



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



Rapport annuel de l'Administrateur  
2006 – 2007

Canada 

Photographie due à l'obligeance  
de Lucie Thériault  
Environnement Canada

Publié par l'Administrateur  
Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocar-  
bures causée par les navires  
90 Elgin Street, 8<sup>e</sup> étage  
Ottawa, Ontario, Canada  
K1A 0N5

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

<http://www.ssopfund.gc.ca/francais/index.asp?>



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

Rapport annuel de l'Administrateur

**2006 – 2007**

Canada





Bureau de l'Administrateur de la Caisse  
d'indemnisation des dommages dus  
à la pollution par les hydrocarbures  
causée par les navires

90, rue Elgin - 8<sup>ème</sup> étage  
Ottawa, Canada K1A 0N5

Office of the Administrator  
of the Ship-source Oil  
Pollution Fund

90 Elgin Street - 8<sup>th</sup> Floor  
Ottawa, Canada K1A 0N5

Le 22 juin 2007

L'honorable Lawrence Cannon, C.P., député  
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités  
Ottawa, Ontario  
K1A 0N5

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel sur les activités de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, causée par les navires, couvrant l'exercice financier pour la période du 1<sup>er</sup> avril 2006 au 31 mars 2007, conformément aux dispositions de l'article 100 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Au cours de l'exercice financier coïncidant avec le rapport, un changement d'Administrateurs s'est effectué à la tête de la Caisse d'indemnisation. Le mandat de M.K.A MacInnis ayant pris fin le 19 décembre 2006, j'ai été nommé Administrateur à titre provisoire, par décret en conseil, CP 2006-1669. Par décret en conseil CP 2007-53 du 25 janvier, j'ai été nommé pour un mandat à durée déterminée de quatre ans. J'aimerais saisir cette occasion afin de souligner l'excellent travail effectué par mon prédécesseur durant son mandat de huit ans, à la tête de la Caisse d'indemnisation. Je devrais aussi souligner que M. MacInnis m'a fourni une aide considérable dans la préparation de ce rapport, compte tenu du fait qu'il était toujours en fonction pendant la majeure partie de l'exercice financier.

Le 25 janvier 2007, le gouverneur en conseil a aussi nommé un Administrateur adjoint, M. Pierre Adam. Je me réjouis à l'idée de travailler avec M. Adam, au cours des prochaines années, à l'administration des affaires de la Caisse d'indemnisation. M. Adam, compte tenu de son expérience inestimable en matière de finances et de comptabilité, sera un atout indéniable pour la Caisse d'indemnisation.

Au cours des prochaines années, je prévois que la Caisse d'indemnisation continuera à jouer un rôle primordial au sein du plan canadien de responsabilité et d'indemnisation pour des déversements d'hydrocarbures provenant de navires. À cet égard, je suis conscient des propositions de changements contenues dans le Document de travail publié par votre ministère, il y a deux ans. Si ces dernières sont instaurées, elles modifieront la Partie 6 de la LRM/MLA. Ces changements auront des répercussions considérables sur les activités de la Caisse d'indemnisation. En tout état de cause, je suis prêt et disposé à assister vos fonctionnaires dans l'application de quelconque changement, émanant d'une décision prise par le Cabinet ou le Parlement, dans la mesure où mon concours restera conforme au mandat précisé à la Partie 6 de la LRM/MLA.

Durant les premiers mois suivant mon entrée en fonction, j'ai rencontré le commissaire de la Garde côtière canadienne afin d'échanger des points de vue sur des enjeux et préoccupations d'intérêt commun. Je me

tiens aussi en contact avec la communauté chargée de l'intervention en cas de pollution par des hydrocarbures, car je suis conscient qu'un système d'indemnisation efficace et cohérent requiert un dialogue constant entre les divers intervenants. À la lumière du regain d'intérêt dans l'Arctique canadien, avec la perspective d'une augmentation des transports maritimes dans ces eaux, la Caisse d'indemnisation suit de près l'évolution dans cette région. Des réunions régulières du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC), organisées par votre ministère, se révèlent un mécanisme utile nous permettant de rester à l'affût des évolutions dans le secteur des transports maritimes, et cela, dans toutes les régions du pays, y compris l'Arctique.

La *Loi fédérale sur la responsabilité*, récemment adoptée, requiert une autre mise en question, du fait qu'elle aura des répercussions sur les opérations de la Caisse d'indemnisation. Depuis septembre dernier, la Caisse d'indemnisation a aussi été assujettie à la *Loi sur l'accès à l'information*. Ces deux pièces de la législation requerront du temps et des ressources supplémentaires afin de veiller à ce que les activités de la Caisse d'indemnisation demeureront pleinement conformes à la législation.

Je me réjouis à l'idée de travailler avec les fonctionnaires de votre organisation de même que les autres ministères, dans les prochaines années, afin d'assurer le bien-être continu des opérations de la Caisse d'indemnisation. Ceci permettra de répondre aux besoins des Canadiens qui pourraient avoir à surmonter des circonstances fâcheuses résultant de la pollution par des hydrocarbures causée par des navires.

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

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Alfred Popp'.

Alfred Popp, CR  
L'Administrateur de la  
Caisse d'indemnisation des dommages dus à la  
Pollution par les hydrocarbures causée par les navires



