Administrateur une demande d'indemnisation s'élevant au total à 6 488,90 \$ pour des frais de nettoyage encourus lors d'un événement survenu au Port de Montréal (Vieux Port) le 6 septembre 2005, Bassin Jacques Cartier, quai King Edward.

Le demandeur affirme que la source du déversement est inconnue – rejet non identifié d'hydrocarbures. L'Administrateur enquête. À la fin de l'exercice financier, il attendait une réponse à sa correspondance du 22 février 2006, où il réclamait au demandeur de plus amples détails.

### **3.39 Bateau de pêche Gagtugwaw (2005)**

---

Le 16 octobre 2005, un rapport signalait que le bateau de pêche *Gagtugwaw* avait coulé et laissait s'écouler des hydrocarbures à l'appontement de Matane (Québec). Du 17 au 21 octobre 2005 inclus, Intervention en cas d'urgence de la GCC Québec s'est rendue sur les lieux de l'opération de récupération. D'après des estimations, il y aurait eu jusqu'à 3 000 gallons de diesel et 114 gallons d'huile hydraulique à bord du bâtiment. Les assureurs des propriétaires du bateau avaient engagé des entreprises de nettoyage. Des plongeurs sous-marins avaient obturé toutes les ouvertures et non sans difficulté, le

bâtiment avait été sorti de l'eau. Une quantité considérable d'hydrocarbures s'était écoulée, un camion aspirateur avait été loué et des barrages flottants avaient été déployés de façon à éviter que les hydrocarbures ne se propagent. Le bâtiment était dans un très mauvais état au niveau de la structure.

Le 31 mars 2006, le MPO/GCC a déposé une demande d'indemnisation auprès de la Caisse d'indemnisation pour des frais encourus lors de l'événement, d'un montant de 8 060,43 \$.

### **3.40 Navire-citerne Front Fighter (2004-2005)**

---

Le 22 juin 2004, un avion de surveillance de la pollution en mer de Transports Canada avait détecté trois nappes de mazout dans le sillage du transport de pétrole brut *Front Fighter* (79669 tjb) (construit en 1998, immatriculé en Norvège) alors qu'il se trouvait à environ 85 milles dans le sud-ouest du cap St. Mary à Terre-Neuve. Le navire faisait route de Yorktown en Virginie, à Whiffen Head à Terre-Neuve et Labrador.

À son arrivé à Whiffen Head, les officiers de la prévention de la pollution de la SMTC/TCMS sont montés à bord et ont mené une enquête. Les officiers ont confirmé que les hydrocarbures, qui d'après les estimations représentaient environ 64 litres, avaient été déversés par la salle des

machines du *Front Fighter*. Le 30 juin 2004, le bâtiment avait été accusé de déversement illégal d'un polluant, contrairement aux dispositions des Règlements sur la prévention de la pollution de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Le 17 octobre 2005, l'agent du navire avait plaidé coupable et le navire avait été condamné à une amende de 70 000,00 \$ par le tribunal provincial de Terre-Neuve et Labrador à St Jean de Terre-Neuve.

Au moment de l'événement le bâtiment s'appelait *Front Fighter*. Depuis le bâtiment a été vendu à de nouveaux armateurs et a été renommé *Nordic Fighter*.

### **3.41 Rejets non identifiés d'hydrocarbures, Victoria, Colombie-Britannique (2004)**

---

Le 30 décembre 2004, un déversement d'hydrocarbures s'était produit aux installations de l'appontement Fisherman de l'autorité du port de Greater Victoria (GVHA) port de Victoria (Colombie-Britannique). Le personnel de GVHA et des volontaires ont monté les opérations initiales de nettoyage la nuit du 30 décembre et tout au long des premières heures de la matinée du 31 décembre 2004. Le GCHA a engagé une entreprise pour achever le nettoyage. Le GVHA affirme que l'événement est un rejet non identifié d'hydrocarbures, étant donné que son origine est inconnue.

Le 14 décembre 2005, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation émanant de GVHA, d'un montant de 16 012, 02 \$ pour des frais nés de son intervention et des opérations de nettoyage sur cet événement. L'Administrateur a réclamé de plus amples détails concernant cet événement. Le 20 février 2006 le GCHA les a fournis. L'Administrateur a examiné et évalué la demande d'indemnisation. L'Administrateur a offert la somme de 10 443, 50 \$ plus des intérêts s'élevant à 621,35 \$ soit au total 11 064,85 \$ que le GVHA a accepté. Le 18 avril 2006, le versement de cette somme a été

autorisé (et est inclus dans l'exercice financier de la Caisse d'indemnisation se terminant le 31 mars 2006).

### **3.42 Rejets non identifiés d'hydrocarbures, Victoria (Colombie-Britannique) (2005)**

---

Le 28 mars 2005, un déversement d'hydrocarbures s'est produit à l'installation de Ship Point de l'autorité du port de Greater Victoria (GVHA), port de Victoria (Colombie-Britannique). Le 28 mars 2005, le GVHA a engagé une entreprise pour l'intervention de nettoyage. Le GVHA affirme que l'événement était un rejet non identifié d'hydrocarbures - sa source étant inconnue.

Le 14 décembre 2005, le GVHA a déposé une demande d'indemnisation auprès de la Caisse d'indemnisation, d'un montant s'élevant à

8 521,16 \$ pour ses frais lors de son intervention de nettoyage sur cet événement. Le 16 janvier 2006, l'Administrateur a réclamé de plus amples détails entourant cet événement. Le 20 février 2006, le GVHA les a fournis. L'Administrateur poursuit son examen et son évaluation de la demande d'indemnisation. Le GVHA a accepté l'offre de l'Administrateur d'une somme de 6 847,42 \$ plus des intérêts. Le 18 avril 2006, le versement de la somme de 7 170,31 \$ comprenant les intérêts a été autorisé (et est inclus dans l'exercice financier se terminant le 31 mars 2006).

### **3.43 Bateau de pêche Skipjack (2005)**

---

Le 3 novembre 2005, la station Tofino de la Garde côtière a signalé que le bateau de pêche *Skipjack* avait coulé à Opitsat, île de Vancouver (Colombie-Britannique) et laissait échapper des hydrocarbures. Une nappe de mazout d'une superficie d'environ 10 acres a été signalée. Le bâtiment était échoué sur la plage et était complètement envahi par l'eau aux pleines mers de tempête. Dans tout le bâtiment, il y avait une épaisse couche de diesel.

Le bateau de sauvetage de la GCC de Tofino a été dépêché sur les lieux pour commencer le nettoyage. Il y avait une quantité considérable de combustible à bord du *Skipjack*.

Le 5 novembre 2005, l'intervention en cas d'urgence de la GCC à Victoria est arrivée sur les lieux. D'après des estimations, 110 gallons d'hydrocarbures ont été retirés du bâtiment, ce jour-là. Le 6 novembre 2005, trois fûts

d'hydrocarbures et de tampons pollués ont été récupérés. Le 7 novembre 2005, d'après des estimations, 100 gallons d'hydrocarbures et de tampons pollués ont été récupérés. Le 8 novembre 2005, l'opération était terminée. Le bâtiment a été laissé à sa position sur la plage.

Le 20 février 2006, la GCC a déposé une demande d'indemnisation auprès de la Caisse d'indemnisation, pour ses frais s'élevant à 15 269,18 \$ encourus lors de cet événement. L'Administrateur a réclamé et reçu de plus amples détails concernant la demande d'indemnisation de la GCC. Le 23 mars 2006, la GCC a accepté l'offre de l'Administrateur d'une somme de 11 140,14 \$ plus des intérêts pour solde de tout compte regardant sa demande d'indemnisation. Le 24 mars 2006, le versement au MPO/GCC de la somme de 11 303,43 \$ y compris des intérêts a été autorisé.

### **3.44 Bateau de pêche Western Mariner (2005)**

---

Le 11 novembre 2005, un rapport indiquait qu'un bâtiment avait coulé à Cove Yachts dans Maple Bay (Colombie-Britannique). Il s'est avéré que c'était le bateau de pêche *Western Mariner*, ayant à bord croyait-on, 5 000 litres de diesel. Le Yacht Club a déployé un barrage flottant tout autour du bâtiment coulé afin d'endiguer une pollution éventuelle. La section du quai où le bâtiment avait été amarré avait été sérieusement endommagée par le bateau et avait été disjointe du reste du quai. Une entreprise et des plongeurs sous-marins avaient été engagés, afin de déployer des barrages flottants de manière à endiguer une pollution éventuelle et afin d'obturer les ouvertures du bâtiment et afin d'effectuer une inspection sous-marine

de la coque. Des hydrocarbures continuaient à s'écouler à travers le plafond de la cale et autres surfaces- d'après des estimations, environ 800 litres sont remontés en surface et ont été endigués par les barrages flottants. Un dépollueur en surface AT DISK a été mis à l'eau. Au 14 novembre 2005, la plus grande partie des hydrocarbures en surface avait été récupérée. À ce jour, environ 2 800 litres d'hydrocarbures avaient été récupérés. Le 16 novembre 2005, l'entreprise a sorti le bâtiment de l'eau. L'eau à l'intérieur de la cale à poisson et des emménagements a été pompée hors du bâtiment. Le 17 novembre 2005, les équipes continuaient de nettoyer les hydrocarbures à l'intérieur et tout autour du bâtiment.

### **3.45 Bâtiment à l'abandon, Brentwood Bay (Colombie-Britannique) (2006)**

---

Le 14 janvier 2006, un rapport signalait qu'un bâtiment avait été retrouvé chaviré à sa bouée d'amarrage dans Brentwood Bay (Colombie-Britannique). Aucune trace d'hydrocarbures ne semblait s'écouler du bâtiment. La GCC a engagé une entreprise qui, le 20 janvier 2006, a renfloué le bâtiment. Celui-ci s'est révélé être un bateau de plaisance à coque en fibre de verre, équipé de deux moteurs à essence hors bord, avec des réservoirs à essence à l'intérieur de la coque. Le moteur tribord avait été enlevé.

L'entreprise a retiré les réservoirs à essence partiellement remplis et vidangé l'huile du moteur. Les panneaux d'écouille avaient été remis en place, un robinet de vidange fermé et le bâtiment réamarré à sa bouée d'amarrage.

Le 21 avril 2006, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation présentée par la GCC pour ses frais s'élevant à 7 150, 60 \$, encourus pendant cet événement.

### **3.46 Plate-forme de forage Rowan Gorilla VI (2006)**

---

Un rapport indiquait que la plate-forme de forage pétrolier *Rowan Gorilla VI*, en réparation à Mulgrave (Nouvelle-Écosse) avait été témoin d'un déversement de combustible diesel dans le Strait of Canso. L'événement s'est produit le 20

mars 2006 et devait faire l'objet d'une enquête de la part de la SMTTC/TCMS conformément aux dispositions des Règlements sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

### **3.47 Transbordeur Queen of the North (2006)**

---

Le 22 mars 2006, un rapport envoyé par la SCTM/MCTS signalait que le transbordeur *Queen of the North*, de la Colombie-Britannique, s'était mis au plain à la pointe nord de Gil Island, dans le chenal de Grenville (Colombie-

Britannique), alors qu'il faisait route de Prince Rupert à Port Hardy.

Le *Queen of the North* (Ex *Stena Danica*) de 8889tjb, construit en Allemagne en 1969, avec

une capacité de 700 passagers et de 115 voitures, avait à bord une centaine de passagers et membres d'équipage, pour effectuer une traversée de nuit de 450 kilomètres, le long de ce que l'on appelle le passage intérieur de la Colombie-Britannique, lorsque le sinistre s'est produit à environ 135 kilomètres de Prince Rupert. D'après un rapport, il y aurait eu à bord plus de 225 000 litres de combustible à ce moment-là.

Les passagers et l'équipage ont abandonné le navire à bord d'embarcations et radeaux de sauvetage. Le navire a coulé. Intervention en cas d'urgence de la GCC de Prince Rupert a été prévenue. Plusieurs bâtiments de la GCC et d'autres embarcations ont été dépêchés sur les lieux. BC Ferries a pris en main la gestion des équipes d'intervention et a accéléré ses dispositions à l'égard de l'organisme d'intervention (OI) de Burrard pour des opérations de nettoyage. Intervention en cas d'urgence de la GCC a assumé le rôle du fonctionnaire fédéral chargé de la surveillance en mer (FMO).

Le 23 mars 2006, un courant constant d'hydrocarbures provenant de l'épave remontait en surface. La nappe de mazout ainsi formée, a été vue se déplaçant tout autour du sommet de Gil Island, pour ensuite disparaître du côté ouest de l'île. Le 24 mars 2006, le survol de la zone révélait seulement des irisations d'hydrocarbures près du littoral. Aucune concentration de faune et de flore n'était visible. Des efforts de récupération mécanique n'ont pas été couronnés de succès.

Le 26 mars 2006, BC Ferries a annoncé que le transbordeur avait été repéré par environ 1 400 pieds d'eau, reposant en position droite, enfoncé dans la vase jusqu'à hauteur de sa ceinture d'accostage. Le 27 mars 2006, BC Ferries travaillait de conserve avec les Premières Nations locales en vue d'établir un plan de surveillance de longue durée, pouvant être mis en œuvre si nécessaire. Un survol de la zone par la GCC le 29 mars 2006, signalait qu'une petite quantité d'hydrocarbures qui remontait à la surface sur le lieu du sinistre, produisant des irisations argentées qui se dispersaient au fil du courant en moins de deux milles.

À la fin de l'exercice financier, 5 600 pieds de barrages flottants de protection étaient encore en place, avec en plus 1000 pieds en réserve à Hartley Bay. Le 3 avril 2006, le matériel de récupération dans l'eau devait être retiré du lieu des opérations. Le bâtiment d'intervention en cas d'urgence de la GCC a cessé ses activités et est retourné à sa base à Prince Rupert.

Intervention en cas d'urgence de la GCC a établi un plan de communication avec les Premières Nations afin de pouvoir intervenir sur tout changement de situation. BC Ferries a l'intention de poursuivre sa surveillance aérienne tous les deux jours. Les hélicoptères de la GCC vont surveiller le site lorsque d'autres activités opérationnelles les amèneront dans le même secteur.

## **4. Remise en question et perspectives d'avenir**

### **4.1 Modifications à apporter au régime international de 1992 - Répercussions sur la Caisse d'indemnisation**

#### **4.1.1 Révisions à opérer sur la Convention relative à la responsabilité civile et sur la Convention portant création du Fonds « ne pas être »**

À la session d'octobre 2005 de l'Assemblée du FIPOL de 1992, il a été décidé de ne pas rouvrir les deux Conventions visant à réajuster les limites de responsabilité des propriétaires de navires. Le troisième groupe de travail intersessions a par conséquent été dissous et la révision des Conventions a été retirée de l'ordre du jour de l'Assemblée. Autrement, à leurs sessions de février/mars 2006, les Assemblées du Fonds de 1992 et du Fonds complémentaire, ont de fait, accepté les propositions de l'International Group of P&I Clubs pour un accord STOPIA 2006 et un accord TOPIA 2006.

### **STOPIA ET TOPIA<sup>9</sup>**

#### **Résumé**

En février, 2006, l'International Group of P&I Clubs a présenté à l'Administrateur la version révisée de l'Accord 2006 de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes de petites dimensions (TOPIA 2006) et le nouvel Accord 2006 de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes (TOPIA 2006).

En vertu de l'Accord STOPIA 2006 tel que révisé, le montant de limitation applicable aux navires-citernes de petites dimensions serait porté, à titre volontaire, à 20 millions de DTS (£16.6 millions) pour les navires d'une jauge brute égale ou inférieure à 29 548 tonneaux, pour les dommages par pollution survenant dans tous les Etats Membres du Fonds de 1992. L'accord TOPIA 2006 aurait pour effet d'amener le propriétaire du navire à rembourser au Fonds complémentaire, à titre volontaire, 50% des indemnités versées par ce dernier en vertu du Protocole portant création du Fonds complémentaire.

L'Administrateur a été informé que la CIMM, INTERTANKO et OCIMF avaient approuvé les textes des accords STOPIA 2006 et TOPIA 2006 tels que présentés.

#### **Bref aperçu des accords STOPIA 2006 et TOPIA 2006**

##### **STOPIA 2006**

L'accord STOPIA 2006, qui s'appliquera aux dommages par pollution se produisant dans les États pour lesquels la Convention de 1992 portant création du Fonds est en vigueur, est un contrat passé entre les propriétaires de navires-citernes de petites dimensions en vue d'augmenter, à titre volontaire, le montant de limitation applicable aux navires-citernes en vertu de la Convention de

1992 sur la responsabilité civile. Le contrat couvrira tous les navires-citernes de petites dimensions

<sup>9</sup> 92FUND/A/ES.10/13

adhérant à l'un des Clubs P&I membres de l'International Group et réassurés au titre du dispositif de pool du Groupe. Les navires assurés par un Club de l'International Group mais ne bénéficiant pas d'une couverture au titre du dispositif de pool, peuvent demander au Club concerné d'être couverts par l'accord STOPIA 2006. Certains caboteurs-citernes japonais ont déjà accepté d'être liés par ces engagements. L'accord STOPIA 2006 aurait pour effet de fixer à 20 millions de DTS (£ 16.6 millions) le montant maximum de limitation à payer par les propriétaires de tous les navires d'une jauge brute égale ou inférieure à 29 548 tonneaux. Le Fonds de 1992 ne serait pas partie à l'accord mais celui-ci lui conférerait des droits juridiquement exécutoires à un remboursement de la part du propriétaire du navire en cause.

Le Fonds de 1992 continuerait, pour les navires relevant de l'accord STOPIA 2006, d'être tenu d'indemniser les demandeurs dans la mesure où le montant total des demandes admissibles dépasseraient le montant de limitation applicable au navire en question en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Si le sinistre met en cause un navire visé par l'accord STOPIA, le Fonds de 1992 aurait le droit de se faire rembourser, par le propriétaire du navire, la différence entre le montant relevant de la responsabilité de ce dernier en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et 20 millions de DTS.

La principale différence de fond entre l'accord STOPIA initial et l'accord STOPIA 2006 réside dans le fait que le premier s'applique uniquement aux dommages par pollution se produisant dans les États Membres du Fonds complémentaire, tandis que le second viserait également les dommages par pollution survenant dans tous les autres États Membres du Fonds de 1992.

## **TOPIA 2006**

L'accord TOPIA 2006 s'applique à tous les navires-citernes adhérant à l'un des Clubs P&I membres de l'International Group et réassurés au titre de dispositifs de pool de l'International Group. En vertu de l'accord TOPIA 2006, le propriétaire du navire impliqué dans un sinistre rembourserait au Fonds complémentaire 50% des indemnités que ce dernier verse au titre du Protocole portant création du Fonds complémentaire pour les dommages dus à la pollution par des hydrocarbures survenant dans les États Membres du Fonds complémentaire.

Le Fonds complémentaire continuerait, en ce qui concerne les sinistres visés par l'accord TOPIA 2006, d'être tenu d'indemniser les demandeurs conformément aux dispositions du Protocole portant création du Fonds complémentaire. Si le sinistre concerne un navire visé par l'accord TOPIA 2006, le Fonds complémentaire serait habilité à demander au propriétaire du navire le remboursement de 50% des indemnités qu'il aurait versées aux demandeurs.

## **Examen de l'expérience acquise**

Il est prévu, aux termes des accords STOPIA 2006 et TOPIA 2006 de faire le point, en 2016, sur l'expérience acquise en ce qui concerne les demandes d'indemnisation pour les dommages par pollution qui auront été soumises depuis 2006 puis ultérieurement tous les cinq ans, et ce, en concertation avec les représentants des réceptionnaires d'hydrocarbures, du Fonds de 1992 et du Fonds complémentaire, en vue d'établir approximativement la part des dépenses globales liées aux demandes d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures formées en vertu du régime international d'indemnisation que les propriétaires de navires et les réceptionnaires d'hydrocarbures auront respectivement encourues depuis le 20 février 2006 et d'examiner l'efficacité, le fonctionnement et l'exécution des accords. Ceux-ci prévoient également, si l'examen fait apparaître que les propriétaires de navires ou les réceptionnaires d'hydrocarbures ont pris en charge une part supérieure à 60% des dépenses globales liées à ces demandes d'indemnisation, de



prendre des mesures afin de maintenir une répartition à peu près égale de ces dépenses. On trouve des exemples de ces mesures dans les accords.

### **Entrée en vigueur**

Les accords STOPIA 2006 et TOPIA 2006 s'appliqueront aux sinistres qui se produiront à compter de midi GMT le 20 février 2006. Les accords continueront de produire leurs effets tant qu'un changement ne sera pas introduit dans le régime international d'indemnisation actuel. Des dispositions sont également prévues pour mettre fin aux accords dans certaines circonstances considérées comme susceptibles d'empêcher leur fonctionnement.

### **Évaluation de l'Administrateur**

Il y a lieu de noter que les accords STOPIA 2006 et TOPIA 2006 ne sont pas des contrats passés entre le Fonds de 1992/Fonds complémentaire et les propriétaires de navires, mais des offres unilatérales faites par ces derniers qui confèrent au Fonds concerné le droit d'en demander l'exécution.

Après avoir procédé à un examen minutieux des accords STOPIA 2006 et TOPIA 2006, et pris l'avis d'un conseil juridique, l'Administrateur estime que les textes de ces accords sont satisfaisants du point de vue de chaque Fonds.

### **Mise en œuvre des engagements pris dans les accords STOPIA 2006 et TOPIA 2006**

La mise en œuvre des engagements pris par les propriétaires de navires envers le Fonds de 1992 et le Fonds complémentaire au titre des accords STOPIA 2006 et TOPIA 2006 nécessite la conclusion d'un accord entre les FIPOL et l'International Group (document 92 FUND/A/ES.10/14 et SUPPFUND/A/ES.2/8).

### **Prise en considération en février-mars 2006**

À sa dixième session extraordinaire, tenue du 27 février au 2 mars 2006, l'Assemblée du Fonds de 1992 a pris note de ces évolutions. L'Assemblée du Fonds 1992 a centré son attention sur l'accord STOPIA 2006, puisque c'est essentiellement à l'Assemblée du Fonds complémentaire qu'il incombe d'étudier la question de l'accord TOPIA 2006. L'Assemblée du Fonds complémentaire, à sa seconde session extraordinaire, tenue les 1er et 2 mars 2006 a pris note de ces évolutions et a exprimé sa reconnaissance à l'International Group of P&I Clubs et à d'autres secteurs de l'industrie concernés pour les efforts déployés pour mener à bien les travaux.

Nota : Pour des renseignements généraux supplémentaires regardant STOPIA ET TOPIA, veuillez vous reporter au rapport annuel 2004-2005 de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation, paragraphe 4.6.3.

#### **4.1.2. Instauration d'un groupe de travail informel chargé de traiter la question des transports maritimes inférieurs aux normes**

À la session de mars 2005 du troisième groupe de travail intersessions du Fonds de 1992, l'International Group of P&I Clubs a présenté une proposition visant à ce que des démarches soient entreprises par les Clubs au sein de l'International Group pour mettre en place des mesures pratiques améliorées, permettant de décourager l'utilisation des navires inférieurs aux normes.

Dans sa proposition, l'International Group of P&I Clubs contestait la position avancée par le groupe de travail intersessions pour traiter le problème par des révisions circonstanciées à apporter au régime de responsabilité et d'indemnisation. Le Group of P&I Clubs prétendait que les propositions du groupe de travail intersessions étaient malvenues dans le contexte de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds, car elles seront inefficaces. Toutefois, le groupe a fait remarquer que la question de transports maritimes inférieurs aux normes, était d'une importance capitale et devrait être abordée sérieusement. L'International Group a expliqué que sa position était confortée par l'étude menée par le Comité des transports maritimes de l'Organisation de coopération et de développement économique (OCDE/OECD), sur l'éventualité de retirer la couverture d'une assurance, pour des transports maritimes inférieurs aux normes. Le rapport de l'OCDE/OECD daté de juin 2004, a été publié sur le site web : <http://www.oecd.org/dataoecd/58/15/32144381.pdf>

Au cours de la dixième session extraordinaire de l'Assemblée du FIPOL de 1992, qui s'est tenue du 27 février au 2 mars 2006, l'Assemblée a décidé d'établir un Groupe de travail sur les mesures autres que techniques visant à promouvoir le transport maritime de qualité des hydrocarbures qui aurait le mandat suivant:

- a) élaborer des propositions concernant des mesures et des lignes directrices sans caractère technique à l'intention des États contractants et du secteur des transports maritimes dans le but de promouvoir des transports maritimes de qualité en veillant à ce que des contrôles et des procédures efficaces soient établis pour obtenir que les navires assurés et bénéficiant de certificats soient aptes à effectuer le transport d'hydrocarbures par mer régi par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds;
- b) faire une proposition à l'Assemblée à sa session d'octobre 2006 concernant son calendrier de travail;
- c) faire rapport sur l'avancement de ses travaux à chaque session ordinaire de l'Assemblée;
- d) déterminer des questions connexes autres que celles visées au paragraphe 5.9 dans la mesure où il pourra les juger utiles pour mener à bien sa tâche dans le cadre des Conventions en vigueur et faire les recommandations appropriées à l'Assemblée; et
- e) faire des recommandations à l'Assemblée à la fin de ses travaux.

Dans l'accomplissement de son travail, le groupe de travail s'efforcera avant tout :

- a) d'étudier et de formuler des propositions en vue de l'établissement de critères communs qui soient appliqués uniformément par les États contractants afin d'assurer qu'une assurance en bonne et due forme ait bien été contractée avant que les États ne délivrent le certificat requis par la Convention sur la responsabilité civile;
- b) d'identifier les facteurs qui empêchent les assureurs maritimes de partager les informations et de s'efforcer d'établir une politique commune ou de prendre d'autres mesures qui facilitent ce partage;
- c) de trouver des mesures pratiques qui permettent d'assurer une coordination plus efficace et transparente entre les assureurs, les propriétaires de navires et les chargeurs afin de promouvoir des transports maritimes de qualité;
- d) d'étudier les mesures qu'il serait possible de prendre pour refuser ou retirer la couverture d'une assurance afin que le transport d'hydrocarbures soit plus sûr;

- e) d'étudier la possibilité d'établir des taux et des primes d'assurance différenciés qui favoriseraient des transports maritimes de qualité, et d'étudier l'impact de cette mesure; et
- f) d'étudier les moyens d'encourager et de renforcer la participation des sociétés de classification à la promotion de transports maritimes de qualité.

L'Assemblée a décidé que le groupe devrait travailler entre les sessions et être ouvert à tous les gouvernements et à toutes les organisations intergouvernementales et non gouvernementales qui avaient le droit de participer à l'Assemblée du Fonds de 1992. Il a également été décidé qu'il fallait encourager à participer aux travaux aussi bien les représentants des États que ceux du secteur des transports maritimes, à savoir les représentants des propriétaires de navires, des importateurs d'hydrocarbures, des compagnies d'assurances et des sociétés de classification. L'Assemblée a souligné que l'OMI en particulier devrait être encouragée à participer.

Le Groupe de travail a été chargé d'étudier des mesures et des lignes directrices autres que techniques susceptibles de relever non seulement de la responsabilité des États contractants mais également de concerner des procédures et des pratiques du secteur des transports maritimes.

L'Assemblée a souligné que le Groupe de travail ne devrait pas s'égarer dans les domaines de compétence de l'OMI et que ses travaux ne devraient pas faire double emploi avec ceux menés par cette Organisation. L'Assemblée a déclaré que le Groupe de travail devrait tenir compte des travaux effectués sur la qualité des transports maritimes dans d'autres enceintes, notamment l'étude sur les assurances réalisée au sein de l'Organisation de coopération et de développement économique (OCDE).

L'Assemblée a aussi souligné que le Groupe de travail ne devrait pas se pencher sur des questions qui exigent la réouverture de discussions concernant une révision des Conventions de 1992.

Nota: Pour de plus amples renseignements au sujet des perspectives relatives aux navires inférieurs aux normes et les propositions de révisions de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du FIPO, veuillez vous reporter aux rapports annuels de l'Administrateur : 2002-2003, 2003-2004 et 2004-2005 au paragraphe 4 et à l'Appendice « C », respectivement.

### **4.1.3 Faits nouveaux intervenus dans le cadre de l'Union Européenne – Troisième train de mesures regardant la sécurité maritime**

À la suite des sinistres de l'*Erika* et du *Prestige*, la Commission des Communautés européennes a réagi promptement en prenant des mesures destinées à améliorer considérablement la sécurité à bord des navires-citernes naviguant au large des côtes d'Europe. Le Parlement Européen et le Conseil de l'Europe ont, en mars 2000, adopté un premier train de mesures intéressant : le contrôle par l'État du port, l'inspection des navires et la suppression progressive des pétroliers monocoques.

La seconde proposition législative proposée en décembre 2000, comportait une autre série de mesures présentée par la Commission des Communautés européennes, pour faire face aux problèmes de la sécurité maritime et de l'indemnisation. Ce train de mesures comprenait des propositions concernant une directive permettant l'établissement d'une Commission européenne pour la surveillance, le contrôle et la mise en place d'un système d'information regardant le trafic maritime. Il contenait une directive sur l'établissement d'un fonds pour l'indemnisation de la pollution par des hydrocarbures dans des eaux européennes (Fonds COPE = Fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dans les eaux européennes), au cas où la nouvelle proposition d'alors, le Protocole du Fonds international complémentaire se révélerait inadaptée.

En novembre 2005, la Commission des Communautés européennes a proposé un troisième train de mesures législatives (III<sup>e</sup> train de mesures dédié à la sécurité maritime) destiné à améliorer la sécurité en mer, faisant suite aux trains de mesures *Erika I* et *Erika II* pris en 2000.

En particulier, des propositions sont faites en vue d'adopter une directive sur la responsabilité civile et les garanties financières des propriétaires de navires et une directive sur le suivi du trafic qui traite notamment des ports et rades de relâche pour les navires en détresse, à savoir :

### **Responsabilité et indemnisation**

La Commission a l'intention de s'employer à améliorer la Convention de 1992, par exemple en éliminant le plafonnement de la responsabilité civile. Il est indiqué que le régime international de la responsabilité civile et de l'indemnisation, en cas de pollution par les hydrocarbures doit être amélioré afin de garantir que les opérateurs dans la chaîne des transports maritimes veillent à ce que les hydrocarbures ne soient transportés qu'à bord de navires-citernes qui répondent aux normes les plus élevées. La directive intégrerait le Protocole de 1996 à la Convention de 1975 sur la limitation de la responsabilité pour les créances maritimes (Convention de 1996) dans le droit communautaire. Il serait obligatoire pour tous les propriétaires de navires d'assurer leur responsabilité civile pour un montant qui ne serait pas inférieur au double des montants de limitation stipulés dans la Convention de 1996. La Commission demandera à être mandatée pour négocier avec l'Organisation maritime internationale (OMI), une révision de la Convention de 1996 afin de revoir les critères applicables aux propriétaires de navires qui perdent le droit de limiter leur responsabilité.

### **Système de suivi du trafic des navires et d'information (Directive 2002/59/EC)**

La Directive actuelle contient des dispositions pour l'instauration d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information. Aux termes de la directive envisagée (portant modification de la directive 2002/59/EC), les États membres de l'Union européenne désigneront des ports ou rades de relâche et établiront des plans d'urgence convenables pour faire face aux menaces que constituent les navires en détresse dans les eaux placées sous leur juridiction. Ces nouveaux plans d'urgence devront tenir compte des directives pertinentes de l'OMI, ils comporteront les indications ci-après :

- l'identité de l'autorité ou des autorités chargée(s) de recevoir et de traiter les alertes;
- l'identité de l'autorité chargée d'évaluer la situation, de choisir un port ou une rade de relâche approprié et de prendre une décision concernant l'admission d'un navire en détresse dans le port ou la rade de relâche sélectionné;
- l'inventaire des ports ou rades de relâche possibles, avec notamment la récapitulation des éléments pertinents permettant une prise de décision;
- les ressources et les installations appropriées pour la sauvegarde, le sauvetage et la lutte contre la pollution et;
- les procédures en place en matière de garantie financière et de responsabilité pour les navires accueillis dans un port ou une rade de relâche.

## Autres propositions

Par ailleurs, le III<sup>e</sup> train de mesures regardant la sécurité maritime comporte les éléments ci-après :

- proposition de directive sur les exigences de conformité des États du pavillon;
- proposition de directive sur les sociétés de classification;
- proposition de directive établissant les principes fondamentaux régissant l'exécution d'enquêtes sur les accidents dans le domaine maritime et;
- proposition de directive sur le contrôle de l'État du port.

Nota : Pour un compte rendu complet des mesures proposées par la Commission européenne dans le train de mesures relatif à *Erika I* et *Erika II*, prière de vous reporter au rapport annuel 2002-2003 de l'Administrateur, paragraphe 4.5.

## 4.2 Épaves potentiellement polluantes

Au cours d'une réunion avec les fonctionnaires de la Garde côtière, à Vancouver, le 4 mai 2005, l'Administrateur a discuté des frais encourus en prenant des mesures concernant des épaves potentiellement polluantes, prière de vous reporter au paragraphe 5.2 ci-inclus. La question est également traitée à l'Appendice « C » ci-inclus qui contient un résumé des débats du 30<sup>e</sup> Comité exécutif concernant la situation du *Prestige*.

Néanmoins, les frais encourus en prenant des mesures concernant des épaves potentiellement polluantes, peuvent parfois ne pas être recevables pour prétendre à un remboursement de la part de la Caisse d'indemnisation; les autorités gouvernementales peuvent décider, pour diverses raisons, de pomper les hydrocarbures encore à bord d'un de ces bâtiments coulé. À cet égard, il est intéressant de noter les débats ayant eu lieu au sein du Comité du FIPOL de 1992 à sa 30<sup>e</sup> session tenue du 17 au 21 octobre 2005, concernant les frais encourus pour pomper les hydrocarbures encore à bord de l'épave du *Prestige* qui avait coulé au large des côtes nord-ouest d'Espagne, le 19 novembre 2002.

Le Comité exécutif a pris note des conclusions d'une récente étude sur les épaves potentiellement polluantes dans l'environnement marin, commandée par les organisateurs de l'International Oil Spill Conference (IOSC) qui s'est tenue en 2005 aux États-Unis.<sup>10</sup> Ce rapport établissait que la décision de récupérer les hydrocarbures d'une épave immergée devait être fondée sur une évaluation solide des risques et sur une analyse approfondie des coûts rapportés aux avantages, car toute intervention dans ce sens était habituellement coûteuse et risquée et demandait un temps considérable; cette analyse devait évaluer les impacts biologiques et environnementaux potentiels de toute pollution provenant de l'épave ainsi que les répercussions socioéconomiques de tout déversement et les coûts des mesures correctives. Il a également été noté qu'il était suggéré dans le rapport que, compte tenu des expériences passées, toute décision concernant les mesures correctives à prendre, qu'il s'agisse du déchargement de la cargaison d'hydrocarbures restés dans le navire immergé ou de sa récupération, ou encore de l'enlèvement de l'épave, devrait obéir à deux considérations essentielles, à savoir déterminer si l'impact potentiel sur l'environnement et les risques liés aux hydrocarbures contenus dans le navire immergé étaient plus importants que le coût

<sup>10</sup> Épaves potentiellement polluantes dans les eaux maritimes – Actes de la session de l'IOSC, 15-19 mai 2005, Miami, Floride (USA); rapport préparé par J. Michel et al.

des mesures d'atténuation et si la combinaison possible de l'impact/risque environnemental, des préjudices économiques et des troubles sociaux que pouvaient occasionner des déversements répétés d'hydrocarbures contenus dans ces navires l'emportait sur le coût des mesures d'atténuation.

La demande d'indemnisation du Gouvernement espagnol portait sur les dépenses engagées au titre du pompage des hydrocarbures restés dans l'épave du *Prestige*, et a donné naissance à une question de principe concernant la recevabilité conformément aux critères du Fonds de 1992. Selon l'Administrateur du FIPOL, la demande d'indemnisation du Gouvernement espagnol ne répondait pas aux critères de recevabilité du Fonds, c'est-à-dire que l'opération devrait être raisonnable d'un point de vue objectif et technique. Prière de vous reporter à l'Appendice « C » ci-inclus, à la 30<sup>e</sup> session du Comité exécutif (*Prestige*).

### **4.3 Diminution des sinistres de pétroliers**

En Amérique du nord, les sinistres de pétroliers semblent avoir diminué considérablement. Au Canada une revue des événements canadiens de déversements d'hydrocarbures rapportés par l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation, du 31 mars 1993 au 31 mars 2006, montre que 7,5% provenaient de navires-citernes, 75,5% d'autres bâtiments et 17% étaient considérés comme étant des rejets non identifiés.

Dans son bulletin d'octobre 2005, l'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd<sup>11</sup> (ITOPF) rapporte la tendance des déversements d'hydrocarbures provenant des navires-citernes. Depuis 1976 l'ITOPF a maintenu en place une base de données des déversements d'hydrocarbures provenant des navires-citernes, des transporteurs mixtes et des barges qui incluent tous les déversements accidentels rapportés, sauf ceux résultant d'actes de guerre. La quantité des déversements d'hydrocarbures lors d'un sinistre représente tous les hydrocarbures évanouis dans la nature, y compris ceux qui ont brûlé ou qui sont restés dans le bâtiment coulé. Les déversements sont généralement classés selon leur importance (< 7 tonnes, 7 à 700 tonnes, et > 700 tonnes). La majorité des déversements accidentels figurant dans la base de données est à mettre dans la plus faible catégorie, c'est-à-dire <7 tonnes (84%).

Il est évident, d'après la base de données de l'ITOPF que le nombre de déversements accidentels d'hydrocarbures dans les catégories de 7 à 700 tonnes et > 700 tonnes, a diminué considérablement au cours des trente dernières années. La quantité moyenne de gros déversements par année au cours des années 1990, représentait moins d'un tiers des déversements auxquels on avait pu assister au cours des années 1970. Les moyennes établies sur 5 ans montrent que cette tendance à la baisse se poursuit, avec 35% en moins de déversements de 7 tonnes et plus, survenus dans les 5 dernières années, comparés aux 5 années précédentes.

L'étude a révélé que 232 sinistres de navires-citernes avaient occasionné des déversements de 7 tonnes ou plus, dans les 10 dernières années, répartis dans plus de 60 pays.

À l'exception de la République de Corée, tous les pays ont enregistré un déclin dans le nombre de déversements rapportés au cours des 10 dernières années, comparés aux deux périodes de 10 ans précédentes. De gros déversements dans la République de Corée, au cours des années 1990 étaient dus principalement à des échouements et à des abordages dans la zone côtière, en raison des mauvaises conditions météorologiques. Pour faire face à cette situation, le Gouvernement Coréen a pris des mesures pour éloigner plus au large des côtes les gros navires et de les tenir éloignés des voies de navigation encombrées dans les archipels côtiers. Ces mesures semblent avoir contribué à une diminution considérable des sinistres.

<sup>11</sup> Website: [www.ITOPF.COM](http://www.ITOPF.COM)

Le plus gros volume observé d'hydrocarbures déversés, provenant de navires-citernes au cours de n'importe quelle année comprise entre 1995-2004, s'est produit au Royaume-Uni et était presque entièrement dû au déversement d'hydrocarbures provoqué par le *Sea Empress* (72 360 tonnes). Le deuxième plus gros déversement s'est produit en Espagne, dû en majorité au *Prestige* (63 000 tonnes).

Les États-Unis ont éprouvé la plus forte récurrence de sinistres rapportés, avec 55 sinistres (24%) du nombre total couvrant la période 1995-2004. Toutefois ce chiffre de 55 sinistres représente seulement la moitié du nombre d'événements de déversements de 7 tonnes ou plus d'hydrocarbures pour la période de 10 ans précédente (1985-1994). La fréquence relativement élevée des déversements s'étant produits aux États-Unis durant n'importe quelle période donnée est attribuable en partie à l'importance des importations d'hydrocarbures par ce pays et en partie à de plus fiables notifications des événements de déversements d'hydrocarbures.

ITOPF en déduit que la diminution, du nombre et de l'importance des déversements dans les sinistres provoqués par les navires-citernes, se poursuit malgré l'augmentation régulière du trafic pétrolier par mer depuis le milieu des années 1980. Les causes de cette tendance reposent principalement dans l'amélioration de la gestion des navires, associée à l'adoption et à la mise en œuvre des instruments internationaux efficaces pour la prévention de la pollution, développés par l'Organisation maritime internationale. Dans le cas des États-Unis, une diminution des déversements d'hydrocarbures coïncide avec la mise en application de l'Oil Pollution ACT (1990). [*Loi de 1990 sur la pollution par les hydrocarbures - États-Unis*], ainsi qu'avec les efforts positifs développés par les propriétaires de navires.

Historiquement, il y a eu un plus grand nombre de déversements de pétrole brut que de tout autre type d'hydrocarbures, concernant tous les groupes d'importance des déversements. Toutefois, ces dernières années, un changement dans l'équilibre est devenu évident, étant donné que des sinistres relativement importants de déversements de cargaisons de combustible ont été observés. Ceci va probablement se poursuivre, du fait de l'accroissement des exportations de cargaisons de combustible en provenance de l'Europe du nord.

#### **4.4 Examen de la Convention SNPD/HNS**

La Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention SNPD/HNS) a été adoptée lors d'une Conférence diplomatique tenue en mai 1996 sous les auspices de l'Organisation maritime internationale. La Convention vise à assurer une indemnisation appropriée, rapide et efficace en cas de préjudices causés aux personnes et aux biens, à prendre en charge les frais de nettoyage et les mesures de remise en état, les pertes économiques, du fait du transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses.

Les SNPD/HNS comprennent les solides en vrac, les liquides y compris les hydrocarbures, les gaz naturels liquéfiés, les gaz de pétrole liquéfiés et les substances emballées. Certains solides en vrac tels le charbon et le minerai de fer sont exclus car ils ne présentent que peu de dangers. Les pertes ou préjudices causés par des hydrocarbures non persistants sont couverts comme étant des dommages qui ne sont pas dus à la pollution, causés par des hydrocarbures persistants. Les dommages dus à la pollution causée par des hydrocarbures persistants sont exclus étant donné que de tels dommages sont déjà couverts par le régime existant sur la responsabilité et l'indemnisation en cas de pollution par des hydrocarbures provenant de navires-citernes, c'est-à-dire la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, la Convention de 1992 portant création du Fonds complémentaire. Les pertes ou préjudices causés par des matériaux radioactifs sont également exclus.

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

La Convention SNPD/HNS crée un régime d'indemnisation à « deux niveaux ». Le premier niveau est alimenté par les redevances de P&I Clubs des propriétaires de navires pris individuellement et le deuxième niveau est alimenté par le Fonds international pour les substances nocives et potentiellement dangereuses (Fonds SNPD/HNS) donnant lieu à contributions de la part des réceptionnaires de SNPD/HNS après leur transport par mer, dans tous les États parties à la Convention. Le propriétaire de navire est responsable à hauteur des limites qui suivent : 10 millions de DTS (15 millions de U.S.)<sup>12</sup> pour des navires d'une jauge brute maximale de 2 000 Unités (J.B.) et augmentant à 100 millions de DTS (150 millions \$ U.S.) pour des navires de 100 000 Unités de Jauge brute et plus. Le Fonds SNPD fournira une indemnité supplémentaire allant jusqu'à un maximum de 250 millions de DTS (370 millions \$ U.S.), y compris le montant versé par le propriétaire du navire et son assureur.

In 1999, le Comité juridique de l'OMI a constitué un Groupe travaillant par correspondance pour surveiller la mise en application de la Convention SNPD, avec le Royaume-Uni comme coordinateur du Groupe. En juin 2003, le Groupe a tenu une réunion consultative spéciale à Ottawa. Le but de cette réunion était, de traiter de questions préalablement déterminées, exigeant d'être résolues avant l'entrée en vigueur de la Convention SNPD et de terminer le travail fondamental du Groupe.

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

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

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

Le Secrétariat du FIPOL de 1992 a élaboré un « Guide de mise en œuvre de la Convention SNPD/HNS ». Ce Guide est disponible sur un site web consacré à la mise en œuvre de la Convention SNPD à ([www.hnsconvention.org](http://www.hnsconvention.org)). Le guide se concentre sur un certain nombre de questions spécifiques qu'un État devrait prendre en considération lorsqu'il décidera ou non de ratifier la Convention SNPD et si c'est le cas, comment aborder ces questions. Par conséquent il ne traite pas en détail les questions telles la responsabilité du propriétaire de navire, de son assureur et/ou du Fonds SNPD, régie par la Convention; les sortes de dommages couverts, le traitement des demandes d'indemnisation, la juridiction au titre des actions en justice ou des travaux internes au Fonds SNPD.

La Convention SNPD entrera en vigueur 18 mois après sa ratification par au moins 12 États, à deux conditions : pendant l'année civile antérieure, un total d'au moins 40 millions de tonnes de

<sup>12</sup> Au 1<sup>er</sup> septembre 2005, 1 DTS=1,473 \$ U.S.



cargaison consistant en substances solides en vrac et autres substances dangereuses ou nocives donnant lieu à contributions au fonds général, a été reçu dans des États qui ont ratifié la Convention; et que pour quatre de ces États, chacun ait des navires représentant un tonnage total d'au moins 2 millions de tjb. Au 1er septembre 2005, huit États (l'Angola, Chypre, le Maroc, le Fédération de Russie, Saint Kitts et Nevis, la Samoa, la Slovénie et les Tonga) avaient ratifié la Convention.

L'Administrateur du FIPOL a convoqué un atelier à Londres concernant la Convention SNPD/HNS, pour les 25 et 26 mai 2006, portant une attention particulière sur des aspects pratiques de la mise en œuvre de la Convention SNPD. L'Administrateur assistera à l'atelier.

## **4.5 Ports ou rades de relâche pour des navires en avaries**

L'exercice d'intervention CANUSLANT 2005, de l'équipe conjointe U.S./Canada, mené à Bar Harbour (Maine) était centré sur les ports et rades de relâche et plusieurs orateurs principaux ont présenté la position actuelle des différents États, y compris du Royaume-Uni, des États-Unis et du Canada. Ils ont également débattu des directives de l'OMI relatives aux ports et rades de relâche pour des navires demandant de l'assistance.

### **Royaume-Uni**

Dans l'approche du Royaume-Uni, sur la façon d'attribuer des ports et rades de relâche, la *Loi de 2003 sur la sécurité maritime*, accorde les pouvoirs pour intervenir et diriger des actions, au ministre représentant de Maritime Salvage and Intervention (SOSREP), travaillant avec la Maritime and Coast Guard Agency's (MCA) Counter Pollution and Response Branch. SOSREP surveille tous les événements survenant dans les eaux du Royaume-Uni là où existe un risque considérable de pollution et SOSREP ou MCA dirige les bâtiments vers des ports ou rades de relâche, lorsque cela est jugé approprié. N'importe où tout au long des côtes du Royaume-Uni, il peut y avoir un port ou une rade de relâche. Étant donné que chaque événement est de nature unique, passagère et variée, il est considéré qu'il ne peut y avoir de liste préconçue ou de classement officiel de port ou rade de relâche.