# Table des matières

## Abréviations et noms propres utilisés dans ce rapport

### Résumé

<b>1.</b>	<b>Responsabilités et attributions de l'Administrateur.....</b>	<b>1</b>
<b>2.</b>	<b>Le plan canadien d'indemnisation .....</b>	<b>3</b>
	<i>La Caisse d'indemnisation : Un fonds de dernier recours .....</i>	<i>4</i>
	<i>La Caisse d'indemnisation: Un fonds de premier recours .....</i>	<i>5</i>
<b>3.</b>	<b>Événements canadiens ayant entraîné des déversements d'hydrocarbures.....</b>	<b>7</b>
3.1	<i>Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Port-Cartier, Québec (2000) .....</i>	<i>7</i>
3.2	<i>Transporteur de harengs Lavallee II (2002).....</i>	<i>9</i>
3.3	<i>Remorqueur Beaufort Spirit (2003).....</i>	<i>10</i>
3.4	<i>Transbordeur Pender Lady (2003).....</i>	<i>12</i>
3.5	<i>Rejets non identifiés d'hydrocarbures - Chenal Grenville, Colombie-Britannique (2003) .....</i>	<i>13</i>
3.6	<i>Seiner Mary Todd (2003).....</i>	<i>13</i>
3.7	<i>Black Dragon (Heung Ryong) (2003).....</i>	<i>14</i>
3.8	<i>Les navires de pêche Sekme &amp; Treimani (2003).....</i>	<i>15</i>
3.9	<i>Anscomb (2004).....</i>	<i>16</i>
3.10	<i>Navire à moteur Sea Shepherd II (2004).....</i>	<i>17</i>
3.11	<i>Bateau de pêche Alicia Dawn 94 (2004) .....</i>	<i>18</i>
3.12	<i>Bateau de pêche P.H. Phippen (2004) .....</i>	<i>18</i>
3.13	<i>Bateau de pêche Sonny Boy (2004) .....</i>	<i>19</i>
3.14	<i>Rejets non identifiés d'hydrocarbures à Wheatley Harbour (Ontario)(2004).....</i>	<i>19</i>
3.15	<i>Bateau abandonné, port de Vancouver (Colombie-Britannique)(2004).....</i>	<i>21</i>
3.16	<i>Bleuvet (2004).....</i>	<i>22</i>
3.18	<i>Rejets non identifiés d'hydrocarbures, Victoria, Colombie-Britannique (2006) ..</i>	<i>23</i>
3.19	<i>Porte-conteneur Horizon (2004).....</i>	<i>23</i>
3.20	<i>Ex-remorqueur Mary Mackin (2005).....</i>	<i>24</i>
3.21	<i>Tor (2005) .....</i>	<i>25</i>
3.22	<i>Bateau de plaisance Sea Sprite (2005).....</i>	<i>26</i>
3.23	<i>Roulier Santa Emma (2005) .....</i>	<i>26</i>
3.24	<i>N M Malaspina Castle (2005) .....</i>	<i>27</i>
3.25	<i>Bateau de pêche Elvera II (2005).....</i>	<i>28</i>
3.26	<i>Ex remorqueur Rover No 1 (2005) .....</i>	<i>28</i>
3.27	<i>Bateau de pêche Joan WI (2005) .....</i>	<i>29</i>
3.28	<i>Cargo Projet Europa (2003-2005).....</i>	<i>29</i>
3.29	<i>Bateau de pêche Sonny Boy (2005) .....</i>	<i>29</i>
3.30	<i>Bateau de plaisance Extasia 1 (2005) .....</i>	<i>30</i>
3.31	<i>UFPSD Terra Nova (2005).....</i>	<i>30</i>
3.32	<i>Rejets non identifiés d'hydrocarbures, Port de Montréal (2005).....</i>	<i>31</i>
3.33	<i>Bateau de pêche Gagtugwaw (2005) .....</i>	<i>31</i>
3.34	<i>Navire-citerne Front Fighter (2004-2005).....</i>	<i>32</i>
3.35	<i>Rejets non identifiés d'hydrocarbures, Victoria, Colombie-Britannique, (2005)</i>	<i>32</i>
3.36	<i>Bateau de pêche Skipjack (2005).....</i>	<i>33</i>
3.37	<i>Bateau de pêche Western Mariner (2005) .....</i>	<i>33</i>
3.38	<i>Bâtiment à l'abandon, Brentwood Bay, Colombie-Britannique, (2006) .....</i>	<i>34</i>
3.39	<i>Plate-forme de forage Rowan Gorilla VI (2006).....</i>	<i>34</i>
3.40	<i>Transbordeur Queen of the North (2006) .....</i>	<i>34</i>

3.41	<i>Ex-chalutier Blue Dawn (2006)</i> .....	35
3.42	<i>Ex-bateau de pêche Ocean Tribute (2006)</i> .....	36
3.43	<i>Rejets non identifiés d'hydrocarbures Baie Ste-Marie, Terre-Neuve (2006)</i> .	36
3.44	<i>Bateau de plaisance Saxony (2006)</i> .....	37
3.45	<i>Remorqueur Mary E. Hannah et Barge # 5101 (2006)</i> .....	37
3.46	<i>N.M. Cicero (2006)</i> .....	38
3.47	<i>UFPSD Terra Nova FPSO (2006)</i> .....	38
3.48	<i>Jag Pahel (2006)</i> .....	39
3.49	<i>Vraquier André (2006)</i> .....	39
3.50	<i>Navire à cargaison sèche SCL Bern (2006)</i> .....	39
3.51	<i>Vraquier Westwood Annette (2006)</i> .....	40
3.52	<i>Cargo Star Ikedana (2006)</i> .....	40
3.53	<i>Navires à cargaisons sèches Sanderling (2006)</i> .....	41
3.54	<i>Bateau de pêche Gayle Ann II (2006)</i> .....	41
3.55	<i>Bateau de pêche Wishing Star (2006)</i> .....	41
<b>4.</b>	<b>Remise en question et perspectives d'avenir</b> .....	<b>43</b>
4.1	<i>Responsabilité civile pour des dommages à l'environnement au Canada</i> .....	43
4.2	<i>Équipe régionale d'intervention environnementale</i> .....	44
4.3	<i>Le pollueur paie</i> .....	45
4.4	<i>Intervention en Arctique pour lutter contre la pollution par les hydrocarbures</i> .....	46
4.5	<i>Évaluation des risques de déversements d'hydrocarbures – Terre-Neuve</i> .....	47
4.6	<i>Diminution des sinistres de pétroliers</i> .....	47
4.7	<i>Transport d'hydrocarbures à bord de navires inférieurs aux normes – Quatrième Groupe de travail intersessions</i> .....	48
4.8	<i>Combustible de soute et couverture d'assurance actuelle au Canada</i> .....	50
4.9	<i>Convention SNPD / HNS</i> .....	51
<b>5.</b>	<b>Initiatives visant les relations personnelles avec l'ensemble des corporations</b> ....	<b>53</b>
5.1	<i>Généralités</i> .....	53
5.2	<i>Conseil consultatif maritime canadien (national)</i> .....	53
5.3	<i>Conseil consultatif maritime canadien (Arctique)</i> .....	57
5.4	<i>Association canadienne de droit maritime</i> .....	60
5.5	<i>Association du district de l'Est, de droit relevant de la compétence d'une cour d'amirauté (EALA)</i> .....	60
5.6	<i>L'Institut canadien</i> .....	60
5.7	<i>Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures</i> .....	60
5.8	<i>Groupe des chefs des organismes fédéraux</i> .....	61
5.9	<i>Équipe conjointe d'intervention - côte de l'Atlantique</i> .....	61
5.10	<i>Cours destiné aux personnes devant assumer le commandement sur le lieu des opérations en mer ou à terre</i> .....	62
<b>6.</b>	<b>Responsabilités de la Caisse d'indemnisation envers les Fonds internationaux</b> .	<b>63</b>
<b>7.</b>	<b>Résumé de l'état financier</b> .....	<b>65</b>
	<b>Appendice A : Le Régime d'indemnisation international</b> .....	<b>67</b>
	<b>Appendice B : Le FIPOL de 1971 - Conseil d'administration</b> .....	<b>75</b>
	<b>Appendice C : FIPOL de 1992 – sessions du Comité exécutif et de l'Assemblée</b> .....	<b>77</b>
	<b>Appendice D : États qui sont parties au Protocole du Fonds complémentaire</b> .....	<b>85</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)
SCF	Service canadien de la faune (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 en matière maritime (MLA)
MARPOL	Convention sur la pollution des mers
MEPC	Comité de protection du milieu 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 2007, la valeur du droit de tirage spécial (DTS) était d'environ 1,75043 \$. Cette valeur réelle est répercutée à l'illustration 1 de l'Appendice « A ».