Ces renseignements sont rassemblés et tenus à jour par le MCA. Le MCA site web est: [http://www.mcga.gov.uk/c4mca/mcga-environmental/mcga-dops\\_cp-environmental-counte](http://www.mcga.gov.uk/c4mca/mcga-environmental/mcga-dops_cp-environmental-counte)

### **États-Unis**

Aux États-Unis, c'est la Garde côtière des États-Unis qui prendra la décision de sélectionner un port ou une rade de relâche. La Garde côtière des États-Unis a autorité pour représenter et protéger les intérêts du Gouvernement fédéral pour des sinistres se produisant dans les eaux fédérales qui incluent toutes les eaux navigables des États-Unis (33 CFR 2-05-25). En vertu de 33 CFR 6-04, le capitaine de port de la Garde côtière des États-Unis (COTP) a autorité pour ordonner aux navires d'entrer dans les ports, havres et eaux territoriales des États-Unis ou d'en sortir, de manière à protéger le public, l'environnement et le Commerce maritime. En vertu du Plan d'urgence national, le COTP est le coordinateur fédéral désigné sur zone, pour la zone côtière des États-Unis (40 CFR 300) a) (1). Dans les conditions de sécurité relatives au territoire maritime national, le COTP est également le coordinateur fédéral de la sécurité maritime qui peut aussi influencer sur les dispositions finales à l'égard d'un bâtiment demandant de pouvoir rallier un port ou une rade de relâche.

## **Canada**

Au Canada trois ministres fédéraux seraient impliqués dans les questions de ports et rades de relâche:

- Transports Canada a la responsabilité du rôle principal.
- Le ministère des Pêches et Océans par l'intermédiaire de la Garde côtière canadienne a la responsabilité des services auxiliaires maritimes par l'entremise du centre des services de communication et de trafic maritime;
- Environnement Canada devrait fournir les services scientifiques de soutien.

Conformément à l'alinéa (1) f) de la *Loi sur la marine marchande du Canada* (LMMC), un fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution (PPO), a le pouvoir d'enjoindre par directive, à un navire qui se trouve dans les eaux relevant de l'autorité du Canada ou qui approche de telles eaux, de se diriger vers un lieu à l'intérieur de ces eaux et de rester à cet endroit. De même, un PPO peut enjoindre par directive, à un navire de quitter ces eaux. Le PPO doit être satisfait d'une variété de points spécifiés dans la disposition, avant de donner la directive pertinente. De plus, la *Loi maritime du Canada* donne une autonomie considérable aux ports du Canada. En particulier les articles 56, 58 et 62 - qui incluent des dispositions autorisant les ports à contrôler le trafic et à délivrer les permis d'entrée et de sortie - peuvent être applicables. De fait, il devrait exister une coordination très importante entre les PPO et les autorités portuaires, si le port ou la rade de relâche doit être un port canadien. Toutefois, il faut noter que certains ports demeurent sous le contrôle direct de Transports Canada, donnant de ce fait au ministre, le pouvoir décisionnaire quant à la sélection des ports et rades de relâche.

## **Lignes directrices de l'OMI regardant les ports et rades de relâche**

L'Organisation maritime internationale (OMI) a adopté la Résolution A-949 (23), Lignes directrices relatives aux ports et rades de relâche pour des navires ayant besoin d'assistance, à sa 23e session, en décembre 2003. L'objectif déclaré de ces lignes directrices est : « de procurer aux membres des gouvernements, aux commandants de navires, aux compagnies et aux sauveteurs, un cadre leur permettant d'intervenir efficacement et de telle façon que dans toute situation donnée, les efforts du commandant du navire et de la compagnie de navigation concernés et les efforts des autorités gouvernementales impliquées soient complémentaires. En particulier, une tentative a été faite pour parvenir à un cadre commun permettant d'évaluer la situation des navires ayant besoin d'assistance ». Dans les lignes directrices, l'accent est mis sur le pouvoir de l'État côtier, de prendre la décision finale, en considérant tous les renseignements indispensables et les conseils des experts. Dans les Lignes directrices, la responsabilité pour les frais encourus permettant de traiter les problèmes du bâtiment et tous les dommages causés à l'environnement, n'a pas été abordée et a été renvoyée au Comité juridique de l'OMI.

D'après le point de vue de l'Administrateur, la question des ports et rades de relâche désignés sont un sujet de grande importance pour le Canada, du fait de l'étendue considérable de son littoral.

Nota: Pour des renseignements supplémentaires sur la manière d'aborder la question des ports et rades de relâche, prise par l'Union européenne et le Comité de Sécurité maritime de l'OMI, veuillez vous reporter au rapport annuel de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation, 2002-2003 paragraphe 4.3.1.

## **4.6 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.

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

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.

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;
- À part quelques exceptions, tous les navires ont l'obligation, avant d'appareiller du port, de livrer tous leurs résidus à une installation 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 ont été 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 devrait prendre effet le 1er 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.

Nota : 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.

## **Mise à Jour**

Voir le rapport regardant les réunions du Conseil consultatif maritime canadien au paragraphe 5.7 ci-inclus.

Le Comité de protection de l'environnement marin (MEPC) à sa 54e session tenue du 20 au 24 mars 2006, a noté que la base de données des installations de réception portuaires (PRFD) a été mise immédiatement à la disposition du public, via internet, le 1er mars 2006, en tant que module du système global intégré d'information de l'OMI (GISIS) <http://gis.imo.org/public/>. La base de donnée fournit des données regardant les installations de réception disponibles dans les ports pour recevoir des déchets produits à bord des navires et est conçue pour permettre aux États membres de mettre à jour, via une entrée faite à l'aide d'un mot de passe, et de permettre l'accès au public de toutes les informations, sous forme visuelle seulement.

En attendant, le MEPC a mis l'accent sur l'importance de disposer d'installations de réception appropriées, dans la chaîne de mise en œuvre de la Convention MARPOL et a précisé que la politique de « tolérance zéro pour les déversements illégaux provenant des navires » ne pouvait être appliquée effectivement que lorsqu'il existe dans les ports, des installations de réception appropriées. Par conséquent, le Comité a vivement recommandé à toutes les parties à la Convention MARPOL, particulièrement les États du port, de remplir leurs obligations conventionnelles, en fournissant des installations de réception pour les déchets produits au cours de l'exploitation normale des navires.

## **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.

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 personnelle, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis téméairement 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, des assureurs, des organismes d'intervention, des réceptionnaires d'hydrocarbures, des REET, le CPPL (Canadian Petroleum Products Institute / 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'U.S. EPA (Organisme de protection de l'environnement des États-Unis).

### **5.2 Garde côtière canadienne – Région du Pacifique**

Le 4 mai 2005 à Vancouver, l'Administrateur a rencontré M. Terry Tebb, Commissaire adjoint de la Garde côtière canadienne, ministère des Pêches et Océans et Mme Susan Steele, Directrice régionale des services maritimes. Le but de cette réunion était d'échanger des renseignements regardant des événements de pollution par les hydrocarbures en expansion et des démarches du traitement et de l'évaluation des demandes d'indemnisation nées des événements.

#### **Récupération des épaves potentiellement polluantes**

L'un des événements examiné concernait un déversement d'hydrocarbures dans le chenal Granville (près de Prince Rupert) qui avait été rapporté le 20 septembre 2003. Les enquêtes menées sur place par la Garde côtière ont confirmé que la nappe luisante d'hydrocarbures remontant en surface provenait d'une épave et affectait trois milles du littoral. La Garde côtière a localisé l'épave coulée et a colmaté les brèches de la coque du navire, arrêtant les écoulements d'hydrocarbures.

Une recherche effectuée dans les registres laisse fortement à penser que l'épave puisse être celle du *brigadier général M.G. Zalinski*, un navire du service des transports de l'armée des États-Unis coulé fin septembre 1946. Ce navire perdu dans le chenal Granville, une hélice, mesurait 261 pieds de long et avait un déplacement d'environ 3000 tonnes.

Le 16 mai 2004, la GCC a reçu de nouveau des rapports indiquant qu'une pollution par des hydrocarbures provenait de l'épave. Un plan d'intervention a donc été élaboré en vue d'essayer d'identifier formellement le navire et d'enrayer les écoulements d'hydrocarbures. Pour ce faire, des contrats ont été passés, afin qu'une équipe de plongeurs sous-marins, appuyée par les services d'un remorqueur et d'une barge, parvienne à obturer provisoirement les trous dans la coque de l'épave.

Début juin, l'équipe de plongeurs sous-marins avait enrayé les écoulements d'hydrocarbures mais les travaux effectués n'étaient considérés que comme des mesures provisoires. Les plongeurs sous-marins ont estimé que les dimensions de l'épave reposant sur un haut-fond, par environ 60 pieds d'eau, correspondaient à celles du *brigadier général M.G. Zalinski*; toutefois en raison de la corrosion et des salissures de coque (végétaux), ils n'étaient pas en mesure d'identifier formellement le navire.

La GCC continue de surveiller attentivement la situation. En outre, il a été demandé à la Garde côtière des États-Unis de prêter son concours pour obtenir des plans du navire, de cette façon il serait possible de situer l'emplacement des ballasts à combustible ce qui permettrait de pomper les hydrocarbures restant à bord. Des tentatives sont également faites auprès de la Garde côtière des États-Unis en vue d'obtenir un manifeste de la cargaison qui se trouvait à bord au moment du naufrage.

Cet événement peu commun rappelle celui du *Carabobo*<sup>13</sup>, une ancienne corvette canadienne de la classe du *Flower* qui avait été perdue en décembre 1945. En 2001, cette épave reposant sur le fond dans la Baie de Gaspé (Québec) laissait échapper des hydrocarbures. La GCC avait engagé des dépenses pour obturer les trous dans la coque du *Carabobo* mais tout d'abord d'après le rapport du conseiller juridique de la GCC, il avait été estimé qu'il était trop tard pour déposer une demande d'indemnisation contre le propriétaire du navire ou contre la Caisse d'indemnisation. Toutefois, le 15 novembre 2002, l'avocat de la Couronne a avisé l'Administrateur qu'il était prévu de déposer une demande d'indemnisation auprès de la Caisse d'indemnisation pour des frais encourus pour l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave. Une demande d'indemnisation s'élevant au total à 320 000,00 \$ a été reçue par la suite, le 17 mars 2003 mais a été rejetée par l'Administrateur (étant frappée de prescription par suite du jugement rendu par la Cour Fédérale dans l'affaire de l'*Irving Whale* [1999] 2.F.C. 346) le 31 mars 2003.

### **Exigences en matière de politique et de financement, dans l'optique d'une intervention sur des bâtiments abandonnés ou à l'état d'épave flottante abandonnée**

À la réunion du 4 mai 2005, de plus amples discussions ont eu lieu avec la GCC, orientées sur la question des demandes d'indemnisation adressées à la Caisse d'indemnisation pour des frais encourus lors d'interventions sur des bâtiments abandonnés ou à l'état d'épave flottante abandonnée. D'après l'Administrateur, une intervention devrait être entreprise avant qu'un bâtiment ne devienne une menace de pollution conduisant à une importante demande d'indemnisation contre la Caisse d'indemnisation.

Par exemple, ayant tiré la leçon de l'événement de l'ex-bateau de pêche *Forrest Glen* (2002) à Digby (Nouvelle-Écosse) qui avait donné lieu à un versement de 243 211,29 \$ par la Caisse d'indemnisation, la Région des Maritimes de la GCC avait procédé à une intervention primitive dans sa façon de gérer l'événement du bateau de pêche *Ronald M.* (2004) à Digby qui avait entraîné le versement par la Caisse d'indemnisation, de seulement 14 080,00 \$. L'intervention préventive comprenait l'utilisation anticipée des ressources régionales de Transports Canada, d'Environnement Canada et de la Garde côtière canadienne pour déterminer l'état du *Ronald M.* et pour enlever les polluants et les débris pollués par les hydrocarbures avant que le bateau de pêche ne coule le long de l'appontement à Digby.

Nota : Des renseignements sur les événements du *Forrest Glen* et du *Ronald M.* sont relatés dans les rapports annuels de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation : 2002-2003 et 2004-2005 aux paragraphes 3.65 et 3.17 respectivement.

<sup>13</sup> Pour obtenir des renseignements concernant le sinistre du *Carabobo*, veuillez vous reporter au rapport annuel 2001-2002 de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation, paragraphe 3.72

D'autre part, plusieurs événements ont eu lieu dans la région du Pacifique de la GCC qui ont nécessité l'enlèvement des bâtiments trouvés dans un pitoyable état de délabrement, donnant naissance à des demandes d'indemnisation auprès de la Caisse d'indemnisation, comprenant le *Rivtow Lion* et le *BCP Carrier 17* (2001), le *Beaufort Spirit*, le *Northern Light V*, le *Gillking*, le *Pender Lady*, le *Samson IV* et le *Black Dragon* (2003), le *Sea Shepherd II* et l'*Anscomb* (2004). Dans les événements précédents, les sommes globales versées, prélevées sur la Caisse d'indemnisation, s'élevaient à 3 354 665,77 \$.

En outre, un examen de ces événements laisse à penser à l'évidence que ce n'est qu'une question de temps avant que l'on ne vienne à déplorer des dommages corporels ou des victimes causés par le chavirement ou le naufrage de tels bâtiments. D'après l'Administrateur, alors qu'il est fait obligation aux gouvernements d'assurer la sécurité des bâtiments et des gens à bord, il est essentiel que ces règles et règlements soient appliqués rigoureusement dans tous les cas, afin d'empêcher tous risques inutiles pour l'environnement et les personnes.

Il est à craindre que des bâtiments abandonnés ou à l'état d'épave flottante abandonnée continuent à être portés à notre attention en différents lieux, en particulier sur la côte ouest du Canada où il y aurait, à ce qu'il paraît selon des rapports, de nombreux anciens bateaux de pêche abandonnés. D'après l'Administrateur, le régime législatif instauré à la partie 6 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, n'envisage pas que la Caisse d'indemnisation puisse être en soi utilisée pour financer une intervention stratégique à l'encontre de bâtiments abandonnés ou à l'état d'épave flottante abandonnée. Une telle intervention devrait être élaborée et financée par le ministère du gouvernement ou une autorité concernée.

En outre, cette question des bâtiments abandonnés ou à l'état d'épave flottante abandonnée demeure un sujet sensible chronique qu'il vaut mieux ne pas aborder avec les autorités portuaires et les municipalités, ainsi qu'avec les marins du commerce et de la plaisance, Environnement Canada, Transports Canada et le personnel de la GCC car il ne semble pas qu'il y ait de politique, de procédures explicitement établies ou de budget permettant de prendre des mesures à ce sujet. La quasi-totalité des enlèvements récents d'épaves, couronnés de succès l'a été en relation avec une pollution par les hydrocarbures, réelle ou envisagée et avec une action de l'équipe d'intervention environnementale de la GCC qui par la suite a réclamé ses frais auprès de la Caisse d'indemnisation.

### **Traitement des demandes d'indemnisation**

Les discussions se sont également portées sur les activités générales que les personnes de la GCC, devant assumer le Commandement sur le lieu des opérations en mer ou à terre, devraient exercer au cours d'événements d'intervention et de préparation des demandes d'indemnisation, de façon à faciliter au maximum par la suite, les remboursements des frais par la Caisse d'indemnisation, comprenant :

- la question du caractère raisonnable en fonction de l'étendue des mesures prises et des frais encourus;
- le prélèvement des échantillons d'hydrocarbures, y compris les procédures de collecte, l'entreposage, la passation des objets et documents sous garde, l'obtention des analyses et documents du laboratoire;
- la présentation des demandes d'indemnisation qui doivent être déposées en temps voulu et accompagnées de documents écrits solidement documentés. Il a été souligné que les registres ou journaux de bord et notes détaillées tenus par la personne assumant le Commandement sur le lieu des opérations et par les autres intervenants sur les déversements

d'hydrocarbures, sont inestimables pour faciliter le paiement des demandes d'indemnisation et;

- la prise de photographies montrant l'état général du navire pollueur, les citernes à combustible apparentes, les huiles de graissage résiduelles et l'étendue du déversement d'hydrocarbures, d'une manière générale.

L'Administrateur est vivement encouragé par les résultats concrets et les efforts déployés par les fonctionnaires régionaux de la GCC pour contribuer à faciliter une évaluation globale, un règlement à l'amiable et un paiement par la Caisse d'indemnisation, des demandes d'indemnisation. Le Commissaire adjoint a exprimé sa satisfaction à la GCC de la Région du Pacifique pour sa réussite dans le pourcentage de recouvrement de ses frais encourus lors d'événements de pollution ainsi qu'à l'Administrateur pour la célérité avec laquelle les demandes d'indemnisation sont traitées par son bureau.

### **Prévention des déversements illégaux d'hydrocarbures**

La question des oiseaux mazoutés sur la côte du Pacifique a été discutée avec les fonctionnaires de la GCC. Il a été relevé que les fonctionnaires d'Environnement Canada avaient souligné auparavant que de premières indications révèlent que la mortalité des oiseaux de mer sur la côte ouest du Canada était aussi forte, sinon plus 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 terre. Sur les côtes de l'Atlantique et du Pacifique, de nombreux oiseaux migrateurs meurent chaque année à la suite du rejet délibéré par les navires, de mélanges d'eau et de résidus d'hydrocarbures provenant de leurs cales machines.

À la suite des recherches effectuées, Environnement Canada, Transports Canada et Pêches et Océans/Garde côtière canadienne ont récemment rédigé un Protocole d'accord, afin d'accroître la coopération interministérielle et les accords opérationnels en vue d'une meilleure application des lois et règlements du Canada visant les sources illégales de pollution par les hydrocarbures provenant des navires. La haute direction des bureaux d'Environnement Canada et de la Garde côtière canadienne de la région du Pacifique ne l'a pas, à l'heure actuelle, estimé indispensable, pour devoir instaurer un accord spécifique opérationnel régional. Elle attend la mise en application du programme national, avant d'établir un chapitre régional du plan national. Il s'agit également de trouver des ressources supplémentaires au sein de la région du Pacifique pour mener de plus amples actions de mise en application. En attendant, il est envisagé qu'un niveau sérieux de coopération interministérielle existe maintenant sur la côte ouest.

Il est rappelé qu'en raison de l'étendue du problème chronique des oiseaux de mer mazoutés sur la côte est, la région de Terre-Neuve du MPO/ GCC a pris une initiative, il y a quelques années et trouvé un groupe de travail disposé à étudier la situation et à en rendre compte. Les participants du groupe de travail basé à Terre-Neuve représentaient les gouvernements fédéral et provinciaux, l'industrie pétrolière en mer, les raffineries de pétrole, les propriétaires de navires, les environnementalistes et d'autres parties intéressées. Le projet s'est appelé « mesures de sauvegarde relatives à la faune et à la flore mazoutées » (POW). Le Comité permanent du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) chargé de l'Environnement a approuvé les recommandations exposées dans le projet POW à la réunion nationale du CCMC, tenue en novembre 2003.

### **5.3 Garde côtière canadienne – Conseil d'administration**

L'Administrateur a été convié par M. John Adams, Commissaire de la Garde côtière canadienne, à assister à la réunion du Conseil d'administration de la GCC, tenue le 1er juin 2005 au collège de la Garde côtière canadienne à Sydney (Nouvelle-Écosse). L'objet de l'invitation était de fournir l'occasion à l'Administrateur de rencontrer des membres du Conseil d'administration de la GCC, venant du siège national et des bureaux régionaux. À la réunion, ils ont échangé des informations et partagé leurs points de vue concernant la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires.

L'Administrateur a relaté l'origine, en 1973 de la Caisse d'indemnisation et l'élaboration de la législation pour en arriver à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* qui est entrée en vigueur le 8 août 2001. Il a également expliqué le processus de traitement par la Caisse d'indemnisation, des demandes d'indemnisation, y compris l'examen, l'évaluation, les paiements et les recouvrements effectués en vertu du principe « le pollueur paie ». Le principe du « pollueur paie » a ses quatre pierres angulaires :

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 doivent être examinées et évaluées par une autorité indépendante (l'Administrateur)

C'est un principe fondamental du régime canadien que toutes les demandes d'indemnisation doivent être traitées sur un pied d'égalité. Ceci est une exigence de la Loi. Bien que les modifications de 1993 apportées à la LMMC donnent pour la première fois au Canada un accès direct à la Caisse d'indemnisation, ceci ne confère aucun statut particulier aux demandes d'indemnisation présentées par le Canada, par rapport à celles présentées par d'autres demandeurs.

Auparavant, l'Administrateur avait informé le MPO/GCC des exigences réglementaires lui imposant de déterminer de façon indépendante le caractère raisonnable et de traiter en toute impartialité et égalité, tous les demandeurs d'indemnisation s'adressant à la Caisse d'indemnisation.

Notamment, en vue de proposer un moyen pratique et immédiat pour le recouvrement, dans les délais impartis, des frais encourus par le MPO/GCC, l'Administrateur a rappelé que l'expérience démontre que l'examen et l'évaluation des demandes d'indemnisation sont accélérées lorsque les demandeurs fournissent des preuves convaincantes et des explications écrites. Ceci inclut divers justificatifs du Commandement sur les lieux (OSC) et des preuves de paiement, etc. Les tableaux et les notes détaillées de l'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 et les frais encourus soient manifestement raisonnables. La demande d'indemnisation se doit d'être présentée dans les délais impartis.

L'Administrateur a notamment mentionné la question de l'approche contractuelle de « prix fixe » utilisée récemment par la GCC du Pacifique dans le cas de l'intervention lors de l'événement du *Beaufort Spirit*. Il a expliqué que même si l'Administrateur ne peut pas imposer les mesures et autres actions (y compris le contrôle des coûts) qu'un demandeur prend dans toute intervention environnementale 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, lorsqu'il fait une demande en recou-

virement de frais auprès de la Caisse d'indemnisation. Il a relevé dans la demande d'indemnisation concernant le *Sea Shepherd II*, par exemple, que d'autres types de contrats pouvaient être utilisés, c'est-à-dire « prix plafond » ou « plafonnement ».<sup>14</sup>

L'Administrateur a également soulevé l'importante question de la prise en charge des bâtiments abandonnés ou à l'état d'épave flottante abandonnée. Il estime que les dispositions législatives de la Partie 6 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* ne prévoient pas que la Caisse d'indemnisation puisse être utilisée pour financer une intervention stratégique sur un bâtiment abandonné ou à l'état d'épave flottante abandonnée, question en soi. Cette question avait été abordée le mois précédent à la réunion, au niveau régional, à Vancouver. Voir le paragraphe 5.2 ci-inclus.

À la réunion du Conseil d'Administration, il a été décidé qu'il était important pour la GCC d'informer le Ministère fédéral chargé des contrats (TPSGC/PWGSC), du processus de recouvrement des frais de la Caisse d'indemnisation, mentionné ci-dessus, avant de choisir le type de contrat approprié à utiliser dans une situation d'intervention donnée. La Garde côtière devrait examiner la question et l'Administrateur a offert d'apporter son aide pour mettre au fait les fonctionnaires des TPSGC/PWGSC, si nécessaire.

Les Commissaires adjoints des MPO/GCC des régions de Terre-Neuve, des Maritimes, du Québec et du Pacifique ont exprimé leur constante satisfaction et loué les expériences indéniables acquises dans leur rapport avec le bureau de l'Administrateur et sur sa façon de traiter leurs demandes d'indemnisation régionales particulières.

L'Administrateur a exprimé sa reconnaissance pour l'occasion qui lui est donnée d'échanger des renseignements et de perpétuer le niveau de coopération et de compréhension qui existe entre les deux organismes du gouvernement.

## **5.4 Environnement Canada – Région du Pacifique et du Yukon**

Le 5 mai 2005, à Vancouver, l'Administrateur a rencontré Messieurs Fred Beech et Paul Ross du département des urgences des Régions du Pacifique et du Yukon d'Environnement Canada.

### **Groupe de travail des États du Pacifique des États-Unis/de la Colombie-Britannique chargé des déversements d'hydrocarbures**

Les points discutés comprenaient les efforts actuels faits par le Groupe de travail des États du Pacifique des États-Unis et de la Colombie-Britannique, chargé des déversements d'hydrocarbures. La mission du groupe de travail chargé des déversements d'hydrocarbure est d'améliorer les capacités de l'État, de la Province à prévenir les déversements d'hydrocarbures, à s'y préparer et à intervenir. L'un des premiers objectifs du groupe de travail est de coordonner les communications, l'élaboration de la politique, les aptitudes à intervenir, les initiatives en matière de prévention et de préparation et l'éducation de manière à maximaliser l'efficacité des efforts.

Le Groupe de travail chargé des déversements d'hydrocarbures a d'excellentes relations de travail avec de nombreux organismes fédéraux américains et canadiens. Par exemple, les représentants de l'organisme de protection de l'environnement des États-Unis (U.S. EPA), la Garde côtière

<sup>14</sup> Pour des renseignements concernant les événements du Beaufort Spirit et du Sea Shepherd II, veuillez vous reporter au rapport annuel de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation 2004-2005 aux paragraphes 3.11 et 3.20 respectivement.

canadienne et Environnement Canada rencontrent souvent le Comité du Groupe de travail en vue de participer à des mises à jour et de rechercher des occasions de collaboration. Le concours apporté par les organismes multiples était appréciable dans le cadre du récent projet sur les ports et rades de relâche qui a mis en contact des membres du groupe de travail et des suppléants représentant trente organismes et organisations. En moins d'un an, ils ont produit un modèle de planification et d'accélération des décisions permettant de traiter les demandes faites par les navires en difficulté, de pouvoir accéder à des ports ou rades de relâche. Voir le site web : [www.oilspilltaskforce.org](http://www.oilspilltaskforce.org)

### **Port ou rade de relâche**

L'Administrateur a été informé, à la réunion, qu'Environnement Canada et Transports Canada, projetaient d'organiser un atelier à Vancouver, le 29 mai 2005, afin d'examiner les craintes locales à propos de l'identification des ports et rades de relâche potentiels. Il paraît que Transports Canada est en train d'élaborer des directives nationales pour une réponse canadienne à des demandes de ports et rades de relâche. L'Administrateur a expliqué que la Caisse d'indemnisation s'intéresse à l'élaboration d'une telle politique nationale. Il a indiqué qu'il était volontiers disponible pour participer activement à l'instauration de toutes nouvelles initiatives qui aideraient à prévenir la pollution de l'environnement.

### **Fonds consacré aux dommages causés à l'environnement**

La réunion comprenait des discussions regardant le Fonds consacré aux dommages causés à l'environnement (EDF/FDE) et l'évaluation et la restauration des dommages causés à l'environnement (EDA/EDE) au Canada. Il a été rappelé qu'en 1995, le Conseil du Trésor du Canada a autorisé la création d'un compte spécial de holding, EDF/FDE, 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 des versements volontaires et autres sommes procurées par différents fonds internationaux d'indemnisation destinés à des projets de restauration de l'environnement. Toutefois, le FDE/EDF n'est pas un compte rapportant un intérêt. Le but du 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.

Les Régions des Maritimes et du Pacifique d'Environnement Canada, supportent des frais considérables pour gérer le FDE/EDF, en fonction des années-personnes répertoriées pour le plan. Aucune ressources n'ont été allouées à l'administration lorsque l'EDF/FDE a été instauré. En conséquence, obtenir de l'argent du Fonds est devenu un problème pour des équipes d'intervention.

### **Évaluation et restauration des dommages causés à l'environnement EDE/EDA**

En ce qui concerne l'EDE, il a été rappelé que la Région Atlantique d'Environnement Canada est actuellement à la pointe des développements visant la restauration. L'EDE est importante en promouvant les décisions judiciaires en faveur du Fonds spécial d'Environnement Canada, consacré aux dommages causés à l'environnement pour violations, au quasi-criminel, de la législation fédérale. Une telle législation inclut les règlements de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, regardant la prévention de la pollution, les lois canadiennes sur la protection de l'environnement, la *Loi sur les pêches* et la *Loi relative à la Convention sur les oiseaux migrateurs*.

L'Administrateur a rendu compte de la Conférence internationale sur l'évaluation des dommages aux ressources marines organisée par l'Institut maritime et la Faculté de droit de l'université de Gand en Belgique, en juin 2003 et à laquelle il avait été invité à participer. L'Administrateur a fait

un exposé sur la Caisse d'indemnisation et sur les évolutions de l'EDE/EDA au Canada. En partie grâce à la Conférence internationale tenue à l'Université de Gand, un nouveau livre « Évaluation des dommages aux ressources marines » a été publié. L'approche est pluridisciplinaire, comme cela ressort du choix des contributions individuelles. Le point capital de ce livre concerne les régimes de responsabilité civile visant à indemniser les dommages écologiques/environnementaux, l'utilisation des fonds pour l'environnement à cet égard, l'appréciation économique du dommage causé à l'environnement d'un point de vue théorique et de l'application de la méthode contingente d'évaluation. Une partie du livre a été écrite personnellement par l'Administrateur. Ce livre important sera d'un grand intérêt, non seulement pour les étudiants s'intéressant aux lois sur la protection de l'écologie et aux économies environnementales mais aussi pour les responsables politiques et pour les administrations publiques, aux niveaux internationaux, régionaux et locaux qui sont concernés par les dommages accidentels en mer et par la question de leur indemnisation (le livre : ISBN-1-4020-3369-9 est disponible via un courriel : [orders-ny@springer.com](mailto:orders-ny@springer.com))

Nota : Des renseignements supplémentaires concernant le Fonds du Canada pour les dommages causés à l'environnement et le cadre actuel du fonds général et les besoins de projets sont donnés dans les rapports annuels 2001-2002 et 2002-2003 au paragraphe 4.1.1 et 2003-2004 et 2004-2005 aux paragraphes 4.3 et 4.4 respectivement, de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation.

## **5.5 Conseil consultatif régional consacré à l'intervention sur les déversements d'hydrocarbures**

Le 27 avril 2005, l'Administrateur a assisté à la réunion publique du Conseil consultatif régional des Maritimes (CCR/RAC) tenue dans les installations de la Société d'intervention maritime de l'Est du Canada (SIMEC/ECRC), Atlantique, à Dartmouth (Nouvelle-Écosse). Les CCR/RAC consacrés aux interventions sur les déversements d'hydrocarbures, sont instaurés conformément à la *Loi sur la marine marchande du Canada* (article 172) afin de conseiller le ministre de Pêches et Océans et d'éventuellement lui faire des recommandations.

Comme cela a été instauré à l'origine, il existe un CCR/RAC dans chacune des six régions du MPO/GCC. Ces conseils, chacun composé d'un maximum de sept membres nommés par le Commissaire de la Garde côtière canadienne à qui ils doivent rendre compte. Plusieurs réunions se tiennent tous les six mois et sont complétées, si nécessaire, par des téléconférences. Chaque année également, se tient au moins une réunion publique officielle annoncée. (La position administrative d'avoir à rendre compte de la part du Conseil consultatif est actuellement à l'étude, en raison de la redistribution des rôles des ministères fédéraux et des responsabilités du plan). Le rôle principal du CCR/RAC demeurera inchangé. Son rôle est de donner des conseils sur des questions régionales précises qui ont des incidences sur la prévention de la pollution et sur les niveaux de préparation et d'intervention pour lutter contre la pollution par les hydrocarbures. Le Conseil régional représente les communautés et les intérêts locaux potentiellement touchés par un déversement d'hydrocarbures, dans toute zone géographique déterminée. Au cours de la réunion de Dartmouth, les débats ont porté entre autres sur les points suivants :

- Le mandat national du CCR/RAC consacré à l'intervention pour lutter contre les déversements d'hydrocarbures;
- L'élaboration du recueil de règles pratiques à l'usage du Conseil consultatif de la Région Atlantique;
- Les programmes des ports pour petites embarcations et de l'autorité portuaire;
- La surveillance par satellite de la pollution par les hydrocarbures;



- Le programme national de surveillance aérienne; et
- La Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires.

L'exposé de l'administrateur a traité quelques unes des caractéristiques uniques de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, causée par les navires, qui est entrée en vigueur le 24 avril 1989, après amendement de la LMMC.

Au cours des discussions relatives aux opérations de la Caisse d'indemnisation, la question du traitement des bâtiments abandonnés a été soulevée. Ces bâtiments sont la cause de problèmes à répétition dans la Région Atlantique et le CCR/RAC s'y est intéressé, en aidant à faciliter une solution. Les participants ont relevé que dans certaines zones des maritimes, là où l'industrie de la pêche est en déclin, il existe un potentiel pour un accroissement du nombre de bâtiments abandonnés ou à l'état d'épave flottante abandonnée qui peut engendrer des demandes d'indemnisation supplémentaires contre la Caisse d'indemnisation.

La question des bâtiments abandonnés ou à l'état d'épave flottante abandonnée a été portée à l'attention de l'Administrateur par plusieurs régions, spécialement la côte ouest du Canada. Dans plusieurs cas, le bâtiment considéré à l'état d'épave flottante abandonnée a à son bord des habitants et/ou des hôtes. Dans ces cas, ce n'est peut-être qu'une question de temps avant que l'on ne déplore des dommages corporels graves ou qu'il n'y est des victimes causées par le chavirement ou le naufrage de tels bâtiments.

L'Administrateur a mentionné que les réunions publiques du CCR/RAC sont d'excellentes occasions pour expliquer le plan canadien d'indemnisation, aux protagonistes, tout comme aux habitants. Le CCR/RAC est une tribune idéale, car beaucoup de gens ne connaissent pas les fonds canadiens et internationaux.

## **5.6 Organismes d'intervention**

### **SIMEC/ECRC – Dartmouth (Nouvelle-Écosse)**

Le 27 avril 2005, l'Administrateur a visité l'entrepôt de la Société d'intervention maritime de l'est du Canada (SIMEC/ECRC) à Dartmouth (Nouvelle-Écosse). La visite lui a donné l'occasion de voir de première main l'inventaire de l'équipement d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en mer, de la SIMEC/ECRC. L'entrepôt de la SIMEC possède de grosses possibilités d'intervention, d'une magnitude de 3 sur l'échelle internationale (déversement maximum de 2500 tonnes) moins de 18 heures après notification d'un déversement d'hydrocarbures. Cet entrepôt renferme un assemblage de matériel spécialisé d'intervention en cas d'un déversement d'hydrocarbures, permettant de répondre aux exigences pour lesquelles il est homologué. L'inventaire comprend entre autres : des barrages flottants anti-pollution, des dépollueurs en surface, des embarcations, des sea-trucks, des barges d'entreposage pour les huiles usées. Il y a également une grande quantité de matériel pour le nettoyage du littoral et des unités mobiles de communication pour les personnes assumant le commandement des opérations. Le personnel du Centre de l'organisme d'intervention travaille en collaboration étroite avec les autorités fédérales, provinciales, locales et avec différents secteurs de l'industrie pétrolière.

## **SIMEC/ECRC – Corunna (Ontario)**

L'Administrateur était invité par M. Mark Brown, directeur de la Région des Grands Lacs, du 7 au 9 juin 2005, à une séance d'information du client et de cours de formation sur l'intervention pour lutter contre les déversements, à l'entrepôt de la SIMEC à Corunna (Ontario). Le but de la séance était d'offrir aux clients des informations sur les rôles et les responsabilités des différents organismes du gouvernement et de la SIMEC, au cours des opérations de nettoyage d'un déversement d'hydrocarbures. La séance comprenait une vue d'ensemble des techniques et du matériel qui peuvent être utilisés au cours d'un événement découlant d'un déversement à un terminal pétrolier ou provenant d'un navire.

Le premier jour comportait une succession de présentations d'informations. Les conférenciers représentaient : la Garde côtière canadienne, Transports Canada, Environnement Canada, le ministère de l'Environnement de l'Ontario, l'organisation de recherche et de sauvetage TRI-STATE BIRD, la SIMEC et la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires. Les deuxième et troisième jours englobaient le cours de formation, en salle de classe, sur l'intervention pour lutter contre les déversements d'hydrocarbures, incluant les observations sur le terrain, telles que traitement du littoral, déploiement des barrages flottants, dépollueur en surface, démonstration d'autre matériel par des entreprises de la SIMEC.

L'exposé de l'Administrateur traitait de la création et des principaux éléments de la Caisse canadienne d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires. L'exposé abordait le rôle de la Caisse d'indemnisation lors des événements de déversements d'hydrocarbures provenant de navires de toutes catégories exploités dans les eaux canadiennes, y compris dans la voie maritime du fleuve Saint-Laurent et autres lacs intérieurs et voies navigables.

L'Administrateur est désireux de poursuivre sa coopération et ses relations suivies avec des organismes d'intervention dans toutes les régions du Canada. Il se rend parfaitement compte que leurs responsabilités et leurs rôles respectifs regardant la prévention, la préparation et l'intervention pour lutter contre la pollution causée par des déversements d'hydrocarbures, constituent des éléments essentiels du plan national du Canada, pour la protection du milieu marin.

En résumé, il existe au Canada quatre organismes d'intervention homologués (OI/ROS) fournissant des services d'intervention pour lutter contre des déversements d'hydrocarbures en mer, au sud du 60e degré de latitude nord. Ils sont gérés par l'industrie et financés par des droits perçus auprès des usagers. Au Canada les quatre OI/ROS sont :

1. La Société d'intervention maritime de l'ouest du Canada (SIMOC/WCMRC) qui en général couvre les eaux de la Colombie-Britannique;
2. La Société d'intervention maritime de l'est du Canada (SIMEC/ECRC) qui couvre les eaux des Grands Lacs, du Québec (SIMEC) et des côtes de l'Atlantique (sauf deux petites zones au Nouveau Brunswick et en Nouvelle-Écosse);
3. L'équipe d'intervention d'urgence de l'Atlantique (ALERT) qui comprend essentiellement le port de Saint Jean au Nouveau-Brunswick et les eaux environnantes.
4. La Société anonyme de services maritimes de Point Tupper (SMPT/PTMS) qui couvre le port de Port Hawkesbury et ses approches.

Bien que chacun des organismes d'intervention soit une société commerciale indépendante, ils sont associés par l'entremise de différents supports et d'accords d'aide mutuelle permettant de compléter les ressources des uns et des autres, si le besoin s'en fait sentir au cours d'un déversement d'hydrocarbures de grande envergure, en mer. Dans l'est du Canada, ALERT et SMPT/PTMS disposent d'un support et d'un accord d'aide mutuelle avec la SIMEC. Dans l'ouest du Canada, la SIMOC a un accord de support de gestion opérationnelle avec la SIMEC.

## **5.7 Conseil consultatif maritime canadien**

Le Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) a tenu des réunions à Ottawa du 2 au 5 mai et du 31 octobre au 3 novembre 2005. L'Administrateur a assisté à quelques unes des réunions. Il porte un grand intérêt aux discussions et conclusions en cours du Comité permanent chargé de l'environnement. L'Administrateur a été particulièrement intéressé par l'importante information donnée par le gouvernement fédéral et les entreprises maritimes en abordant le problème chronique de la faune et de la flore mazoutées provoqué par le déversement illégal à la mer, de résidus d'hydrocarbures provenant des cales machines des navires. Les points essentiels à discuter comprenaient : le Programme national de surveillance aérienne; le Projet de surveillance intégrée par satellite des pollueurs par les hydrocarbures; le Projet de prévention de la faune et de la flore mazoutées; la nouvelle législation modifiant la Loi de 1994 sur la Convention sur les oiseaux migrateurs et la Loi canadienne de 1999 sur la protection de l'environnement et le manque d'installations adéquates de réception pour des résidus d'hydrocarbures, dans de nombreux ports canadiens.

### **CCMC/CMAC – Mai 2005**

#### **Projet de surveillance intégrée par satellite de la pollution**

En mai, au cours de la réunion du CCMC, un représentant d'Environnement Canada, M. Joe Pomeroy, a fait un exposé sur le projet de surveillance intégrée par satellite de la pollution (I-STOP). Il a expliqué que le projet I-STOP utilise RADARSAT-1 pour optimiser le contrôle et la surveillance de la pollution par les hydrocarbures. Lorsqu'une anomalie est détectée par satellite, un analyste d'image fait une interprétation de l'anomalie. Si l'on estime que l'anomalie ressemble à un déversement d'hydrocarbures, Environnement Canada envoie un avis au centre opérationnel régional de la GCC. Un avion de surveillance peut être envoyé ensuite par la GCC pour confirmation à la surface de la mer de la nappe de mazout suspectée, détectée par l'image satellite. La GCC distribuera les résultats obtenus par avion, aux organismes appropriés afin qu'ils mènent de plus amples investigations et prennent les dispositions nécessaires sur les lieux. M. Pomeroy a indiqué que l'équipe du projet I-STOP avait l'intention d'étendre les prélèvements de données des images, afin d'inclure les eaux canadiennes en Arctique, instaurant par ce moyen un programme de surveillance des trois océans. En outre, ils sont en train d'étudier des liens opérationnels entre l'I-STOP et le Programme des services canadiens des glaces d'Environnement Canada.

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

Un représentant de la GCC, M. Terry Harvey, a présenté une mise à jour concernant la PHASE III du Projet de mesures de sauvegarde relatives à la faune et à la flore mazoutées (Projet POW)<sup>15</sup>.

<sup>15</sup> Des renseignements concernant le Projet POW sont disponibles sur le Web : <http://www.nfl.dfo-mpo.gc.ca/ccg/er>.

Le projet a été entrepris par la Région de Terre-Neuve du MPO/GCC pour traiter le problème chronique des oiseaux de mer mazoutés. Cette phase du projet regarde essentiellement la remise du rapport final regardant la constatation des faits. Il contient onze recommandations découlant du projet POW.

Un représentant d'Environnement Canada, M. Asit Hazra, a présenté une mise à jour sur la situation actuelle du Projet de Loi C-15, la nouvelle législation permettant de modifier la *Loi de 1994 relative à la Convention sur les oiseaux migrateurs* et la *Loi canadienne de 1999 sur la protection de l'environnement*. Les intervenants des transports maritimes et des syndicats des gens de mer ont réitéré leurs inquiétudes concernant plusieurs des dispositions du Projet de loi, et du manque de concertation appropriée avant que ce dernier ne soit déposé au Parlement. M. Hazra a expliqué que le Projet de loi était devant le Sénat et un nombre considérable de témoins avait déjà témoigné devant le Comité du Sénat. Le 19 mai 2005, le Parlement a adopté la loi qui a été proclamée en vigueur le 28 juin 2005).

## **CCMC/CMAC – Novembre 2005**

### **Convention sur les oiseaux migrateurs**

À la réunion du CCMC de novembre, Environnement Canada a présenté une vue d'ensemble du programme de protection des oiseaux migrateurs et a résumé les travaux actuels visant à mettre en œuvre les changements législatifs récents (Projet de Loi C-15) à la *Loi de 1994 relative à la Convention sur les oiseaux migrateurs* et à la *Loi canadienne de 1999 sur la protection de l'environnement*. Le représentant a expliqué que le gouvernement du Canada est d'avis que la nouvelle législation ne change pas dans l'ensemble sa politique globale et le cadre légal de sa maîtrise de la pollution par les navires. La législation donne au gouvernement des instruments supplémentaires pour agir et est compatible avec la Charte des droits et libertés et les obligations internationales du Canada. Toutefois, les représentants de l'industrie ont exprimé leurs continuelles inquiétudes regardant plusieurs questions.

Nota : Pour avoir une vue d'ensemble complète des modifications apportées aux lois canadiennes sur la pollution marine selon la nouvelle Loi, veuillez consulter le rapport annuel 2004-2005, paragraphe 4.1, de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation.

### **Étude regardant les risques écologiques – Baie de Plaisance**

Un représentant de Transports Canada, M. David Yard, a fourni des renseignements concernant une étude en cours destinée à évaluer les risques écologiques du transport d'hydrocarbures au large de la côte sud de Terre-Neuve. Transports Canada et Pêches et Océans Canada sont en train de mener cette étude en raison d'une récente augmentation du trafic des navires-citernes le long de la côte sud de Terre-Neuve, notamment dans le secteur de la Baie de Plaisance. L'objectif de cette étude est d'évaluer et de quantifier les risques auxquels devra faire face la côte sud de Terre-Neuve, pendant la prochaine décennie, en raison du développement de l'exploration et de la production pétrolière au large. Les données obtenues grâce à l'étude procurent à Transports Canada et à Pêches et Océans, de précieux renseignements qui peuvent être utilisés pour évaluer le niveau de préparation apporté par le plan canadien de préparation et d'intervention pour lutter contre les déversements d'hydrocarbures en mer.

## **Installations de réception des déchets dans les ports canadiens.**

Un représentant de Transports Canada, le Capitaine Richard Rodericks, a indiqué au cours de la réunion du CCMC/CMAC de novembre que BMT Fleet Technology avait été engagé pour mener une étude de faisabilité visant à examiner les options valables permettant de mieux prendre en considération les dispositions concernant les installations de réception des déchets dans les ports canadiens. L'étude examinera différentes options telles que la mise en œuvre de la Stratégie de la Baltique<sup>16</sup> où « aucun droit spécial » n'est perçu auprès des navires, pour l'évacuation des déchets. Le Capitaine Rodericks a relevé que la collecte de renseignements auprès des ports, pour les bases de données, concernant les installations de réception des déchets, avait été incluse dans la Phase 2 de cette étude de faisabilité visant l'évacuation des déchets marins.

## **Programme national de surveillance aérienne**

Un représentant de Transports Canada, M. Louis Armstrong a souligné plusieurs initiatives visant à accroître l'efficacité du programme national de surveillance aérienne (PNSA/NASP), notamment par l'acquisition d'un nouvel ensemble de matériel de télédétection pour l'avion DASH 8 de surveillance de la pollution. Le PNSA/NASP utilise trois avions répartis stratégiquement à travers le Canada pour effectuer la surveillance de la pollution. Deux de ces avions sont loués à bail auprès de la Direction générale des services de l'aviation de Transports Canada et le troisième avion sous contrat appartient à la Provincial Airlines Limited. Au cours de la réunion de novembre, Transports Canada a noté que des statistiques de survol indiquent un déclin de la pollution par les hydrocarbures, observé au cours de ces dernières années. Il a aussi été souligné qu'il y avait eu une récente augmentation des heures de vol des patrouilles de surveillance, financées grâce au Plan d'action pour les océans.

## **5.8 Association canadienne de droit maritime**

L'Administrateur a assisté à la réunion du Comité exécutif de l'Association canadienne de droit maritime (ACDM/CMLA) ainsi qu'à celle de l'ACDM avec les représentants du gouvernement fédéral à Ottawa, le 7 avril 2005. Il a également assisté à la réunion générale annuelle de l'ACDM, tenue le 27 mai 2005 à Montréal. L'Administrateur apprécie ses rapports avec l'ACDM et continue de dialoguer avec des membres.

## **5.9 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 6 au 10 mars 2006, 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 indispensables pour intervenir efficacement pour lutter contre les déversements d'hydrocarbures, jusqu'à une capacité d'intervention internationale d'un niveau 3

<sup>16</sup> Pour obtenir des renseignements au sujet de la Stratégie de la Baltique, veuillez vous reporter au rapport annuel 2004-2005 paragraphe 4.5.1, de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation.

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

(c'est-à-dire pour une quantité maximale d'un déversement d'hydrocarbures de 2500 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.

Tous les présentateurs ont fait des exposés détaillés et clairvoyants. Il y avait des conférenciers instructifs appartenant à l'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd. (ITOPF), à la Société d'intervention maritime de l'est du Canada (SIMEC/ECRC), à la Société pour vaincre la pollution (représentée par un important écologiste du Québec), à Environnement Canada, au ministère de Pêches et Océans, à Polaris Applied Sciences Inc. (États-Unis d'Amérique), à Wild Well Control Inc. (États-Unis d'Amérique), à la Garde côtière des États-Unis, à la Garde côtière canadienne, au ministère de la Justice du Canada (conseillant le MPO/GCC), au bureau de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires et à d'autres sociétés.