## **Résumé**

Ce rapport annuel couvre l'exercice financier ayant pris fin le 31 mars 2007. 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 – voir le chapitre 7. Au cours de l'année, des demandes d'indemnisation canadiennes s'élevant au total à environ 218 585,13 \$, avant intérêts, ont été réglées à l'amiable, pour un montant global de 201 013,66 \$, plus des intérêts s'élevant à 9 892,63 \$. L'Administrateur a recouvré 10 200,00 \$ auprès de tiers responsables, pour des versements effectués en faveur de certains demandeurs par prélèvement sur la Caisse d'indemnisation. Au 31 mars 2007, le solde créditeur de la Caisse d'indemnisation s'élevait à 363 782 610,94 \$.

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 1<sup>er</sup> avril 2007, la responsabilité maximale de la Caisse d'indemnisation, pour toutes les demandes d'indemnisation nées d'un seul déversement d'hydrocarbures, s'élève à 149 567 763,80 \$.

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 44,85 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 42 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 ayant entraîné des déversements d'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. Durant cette année, la Caisse d'indemnisation a traité 63 dossiers d'événements actuellement en cours d'examen. Parmi eux, 55 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. 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.

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

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 avec l'ensemble des corporations

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 et la Garde côtière canadienne ;
- Présence aux sessions du Conseil consultatif maritime canadien (conférences nationales), tenues à Ottawa ;
- Représentation de la Caisse d'indemnisation aux conférences du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC), tenues à Ottawa, par un expert-conseil en matière maritime ;
- Participation aux réunions de l'équipe conjointe d'intervention Canada – États Unis organisés à Halifax, Nouvelle-Écosse ;
- Présence aux réunions, du Groupe des chefs des organismes fédéraux, tenues à Ottawa ;
- Présence à la réunion générale annuelle, de l'Association canadienne de droit maritime, tenue à Ottawa ;
- Présence aux conférences données par l'Association, du district de l'Est de droit relevant de la compétence d'une cour d'amirauté (EALA) ;
- Présence à la Conférence, sur de nouvelles approches en matière de droit maritime, donnée par l'EALA et par la Société des avocats de Nouvelle-Écosse, tenue à Halifax ;
- Présence à la Conférence sur les procédures et le droit administratifs tenue à Toronto, Ontario ;
- Participation, avec des représentants des organismes gouvernementaux et des organisations de l'industrie maritime (incluant la Garde côtière des États-Unis et l'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;
- Discussions avec des représentants d'organisations du Royaume-Uni, y compris l'ITOPF, l'OCIMF et les clubs P et I.

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

Le centre d'intérêt de la Section 4 (Remise en question et perspectives d'avenir) est la protection de l'environnement marin.

Cette section souligne comment les indemnisations versées pour des dommages causés à l'environnement sont traitées différemment selon que l'on a fait au régime de la LRM (MLA), à celui de la CRC de 1992, à celui de la convention du FIPOL de 1992 ou à celui de la LPH de 1990 des États-Unis (US OPA 90).

Le rapport prend note qu'Environnement Canada est reconnu par la Garde côtière canadienne comme étant l'autorité fédérale habilitée à donner des conseils en matière d'écologie, lors d'un événement de pollution. Normalement, Environnement Canada préside l'Équipe régionale d'urgence environnementale (REET) qui a la responsabilité de fournir des renseignements récapitulatifs scientifiques et écologiques, au cours des opérations d'intervention. L'organisme REET est formé de représentants du fédéral, des provinces, des premières nations, des municipalités et autres organismes, selon les besoins.

Le plan canadien d'indemnisation couvre les demandes d'indemnisation relatives aux rejets d'hydrocarbures provenant de toutes les catégories de navires, y compris les hydrocarbures persistants et non persistants ainsi que les rejets non identifiés d'hydrocarbures. 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.

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. Le régime des demandes d'indemnisation réglementaires, tel que figurant à la Partie 6 de la LRM (MLA), se fonde sur le principe fondamental que le pollueur doit payer. De plus, le Canada est un État contractant au régime d'indemnisation international qui mutualise les risques de pollution (hydrocarbures persistants) provenant des navires-citernes de haute mer. Le régime international présente de nouveaux enjeux fiscaux pour la Caisse d'indemnisation. La section 4 effectue une brève mise à jour sur plusieurs enjeux internationaux tels que : le 4<sup>e</sup> Groupe de travail intersessions visant à promouvoir le transport maritime de qualité des hydrocarbures ; la nouvelle Convention internationale sur la responsabilité civile pour des dommages dus à la pollution par le combustible de soute ; 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).

Inclus dans le texte de ce rapport sont les mises à jour sur les stratégies de la GCC pour la prévention d'un déversement d'hydrocarbures et l'élaboration de plans opérationnels pour répondre à n'importe quel incident qui risque de survenir au nord du 60<sup>e</sup> parallèle de latitude nord. Ce rapport comporte aussi une vue d'ensemble sur les initiatives actuelles entreprises par les exploitants assurant le ravitaillement par mer, pour former les équipages de navires et les intervenants communautaires pour répondre à un déversement d'hydrocarbures qui pourrait survenir lors d'un déchargement, par leurs navires au large, de combustible en vrac, à l'aide d'un flexible flottant.

Ce rapport comporte aussi certains renseignements à propos d'un compte-rendu, publié par l'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd. (ITOPF), sur les tendances des déversements d'hydrocarbures provenant des navires-citernes. Ce compte-rendu démontre que le nombre de déversements accidentels d'hydrocarbures est à la baisse, à l'échelle internationale. Depuis

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

1974, l'ITOPF a maintenu en place une base de données des déversements d'hydrocarbures provenant des navires-citernes, des transporteurs mixtes et des barges, ce qui inclut tous les déversements accidentels rapportés.

## **Appendices**

Au cours de l'année, l'Administrateur, en tant que 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. Des extraits de son rapport relatif à ces délibérations sont contenus dans les appendices.



## **1. Responsabilités et attributions de l'Administrateur**

L'Administrateur 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 ;
- Détient 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 ;
- A la responsabilité d'ordonner, aux termes de la Loi sur la responsabilité en matière maritime (LRM/MLA), 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 reçues au Canada, déclarées par l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation, à l'Administrateur du FIPOL) et;
- Participe au Comité canadien interministériel 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 contributeurs et portée au crédit de la Caisse des réclamations de la pollution maritime. Les contributeurs 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 2007, le ministre des Transports est investi des pouvoirs légaux pour imposer une levée de contributions de 44,85 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 2007, la responsabilité maximale de la Caisse d'indemnisation s'élève actuellement à 149 567 763,80 \$ 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 inclut divers justificatifs du commandement sur place (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**

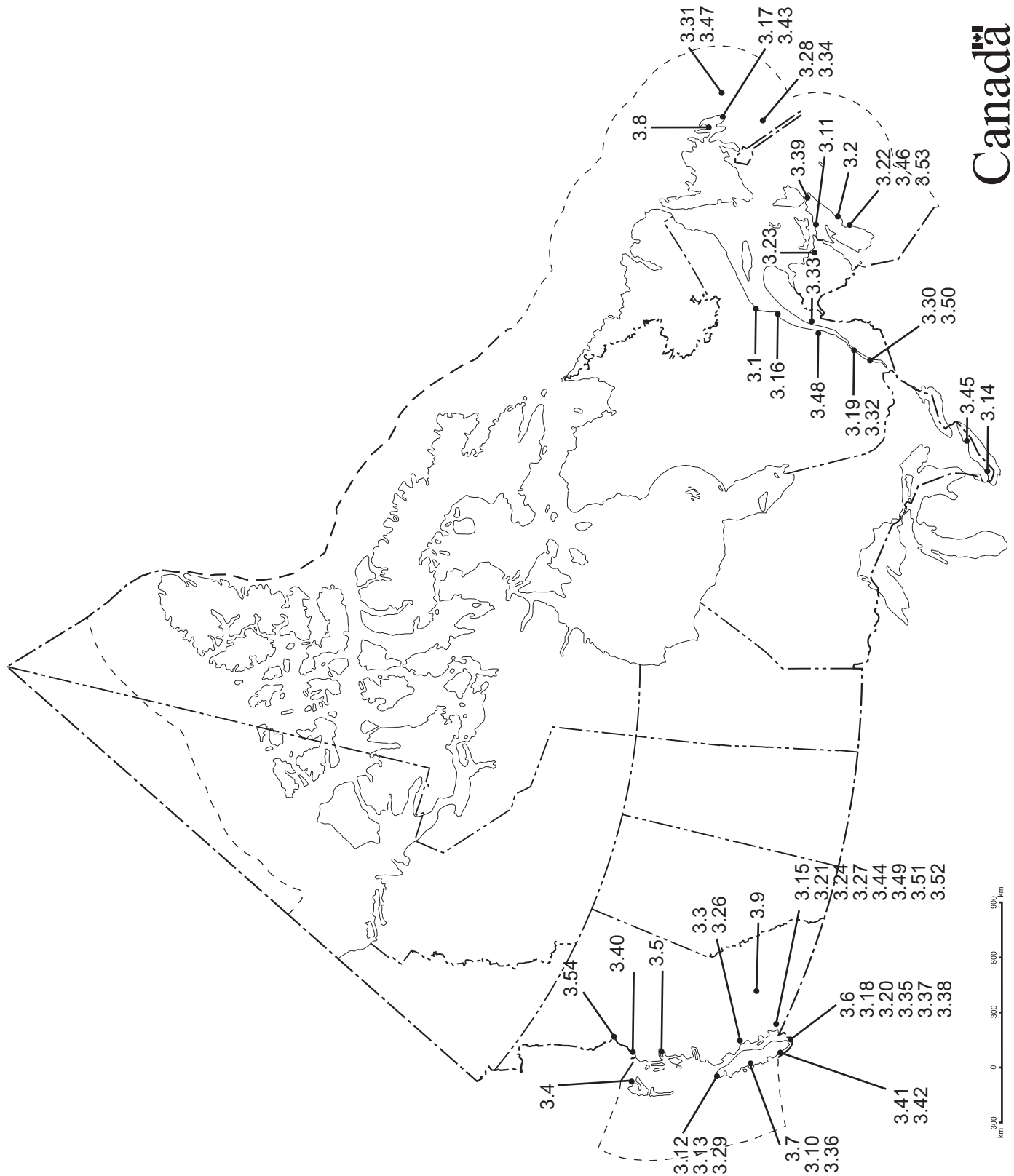
La Caisse d'indemnisation peut aussi être un Fonds de premier recours pour des demandeurs, y compris la Couronne.

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.





### 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 63 dossiers d'événements actuellement en cours d'examen. Parmi eux, 55 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 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 évé-

ment. L'Administrateur a reçu cette demande d'indemnisation le 30 avril 2001. Le 27 juillet 2001, une autre demande d'indemnisation d'un montant supplémentaire de 10 878,08 \$, envoyée par le conseiller de la CMQC, a été reçue, destinée selon ses déclarations au recouvrement des frais de justice de la compagnie, suite à cet événement. Ces frais de justice ont été rejetés.

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

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

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

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

À la suite d'une autre analyse des échantillons d'hydrocarbures et de son investigation sur les probabilités d'un déversement d'hydrocarbures causé par un navire, l'Administrateur a entrepris 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 du propriétaire 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 du propriétaire 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 du propriétaire 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 incluait 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 modifiés, 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.

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

du navire de son appel, avec dépens (Registre des jugements rendus A-335-05).

L'Administrateur poursuit son action en recouvrement à l'encontre du navire *Anangel Splendour* et de son propriétaire.

Récemment le conseiller du propriétaire du navire a proposé un règlement à l'amiable. En attendant, les procédures judiciaires se poursuivent.

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

---

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

La GCC a embauché des entreprises pour pomper environ 10 000 litres de diesel provenant des citernes à combustible installées à l'intérieur du bâtiment. Il y avait des voies d'eau dans le bordé de coque. Un expert maritime privé, engagé par la GCC, a conclu que le bâtiment était sans valeur. Il fut proposé que la solution la plus économique pour parer aux possibilités présumées continues de pollution par les hydrocarbures, était de démolir sur place le bâtiment. 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 à la 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 dépôt 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 acquis, 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 importante 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(s) 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 la 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.

L'action en recouvrement a abouti à des règlements à l'amiable négociés avec les deux défendeurs. Le 3 janvier 2007, l'Administrateur a reçu de la part d'un défendeur, le versement de la somme de 1 000 \$. Le versement de la somme de 7 500,00 \$ de la part du second défendeur, a été reporté au 30 juin 2007. En attendant, le dossier demeure ouvert.

### **3.3 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 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'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 1000 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 ris-

que 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 démoli 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 en matière maritime et, d'après les preuves disponibles, a offert une indemnité s'élevant à 109 220,00 \$ plus des intérêts, en règlement de la demande d'indemnisation de la GCC.

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

Le 15 février 2005, l'Administrateur a répondu à la GCC, en faisant état des dispositions des articles 85 et 86 de la LRM et de la Loi sur les enquêtes, Partie I. Il a rappelé à la GCC que :

- (1) Tous les frais doivent être raisonnables ;
- (2) Toutes les mesures prises doivent être des mesures raisonnables ;
- (3) Tous les frais doivent avoir été réellement encourus ;
- (4) Toutes les demandes d'indemnisation adressées à la Caisse d'indemnisation doivent être examinées et évaluées par une autorité indépendante (l'Administrateur) qui ensuite fait une offre d'indemnité pour la partie de la demande que l'Administrateur juge recevable.

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

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

L'Administrateur a envisagé s'il était approprié ou non de prendre des mesures de recouvrement

conformément aux dispositions du paragraphe 87(3) de la *LRM/MLA*. Le 15 mai 2006, le conseiller a fait valoir qu'il ne serait pas très judicieux de vouloir poursuivre le procès en litige à l'encontre du propriétaire de *Beaufort Spirit*. Dans ces circonstances, l'Administrateur a jugé que toutes les tentatives raisonnables de recouvrement avaient été effectuées.