M. Scott Powell, vice-président de Wild Well Control Inc. de Houston (Texas) a fait part de son expérience personnelle acquise tout au long de 19 années de travail sur de nombreux projets tels que la lutte contre les incendies, les matériaux potentiellement dangereux et le contrôle de la pollution au large. C'est un expert dans le domaine des structures marines et de la stabilité des bâtiments. M. Powell a parlé des questions de sauvetage et des relations entre l'OSC (Commandant sur les lieux), la personne en charge des renflouements et les assureurs. Il a exposé une étude de cas au sujet d'un navire-citerne échoué dans le chenal de navigation d'un des plus grands ports en Uruguay, y compris comment le navire avait été allégé et déséchoué.

M. Powell a montré – via Internet – la couverture d'un ROV (engin télécommandé/remotely operated vehicle) en opération et des plongeurs sous-marins en eau profonde travaillant à l'enlèvement d'une structure de plate-forme pétrolière coulée dans le Golfe du Mexique. C'était une des 53 plates-formes pétrolières détruites lors du passage de l'ouragan Katrina, pour laquelle sa compagnie avait passé un contrat pour enlever et stabiliser la tête du puits.

Le docteur Edward Owens, Principal, de Polaris Applied Sciences Inc., a présenté deux études de cas : le premier, le sinistre du N.M. *Selendand Ayu*, en Alaska, au cours duquel un cargo s'était perdu; le second concerne un déversement d'hydrocarbures en baie de TAMPA (Floride) qui a touché les plages avant la fin de semaine prolongée de la fête du travail qui génère les plus gros revenus des jours de congés américains dans ce secteur.

Mme Katarina Stanzel, Conseillère technique principale d'ITOPF, a présenté trois études de cas d'intervention sur un déversement d'hydrocarbures en Australie, à Oman et au Brésil.

M. John Redican, gestionnaire des programmes d'intervention écologique, GCC, a fait un exposé complet concernant le Régime canadien de préparation et d'intervention pour lutter contre les déversements d'hydrocarbures en mer. Il a parlé des rôles et des responsabilités de la GCC et des propriétaires de navire, sur le plan de la législation, de la préparation et de l'intervention.

L'Administrateur, en qualité de membre du Comité a participé au cours et exploré le point de liaison entre le bureau de l'Administrateur et le Plan canadien d'intervention pour lutter contre un déversement d'hydrocarbures. À 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 puissent être distribués aux candidats pour leur usage personnel, à titre de document de référence.

Durant tout le cours, les présentations et les études de cas relatant des sinistres, nationaux et internationaux de pétroliers constituaient des expériences enrichissantes et très utiles. Des participants des États-Unis, du Royaume-Uni et un membre du ministère canadien de la Justice conseillant le MPO/GCC donnaient à ce cours de formation une dimension internationale.

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 des organismes du gouvernement et de l'industrie maritime de se rencontrer et de travailler ensemble. L'Administrateur apprécie infiniment d'être invité par la GCC, à participer à cet exercice très utile. Il aimerait également reconnaître le travail méritoire et professionnel de M. Richard Ward, instructeur en matière d'intervention écologique au collège de la Garde côtière canadienne où il a toujours œuvré, au fil des ans, à la coordination et à la réalisation du cours annuel destiné aux personnes devant assumer le Commandement sur le lieu des opérations en mer ou à terre.

## **5.10 CANUSLANT 2005 – Côte Atlantique**

Du 13 au 16 juin 2005, l'Administrateur a participé activement à l'exercice CANUSLANT donné au collège de l'Atlantique à Bar Harbour (Maine). C'était un exercice international d'intervention sur un événement simulé dans le Golfe du Maine et la Baie de Fundy. L'exercice CANUSLANT 2005 était commandité par la Garde côtière des États-Unis et par la Garde côtière du Canada dans le cadre des exercices biennaux menés conjointement au titre du Plan conjoint d'urgence de lutte contre la pollution marine.

Le Canada et les États-Unis ont reconnu, il y a plus de 30 ans, la nécessité de disposer d'un plan international d'urgence de lutte contre la pollution marine pour leurs eaux limitrophes. Le premier plan de ce type était le Plan conjoint d'urgence de lutte contre la pollution marine applicable aux Grands Lacs, promulgué en 1974 en vertu de l'Accord de 1972, sur la qualité des eaux des Grands Lacs, passé entre le Canada et les États-Unis. En septembre 1983, quatre annexes géographiques ont été ajoutées au Plan conjoint d'urgence de lutte contre la pollution marine, couvrant la côte Atlantique, la côte Pacifique, le détroit de Dixon et la mer de Beaufort. Maintenant le plan s'appelle le Plan conjoint d'urgence.

Le thème central de l'exercice CANUSLANT 2005 consistait à éduquer les participants et à promouvoir l'accord passé entre le Canada et les États-Unis concernant « les ports et rades de relâche ». L'agencement de l'exercice était une combinaison de quatre constituants : éducation, groupes séparés, scénario de travail et déploiement de matériel.

### **Éducation**

La séance d'ouverture du cours éducatif comprenait des exposés concernant divers aspects des ports et rades de relâche, des études de cas et un débat. Les exposés donnés au cours de la séance plénière d'ouverture, par le Dr. Sean Todd, professeur de biologie marine et d'océanographie au collège de l'Atlantique, incluait un débat sur l'importance du Golfe du Maine en tant que ressource pour les mammifères marins. M. Joe Cox, président de la Chambre de commerce américaine des transports maritimes a donné un exposé concernant les ports et rades de relâche pour des navires en difficulté, réclamant de l'assistance.

Les études de cas comprenaient :

- 1) un exposé sur la sécurité des navires, donné par M. Mihai Balaban de Transports Canada de la région Atlantique;
- 2) un exposé donné par Mme Jean Cameron, concernant le projet de ports et rades de relâche parrainé par le groupe de travail des États du Pacifique/de la Colombie-Britannique, chargé des déversements d'hydrocarbures;

- 3) une étude de cas, présentée par le Commandant Roger Laferrière de l'US CG (Garde côtière des États-Unis) des forces d'intervention de l'Atlantique, regardant l'ATHOS, des défis « pour des lieux de réparations ».

### **Ports et rades de relâche**

La séance du cours éducatif comprenait également un large débat concernant les questions entourant le sujet des ports et rades de relâche. Des points de vue ont été exposés par des représentants de l'exploitation des navires des États-Unis, du Club P&I de ABS Marine Casualty Response (intervention par l'American Bureau of Shipping, en cas d'accident en mer), l'US CG et autres autorités nationales.

Les participants canadiens comprenaient :

- M. William Scott, directeur régional de Transports Canada, Sécurité des navires, Région Atlantique;
- M. Rob Turner, Transports Canada, Ottawa; et
- Mme Elpida Agathocleous, ministère de la Justice, Transports Canada.

Les exposés et les débats du cours éducatif comprenaient une vue d'ensemble des directives de l'Organisation maritime internationale concernant les ports et les rades de relâche pour des navires en difficulté réclamant de l'assistance – Résolution A.949 (23). Ces directives reconnaissent que lorsqu'un navire a subi des avaries, le meilleur moyen de prévenir des dommages ou la pollution dus à la détérioration progressive de son état était de transférer sa cargaison et ses soutes et de réparer l'avarie. Une telle opération est plus facile à exécuter dans un port ou une rade de relâche. Toutefois, amener un tel navire dans un port ou une rade de relâche situé près d'une côte, peut mettre en danger l'état côtier aussi bien économiquement que d'un point de vue écologique. Les autorités et populations locales peuvent s'opposer vigoureusement à l'opération. Par conséquent, accorder un accès à un port ou une rade de relâche pourrait impliquer une décision politique, qui ne peut être prise qu'au cas par cas. En agissant de la sorte, il faudrait, pour trouver un juste milieu, prendre en considération les intérêts du navire impliqué et ceux de l'environnement.

Dans son exposé sur le projet de ports et de rades de relâche, parrainé par le groupe de travail des États du Pacifique / de la Colombie Britannique, chargé des déversements d'hydrocarbures, Madame Cameron a expliqué que le groupe de travail avait parrainé une table ronde en 2003. En conséquence, il avait formé un groupe de travail visant à élaborer une annexe au plan d'urgence régional pour des ports et des rades de relâche sur la côte ouest des États-Unis, permettant d'appliquer les directives de l'OMI. Le groupe de travail a, plus tard, soumis le document aux autorités canadiennes afin qu'elles en tiennent compte pour rédiger des directives nationales. Le rapport est disponible sur le site Internet du groupe de travail. [www.oilspilltaskforce.org](http://www.oilspilltaskforce.org)

### **Comités séparés**

Sept comités séparés organisés préidentifiés ont porté leur attention sur des questions relatives aux ports et rades de relâche dans le but de répertorier les questions de la plus haute importance et de faire des recommandations pour adopter des résolutions.



Les Comités séparés étaient :

- 1) Commandement et contrôle
- 2) Environnement
- 3) Juridique
- 4) Communications publiques
- 5) Sécurité des communautés/du public
- 6) Sauvetage
- 7) Intervention

L'équipe de simplification des formalités du Comité séparé, chargé des questions juridiques comprenait :

- l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation en qualité de médiateur animateur;
- le Capitaine Fred Kennedy, Conseiller juridique pour la Garde côtière des États-Unis, District 1, Boston, qui faisait office de « porte-parole » au cours de la Séance plénière ultérieure; et
- Madame Wiswall qui était l'auteur inspiré « du tableau de conférence » du groupe.

Les questions répertoriées pour des débats, étaient : les directives juridiques applicables par les autorités; les questions de responsabilité / au civil et au pénal; et la responsabilité de donner des ordres à un navire. Des recommandations faites par le Comité juridique séparé comprenaient : La question de la prépondérance fédérale de donner des ordres, pour s'opposer au refus d'une autorité portuaire canadienne d'accepter un navire, devrait être résolue; le Canada devrait envisager de préciser les rôles et les responsabilités de Transports Canada / de la Garde côtière canadienne; le Canada et les États-Unis devraient demander que l'OMI réexamine la question des ports et rades de relâche afin d'élaborer une loi claire concernant le droit d'entrer par opposition au refus d'entrer. La loi internationale actuelle contraint les décideurs à opérer dans un cadre juridique contestable.

Les conclusions et les recommandation des Comités juridiques et autres comités séparés qui étaient présents au moment de la Séance plénière de fermeture, sont contenues dans le rapport de l'exercice CANUSLANT 2005, disponible sur le site Internet de CANUSLANT. Le résultat des débats du Comité séparé aidera à définir les choix futurs pour l'équipe d'intervention conjointe et pour une autre planification CANUSLANT. Les recommandations seront examinées et se verront accorder la priorité par l'équipe d'intervention conjointe de la Région de l'Atlantique. Les priorités établies aideront à orienter la planification d'urgence transfrontalière et la préparation en matière d'intervention, pour l'avenir.

### **Exercice de scénario de travail**

L'exercice de scénario de travail qui s'en suit, a offert aux protagonistes un scénario international de port ou rade de relâche impliquant un navire-citerne en avarie dans le Golfe du Maine. Le scénario soulevait des problèmes opérationnels à bord, des craintes en matière d'écologie et d'avoir à mettre un pilote à bord. De plus, il soulignait la nécessité d'une coopération et de communications binationales entre les fonctionnaires du gouvernement des États-Unis et celui du Canada, en sélectionnant un port ou une rade de relâche qui soit la meilleure solution écologique et opérationnelle.

## **Déploiement de matériel**

Une démonstration de matériel d'intervention de lutte contre la pollution, dans l'eau et à l'état statique, a suivi l'exercice de scénario de travail. La démonstration incluait du matériel de l'USCG, de la GCC et de l'industrie maritime.

Nota : Des exemplaires des points essentiels des exposés éducatifs de CANUSLANT, par différents conférenciers; documents donnant des renseignements généraux, publiés au cours de l'exercice CANUSLANT 2005, sont disponibles sur le site Internet à : [http://www.uscg.mil/d1/staff/m/jrt/canuslant2005\\_issues.html](http://www.uscg.mil/d1/staff/m/jrt/canuslant2005_issues.html)

## **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.

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

Le sinistre de l'*Erika* (France 1999) a fourni à la Caisse d'indemnisation sa première occasion de se faire une idée sur le fonctionnement du régime du FIPOL de 1992, du fait que les indemnités à verser ont atteint les limites de responsabilité du FIPOL de 1992. À ce jour, les versements effectués par la Caisse d'indemnisation, au FIPOL de 1992, pour le sinistre de l'*Erika* s'élèvent à environ 11,2 millions \$.

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

Ceci prouve le caractère variable des "appels à contribution" lancés par le FIPOL (qui ne sont pas des primes fixes) :

| <b>Exercice financier<br/>\$</b> | <b>Contribution de la<br/>Caisse d'indemnisation</b> |
|----------------------------------|--|
| 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                          | 3 448 152,80   |
| 2005/06                          | néant  |
| <b>Total</b>                     | <b>41 633 326,20 \$</b>                              |

## 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 2005                                 | 339 108 934,22 \$        |
| Intérêts crédités (1er avril 2005 – 31 mars 2006)               | 12 308 953,29            |
| Remboursements des règlements à l'amiable, article 87 de la LRM | 6 800,00                 |
| <b>Revenu total</b>   | <b>351 424 687,51 \$</b> |

#### 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   | 101 750,00           |                      |
| Frais de justice   | 111 897,89           |                      |
| Services d'experts   | 69 748,51            |                      |
| Services administratifs  | 38 730,70            |                      |
| Frais de déplacement   | 42 577,13            |                      |
| Frais d'imprimerie   | 15 000,00            |                      |
| Frais d'occupation des lieux   | 76 647,96            |                      |
| Site Internet  | 4 815,00             |                      |
| Frais de bureau  | 16 336,18            |                      |
| <b>Total des frais et débours</b>  | <b>477 503,37 \$</b> | <b>477 503,37 \$</b> |
| Conformément aux articles 85-87 de la LRM, l'Administrateur a réglé des demandes d'indemnisation canadiennes |                      | 104 465,86           |
| <b>Total des frais et débours</b>  |                      | <b>581 969,23 \$</b> |

**Solde créditeur de la Caisse d'indemnisation au 31 mars 2006 350 842 718,28 \$**



## **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. Le 3 mars 2005, un Fonds complémentaire facultatif au Fonds de 1992 est entré en vigueur.

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

Le Canada est un État Contractant de la CRC de 1992 et de la Convention de 1992 portant création du Fonds mais pas du Fonds complémentaire.

### **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&I).

L'illustration 1, de l'Appendice « D », montre les limites de responsabilité.

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 perspectives raisonnables 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 témérament 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.

## **Conventions sur le FIPOL**

Aux termes des dispositions des Conventions du FIPOL, qui mutualisent le risque de pollution par les hydrocarbures, causée par des navires-citernes, le FIPOL paie une couverture d'indemnisation supplémentaire aux victimes des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, dans les États contractants au FIPOL qui ne peuvent obtenir une indemnité complète, pour dommages prévus dans la CRC appropriée. Les Conventions sur les FIPOL de 1971 et de 1992 sont complémentaires à la CRC de 1969 et à la CRC de 1992, respectivement. L'argent provient des contributions perçues rétroactivement auprès des réceptionnaires d'hydrocarbures dans les États contractants. Le Canada fait exception car c'est la Caisse d'indemnisation qui paie au FIPOL toutes les contributions canadiennes.

Les indemnités payables par le FIPOL de 1971 pour tout événement, sont limitées à 60 millions de droits de tirage spéciaux (DTS), y compris la somme réellement payée par le propriétaire du navire ou son assureur en vertu de la CRC de 1969. Depuis le 1er novembre 2003, le montant maximum payable par le FIPOL 1992 pour n'importe quel sinistre, s'élève à 203 millions de DTS (environ 342 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 10 février 2006, les États contractants aux Protocoles du FIPOL de 1992 figurent sur la liste de l'Appendice « E ».

## **Changements 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.

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.

## **Structure du FIPOL 1992**

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

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

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

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



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

### **17<sup>e</sup> Conseil d'administration – Du 17 au 21 octobre 2005**

Le Conseil d'administration a élu Président, le Capitaine R. Malik (Malaisie). Il a remercié le Conseil de lui avoir renouvelé sa confiance et l'a informé de son intention de se retirer en tant que Président à la fin de la session. Le Conseil a traité les points à l'ordre du jour, comprenant :

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

Le Conseil a pris note des renseignements contenus dans le document 71 FUND/AC.17/12<sup>17</sup>, qui contenait un résumé de la situation concernant les 10 sinistres dont le Fonds de 1971 a eu à connaître au cours des 12 derniers mois.

#### **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 brut déversée.

Le montant total des demandes d'indemnisation réglées à l'amiable et impayées, dépasse de beaucoup le montant disponible pour indemnisation, en vertu des conventions, à savoir 60 millions de DTS (49 millions £). Les plus grosses demandes d'indemnisation étaient deux demandes d'indemnisation qui se recoupaient, présentées par la République du Venezuela, d'un montant de 33,7 millions £. Après que la République du Venezuela ait fait la promesse que ses demandes d'indemnisation ne seraient indemnisées qu'en dernière position, le niveau des paiements a été porté à 100% des pertes ou des dommages établis. Du fait de cette promesse, toutes les demandes d'indemnisation réglées à l'amiable ont été payées intégralement. Le sinistre a donné lieu à un certain nombre de procédures légales devant des tribunaux pénaux et civils.

Des actions en justice par la République du Venezuela devant les tribunaux civils et pénaux avaient été intentées contre le propriétaire du navire et le Gard Club mais pas contre le Fonds de 1971. Étant donné que la République du Venezuela n'avait intenté aucune action en justice contre le Fonds de 1971, dans un délai de six ans venu à expiration en février 2003, le Conseil a approuvé le point de vue de l'Administrateur que les demandes d'indemnisation présentées par la République du Venezuela étaient frappées de prescription vis-à-vis du Fonds de 1971.

Quant à une action récursoire possible, le Conseil a noté que le délai de prescription de 10 ans s'appliquait et qu'en conséquence une telle action serait frappée de prescription le 28 février 2007. De la sorte, le Conseil a noté qu'il faudrait prendre une décision au plus tard en 2006, s'il convenait de prendre une telle action.

---

<sup>17</sup> Les documents du FIPOL de 1971, cités dans cet appendice peuvent être consultés sur le site web : [www.iopcfund.org](http://www.iopcfund.org)

## **États financiers et rapport du Commissaire aux comptes**

Le Conseil d'administration a noté avec satisfaction que le Commissaire aux comptes avait donné un avis de vérification sans réserve concernant les états financiers de 2004. Le Conseil a approuvé les comptes du FIPOL de 1971 pour l'exercice budgétaire allant du 1er janvier au 31 décembre 2004.

## **Budget pour 2006**

Le Conseil d'administration a adopté le budget pour 2006 concernant les dépenses administratives du secrétariat commun, pour un montant de 3 601 900 £. Le Conseil a pris note du point de vue de l'Administrateur selon lequel le solde du Fonds général, au 31 décembre 2006, devrait être suffisant pour couvrir les paiements d'indemnités, de prises en charge financières ou autres dépenses relatives à des sinistres, qui seront effectués après le 31 décembre 2006, ainsi que la quote-part du Fonds de 1971 relative aux dépenses administratives du secrétariat commun et aux frais de liquidation du Fonds de 1971.

## **Nomination de l'Administrateur**

Le Conseil d'administration a noté que l'Assemblée du Fonds de 1992 avait, à sa 10<sup>e</sup> session, élu M. Willem J.G. Oosterveen (Pays-Bas), prochain Administrateur du Fonds de 1992 à compter du 1er novembre 2006. À ce titre, il serait également Administrateur *ès qualités* du Fonds de 1971 et du Fonds complémentaire.

## **Liquidation du Fonds de 1971**

Le Conseil d'administration a pris note des renseignements contenus dans le document 71FUND/AC.17/13 concernant la liquidation du Fonds de 1971.

Le Conseil d'administration a relevé qu'il était prévu qu'à la fin de 2006, les seules demandes d'indemnisation et/ou de prises en charge financières en suspens concerneraient le sinistre du *Nissos Amorgos* et peut-être ceux de l'*Iliade*, du *Pontoon 300* et de l'*Alambra*. Il a également été noté qu'il se pourrait toutefois que le Fonds de 1971 soit encore engagé dans des recours dans le cadre des sinistres du *Pontoon 300* et de l'*Al Jaziah 1* et probablement de celui du *Nissos Amorgos*. Il a été noté également que la décision rendue en faveur du Fonds de 1971 en relation avec le sinistre du *Vistabella*, devrait être pleinement mise en œuvre d'ici la fin 2006. Il a été noté qu'il se pourrait que des questions de frais restent en suspens dans le cas de certains autres sinistres.

Bien que la Convention du Fonds de 1971 ait cessé d'être en vigueur le 24 mai 2002, le Fonds de 1971 ne peut être liquidé tant qu'il n'aura pas réglé à l'amiable toutes les demandes d'indemnisation nées de sinistres en souffrance.

## **18<sup>e</sup> Session du Conseil d'administration – du 27 février au 2 mars 2006**

Le Conseil d'administration a élu Présidente, Mme Teresa Martins de Oliveira (Portugal). Le Conseil traite les points à l'ordre du jour, comprenant :

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

#### **Plate Princess (1997)**

Le 27 mai 1997, le navire-citerne maltais *Plate Princess* (30 423 tjb) qui se trouvait au terminal pétrolier à Puerto Miranda sur le lac Maracaïbo (Venezuela) et chargeait une cargaison de pétrole brut, avait déversé 3,2 tonnes d'hydrocarbures dans le lac Maracaïbo, en même temps que l'eau de ballastage.

En octobre 2005, le Fonds de 1971 avait été informé officiellement par les autorités vénézuéliennes, des actions en demande d'indemnisation formées par deux syndicats de pêcheurs contre le propriétaire du navire et le capitaine du *Plate Princess*, en juin 1997, d'un montant estimé à 11,2 millions £.

Le Fonds de 1971 n'avait pas été informé de l'action contre le propriétaire du navire, avant le 31 octobre 2005 soit près de huit ans et demi après que le dommage avait été causé. C'est pourquoi l'Administrateur soutient que les actions intentées par les Syndicats des pêcheurs étaient frappées de prescription, en ce qui concerne le Fonds de 1971, en vertu de la première phrase de l'article 6.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds. L'Administrateur estimait en outre que ces demandes étaient également prescrites en vertu de la deuxième phrase de l'article 6.1 étant donné qu'aucune action n'avait été engagée contre le Fonds de 1971, dans les six ans à compter de la date à laquelle le sinistre s'était produit.

La délégation du Venezuela a indiqué qu'elle ne partageait pas le point de vue de l'Administrateur selon lequel la demande d'indemnisation formée par les pêcheurs était frappée de prescription, étant donné que l'action en justice avait été engagée contre le propriétaire du navire dans les délais fixés par les articles 6 et 7.6 de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

Le Conseil d'administration a chargé l'Administrateur de prendre les dispositions nécessaires pour défendre la position du Fonds de 1971, s'agissant de la question de la prescription devant les tribunaux vénézuéliens.



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

Au cours de l'année, le Comité exécutif du FIPOL de 1992 a tenu six sessions. La 29<sup>e</sup> session s'est tenue sous la présidence de Mme Lolan Margaretha Eriksson (Finlande). La 30<sup>e</sup> session s'est tenue sous la présidence du vice-président M. Volker Schöfisch (Allemagne). La 31<sup>e</sup> et 32<sup>e</sup> session ont été tenues sous la présidence du capitaine Carlos Ormaechea (Uruguay). La 10<sup>e</sup> session de l'Assemblée et la 10<sup>e</sup> session extraordinaire de l'Assemblée ont été tenues sous la présidence de M.J. Rysanek (Canada).

### **La 29<sup>e</sup> session du Comité exécutif – 27 et 28 juin 2005.**

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

##### **Erika (1999)**

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 relevé qu'au 31 mai 2005, 6 694 demandes d'indemnisation avaient été soumises pour un total de 142 millions £ et que 94,8% des demandes avaient été évaluées. Des indemnités avaient été versées au titre de 5 587 demandes pour un total de 68,3 millions £ sur lequel l'assureur du propriétaire du navire, la Steamship Mutual avait payé 8,8 millions £ et le FIPOL de 1992, 59,5 millions £. Il a également été noté que 815 demandes d'indemnisation d'un montant total de 15,4 millions £ avaient été rejetées.