L'Administrateur a clos son dossier.

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

---

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

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

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



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.

Le 3 mai 2006, conformément aux dispositions du paragraphe 87(3) de la *LRM/MLA*, l'Administrateur a chargé son conseiller d'entreprendre une action en recouvrement des frais. Cette action a été entreprise et est en cours de négociation.

### **3.5 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. Ce dossier demeure en suspension temporaire prolongée, en attendant des faits nouveaux.

L'Administrateur attend des faits nouveaux.

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

---

Le 5 octobre 2003, ce seiner a coulé près de l'appontement Fisherman, dans le port de Tsehum (Colombie-Britannique), provoquant une pollution par les hydrocarbures. La GCC

est intervenue et a constaté que le propriétaire du seiner n'était pas en mesure d'intervenir sur cet événement. La GCC a déployé un barrage flottant dans le secteur du bâtiment qui a été renfloué le 6 octobre 2003, par une entreprise embauchée par la GCC.

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

Le 28 juin 2004, la Caisse d'indemnisation a reçu une demande d'indemnisation émanant de la GCC, d'un montant de 18 336,77 \$, pour ses frais à l'occasion de cet événement. Le 15 juillet 2004, l'Administrateur a ordonné

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

À la fin de l'exercice, conformément aux dispositions du paragraphe 87(3) de la LRM/MLA, l'Administrateur avait envisagé ses options de recouvrement et en avait conclu que des mesures de recouvrement ne se justifiaient pas. L'Administrateur a clos son dossier.

### **3.7 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.

Au cours de ses investigations ininterrompues regardant la demande d'indemnisation des Toquaht Première Nation, l'Administrateur a reçu d'autres renseignements émanant du ME/

DOE, du MPO/DFO et de la Nation Toquaht. Un expert maritime et des experts des secteurs de l'aquaculture et des pêches ont également été consultés par l'Administrateur.

Le 8 février 2007, l'Administrateur a écrit au demandeur et expliqué clairement qu'à la suite de ses investigations – avec l'aide d'un expert maritime et des experts des secteurs de l'aquaculture et des pêches – et en se fondant sur les preuves fournies par le demandeur, qu'il était incapable de trouver que cette demande avait été établie. L'Administrateur a également fait savoir que si le demandeur fournissait d'autres preuves concernant les défauts mentionnés, il reprendrait ses investigations et examinerait les nouvelles preuves.

### **3.8 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 et des Océans (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 du 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 (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 amples 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 (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 restaient amarrés en toute sécurité à l'appontement du 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 restaient 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 comprenait 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.

Le 19 mai 2006, l'Administrateur a reçu une lettre émanant du MPO/CCG lui demandant que sa demande d'indemnisation demeure en suspens jusqu'à ce qu'il puisse se charger de l'enlèvement et de la destruction des bâtiments, conformément à toutes les exigences réglementaires et légales. L'Administrateur attend des faits nouveaux.

### **3.9 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, 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'Anscorb. De ce fait, le navire *DPW N° 590* a été immobilisé le 4 octobre 2005, en qualité de navire jumeau de l'Anscorb. 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'Anscorb et le *DPW N° 590* pour un montant de responsabilité restant à déterminer.

Le 10 mars 2005, le conseiller de l'Anscorb 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 du *DPW N° 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, une somme totale de 6 000,00 \$ avait été versée et portée au crédit de la Caisse d'indemnisation. L'Administrateur continue à suivre de près les versements périodiques. Le navire *DPW N° 590* est toujours immobilisé.

L'Administrateur attend des faits nouveaux.

### **3.10 Navire à moteur Sea Shepherd II (2004)**

---

En avril 2004, 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*. Toutefois, 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 démolie. 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 23 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.

L'Administrateur attend de connaître la position de la Garde côtière regardant la question.

Note (1) : Le manque de preuves à l'appui pour des parties de cette demande d'indemnisation, soulève les mêmes craintes que celles exprimées à l'égard de la demande d'indemnisation

du Beaufort Spirit rapportée précédemment à l'article 3.3. Pour qu'un demandeur puisse obtenir satisfaction, il doit être en mesure d'apporter des preuves regardant sa demande d'indemnisation.

(2) Cet événement est aussi un autre exemple regardant les nombreux bâtiments abandonnés ou à l'état d'épave flottante et abandonnée, en Colombie-Britannique. Pour la Caisse d'indemnisation, ceci est un problème sérieux qui devrait être traité par les autorités gouvernementales et autres.

### **3.11 Bateau de pêche Alicia Dawn 94 (2004)**

---

Le matin du 8 septembre 2004, le bateau de pêche *Alicia Dawn 94*, avec une forte gîte, était remorqué dans le port de Caribou (Nouvelle-Écosse). Le bâtiment avait à bord, environ 1200 litres de diesel et d'autres huiles machine et de graissage. IU GCC/CCG ER de Charlottetown (Île du Prince Édouard) sont intervenues, arrivant à Caribou, en matinée à 9h30.

Un plongeur sous-marin avait été engagé pour obturer 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 ont récupéré les hydrocarbures déversés et ont 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.

Conformément aux dispositions du paragraphe 87(3) l'Administrateur réexamine la faisabilité d'entreprendre le recouvrement des frais encourus versés au MPO/GCC.

### **3.12 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 nom-

breuses années, il est resté à cette place et l'eau en était pompée régulièrement.

Les IU GCC ont été avisées 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, les IU GCC ont été avisées que des plongeurs avaient réussi à obturer

les ouvertures. Les 12 et 13 novembre 2004, les IU GCC étant sur les lieux, des entreprises ont commencé des opérations de levage à l'aide d'une barge et d'excavatrices. Un airbag 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.

Conformément aux dispositions du paragraphe 87(3) l'Administrateur réexamine la faisabilité d'entreprendre une action de recouvrement des frais encourus versés à la Couronne.

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

---

Le 26 septembre 2004, les IU GCC de Victoria ont reçu un rapport de la SCTM/MCTS que le bateau de pêche *Sonny Boy* avait coulé à l'appontement des pêcheurs à Port Hardy (Colombie-Britannique), avec à bord une certaine quantité non confirmée de polluants. Le bâtiment a été entouré d'un barrage flottant absorbant ainsi que de tampons absorbants, mis en place par le directeur 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, les IU GCC ont décidé d'engager une compagnie locale de sauvetage/de plongée sous-marine, en vue de faire face à la situation.

Utilisant des airbags et des pompes, l'entreprise a renfloué le bâtiment à 22h30, le 26 septembre 2004, et l'a 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, la 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.

L'Administrateur note que les tentatives faites par la GCC, pour obtenir, auprès du propriétaire du bâtiment, le recouvrement de ses frais, avaient été infructueuses. Dans les circonstances, l'Administrateur est d'avis qu'il y a peu de chances de réaliser le recouvrement des frais.

L'Administrateur a clos son dossier.