Le Comité a rappelé que 795 demandeurs avaient engagé des actions en justice contre le propriétaire du navire, la Steamship Mutual et le FIPOL de 1992. Il a été noté qu'au 31 mai 2005, des accords de règlements à l'amiable avaient été conclus avec 412 demandeurs.

Pour résumer la situation concernant les procédures judiciaires, l'Administrateur a précisé qu'il y avait eu un total de 30 jugements, rendus par divers tribunaux, sur les demandes d'indemnisation formées contre le Fonds de 1992, la plupart ayant trait à des questions de recevabilité. Il a indiqué que ces jugements avaient été d'une manière générale très favorable au Fonds car les tribunaux avaient donné raison à ce dernier dans la plupart des cas où il avait rejeté des demandes d'indemnisation comme n'étant pas recevables. Il a souligné que dans certains cas, les tribunaux avaient appliqué les critères de recevabilité du Fonds, que dans d'autres, ils ne les avaient pas appliqués mais en avaient tenu compte. Dans d'autres cas, les tribunaux avaient estimé que les critères du Fonds n'étaient pas contraignants et qu'il convenait de se prononcer sur la recevabilité des demandes d'indemnisation en appliquant le droit français, tout en aboutissant à la même conclusion que le Fonds lorsque celui-ci avait rejeté les demandes d'indemnisation en appliquant la règle de droit qui impose un lien de causalité entre l'événement et le dommage.

Nota : pour obtenir des renseignements supplémentaires concernant le sinistre de l'*Erika* et ses répercussions significatives sur le régime international, veuillez vous reporter aux rapports annuels de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation de 1999-2000, 2000-2001, 2001-2002, 2002-2003, 2003-2004, 2004-2005.

## **Prestige (2002)**

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

## **Demandes d'indemnisation**

Au 27 juin 2005, le bureau des demandes d'indemnisation en Espagne avait reçu des demandes d'indemnisation totalisant 571 millions £ et le Bureau des demandes d'indemnisation en France, avait reçu des demandes s'élevant à 65 millions £. Le gouvernement du Portugal avait aussi présenté une demande d'indemnisation s'élevant à 2,3 millions £, concernant une opération de nettoyage et des mesures de sauvegarde. En se fondant sur les chiffres présentés par les gouvernements des trois États touchés par le sinistre, les demandes d'indemnisation potentielles pourraient s'élever à 720 millions £.

Le montant total des demandes d'indemnisation recevables nées du sinistre du *Prestige* était bien supérieur au montant d'indemnisation disponible. En vertu des Conventions de 1992, le montant maximal d'indemnisation disponible, regardant ce sinistre, est de 135 millions de DTS ce qui correspond environ à 188 millions £, y compris le montant de limitation applicable au *Prestige* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile – soit environ 16 millions £.

## **Niveau des paiements**

Auparavant, le Comité exécutif avait décidé, en se fondant sur les chiffres présentés par les trois gouvernements concernés et compte tenu de l'incertitude qui continuait de régner quant au niveau des demandes d'indemnisation recevables, de maintenir le niveau des paiements au taux actuel de 15% des préjudices ou des dommages subis par les différents demandeurs. Toutefois, pour essayer de donner le moyen au FIPOL d'augmenter le niveau des paiements et d'accélérer les paiements d'indemnités aux victimes, l'Administrateur avait invité les délégations française, portugaise et espagnole, à une réunion à Londres, qui s'est tenue le 1er juin 2005. À la suite de cette réunion, le Comité exécutif a examiné une proposition faite par l'Administrateur, laquelle avait été élaborée avec les délégués espagnol, français et portugais, à savoir :

- effectuer une estimation provisoire affinée du montant total des demandes d'indemnisation recevables nées du sinistre pour des dommages dus à la pollution, dans chacun des trois États visés;
- évaluer à titre provisoire la proportion des demandes d'indemnisation recevables pour des dommages à l'égard de chacun de ces États; et
- de soumettre une proposition au Comité exécutif sur une répartition provisoire entre ces trois États, du montant maximal payable par le Fonds de 1992.

L'Administrateur a proposé que sur la base de l'évaluation provisoire affinée, le Comité exécutif déciderait si le niveau actuel des paiements pourrait être augmenté et dans l'affirmative que le nouveau niveau des paiements devrait faire l'objet de garanties bancaires de la part des gouvernements Français, Portugais et Espagnol, afin de protéger le FIPOL de 1992, contre les risques de paiements indus. L'approche proposée par l'Administrateur a obtenu un large support. En conséquence, il a été chargé de faire une proposition détaillée afin qu'elle puisse être examinée à la session d'octobre 2005 du Comité exécutif.



## **Enquêtes**

En ce qui concerne les enquêtes sur la cause du sinistre du *Prestige*, l'autorité maritime des Bahamas avait mené une enquête. En novembre 2004, le rapport sur cette enquête a été publié. Il conclut entre autres qu'il était probable que la défaillance initiale de la structure s'était produite dans la zone de la citerne latérale tribord n°3, suivie par une défaillance dans la citerne latérale tribord arrière n°2, probablement dans la cloison séparant les deux citernes. Le rapport est disponible sur le site web [www.bahamasmaritime.com](http://www.bahamasmaritime.com)

Le Ministère espagnol des Travaux publics avait procédé à une enquête sur la cause du sinistre, par l'intermédiaire de la Commission permanente d'enquête sur les accidents maritimes (la Commission). Le rapport principal avait été communiqué au Fonds de 1992 en avril 2005. La Commission était parvenue à la conclusion que la cause de l'accident était due à une défaillance de la structure dans la zone de la citerne arrière tribord n°2 et de la citerne latérale tribord n°3.

Le Comité exécutif a noté que le 27 mai 2005, le Ministère espagnol des Travaux publics avait remis au Fonds de 1992 un exemplaire des conclusions figurant dans un additif au rapport visé ci-dessus. (Pour de plus amples renseignements concernant le rapport principal, voir l'annexe du document 92 FUND/EXC.29/4<sup>18</sup> à l'article 13.)

Le Ministère français aux Transports et à la Mer avait mené une enquête préliminaire sur les causes du sinistre. Son rapport concluait que, d'après les renseignements disponibles, le naufrage du *Prestige* semblait être dû à l'enchaînement d'une série de facteurs. Ces facteurs sont contenus dans des documents 92 FUND/EXC.29/6 au paragraphe 3.2.89.

L'administrateur continuera de suivre les enquêtes en cours et de fournir des renseignements au Comité exécutif.

Nota : Pour obtenir de plus amples renseignements regardant le sinistre du *Prestige*, veuillez vous reporter aux rapports annuels de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation, 2002-2003 paragraphe 4.4, 2003-2004 et 2004-2005 Appendice C, respectivement.

## **Atelier visant la mise en application de la Convention sur le transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention SNPD/HNS)**

Le Secrétariat du FIPOL avait organisé un atelier destiné, à aider les États à se préparer, à ratifier et à mettre en application, la Convention SNPD/HNS et à prendre en considération la nécessité d'arriver à une interprétation et une application uniforme de la Convention. Cet atelier avait été organisé les 28 et 29 juin 2005, conjointement avec la session du Comité exécutif. Environ 150 participants ont assisté à l'atelier, y compris des représentants des États et de l'industrie. Les activités comprenaient des exposés et des débats regardant les évolutions récentes sur l'entrée en vigueur de la Convention SNPD/HNS. Un certain nombre d'experts regardant la Convention SNPD/HNS, ainsi que des membres du Secrétariat des FIPOL se sont penchés sur les questions.

Le Secrétariat avait élaboré un « Guide de mise en œuvre de la Convention SNPD/HNS ». Une version révisée du Guide devra tenir compte des remarques faites au cours des débats de l'atelier.

Nota : Pour obtenir des renseignements supplémentaires au sujet de la Convention SNPD/HNS, veuillez vous reporter au paragraphe 4.4 ci-inclus.

---

<sup>18</sup> Les documents du FIPOL de 1992 dont il est fait état dans cet Appendice peuvent être consultés sur le site web [www.iopcfund.org](http://www.iopcfund.org)

## **Session du 30<sup>e</sup> Comité exécutif – du 17 au 21 octobre 2005**

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

Le Comité exécutif a pris note du document 92 FUND/EXC.30/3 qui contient les résumés de la situation concernant les sept sinistres dont le Fonds de 1992 a eu à traiter depuis la 26<sup>e</sup> session du Comité, tenue en octobre 2004.

#### **Erika (1999)**

La situation concernant les demandes d'indemnisation n'avait pas sensiblement évolué depuis celle rapportée à la 29<sup>e</sup> réunion du Comité exécutif en juin 2005.

Concernant les jugements rendus dans divers tribunaux français au sujet des demandes d'indemnisation formées contre le Fonds de 1992, le Comité a examiné une demande d'indemnisation formée par un étudiant qui n'avait pas obtenu l'emploi escompté, par suite selon lui, du sinistre de l'*Erika*. L'étudiant avait présenté une demande d'indemnisation pour manque à gagner d'un montant de 650 £. Cette demande avait été rejetée par le Fonds de 1992. L'étudiant avait engagé des poursuites judiciaires devant le tribunal de commerce de Rennes. Le tribunal avait accepté la demande d'indemnisation et ordonné au propriétaire du navire et au Fonds de 1992 de verser le montant réclamé, plus les intérêts légaux et une somme de 2 000 £ à titre de dépens.

Le Comité a noté que dans le cadre de la procédure, le Fonds de 1992 avait fait valoir que la demande d'indemnisation ne répondait pas aux critères de recevabilité du Fonds. Le Comité a décidé que la politique du Fonds, en matière de demandes d'indemnisation pour des préjudices subis par des employés débauchés temporairement, employés à temps partiel ou mis au chômage, ne devrait pas être changée et que le Fonds devrait continuer à rejeter de telles demandes d'indemnisation. Le Comité a chargé l'Administrateur de faire appel de ce jugement prononcé sur l'affaire de l'étudiant qui n'avait pu obtenir l'emploi escompté sur le terrain de camping par suite du sinistre. (Au Canada, des demandes d'indemnisation pour des manques à gagner dans l'industrie de la pêche sont prévues aux articles 88-89 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*).

Nota : Pour des renseignements supplémentaires concernant le sinistre de l'*Erika* et ses répercussions significatives sur le régime international, veuillez vous reporter aux rapports annuels de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation : 1999-2000, 2000-2001, 2001-2002, 2002-2003, 2003-2004 et 2004-2005, paragraphe 4 et Appendice C, respectivement.

#### **Prestige (2002)**

Le Gouvernement espagnol avait présenté une demande d'indemnisation s'élevant à 74 millions £ concernant le coût des opérations d'enlèvement des hydrocarbures restés dans l'épave du *Prestige*, y compris les dépenses engagées au titre des travaux de préparation et des essais de faisabilité effectués en Méditerranée et sur l'emplacement de l'épave. Les opérations d'enlèvement des hydrocarbures de l'épave qui avaient commencé en mai 2004, avaient été achevées en septembre 2004. Environ 13 000 tonnes de cargaison avaient été retirées de la partie avant de l'épave. Environ 700 tonnes restées dans la section arrière que l'on a préféré traiter avec des agents biologiques destinés à accélérer le processus de dégradation des hydrocarbures.

Cette demande d'indemnisation concernant les frais engagés au titre des opérations d'enlèvement des hydrocarbures de l'épave du *Prestige*, donne naissance à une question de principe regardant la recevabilité, en fonction des critères du Fonds de 1992. L'Administrateur avait procédé à une

analyse pour savoir si oui ou non la demande d'indemnisation satisfaisait aux critères de recevabilité du Fonds de 1992. Deux avis techniques sur la question de la recevabilité avaient été présentés, l'un par l'International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF), mandatée par le Fonds de 1992 et un autre par une équipe de trois experts qui avait été mandatée par le Gouvernement espagnol. Le Comité a pris note de l'avis présenté par l'ITOPF tel que reproduit à l'Annexe I du document 92 FUND/EXC.30/9/2, ainsi que de l'avis de l'équipe d'experts nommés par le Gouvernement espagnol, tel que reproduit à l'Annexe II du même document.

Le Comité a noté que d'après l'Administrateur, il était important que le Fonds de 1992 examine la demande du Gouvernement espagnol au regard exclusif des critères de recevabilité établis par l'Assemblée du Fonds de 1992. Le Comité avait également pris note des critères de recevabilité des demandes d'indemnisation au titre des coûts des mesures de sauvegarde prises qui étaient énoncés dans le Manuel des demandes d'indemnisation, de la manière suivante<sup>19</sup> :

« Les demandes d'indemnisation au titre des coûts des mesures visant à prévenir ou à limiter un dommage par pollution sont évaluées sur la base de critères objectifs. Ce n'est pas parce qu'un gouvernement ou un autre organisme public a décidé de prendre certaines mesures que celles-ci sont raisonnables aux fins d'une indemnisation au sens des conventions. Pour évaluer leur justification technique, il est tenu compte des données disponibles au moment où les décisions ont été prises. Toutefois, les responsables des opérations doivent constamment revoir des décisions en fonction de l'évolution de la situation et de l'obtention de conseils d'ordre technique. »

Le Comité a noté que tant l'ITOPF que l'équipe d'experts nommés par le Gouvernement espagnol avaient estimé que le résultat le plus probable de l'abandon des hydrocarbures sur place, aurait été l'écoulement lent, pendant de nombreuses années, des hydrocarbures échappés de l'épave, entraînant la production de boulettes de goudron très dispersées sur une vaste superficie de l'Océan Atlantique qui auraient pu, au gré des vents et des courants, toucher le littoral, en particulier les côtes de Galice et de Cantabrique, en Espagne.

Il a été noté que les deux groupes d'experts reconnaissaient qu'il était impossible de chiffrer en termes monétaires, l'étendue des dommages susceptibles d'être causés par la pollution si les hydrocarbures n'avaient pas été enlevés de l'épave mais, selon le scénario le plus vraisemblable, le rejet de ces hydrocarbures n'aurait pas constitué une menace grave pour les ressources marines.

Il a été noté que les avis des deux groupes d'experts se distinguaient principalement en ceci que les experts désignés par le Gouvernement espagnol avaient pris en compte les répercussions sociales qu'aurait pu avoir le fait d'abandonner les hydrocarbures sur place, tandis que l'ITOPF s'était intéressé uniquement aux critères de recevabilité du Fonds de 1992, qui ne prenait pas en compte les incidences sociales, c'est-à-dire non économiques. Il a été noté que dans son examen de la question de la recevabilité, l'Administrateur n'avait pas lui non plus pris en compte de telles incidences.

Le Comité a noté que l'Administrateur estimait que les hydrocarbures restés dans les sections immergées du *Prestige* ne constituaient pas une menace de pollution importante et que le coût de l'opération d'enlèvement des hydrocarbures était disproportionné par rapport aux conséquences environnementales et économiques de la solution tendant à laisser les hydrocarbures dans l'épave. Pour cette raison, il considérait que la demande d'indemnisation du Gouvernement espagnol ne répondait pas aux critères de recevabilité définis par les organes directeurs des FIPOL, à savoir que les opérations devraient être raisonnables d'un point de vue technique objectif.

<sup>19</sup> Ce texte figure aux pages 18 et 19 de l'édition 2002 du Manuel et apparaît aussi, en des termes identiques, dans l'édition d'avril 2005 du Manuel (page 21) qui a été adoptée par l'Assemblée du Fonds de 1992 à sa 9e session, tenue en octobre 2004.

Plusieurs délégations ont déclaré que même si le coût total de l'opération d'enlèvement des hydrocarbures semblait hors de proportion avec les conséquences probables, au plan écologique et économique, de l'abandon des hydrocarbures dans l'épave, il se pouvait que certains des frais afférents aux études et enquêtes aient été raisonnables jusqu'au moment où le coût effectif de l'opération d'enlèvement des hydrocarbures avait été connu.

Après débat, le Comité a décidé de différer toute décision sur la recevabilité de la demande, mais a chargé l'Administrateur de collaborer avec le Gouvernement espagnol pour examiner tous les éléments de la demande d'indemnisation afin d'identifier ceux qui pourraient être recevables et pour en évaluer le montant recevable pour examen par le Comité à une session ultérieure.

En ce qui a trait au niveau des paiements et à la répartition entre les trois États touchés du montant d'indemnisation disponible, le Comité a pris note de la proposition détaillée que l'Administrateur avait soumise à l'examen du Comité, comme énoncé dans le document 92 FUND/EXC.30/9/1. En conséquence, le Comité a souscrit au relèvement du niveau des paiements, à la répartition du montant dû par le Fonds de 1992 et aux engagements et aux garanties offerts par les Gouvernements de la France, du Portugal et de l'Espagne. En conséquence, le niveau des paiements du Fonds de 1992 devrait passer de 15 à 30% des pertes ou des dommages effectivement subis par chaque demandeur tels qu'évalués par les experts engagés par le Fonds de 1992 et le London Club. Le Comité a décidé que le montant de 133 840 000 €, représentant le montant total dû par le Fonds de 1992, moins une réserve de 10%, devrait être réparti entre les trois États concernés : Espagne 85,90%, Portugal 0,55% et France 13,55%.

Nota : Pour de plus amples renseignements concernant le sinistre du *Prestige*, veuillez vous reporter aux rapports annuels de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation : 2002-2003 paragraphe 4.4, 2003-2004 et 2004-2005 à l'Appendice C, respectivement.

### **31<sup>e</sup> Session du Comité exécutif – le 21 octobre 2005**

Le Comité exécutif a élu le Capitaine Carlos Ormaechea (Uruguay) Président et le Vice-Amiral Giancarlo Olimbo (Italie) Vice-Président, pour la période allant jusqu'à la fin de la session ordinaire suivante de l'Assemblée.

### **32<sup>e</sup> Session du Comité exécutif – du 27 février au 2 mars 2006**

Le capitaine Carlos Ormaechea (Uruguay) présidait la 32<sup>e</sup> Session. L'ordre du jour incluait :

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

##### **Erika (1999)**

Le Comité a noté qu'au 31 janvier 2006, 6 985 demandes d'indemnisation avaient été déposées, pour un montant total de 142 millions £, que 95% des demandes d'indemnisation avaient été évaluées. Des indemnités avaient été versées au titre de 5 636 demandes d'indemnisation pour un montant total 77,4 millions £ dont 8,8 millions £ étaient à la charge de l'assureur du propriétaire du navire, la Steamship Mutual et 68,6 millions £ à la charge du FIPOL de 1992. Il a été également noté que 800 demandes d'indemnisation d'un montant total de 15,5 millions £ avaient été rejetées.

Le Comité exécutif a rappelé que l'Administrateur avait cherché une méthode plus pratique pour évaluer la demande de l'État français au titre des dépenses de nettoyage, qui se montait au total de 122 millions £. La méthode suivie par l'Administrateur consistait à procéder à une évaluation approximative de trois éléments essentiels de la demande d'indemnisation de manière à déterminer le montant recevable le plus bas qu'il soit possible d'envisager.

Sur la base de cette évaluation des trois grands éléments de la demande d'indemnisation présentée par l'État français, le montant minimum recevable s'élevait au total à 55,5 millions £, c'est-à-dire bien plus que le montant maximum qui serait probablement à la disposition de l'État français (45 millions £) une fois que toutes les autres demandes nées du sinistre (sauf TOTAL SA) auraient fait l'objet d'un accord de règlement et auraient été payées.

Le Comité a décidé qu'une évaluation approximative de la demande d'indemnisation par l'État français constituait une approche acceptable. L'évaluation se ferait sans préjuger de la position de l'État français en cas d'action récursoire contre des tiers.

Le Comité a rappelé qu'à la demande de certaines parties, le tribunal de commerce de Dunberque avait nommé des experts pour procéder à une expertise judiciaire sur la cause du sinistre. Il a été noté que ces experts qui avaient remis leur rapport fin novembre 2005, avaient conclu que ce qui était arrivé à l'*Erika* était inévitable en raison de la forte corrosion des structures intérieures des citernes-ballast N°2 qui avait entraîné leur affaissement dès que le navire avait rencontré du gros temps. Il a également été relevé que selon les experts, le niveau de corrosion dépassait très largement les normes acceptables pour une société de classification.

Le Comité a noté que le tribunal avait exprimé l'opinion qu'il aurait été impossible de déceler le niveau de corrosion lors de l'inspection du navire effectuée par TOTAL SA, ni au moment du chargement de celui-ci à Dunberque avant son dernier voyage, et que ni les procédures d'inspection suivies par les autres grandes compagnies pétrolières, ni un contrôle effectué par l'État du port n'auraient davantage pu faire apparaître le problème. En revanche, il a été relevé que ce n'était pas le cas, selon les experts, avec le propriétaire enregistré, ni la société gestionnaire qui avait supervisé la cinquième visite spéciale du navire à Bijela (Croatie) en 1998, ni la société de classification qui avait effectué les visites à Bijela et à Augusta en 1999.

Le Comité a approuvé l'intention de l'Administrateur d'examiner le rapport des experts judiciaires avec l'aide des propres experts du Fonds de 1992 et de rendre compte au Comité exécutif à une session ultérieure en 2006.

### **Prestige (2002)**

Le Comité exécutif a noté que la Commission européenne avait auparavant octroyé au Gouvernement espagnol la somme de 58 millions £, pour les dépenses d'enlèvement des hydrocarbures de l'épave du *Prestige*, y compris pour les études préparatoires et pour les travaux menés en 2003; c'est pourquoi le Gouvernement espagnol a ramené sa demande d'indemnisation initiale de 75 millions £ à 16,5 millions £, pour ses dépenses d'enlèvement des hydrocarbures de l'épave.

Une délégation s'est déclarée mécontente de ce que ni le Comité exécutif ni le FIPOL n'aient été informés des sommes que la Commission européenne avait déjà octroyées à l'Espagne, lorsque la demande d'indemnisation pour l'opération d'enlèvement des hydrocarbures a été discutée à la session d'octobre 2005.

Certaines délégations ont estimé que la recevabilité de la demande d'indemnisation devait être évaluée sur la base du montant révisé de la demande et non au coût réel de l'opération d'enlèvement des hydrocarbures. D'autres délégations n'étaient pas d'accord et ont exprimé l'opinion qu'on ne

devrait pas évaluer la recevabilité sur la base de la demande d'indemnité diminuée, puisque cela encouragerait à manipuler les demandes d'indemnisation à l'avenir.

Le Comité exécutif a décidé comme proposé par l'Administrateur aux paragraphes 4.26 et 4.27 du document 92FUND/EX.32/4/Add.1, que certaines dépenses encourues en 2003 au titre du colmatage des fuites d'hydrocarbures qui se produisaient dans l'épave et de diverses enquêtes et études étaient recevables en principe, mais que la demande d'indemnisation correspondant aux dépenses encourues en 2004 pour l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave, était irrecevable.

Le Comité exécutif a chargé l'Administrateur de procéder à un examen des critères de recevabilité concernant les demandes d'indemnisation au titre des dépenses afférentes aux mesures de sauvegarde. Les critères devront être examinés, notamment ceux concernant l'extraction des hydrocarbures à partir du navire coulé, afin que l'Assemblée du Fonds de 1992 puisse discuter, à sa session d'octobre 2006 d'éventuelles alternatives aux critères actuels de recevabilité, tout en restant dans le cadre des Conventions de 1992.

### **N° 7 Kwang Min (2005)**

Le 24 novembre 2005, le navire-citerne coréen *N°7 Kwang Min* (161 tjb) et le bateau de pêche coréen *Chil Yang N°1* (139 tjb) se sont abordés dans le port de Busan, en République de Corée et qu'au total 64 tonnes de fuel-oil lourd s'étaient échappées d'une citerne à cargaison endommagée et avaient été déversées dans la mer.