### **3.14 Rejets non identifiés d'hydrocarbures à Wheatley Harbour (Ontario)(2004)**

---

Ce n'est que le 31 janvier 2005 que l'Administrateur a, pour la première fois, entendu parler de cet événement survenu le 12 octobre 2004, 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 Pelée, 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 égale-



ment qu'un bateau de pêche était soupçonné d'en être la source. Les IU GCC et leur entreprise, la SIMEC/ECRC sont intervenues. Le matériel déployé par la SIMEC comprenait un camion aspirateur. À 22h00, le 12 octobre 2004, 7200 litres d'un mélange d'eau et d'hydrocarbures et de débris pollués par des hydrocarbures avaient été récupérés et les IU GCC et la SIMEC ont quitté les lieux. La demande d'indemnisation de la GCC ne fait nullement mention que des échantillons d'hydrocarbures aient été prélevés.

Le 7 février 2005, l'Administrateur a écrit à la GCC demandant des renseignements manquants, y compris des notes et registres de terrain des fonctionnaires s'étant rendus sur les lieux appartenant aux 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 Richesses 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 fourni 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 sa 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 réglementaire figurant à la partie 6 de la LRM/MLA – selon lequel les deux organismes fédéraux fonctionnent – et en particulier l'obligation réglementaire pour l'Administrateur, en vertu de l'alinéa 87(3)d) de prendre des mesures pour recouvrer auprès du propriétaire du navire, la somme qu'il a versée (à la GCC).

À la lumière du fait que la cause des dommages dus à la pollution par des hydrocarbures est inconnue actuellement et que le recouvrement des sommes versées peut avoir été compromis, l'Administrateur n'est pas en mesure d'engager des poursuites en recouvrement des frais.

L'administrateur a clos son dossier.

### **3.15 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'établir ensuite 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, des IU GCC ont été averties de l'événement.

Sur les lieux ce matin-là, les IU GCC avec l'aide de l'équipage SAR, ont obstrué les ouvertures, ont récupéré les hydrocarbures libres à la surface de l'eau, avec des tampons absorbants et des barrages flottants et ont 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 quan-

tité 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 des 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.

La Garde côtière a rapporté qu'elle n'avait trouvé aucune indication regardant le droit de propriété ou d'identification du bateau de pêche à l'état d'épave flottante abandonnée sur le lieu de l'événement. Pour que toute action en recouvrement puisse être couronnée de succès, l'identité du propriétaire devrait être établie.

L'Administrateur a clos son dossier.

### **3.16 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.

Le 2 août 2006, l'Administrateur a demandé à la GCC des renseignements supplémentaires sur les caractéristiques de l'embarcation pneumatique à coque rigide de 7,3 mètres (RHI boat = Rigid boat). La GCC avait fait une demande d'indemnisation pour l'utilisation de cette embarcation durant une journée entière

à un coût de 1888,75 \$ pour seulement deux heures d'opération. Des renseignements supplémentaires ont aussi été réclamés au sujet des travaux réellement exécutés par chacune des cinq personnes de la GCC, au cours de chaque journée où elles ont travaillé.

Le 13 décembre 2006, l'Administrateur avait terminé ses investigations et informé, par lettre, la GCC que la demande d'indemnisation totale regardant l'événement avait été évaluée provisoirement à 1 549,18 \$ plus des intérêts, il avait réclamé des commentaires avant de finaliser son offre de règlement à l'amiable. La GCC a accepté une offre de 1 549,18 \$, plus des intérêts. Le 18 décembre 2006, le versement de la somme de 1 736,16 \$ y compris des intérêts a été autorisé, en règlement pour solde de tout compte.

Conformément aux dispositions du paragraphe 87(3), l'Administrateur réexamine la faisabilité d'entreprendre une action en recouvrement des frais encourus.

### **3.17 Rejets non identifiés d'hydrocarbures dans les baies de Plaisance et de Ste-Marie (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 obtenu 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 du 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-Marie (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. Le demandeur disait que l'AETL/NLEA est la seule entité capable d'intervenir et de prendre en charge des oiseaux de mer contaminés, dans les eaux de Terre-Neuve et du Labrador, par des hydrocarbures provenant de navires.

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. Actuellement, d'autres renseignements sont attendus.

L'Administrateur continue son enquête.

### **3.18 Rejets non identifiés d'hydrocarbures, Victoria, Colombie-Britannique (2006)**

---

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 11 064,05 \$ 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).

Le 31 décembre 2004, un échantillon d'hydrocarbures avait été prélevé à la sur-

face des eaux du port de Victoria proches du *N.M. Northwind*. Le même jour, un échantillon d'hydrocarbures avait également été prélevé dans les mailles de la cale machine du *N.M. Northwind*. Ces échantillons ont été analysés par Environnement Canada pour Transports Canada, dans le but de pouvoir identifier la pollution et d'aussi engager des poursuites judiciaires éventuelles. Une analyse chimique des échantillons d'hydrocarbures a conclu que les deux échantillons étaient « ... parfaitement identiques. Une origine commune des échantillons était indiquée ».

Le 17 août 2006, l'Administrateur chargeait son conseiller juridique d'écrire au propriétaire du *N.M. Northwind* afin de voir si un règlement à l'amiable ne pouvait être réalisé avant d'avoir à engager une procédure judiciaire. Des offres et des contre-propositions ont été faites entre les conseillers des deux parties. Le 19 février 2007, le propriétaire du navire, bien que niant sa responsabilité, a fait, sans ternir compte des préjudices, une offre de 5 500,00 \$ en tant que renoncement définitif à ses droits à propos d'un événement de pollution par des hydrocarbures qui s'est produit dans le port de Victoria, vers le 30 décembre 2004.

Le 22 février 2007, l'Administrateur a reçu le paiement et a par conséquent clos son dossier.

### **3.19 Porte-conteneur Horizon (2004)**

---

Le 24 juillet 2004, le porte-conteneur *Horizon* immatriculé à Malte s'est échoué dans les parages de la bouée S-129, près de Sorel, au Québec. Le navire s'était échoué dans la vase. Aucune pollution n'a été signalée. Une inspection de la coque par des plongeurs sous-marins a révélé qu'elle demeurait intacte. Les sondages de tous les ballasts et de toutes les citernes

n'ont révélé aucune entrée d'eau. Le chenal était resté ouvert à la navigation.

Le propriétaire du navire a informé MPO/GCC qu'il était en train de mettre en place un plan de sauvetage pour décharger des conteneurs. Au cours de la mise en place du plan de protection environnementale regardant l'allègement et le

sauvetage du navire, deux inspecteurs, de la sécurité des navires, de la sécurité maritime de Transports Canada, étaient présents à bord et prêtaient partout leur concours.

L'équipe régionale des interventions d'urgence (REET) s'est réunie pour évaluer tous les problèmes environnementaux entourant cet événement. La GCC a organisé une réunion avec des représentants de Transports Canada, d'Environnement Canada, du ministère de l'Environnement et du ministère de la Sécurité publique du Québec. La GCC a effectué une surveillance aérienne du lieu de l'événement.