Le *N°7 Kwang Min* n'était pas assuré contre les risques de pollution, et le propriétaire ne disposait que de très peu d'actifs. La valeur du navire, construit en 1977, était telle que le produit de sa vente ne suffirait pas à couvrir les demandes d'indemnisation au titre des dommages par pollution dus au sinistre.

Le Comité a noté que le montant de limitation applicable au *N°7 Kwang Min* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile était de 4,5 millions de DTS (3,8 millions £).

Le Comité a noté qu'étant donné que le navire n'était pas couvert par une assurance-responsabilité et que le propriétaire du navire ne possédait que peu d'actifs, il était peu probable qu'il soit financièrement en mesure de faire face à l'obligation que lui fait la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, de dédommager intégralement les victimes des dommages par pollution provoqués par le sinistre. Il a été noté que, même si le montant total des demandes d'indemnisation recevables restait inférieur au montant de limitation applicable au No 7 Kwang Min, le Fonds de 1992 serait tenu, de l'avis de l'Administrateur, de verser des indemnités conformément à l'alinéa 4.1b) de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

Il a été rappelé que le paragraphe 7.4 du Règlement intérieur du Fonds de 1992 prévoit que lorsque l'Administrateur est certain que le Fonds de 1992 est tenu, au titre de la Convention de 1992 portant création du Fonds, de verser des indemnités pour des dommages par pollution, il peut, sans l'approbation préalable de l'Assemblée, procéder au règlement définitif de toute demande d'indemnisation, s'il estime que le coût total pour le Fonds de 1992, du règlement de toutes les demandes d'indemnisation nées de l'événement en cause, ne risque pas de dépasser 2,5 millions de DTS. Il a également été rappelé que l'Administrateur peut en tout état de cause procéder au règlement définitif des demandes d'indemnisation présentées par des particuliers et par de petites entreprises jusqu'à concurrence d'un montant global de 1 million de DTS pour un événement donné et que la date de conversion applicable est la date de l'événement.

Le Comité a approuvé la position adoptée par l'Administrateur selon laquelle il est habilité à régler les demandes d'indemnisation conformément au paragraphe 7.4 du Règlement intérieur des FIPOL, et il a également été autorisé à procéder au règlement définitif de toutes nouvelles demandes nées du sinistre.

À la date du 27 février 2006, le Fonds de 1992 avait reçu 12 demandes d'indemnisation d'un montant total de 1,6 millions £, au titre des frais afférents aux opérations de nettoyage et aux mesures de sauvegarde. Quatre de ces demandes d'indemnisation d'un montant total de 139 000 £ avaient été réglées pour 138 000£. Il a été noté en outre que le Fonds avait reçu, en ce qui concerne la pêche et la mariculture, des demandes d'indemnisation d'un montant total de 360 000 £, demande qui étaient en cours d'évaluation.

Nota : Le paragraphe VII (1) de la CRC de 1992 exige que le propriétaire d'un navire immatriculé dans un État contractant et transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison soit tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, d'un montant lui permettant de couvrir sa responsabilité pour dommages par pollution conformément aux dispositions de la CRC de 1992.

## **10<sup>e</sup> session de l'Assemblée – du 17 au 21 octobre 2005**

### **Rapport de l'Administrateur**

L'Administrateur a présenté son rapport sur les activités menées par le Fonds de 1992 depuis la 9<sup>e</sup> session de l'Assemblée tenue en octobre 2004. Il a indiqué que le 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 (Protocole portant création du Fonds complémentaire) était entré en vigueur le 3 mars 2005. Le Protocole portait le montant total d'indemnisation disponible pour chaque sinistre provoquant des dommages par pollution dans les États devenus membres du Fonds complémentaire, à 750 millions de DTS (600 millions £) y compris le montant payable en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds – soit 203 millions de DTS (162 millions £). Il a souligné plus particulièrement le fait qu'il avait été décidé que le Fonds complémentaire serait administré par le Secrétariat du Fonds de 1992 et que l'Administrateur des Fonds de 1992 et de 1971, serait également l'Administrateur du Fonds complémentaire.

### **État des Conventions et du Protocole portant création du Fonds complémentaire**

Actuellement, le Fonds de 1992 compte 92 États membres et quatre autres États ont déposé des instruments d'adhésion, ce qui en octobre 2006 portera le total des membres à 96.

La Convention de 1971 portant création du Fonds n'est plus en vigueur depuis le 24 mai 2002 et ne s'applique plus aux sinistres survenus après cette date. Le Fonds de 1971 lui-même a été liquidé (Pour de amples renseignements, veuillez vous reporter à l'Appendice B).

Il a été noté que onze États membres du Fonds de 1992 étaient membres du Fonds complémentaire.

Nota : Pour de plus amples renseignements sur le Fonds complémentaire, veuillez vous reporter aux rapports annuels de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation : 2003-2004 et 2004-2005 paragraphes 4.9.2 et 4.6.2 respectivement.

## **Fonctionnement du Secrétariat**

L'Assemblée a noté qu'une version révisée du Manuel des demandes d'indemnisation du Fonds de 1992 qui avait été approuvée par l'Assemblée du Fonds de 1992 à sa session d'octobre 2004, avait été publiée en anglais, en espagnol et en français en avril 2005, et que le Manuel révisé avait été bien reçu.

L'Assemblée a noté qu'une nouvelle publication en anglais, espagnol et français des textes de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, de la Convention de 1992 portant création du Fonds et du Protocole de 2003 portant création du Fonds complémentaire était parue.

L'Administrateur a également indiqué qu'en juin 2005, le Secrétariat avait commencé de travailler à l'élargissement du serveur de documents destiné à contenir tous les documents remontant jusqu'à la première session de l'Assemblée du Fonds de 1971 tenue en novembre 1978, soit plus de 4000 documents. Il a expliqué que la première étape du projet qui couvre quelque 2 400 documents de réunions pour la période allant de 1996 à 2000 était en cours, que tous les documents remontant à 2000 avaient récemment été placés sur le serveur de documents et qu'il était prévu que, d'ici la fin de 2005, tous les documents correspondant à la période de 1996 à 2000 seraient disponibles sur ce serveur.

L'Administrateur a informé l'Assemblée qu'en 2004 et en 2005, on avait étudié la possibilité de créer une base de données des décisions prises au cours des années par les organes directeurs. Il a expliqué qu'il avait maintenant approuvé un prototype de base de données des comptes rendus des décisions et que les travaux avaient commencé pour classer toutes les décisions et les autres informations pertinentes, telles que les jugements des tribunaux, sous forme d'un index. Il a exprimé l'espoir que cette phase du projet serait achevée d'ici la fin de 2005. Il a expliqué que la deuxième phase consisterait à préparer des extraits et à les incorporer dans la base de données et que le but était de terminer cette phase d'ici octobre 2006, date à laquelle tous les documents des Fonds devraient avoir été ajoutés au serveur de documents, de sorte que la base de données puisse être lancée sur le site Web. Il a indiqué que tout au moins au début, la base de données serait faite en anglais seulement.

## **Nomination de l'Administrateur**

À une séance privée, tenue le 20 octobre 2005, à laquelle seuls les représentants des États membres du Fonds de 1992 et des anciens États membres du Fonds de 1971 étaient présents, l'Assemblée a voté à bulletin secret. M. Willem J.G. Oosterveen (Pays-Bas) a été élu prochain Administrateur du Fonds de 1992 à compter du 1er novembre 2006 et qu'il serait, *ès qualités*, Administrateur du Fonds de 1971 et également du Fonds complémentaire.

Afin d'assurer une transition sans heurt entre l'Administrateur actuel et son successeur, le premier devra conserver la responsabilité des organisations jusqu'au 31 octobre 2006. L'Administrateur nouvellement élu devra s'installer au Secrétariat le 1er septembre 2006 et assurer la responsabilité des organisations le 1er novembre 2006. L'Administrateur actuel restera à disposition jusqu'au 31 décembre 2006.

## **Rapport du Troisième groupe de travail intersessions**

Le rapport de la neuvième réunion du Troisième groupe de travail tenue en mars 2005, a été présenté par le président du groupe, M. Alfred Popp, C.R. (Canada).



Le groupe de travail avait été chargé de faire des recommandations finales à l'Assemblée, à la neuvième réunion, sur la question de savoir si les Conventions devaient ou non être révisées et, dans l'affirmative, quels points nécessiteraient une révision.

Le groupe de travail avait examiné la question clé de savoir s'il convenait ou non de rouvrir les deux Conventions, de manière à pouvoir rectifier la limite de responsabilité financière du propriétaire de navire. Ceci a été 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 propositions d'amendements ne justifieraient pas la réouverture des deux Conventions. Après débat, les délégations étaient pratiquement divisées à 50/50 sur la nécessité de rouvrir la Convention en vue de rectifier la limite de responsabilité financière des propriétaires de navires, stipulée dans la CRC actuelle. Plusieurs délégations, y compris le Canada, étaient d'avis qu'il y avait 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 considéré que des solutions volontaires de la part de l'industrie seraient une meilleure façon de procéder, du moins pour les dix prochaines années.

Le président a déclaré que le groupe de travail continuait à être également divisé sur la question de savoir si les Conventions devaient ou non être révisées et que par conséquent, il n'avait pas été en mesure de faire sur ce point une recommandation à l'Assemblée. Il a souligné combien il était important de maintenir un régime mondial universellement applicable et que pour avoir une chance de succès, une révision des conventions devait bénéficier d'un large soutien des États membres.

Au cours des débats qui ont suivi, l'Assemblée a rappelé que l'International Group of P&I Clubs avait élaboré l'Accord de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes de petites dimensions / the Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement (STOPIA), aux termes duquel les propriétaires de navires et les Clubs s'étaient engagés à rembourser au Fonds de 1992, le montant de toutes les demandes d'indemnisation jusqu'à un seuil de 20 millions de DTS lorsque le montant de limitation prévu par la Convention de 1992 portant création du Fonds était inférieur à ce chiffre, à savoir les navires dont la jauge-brute était égale ou inférieure à 29 548 tonneaux. Il a également été rappelé qu'à la réunion de mars 2005 du groupe de travail, l'International Group of P&I Clubs avait proposé un autre accord, l'accord de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par navires-citernes (TOPIA = Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement), aux termes duquel ces clubs rembourseraient au Fonds complémentaire 50% des indemnités versées par ce Fonds. Il a également été rappelé que l'accord TOPIA avait été proposé comme alternative à l'accord STOPIA et que si la proposition concernant le premier avait été acceptée, l'International Group of P&I Clubs aurait demandé simultanément l'application de l'accord TOPIA et le retrait de l'accord STOPIA.

Le Président a donc conclu que le groupe de travail avait mené à bien son mandat et que le moment était venu de mettre fin à ses activités et de retirer la révision des conventions de l'ordre du jour de l'Assemblée. Il a également fait observer que restaient à l'ordre du jour la proposition de l'International Group of P&I Clubs ainsi que le projet des Clubs visant à élargir STOPIA à tous les États parties à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Le président du groupe de travail a invité le groupe international à revoir cette proposition en consultation avec le Secrétariat du Fonds et avec l'OCIMF, pour examen par l'Assemblée du Fonds de 1992.

Alors que les débats prenaient fin, l'Assemblée a décidé, qu'en raison d'un soutien insuffisant pour procéder à la révision de la Convention, que le groupe de travail devrait être dissous et la révision des conventions être retirée de l'ordre du jour de l'Assemblée.

L'Administrateur a été chargé de collaborer avec l'International Group of P&I Clubs et l'OCIMF, avant que le système d'accords volontaires ne soit présenté pour examen à l'Assemblée à sa prochaine session et d'apporter des avis techniques et administratifs en vue de consolider ce système et de s'assurer qu'il soit juridiquement applicable.

Nota : Pour de plus amples renseignements au sujet des questions traitées au cours de la neuvième réunion du Troisième groupe de travail intersessions, veuillez vous reporter au rapport annuel de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation : 2004-2005 Appendice C.

### **États financiers, rapport et opinion du Commissaire aux comptes**

Le Commissaire aux comptes a exprimé une opinion sans réserve sur les états financiers de 2004. Le représentant du Commissaire aux comptes a déclaré que le travail de l'Organe de contrôle constituait une contribution notable à la bonne gouvernance du Fonds et à la gestion de son fonctionnement et que le Commissaire aux comptes avait donc recommandé que l'Organe de contrôle devienne un élément permanent de la structure des organisations.

Le représentant du Commissaire aux comptes a signalé que dans son rapport, celui-ci avait étudié les dispositifs en vigueur au FIPOL pour assurer la transparence de la gestion financière et avait formulé plusieurs recommandations concernant notamment la création de registres faisant état des intérêts et des invitations et cadeaux reçus, un code de conduite pour le personnel, des déclarations annuelles des membres du personnel certifiant qu'ils ont respecté les obligations découlant des règlements financiers et des instructions administratives, et la mise en place d'une politique visant à encourager la dénonciation des abus afin que le personnel dispose du mécanisme voulu pour signaler les malversations et les irrégularités. Il a également indiqué que le Commissaire aux comptes avait recommandé que le Secrétariat fasse davantage d'efforts pour mettre en place un processus d'identification des risques financiers en veillant à ce qu'une évaluation totale systématique de la gestion des risques soit effectuée avant l'entrée en fonction du nouvel Administrateur.

L'Administrateur a déclaré qu'en septembre 2005, il avait informé le Commissaire aux comptes qu'il avait l'intention d'accorder la priorité à la mise en œuvre de toutes les recommandations que celui-ci avait formulées.

### **Budget 2006 et Calcul des contributions au Fonds général**

L'Assemblée a adopté le budget 2006 pour les dépenses administratives du Secrétariat commun d'un montant total de 3 601 900£. L'Assemblée a décidé de ne pas prélever de contributions pour le fonds général.

### **Prêts au Fonds complémentaire**

Il a été noté que puisque le Fonds de 1992 ne mettrait aucune contribution en recouvrement au début de 2006, l'Assemblée du Fonds complémentaire avait jugé préférable à sa première session extraordinaire de remettre à l'automne 2006 le recouvrement des premières contributions à ce Fonds. Il a également été noté que l'Assemblée du Fonds complémentaire avait demandé à l'Assemblée du Fonds de 1992 d'autoriser l'Administrateur à mettre les fonds nécessaires à la disposition du Fonds complémentaire sous forme de prêts. L'Assemblée a autorisé l'Administrateur à fournir les fonds nécessaires au Fonds complémentaire sous forme de prêts devant être remboursés avec intérêts lorsque ce Fonds aurait reçu les premières contributions dont son Assemblée avait décidé la mise en recouvrement, pour autant que cette mesure ne porterait pas préjudice aux opérations du Fonds de 1992.

### **Examen par l'Organe de contrôle de gestion, de l'efficacité du traitement des demandes d'indemnisation**

Le rapport de l'Organe de contrôle de gestion commun sur son examen de l'efficacité du traitement des demandes d'indemnisation par les Fonds (document 92FUND/A.10/12) a été présenté par M. Nigel MacDonald, membre de l'Organe de contrôle qui a réalisé l'examen. (Voir le Compte rendu des décisions 92 FUND/A.10/37 au paragraphe 13.) L'Assemblée a chargé l'Administrateur de faire rapport à sa prochaine session en énonçant un plan d'action que le Secrétariat aura mis au point à la lumière des recommandations de M. MacDonald.

### **Soumissions des rapports sur les hydrocarbures**

L'Assemblée a étudié la situation en ce qui concerne la non soumission des rapports sur les hydrocarbures, telle qu'elle était décrite dans le document 92FUND/A.10/14. Il a été noté que, depuis que le document avait été publié, un autre État (Slovénie) avait soumis ses rapports sur les hydrocarbures en retard et qu'au total 28 États restaient donc encore en retard dans la soumission de leurs rapports pour 2004 et/ou pour des années antérieures : 11 États en ce qui concerne le Fonds de 1971 et 22 États en ce qui concerne celui de 1992. Il a aussi été noté qu'un certain nombre d'États étaient en retard de plusieurs années dans la soumission de leurs rapports. Il a également été noté que deux États (Argentine et Géorgie) avaient fait savoir au Secrétariat que celui-ci recevrait sous peu leurs rapports en retard.

L'Assemblée a noté que la non soumission des rapports sur les hydrocarbures par un certain nombre d'États Membres constituait un problème très grave depuis plusieurs années et que, même si la situation s'était améliorée peut-être légèrement par rapport aux années antérieures, elle restait très peu satisfaisante. L'Assemblée s'est déclarée très préoccupée par le nombre d'États Membres qui ne s'étaient pas acquittés de leur obligation de soumettre les rapports sur les hydrocarbures car cette soumission était cruciale pour le fonctionnement des FIPOL.

L'Assemblée a pris note des renseignements figurant dans le document 92 FUND/A.10/14/1 qui contenait des recommandations sur d'autres mesures susceptibles d'encourager les États à s'acquitter de leur obligation de soumettre des rapports sur les hydrocarbures. Il a été pris note des procédures en vigueur à suivre pour obtenir ces rapports ainsi que de l'examen de cette question que l'Organe de contrôle de gestion avait effectué. L'Assemblée a également pris note des initiatives prises par le Secrétariat et de l'analyse de l'Administrateur concernant les facteurs qui contribuent à ce problème.

L'Assemblée a également chargé l'Administrateur de continuer de porter la question de la soumission des rapports sur les hydrocarbures à son attention, à chacune des sessions ordinaires.

### **Partage des frais administratifs communs entre le Fonds de 1992, le Fonds de 1971 et le Fonds complémentaire**

Il a été rappelé qu'à leurs sessions d'octobre 2003, les organes directeurs du Fonds de 1992 et du Fonds de 1971 avaient décidé que la répartition des dépenses liées à la gestion du Secrétariat commun devrait se faire moyennant le versement par le Fonds de 1971, d'une somme forfaitaire au Fonds de 1992. Il a également été rappelé qu'à leurs sessions de mars 2005, les organes directeurs du Fonds de 1992, du Fonds de 1971 et du Fonds complémentaire avaient décidé d'adopter la même approche en ce qui concernait la contribution du Fonds complémentaire aux coûts de fonctionnement du Secrétariat commun.

L'Assemblée a souscrit à l'approche adoptée par l'Administrateur et a approuvé sa proposition tendant à ce que le Fonds de 1971 et le Fonds complémentaire versent pour 2006 au Fonds de 1992, une somme forfaitaire de 275 000£ et 70 000£ respectivement.

### **Directives techniques sur les méthodes permettant d'évaluer les pertes dans les secteurs de la pêche**

L'Assemblée a pris note des renseignements contenus dans le document 92 FUND/A.10/23 concernant les méthodes permettant d'évaluer les pertes dans les secteurs de la pêche. Il a été rappelé que l'Administrateur avait préparé un projet de directives techniques sur les méthodes permettant d'évaluer les pertes dans les secteurs de la pêche, de la mariculture et de la transformation du poisson qui devaient aider le réseau mondial des spécialistes de la pêche du Fonds de 1992 à évaluer les demandes d'indemnisation.

### **Élection des membres du Comité exécutif**

Conformément à la Résolution n°5 du Fonds de 1992, l'Assemblée a élu les États suivants au Comité exécutif pour un mandat qui se termine à la fin de la prochaine session ordinaire de l'Assemblée.

Éligible en vertu du paragraphe a)

Canada  
Espagne  
France  
Italie  
République de Corée  
Royaume-Uni  
Singapour

Éligible en vertu du paragraphe b)

Algérie  
Cameroun  
Chine (Région administrative spéciale de Hong Kong)  
Fédération de Russie  
Finlande  
Portugal  
Turquie  
Uruguay

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

Pour permettre au Fonds de 1992 d'effectuer des versements au titre des demandes d'indemnisation nées des deux sinistres de l'*Erika* et du *Prestige*, l'Assemblée a décidé de prélever en 2005 pour les fonds des grosses demandes d'indemnisation constitués pour l'*Erika* et le *Prestige* des contributions d'un montant de 2,0 millions£ et de 3,5 millions£ respectivement, leur mise en recouvrement étant différée dans son intégralité. L'Administrateur a été autorisé à décider s'il devait facturer tout ou partie des contributions différées à ces fonds des grosses demandes d'indemnisation pour paiement au deuxième semestre 2006, au cas où cela s'avérerait nécessaire pour équilibrer ces fonds.

Nota : Les contributions canadiennes, dans la mesure où elles ont été facturées, devront être prélevées sur la Caisse d'indemnisation.

### **Groupe de travail informel chargé du problème des navires inférieurs aux normes (Nouveau)**

L'Assemblée a examiné une proposition concernant la mise en place d'un nouveau groupe de travail informel chargé d'étudier quelles mesures pourraient être prises pour traiter la question du transport d'hydrocarbures par des navires inférieurs aux normes. Bien que certaines délégations aient exprimé des réserves au sujet de la proposition, au motif que la question du transport d'hydrocarbures par des navires inférieurs aux normes était essentiellement une question d'ordre technique, la plupart des délégations ont appuyé l'idée, en principe. Certaines délégations ont proposé de former un groupe de travail commun : Fonds de 1992/OMI, tandis que d'autres ont fait valoir que si le Fonds s'entendait sur des mesures d'encouragement à caractère économique qui permettent de favoriser des transports maritimes de qualité ou sur des mesures dissuasives à l'encontre de transports maritimes par des navires inférieurs aux normes, le Comité juridique de l'OMI pourrait en être saisi.

Les délégations d'observateurs d'INTER TANKO, de l'OCIMF et de l'IUMI se sont déclarées favorables à la proposition. La délégation du Danemark a offert de faciliter l'élaboration d'un projet de mandat qui soit clair et précis, de façon à ce que l'Assemblée puisse l'examiner à la prochaine session. La délégation danoise a invité d'autres délégations internationales à entrer en contact avec elle, pendant la période intersessions.

Nota : Pour de plus amples renseignements au sujet des navires inférieurs aux normes et du nouveau Groupe de travail informel, prière de vous reporter au paragraphe 4.1.2 ci-inclus.

### **Convention SNPD/HNS**

L'Assemblée a pris note des progrès réalisés dans la ratification et la mise en œuvre de la Convention SNPD/HNS depuis la 9<sup>e</sup> session de l'Assemblée. Il a été noté que huit États (Angola, Chypre, Fédération de Russie, Maroc, Saint Kits et Nevis, Samoa, Slovénie et Tonga) avaient adhéré à la Convention SNPD/HNS.

Nota : Pour de plus amples renseignements au sujet de la Convention SNPD/HNS, veuillez vous reporter au paragraphe 4.4 ci-inclus.

## **10<sup>e</sup> Session extraordinaire de l'Assemblée – du 27 février au 2 mars 2006**

M. Jerry Rysanek (Canada) a présidé la session. L'ordre du jour comprenait :

### **État de la Convention de 1992 portant création du Fonds et du Protocole portant création du Fonds complémentaire**

Le Fonds de 1992 compte 93 États membres et 5 États de plus ont déposé des instruments d'adhésion, ce qui portera le total à 98 à la fin de l'année 2006. Les nouveaux États membres sont : L'Albanie, la Bulgarie, le Luxembourg, les Maldives, Saint Kitts et Nevis, la Suisse.

L'Assemblée a noté que quatorze États membres du Fonds de 1992 étaient membres du Fonds complémentaire. Le Protocole portant création du Fonds complémentaire entrera en vigueur à l'égard de la Barbade le 6 mars 2006 et à l'égard de la Croatie, le 7 mai 2006.

### **Transport d'hydrocarbures à bord de navires inférieurs aux normes – Création d'un groupe de travail**

L'Assemblée a examiné le projet de mandat soumis par les délégations de l'Allemagne, du Canada, du Danemark, de la Finlande, de la France, du Japon, de la Norvège, des Pays-Bas, du Portugal et du Royaume-Uni ainsi que par les délégations d'observateurs de la Chambre internationale de la marine marchande (CIMM/ICS), de l'International Group of P&I Clubs, d'INTERTANKO et de l'OCIMF. Elle a également examiné une version révisée du projet de mandat du FIPOL, document (92FUND/A/ES.10/wp.2), qui avait été établie le 28 février 2006, après des consultations informelles entre les États membres.