Le 31 juillet, le propriétaire de l'*Horizon* a soumis à la Garde côtière canadienne son plan de sauvetage. Il a été approuvé et les opérations de sauvetage ont pu commencer.

Le 3 août, comme faisant partie du plan de sauvetage, le propriétaire du navire a mis en œuvre les dispositions prises avec l'organisme d'intervention ECRC/SIMER. Cet organisme a mis en place sur l'eau, près du navire, au cours de la nuit et de la journée, l'équipement qui suit : une barge en aluminium de 50 tonnes, deux petits remorqueurs, 300 pieds d'un barrage flottant gonflable, trois engins seatruck et deux récupérateurs d'hydrocarbures. En outre, du personnel d'intervention contre les déversements d'hydrocarbures se tenait prêt à terre, dans l'éventualité d'un déversement

d'hydrocarbures. Un total de 109 conteneurs a été débarqué. Le 5 août 2004, six remorqueurs de sauvetage sont arrivés sur les lieux et le navire a été remis à flot, sans causer de pollution.

Le 7 juin 2006, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation s'élevant à 9730,44 \$, pour des frais encourus par la GCC pour assurer la surveillance de l'intervention concernant cet événement et veiller à une éventuelle pollution par des hydrocarbures. L'Administrateur a examiné la demande d'indemnisation. Il a écrit au conseiller du club P & I du propriétaire du navire, lui suggérant que le problème puisse être réglé à l'amiable entre la Garde côtière canadienne et le propriétaire du navire. Le conseiller juridique a répondu, affirmant à la lumière des circonstances, que le propriétaire du navire faisait de sérieuses réserves concernant le caractère raisonnable du montant facturé par la GCC, pour effectuer la surveillance de l'événement.

Le 26 janvier 2007, la GCC a informé l'Administrateur qu'elle avait accepté l'offre de 4 000,00 \$, faite par le propriétaire du navire, en règlement pour solde de tout compte, de sa demande d'indemnisation, pour ses frais encourus lors de l'événement de l'*Horizon*.

L'Administrateur a clos son dossier.

### **3.20 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 de 125 pieds de long, à deux hélices, datant de la Seconde Guerre mondiale et qui, le 31 octobre 1998, avait été échoué sur la plage près de l'Institut des sciences de la mer sur ordre du receveur des épaves.

Un rapport de vérification écologique de Transports Canada du 6 janvier 2005, n'indiquait aucune présence d'une quantité appréciable d'hydrocarbures dans le remorqueur.

En janvier 2005, avant que n'ait été signalé le déversement, une entreprise avait été engagée par le receveur des épaves pour démolir et éliminer le bâtiment sur la plage, pour une somme d'environ 60 000,00\$. Au cours de la démolition, elle a découvert une quantité considérable d'hydrocarbures et un déversement s'en est suivi. À l'intérieur du bâtiment, une importante quantité d'hydrocarbures a été découverte, y compris 1 000 litres d'huile moteur et une grande quantité de vase imbibée d'hydrocarbures. Le 24 janvier 2005, l'entreprise engagée par le receveur des épaves, a avisé les IU GCC qu'elle avait retiré la plupart des éléments internes qui pouvaient conte-



nir des hydrocarbures. À la mi-février 2005, la démolition et l'élimination sur place du vieux remorqueur étaient achevées.

Le 2 août 2005, l'Administrateur a reçu de Transports 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*.

Après examen et évaluation, l'Administrateur ayant trouvé que la demande d'indemnisation résultait en partie de la négligence du demandeur, a donc décidé que cette demande devait être établie à un montant de 20 000,00 \$ ; le 21 mars 2006, conformément à l'article 86 de la LRM/MLA, il a offert cette somme plus des intérêts, à TC, en règlement pour

solde de tout compte. Le 24 avril 2006, en réponse à une demande de Transports Canada, l'Administrateur a offert de réexaminer tous nouveaux renseignements ou documents que Transports Canada serait désireux de lui fournir, lui permettant ainsi de déterminer s'il serait judicieux de rouvrir son enquête. Entre temps, le 25 mai 2006, conformément au paragraphe 87(2) de la LRM/MLA la Couronne assignait en appel la Cour fédérale, concernant le caractère adéquat de son offre d'indemnisation.

À la fin de l'exercice, la décision de l'Administrateur d'incriminer la négligence du demandeur (la Couronne) est allée en appel. Ceci soulève notamment d'importantes procédures de droit administratif en ce qui concerne le rôle du ministère de la Justice lors d'un tel appel. L'Administrateur est en attente des explications de la Cour fédérale.

### **3.21 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, des IU GCC ont été avisées qu'il avait encore du combustible à bord du bâtiment. Les IU GCC ont pris en main la gestion de l'intervention et ont 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 2005, en raison de la continuelle montée de l'eau, le bâtiment a été remorqué jusqu'à la marina de Shelter Island 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. Les IU GCC ont demandé que des entreprises soumissionnent pour la démolition du bâtiment et l'enlèvement des polluants.

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

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 en règlement pour solde de tout compte de sa demande d'indemnisation. Cette somme a été autorisée et le 13 octobre 2005, le versement de 22 054,71 \$ incluant des intérêts a été autorisé

Conformément aux dispositions du paragraphe 87(3) de la LRM/MLA, l'Administrateur réexamine la faisabilité d'entreprendre une action en recouvrement des frais encourus.



### **3.22 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). Les interventions en cas d'urgence de la GCC à Dartmouth sont intervenues 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 \$, plus des intérêts, en règlement pour solde de tout compte. Le 5 janvier 2006, le versement de la somme de 7 381,52 \$ y compris des intérêts a été autorisé.

Conformément aux dispositions du paragraphe 87(3) de la LRM/MLA, l'Administrateur réexamine la faisabilité d'entreprendre une action en recouvrement des frais encourus.

### **3.23 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'appointement de Cape Tormentine et du potentiel pour 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'appointement. Le bâtiment poussé par le vent est allé s'échouer et frapper un appointement 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. 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, 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.

Au 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 quitté les lieux.

Le 16 septembre 2005, le *Santa Emma* a appareillé de Cape Tormentine à la remorque, en

route pour être démolie en Inde. Le 7 octobre 2005, le Centre de sauvetage maritime 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 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 \$.

Au cours de l'été 2006, l'Administrateur a demandé, pour l'aider dans ses investigations et dans son évaluation de la demande d'indemnisation, des renseignements et des documents au MPO/GCC et à Environnement Canada. Le 21 juillet, le MPO/GCC a fourni à l'Administrateur les renseignements requis, jusqu'à ce jour. Le 25 septembre, Environnement Canada a répondu en procurant les renseignements relatifs au support technique et scientifique apporté à la GCC au cours de l'événement. Le 5 septembre 2006, l'Administrateur a écrit de nouveau au MPO/GCC, réclamant d'autres détails regardant le quantum et le caractère raisonnable des diverses activités pratiquées par l'entreprise commerciale engagée par la GCC. Le 17 octobre 2006,

l'Administrateur a envoyé un courriel et a posé d'autres questions regardant le quantum et le caractère raisonnable des diverses activités.