À la lumière de sérieuses réserves exprimées par un certain nombre de délégations, l'Administrateur a fait un certain nombre de propositions tendant à modifier le texte révisé de manière à répondre aux préoccupations qui subsistaient. Ceci incluait une déclaration précisant que le groupe de travail était seulement chargé de faire des propositions, en faisant spécifiquement référence à l'importance de la participation de l'OMI aux travaux du groupe de travail et en indiquant clairement qu'il n'y aurait pas de tentative de rouvrir une discussion concernant la révision des Conventions. À la suite de plus amples débats, l'Assemblée a décidé d'établir officiellement un Groupe de travail sur les mesures autres que techniques visant à promouvoir le transport maritime de qualité des hydrocarbures. Ce groupe de travail devrait travailler entre les sessions et être ouvert à tous les gouvernements et à toutes les organisations inter gouvernementales et non gouvernementales qui avaient le droit de participer à l'Assemblée du Fonds de 1992. Il est prévu que le Groupe de travail rende compte, à chaque session ordinaire de l'Assemblée, de l'avancement de ses travaux.

Nota : Pour un résumé du mandat du Groupe de travail et des points importants traités, veuillez vous reporter au paragraphe 4.1.2 ci-inclus.

### **Examen du traitement des demandes d'indemnisation effectué par l'Organe de contrôle de gestion commun**

En 2005, M. Nigel Macdonald, personnalité extérieure expert membre de l'Organe de contrôle de gestion a procédé à l'examen de l'efficacité des procédures de traitement et de règlement par le FIPOL, des demandes d'indemnisation. Bien que M. Macdonald n'ait pas relevé d'insuffisances ou de lacunes passées graves de la part des Fonds ou du Secrétariat, il a fait plusieurs recommandations concernant les délais de traitement des demandes d'indemnisation, les paiements provisoires et la gestion du traitement des demandes. Son rapport a été examiné et approuvé (avec des modifications mineures) par l'Organe de contrôle de gestion à sa réunion de juin 2005. Les conclusions et les recommandations de cet examen de l'efficacité du système figurent dans les documents 92FUND/A.10/12.

L'Assemblée a pris note des mesures que le Secrétariat avait prises et devait prendre pour donner suite aux recommandations de l'Organe de contrôle de gestion qui figuraient dans le document 92FUND/A/ES.10/6. Un certain nombre de délégations se sont déclarées satisfaites du plan d'action du Secrétariat et ont noté avec plaisir que bon nombre des recommandations de l'Organe de contrôle avaient déjà été mises en application. L'Administrateur a fait savoir à l'Assemblée que des travaux avaient été entrepris pour mettre en place une base de données sur la situation des demandes d'indemnisation, pour tous les sinistres, et qu'ils progressaient et qu'il espérait qu'ils

seraient menés à bien au cours de 2006, de cette façon les procédures de gestion pourront être normalisées.

### **Directives techniques sur les méthodes permettant d'évaluer les pertes dans les secteurs de la pêche**

À sa 9<sup>e</sup> Session, tenue en octobre 2004, l'Assemblée a décidé de créer un groupe par correspondance chargé d'étudier le projet de directives techniques préparé par l'Administrateur et de soumettre à l'Assemblée un rapport, en temps voulu. Actuellement, l'Administrateur n'a pas le sentiment qu'il existe un clair consensus de savoir sous quelle forme les directives devraient être publiées et s'il conviendrait d'établir des directives plus concises à l'intention des demandeurs. L'Administrateur a indiqué qu'il avait fixé au 1er juillet 2006, la date limite de remise des observations, afin qu'une recommandation ferme puisse être faite à l'Assemblée à sa session d'octobre 2006. Références des documents 92FUND/A/ES.10/12 ET 92FUND/A.10/23 paragraphe 2.5.

### **Coopération avec les Clubs P&I**

L'Administrateur a indiqué (document 92FUND/A/ES.10/14) qu'un accord avait été conclu entre le Fonds de 1992/le Fonds complémentaire et l'International Group of P&I Clubs, regardant le texte révisé du Mémoire d'accord concernant la coopération entre les Clubs et les Fonds.

L'Assemblée a approuvé le texte proposé qui prend en compte les accords volontaires STOPIA 2006 et TOPIA 2006. L'Administrateur a été autorisé à convenir avec l'International Group, d'amendements mineurs d'ordre rédactionnel à apporter au texte et à signer le Mémoire d'accord au nom du Fonds de 1992.

L'Assemblée a pris note de l'intention de l'Administrateur d'examiner avec la Japan Ship Owners' Mutual Protection and Indemnity Association (JPIA) l'opportunité de compléter le nouveau Mémoire d'accord avec l'International Group par un échange de lettres entre la JPIA d'une part et le Fonds de 1992/ et le Protocole portant création du Fonds complémentaire, d'autre part. Il a été noté qu'à sa 2<sup>e</sup> Session extraordinaire, l'Assemblée du Fonds complémentaire avait approuvé le Mémoire d'accord.

### **Application des Conventions de 1992 aux opérations de transbordement d'hydrocarbures de navire à navire**

À sa session d'octobre 2005, l'Assemblée a examiné la question de savoir si les navires en permanence au mouillage qui se livraient à des opérations de transbordement d'hydrocarbures, de navire à navire, relevaient de la définition du terme « navire » donnée dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et dans la Convention de 1992 portant création du Fonds et si les hydrocarbures persistants reçus à bord de ces navires devaient être pris en compte dans le calcul des contributions mises en recouvrement. (documents 92FUND/A.10/37 au paragraphe 37.3 et 92FUND/A/ES.10/18 paragraphe 16).

L'Assemblée a noté que l'Administrateur avait procédé à une étude approfondie des questions en cause. Le Det Norske Veritas Limited (DNV) avait été mandaté pour aider le Fonds dans son évaluation. L'Administrateur a indiqué qu'afin de faire progresser cette étude, des recherches supplémentaires étaient en cours. Il a l'intention de présenter un rapport sur ses conclusions, à la prochaine session de l'Assemblée.

## **STOPIA ET TOPIA**

L'Assemblée a noté (document 92 FUND/A/EX.10/13) que suite à des réunions facilitées par l'Administrateur, entre l'International Group of P&I Clubs et l'OCIMF, l'International Group avait élaboré un accord STOPIA révisé, désigné sous le titre d'Accord 2006 de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes de petites dimensions (STOPIA 2006) et un deuxième accord intitulé Accord 2006 de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes (TOPIA 2006). Ces accords étaient entrés en vigueur le 20 février 2006. L'Assemblée du Fonds de 1992 a centré son attention sur l'accord STOPIA 2006 puisque c'est essentiellement à l'Assemblée du Fonds complémentaire qu'il incombe d'étudier la question de l'accord TOPIA 2006.

L'Assemblée a noté que le Fonds de 1992 continuerait, pour les navires relevant de l'accord STOPIA 2006, d'être tenu d'indemniser les demandeurs dans la mesure où le montant total des demandes recevables dépasserait le montant de limitation applicable au navire en question en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Elle a également noté que si le sinistre mettait en cause un navire visé par l'accord STOPIA 2006, le Fonds de 1992 aurait le droit de se faire rembourser par le propriétaire du navire, la différence entre le montant relevant de la responsabilité de ce dernier, en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, et 20 millions de DTS. Il a également été noté que, bien que le Fonds de 1992 n'était pas partie à l'accord STOPIA 2006, celui-ci lui conférait des droits juridiquement exécutoires à un remboursement de la part du propriétaire du navire en cause.

Il a été noté que la principale différence de fond entre l'accord STOPIA initial et l'accord STOPIA 2006 résidait dans le fait que le premier s'appliquait uniquement aux dommages par pollution se produisant dans les États Membres du Fonds complémentaire, tandis que le second viserait également les dommages par pollution survenant dans tous les autres États Membres du Fonds de 1992.

Nota : Pour de plus amples renseignements regardant STOPIA ET TOPIA 2006, veuillez vous reporter au paragraphe 4.1.1 ci-inclus.

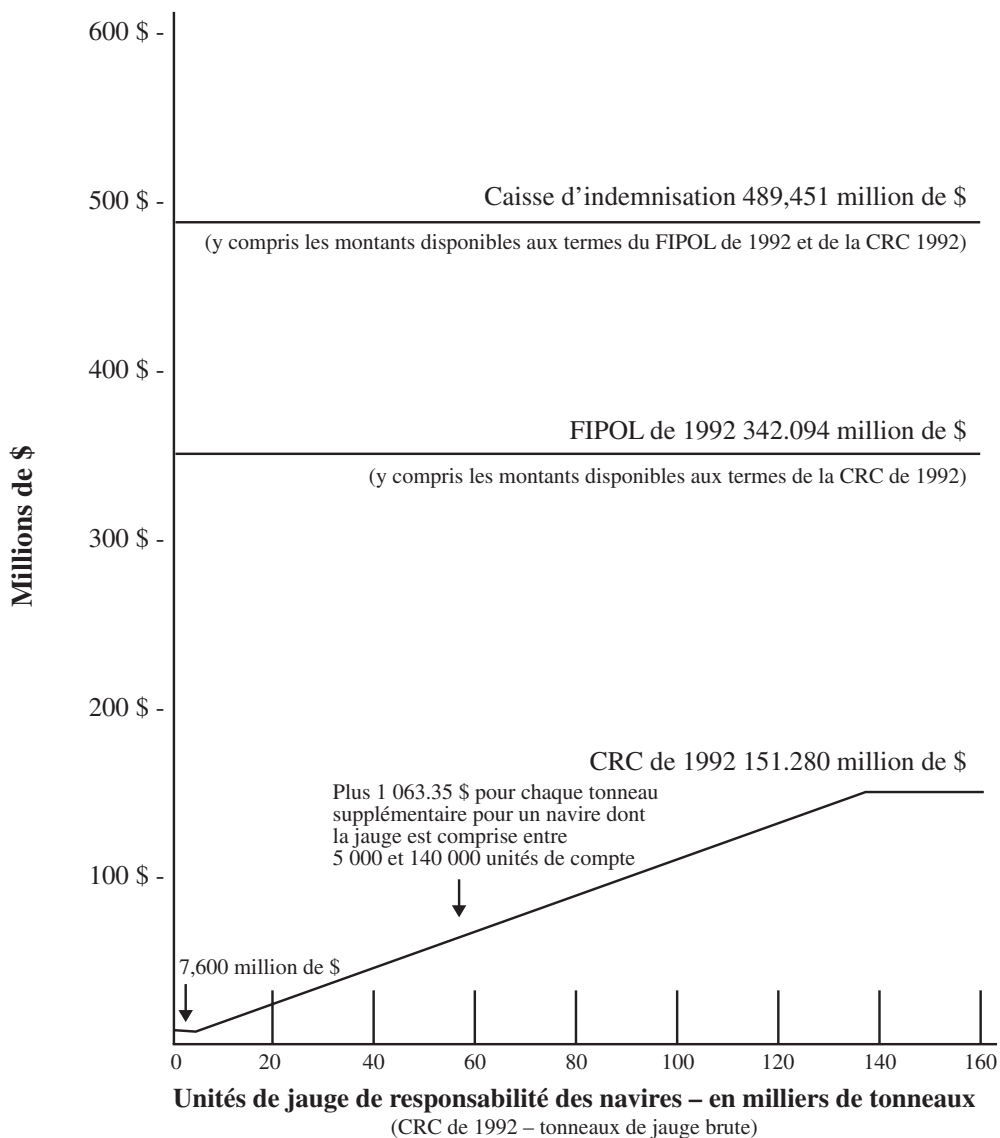


## **Appendice D: Changements apportés par les Protocoles de 1992**

- Une limite de responsabilité spéciale pour les propriétaires de petits bâtiments et un relèvement substantiel des montants de responsabilité. La limite est d'environ 7,60 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 151,28 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<sup>er</sup> avril 2006.
- Un relèvement de l'indemnité maximale payable par le FIPOL de 1992 à 342,09 millions \$, plafonnée à sa limite de responsabilité. Ceci comprend les niveaux d'indemnisation relevés d'environ 50% le 1er novembre, 2003.
- 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 léger 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'affrètement (y compris un affrètement coque nue), l'exploitant ou l'opérateur du navire, ou bien contre toute personne qui est intervenue dans des opérations d'assistance ou qui a pris des mesures de sauvegarde.

## **Limites actuelles de responsabilité et d'indemnisation pour des déversement provenant de pétroliers au Canada**

En fonction de la valeur du DTS<sup>(1)</sup> au 1<sup>er</sup> avril 2006



(1) Au 1<sup>er</sup> avril 2006, la valeur du droit de tirage spécial (DTS) était d'environ 1,68519 \$. Cette valeur réelle est répercutée à l'illustration ci-dessus et à l'Appendice D.

### **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 de 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<sup>er</sup> 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 342,094 million \$. Au Canada, en sus de cette somme viennent s'ajouter les 147,357 million \$ de la Caisse d'indemnisation, ce qui permet maintenant de disposer au total 489,45 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 »

## **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 10 février 2006.

| <b>92 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)</b>   |   |  |
|---|---|--|
| Afrique du sud<br>Algérie<br>Allemagne<br>Antigua-et-Barbuda<br>Angola<br>Argentine<br>Australie<br>Bahamas<br>Bahreïn<br>Barbade<br>Belgique<br>Belize<br>Brunei Darussalam<br>Cambodge<br>Cameroun<br>Canada<br>Cap-Vert<br>Chine<br>(Région administrative spéciale de Hong Kong)<br>Chypre<br>Colombie<br>Comores<br>Congo<br>Croatie<br>Danemark<br>Djibouti<br>Dominique<br>Émirats arabes unis<br>Espagne<br>Estonie<br>Fédération de Russie | Fidji<br>Finlande<br>France<br>Gabon<br>Géorgie<br>Ghana<br>Grèce<br>Grenade<br>Guinée<br>Îles Marshall<br>Inde<br>Irlande<br>Islande<br>Israël<br>Italie<br>Jamaïque<br>Japon<br>Kenya<br>Lettonie<br>Libéria<br>Lituanie<br>Madagascar<br>Malaisie<br>Malte<br>Maroc<br>Maurice<br>Mexique<br>Monaco<br>Mozambique<br>Namibie<br>Nigeria<br>Norvège | Nouvelle-Zélande<br>Oman<br>Panama<br>Papouasie-Nouvelle-Guinée<br>Pays-Bas<br>Philippines<br>Pologne<br>Portugal<br>Qatar<br>République de Corée<br>République Dominicaine<br>République unie de la Tanzanie<br>Royaume-Uni<br>Saint Vincent-et-les Grenadines<br>Sainte-Lucie<br>Samoa<br>Seychelles<br>Sierra Leone<br>Singapour<br>Slovénie<br>Sri Lanka<br>Suède<br>Tonga<br>Trinité-et-Tobago<br>Tunisie<br>Turquie<br>Tuvalu<br>Uruguay<br>Vanuatu<br>Venezuela |

**6 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**

|                      |                  |
|----------------------|------------------|
| Saint Kitts et Nevis | 2 mars 2006      |
| Maldives             | 20 mai 2006      |
| Albanie              | 30 juin 2006     |
| Suisse               | 10 octobre 2006  |
| Bulgarie             | 18 novembre 2006 |
| Luxembourg           | 21 novembre 2006 |

## **Appendice F : Fonds complémentaire du FIPOL – Assemblée**

### **Première session extraordinaire de l'Assemblée – du 19 au 21 octobre 2005**

La Capitaine Esteban Pacha (Espagne) a présidé la 1ère Session extraordinaire de l'Assemblée

L'ordre du jour incluait :

#### **Rapport de l'Administrateur**

Dans son rapport sur les activités du Fonds complémentaire, l'Administrateur a noté que le Protocole portant création du Fonds complémentaire était entré en vigueur le 3 mars 2005. Ce Protocole a porté le montant total d'indemnisation disponible pour chaque sinistre provoquant des dommages par pollution dans les États devenus membres du Fonds complémentaire à 750 millions de DTS (600 millions £), y compris le montant payable en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, soit 203 millions de DTS (162 millions £).

#### **État du Protocole portant création du Fonds complémentaire**

L'Assemblée a pris note qu'à la date de la session, le Fonds complémentaire comptait onze États membres. Un État de plus, l'Italie avait ratifié le Protocole portant création du Fonds complémentaire, le 20 octobre 2005 et que le Protocole entrerait en vigueur à l'égard de ce pays, le 20 janvier 2006. La Belgique a également déclaré qu'elle ratifierait le Protocole portant création du Fonds complémentaire d'ici la fin du mois d'octobre ou au début du mois de novembre 2005.

#### **Nomination de l'Administrateur**

Il a été noté que l'Assemblée du Fonds de 1992 avait, à sa 10<sup>e</sup> session, élu M. Willem J.G. Oosterveen (Pays-Bas) prochain Administrateur du Fonds de 1992 à compter du 1<sup>er</sup> novembre 2006 et que celui-ci serait, *ès qualités*, Administrateur du Fonds de 1971 et également du Fonds complémentaire.

#### **Sinistres**

L'Assemblée a noté qu'étant donné que le Protocole portant création du Fonds complémentaire était entré en vigueur le 3 mars 2005, aucun sinistre ne s'était produit, à la date de la session, dont le Fonds complémentaire aurait ou pourrait avoir à connaître.

## **Budget 2006 et Calcul des contributions au Fonds général**

L'Assemblée a adopté le budget 2006 pour les frais administratifs du Fonds complémentaire à hauteur de 85 000£, y compris la somme de 70 000£ au titre des frais de gestion. L'Assemblée a noté la proposition de l'Administrateur qu'il faudrait fixer à 1,3 millions£ le montant des contributions au Fonds général mises en recouvrement pour couvrir les dépenses ci-après :

- dépenses administratives pour 2006 (y compris les frais de gestion dus au Fonds de 1992);
- remboursement avec intérêts de prêts consentis par le Fonds de 1992; et
- fonds de roulement

## **Calcul des contributions aux Fonds des demandes d'indemnisation**

L'Assemblée a décidé que, puisqu'aucun sinistre donnant ou pouvant donner lieu au versement d'indemnités de la part du Fonds complémentaire ne s'était produit, il n'était pas nécessaire de mettre en recouvrement des contributions d'un fonds des demandes d'indemnisation.

## **Soumission des rapports sur les hydrocarbures**

L'Assemblée a relevé que tous les États Membres du Fonds complémentaire avaient présenté leurs rapports sur les hydrocarbures pour 2004.

## **Fonctionnement du Secrétariat**

Le rapport concernant le fonctionnement du Secrétariat incluait les points suivants :

- une version révisée du Manuel des demandes d'indemnisation du Fonds de 1992 avait été approuvée par l'Assemblée du Fonds de 1992 à sa session d'octobre 2004, avait été publiée en anglais, en français et en espagnol en avril 2005 et le Manuel révisé avait été bien reçu.
- une nouvelle publication en anglais, en français et en espagnol des textes de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, de la Convention de 1992 portant création du Fonds et du Protocole de 2003 portant création du Fonds complémentaire était parue.
- Le Secrétariat avait créé un site web spécialisé pour la Convention SNPD/HNS ([www.hnsconvention.org](http://www.hnsconvention.org)). Le site web était actuellement en anglais seulement mais serait disponible en français et en espagnol en 2006 et l'on envisagerait de l'élaborer davantage.

L'Administrateur a remercié ces États Membres qui avaient constamment montré de l'intérêt et apporté leur appui pour l'élaboration continue du site web des FIPOL et de leur serveur de document.

Nota : Pour de plus amples renseignements au sujet du Fonds complémentaire prière de vous reporter aux rapports annuels de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation : 2003-2004 et 2004-2005 aux paragraphes 4.9.2 et 4.6.2 respectivement.

## **2<sup>e</sup> Session extraordinaire de l'Assemblée du Fonds complémentaire – Les 1<sup>er</sup> et 2 mars 2006**

Le capitaine Esteban Pacha (Espagne) a présidé la 2<sup>e</sup> Session extraordinaire de l'Assemblée du Fonds complémentaire. L'ordre du jour comprenait :

### **État du Protocole portant création du Fonds complémentaire**

L'Administrateur a informé l'Assemblée de l'état d'avancement des adhésions par différents États, au Protocole portant création du Fonds complémentaire et à la Convention de 1992 portant création du Fonds. En résumé, 98 États ont adhéré à la Convention de 1992 portant création du Fonds, 14 États ont ratifié le Protocole portant création du Fonds complémentaire.

La délégation d'observateurs du Royaume-Uni a déclaré que la ratification du Protocole était à l'étude au parlement et qu'elle espérait que son pays ratifierait ce protocole en avril 2006. La délégation d'observateurs de la Grèce a informé l'Assemblée qu'elle espérait que son pays ratifierait le Protocole portant création du Fonds complémentaire, en juin 2006.

Nota : Le Canada n'est pas un État contractant au Protocole portant création du Fonds complémentaire. La délégation canadienne a assisté aux sessions du Fonds complémentaire, en qualité d'observateur.

### **Examen du traitement des demandes d'indemnisation effectué par l'Organe de contrôle de gestion commun**

L'Assemblée a pris note des mesures que le Secrétariat avait prises et devait prendre pour donner suite aux recommandations de l'Organe de contrôle de gestion qui figuraient dans le document SUPPFUND/A/ES.2/3.

### **Sinistres**

L'Assemblée a noté que depuis que le Protocole portant création du Fonds complémentaire était entré en vigueur le 3 mars 2005, il ne s'était produit, à la date de la session, aucun sinistre dont le Fonds complémentaire aurait ou pourrait avoir à connaître.

### **Coopération avec les Clubs P&I**

L'Assemblée a approuvé le projet de texte révisé du Mémoire d'accord entre le Fonds de 1992 / le Fonds complémentaire et l'International Group of P&I Clubs prenant en compte les accords STOPIA 2006 et TOPIA 2006. Référence document SUPPFUND/A/AE.2/8 à l'annexe II.

### **STOPIA et TOPIA**

L'Assemblée du Fonds complémentaire a centré son attention sur TOPIA 2006, puisque c'est essentiellement à l'Assemblée du Fonds de 1992 qu'il incombe d'étudier la question de l'accord STOPIA 2006. L'Assemblée a noté que le Fonds complémentaire continuerait, pour les sinistres relevant de l'accord TOPIA 2006, d'être tenu d'indemniser les demandeurs, comme prévu dans le Protocole portant création du Fonds si le sinistre mettait en cause un navire auquel s'appliquait

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

l'accord TOPIA 2006, le Fonds complémentaire aurait droit à se voir rembourser par le propriétaire du navire 50% des indemnités qu'il aurait versées aux demandeurs. Les remboursements qu'effectuerait le propriétaire au Fonds complémentaire se feraient au moment de la mise en recouvrement, par le Fonds, des contributions concernant le sinistre en question. Cette procédure permettrait d'éviter au Fonds complémentaire de devoir mettre en recouvrement des contributions pour le montant total d'indemnisation dépassant la limite prévue par le Fonds de 1992, dont 50% seraient rendus aux contribuables de nombreuses années, plus tard, lorsque le dossier du sinistre serait clos.



## **Appendice G : États contractants au Protocole du Fonds complémentaire**

**au 10 février 2006**

| <b>13 États qui sont parties au Protocole de 2003 du Fonds complémentaire</b> |                                      |  |
|---|--------------------------------------|--|
| Allemagne<br>Belgique<br>Espagne<br>Finlande                                  | France<br>Irlande<br>Italie<br>Japon | Norvège<br>Pays-Bas<br>Portugal<br>Suède |

| <b>2 États qui ont déposé un instrument d'adhésion, mais à l'égard desquels le Protocole n'entrera en vigueur qu'à la date indiquée</b> |                                |
|---|--------------------------------|
| Lithuanie<br>Barbade  | 22 février 2006<br>6 mars 2006 |