Le 4 octobre 2006, l'Administrateur a écrit au MPO/GCC en posant des questions relatives à la connaissance par la Couronne des événements déterminants (c'est-à-dire les prévisions météorologiques, l'état du navire et s'il était ou non convenablement amarré, etc.) juste avant l'événement. L'Administrateur a également posé des questions au sujet des responsabilités et des actions liées au Ministère des Pêches et Océans, au Ministère des Transports et au Ministère de l'Environnement. Le MPO/GCC a répondu et donné l'assurance de fournir tous les renseignements requis. La réponse précisait qu'il peut falloir un certain temps pour fournir les documents, car la question exige des consultations avec d'autres ministères du gouvernement.

À la fin de l'exercice, la GCC a fait savoir que les renseignements réclamés par une lettre du 5 septembre et un courriel du 17 octobre 2006, seraient fournis à la mi-avril 2007.

La demande d'indemnisation fait toujours l'objet d'une enquête.

### **3.24 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 du propriétaire du *N.M. Malaspina Castle*, pour des frais encourus lors du nettoyage du déversement. L'Administrateur a été avisé que la SMTC/TCMS avait renvoyé la lettre d'engagement, garantie qu'elle avait obtenue de la part du propriétaire du navire, conformément aux dispositions des règlements de la LMMC sur la prévention de la pollution. 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 \$, de la part du propriétaire du bâtiment. 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.

L'examen de cette demande d'indemnisation demeure en suspension temporaire prolongée, en attendant la réception de certains renseignements fournis par le demandeur.

### **3.25 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-lame de North Saanich Marine, près de Sydney (Colombie-Britannique). Intervention 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-lame 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 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 \$, en règlement pour solde de tout compte de sa demande d'indemnisation.

Conformément aux dispositions du paragraphe 87(3) de la LRM/MLA, l'Administrateur réexamine la faisabilité d'entreprendre une action en recouvrement des frais encourus.

### **3.26 Ex remorqueur Rover N° 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 achevée. Les chantiers maritimes de Nanaimo ont signalé que 4500 litres d'hydrocarbures avaient été retirés du bâtiment.

Le 28 mars 2006, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation, émanant du MPO/GCC, d'un montant de 72 155,79 \$ pour ses frais encourus en intervenant lors de cet événement. Le 25 mai 2006, l'Administrateur a réclamé de plus amples détails qui ont été fournis par les demandeurs. Le 30 juin 2006, l'Administrateur a engagé un expert maritime local, en vue d'une enquête regardant certains aspects de la demande d'indemnisation. Le MPO/GCC avait été informé que le montant de la demande d'indemnisation avait diminué,

en se basant sur le refus de prendre en compte plusieurs visites faites au site par le personnel de l'équipe d'intervention d'urgence, pour surveiller les travaux de l'entreprise et sur le temps comparable, facturé pour l'utilisation de l'équipement de contre-mesures pour combattre la pollution.

Le 18 décembre 2006, le MPO/GCC a accepté l'offre de règlement à l'amiable faite par l'Administrateur, d'un montant de 64 740,15 \$, plus les intérêts appropriés. Le même jour, l'Administrateur a ordonné que la somme de 69 394,41 \$ comprenant les intérêts, soit virée par la Caisse d'indemnisation, de façon à régler la demande d'indemnisation du MPO/GCC née de l'événement relatif au *Rover No 1*.

Conformément aux dispositions du paragraphe 87(3) de la LRM/MLA, l'Administrateur réexamine la faisabilité d'entreprendre une action en recouvrement des frais encourus.

### **3.27 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, North Vancouver (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.

Conformément aux dispositions du paragraphe 87(3) de la LRM/MLA, l'Administrateur réexamine la faisabilité d'entreprendre une action en recouvrement des frais encourus.

### **3.28 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, le SMTC/TCMS à Trois-Rivières (Québec) est monté à bord du navire. Le 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 suivi contenait environ 40 litres d'une substance mazouteuse. Le tribunal provincial de Terre-Neuve et du Labrador a ordonné le versement d'une amende de 70 000,00 \$.

Aucune demande d'indemnisation n'a été reçue concernant cet événement. L'Administrateur a clos son dossier.

### **3.29 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 3.13 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 a été 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 en règlement pour solde de tout compte regardant cette demande d'indemnisation.

Conformément aux dispositions du paragraphe 87(3) de la LRM/MLA l'Administrateur réexamine la faisabilité d'entreprendre une action en recouvrement des frais encourus.

### **3.30 Bateau de plaisance Extasia I (2005)**

---

À Ste-Anne de Bellevue, Québec, de bonne heure, le matin du 28 août 2005, les pompiers municipaux ont signalé à Environnement Canada que le bateau de plaisance *Extasia I* avait pompé du diesel, par-dessus bord, dans l'eau près de l'écluse Sainte-Anne. La nappe d'hydrocarbures, d'environ 20 pieds par 3 pieds, s'était répandue partout sur les plantes aquatiques et sous l'appontement public. Les pompiers ont tenté de discuter avec le propriétaire du bateau de plaisance des mesures de nettoyage, mais ce dernier ne voulait pas être dérangé et a fait savoir qu'il n'était en rien responsable du déversement.

Un employé d'Environnement Canada est arrivé sur les lieux et a ensuite informé la Garde côtière canadienne. Celle-ci a engagé une entreprise commerciale de Montréal, Urgence Marine inc., afin qu'elle intervienne et nettoie le déversement. Des dispositions ont aussi été prises pour qu'un inspecteur de la sécurité maritime de Transports Canada s'entretienne

avec le propriétaire et prélève des échantillons d'hydrocarbures.

À midi, Urgence Marine inc. avait terminé les opérations de nettoyage. Trois fûts de 45 gallons de débris pollués par les hydrocarbures avaient été recueillis et par la suite éliminés par l'entreprise.

Le 30 juin 2006, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation émanant du MPO/GCC, d'un montant de 7 597,73 \$ pour des frais encourus lors de cet événement. L'Administrateur a examiné et évalué la demande d'indemnisation, établie à 7 153,87 \$. Le 31 octobre 2006, le versement de 7 530,77 \$, y compris des intérêts a été autorisé.

Conformément aux dispositions du paragraphe 87(3) de la LRM/MLA l'Administrateur réexamine la faisabilité d'entreprendre une action en recouvrement des sommes versées à la Couronne pour des frais encourus.

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

---

Le SCTM/MCTS de Saint-Jean, 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 pourraient être présents au cours d'une opération de nettoyage de la coque.

Petro 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 poussettes sous-marines accrochées au bâtiment. Un rap-

port concernant le déversement de 2004 peut être consulté dans le rapport annuel 2004-2005, paragraphe 3.29, de l'Administrateur.

L'administrateur a clos ce dossier.

### **3.32 Rejets non identifiés 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, quai King Edward, bassin Jacques-Cartier. Le demandeur affirme que la source du déversement est inconnue – rejets non identifiés d'hydrocarbures.

Le 22 février 2006, l'Administrateur a réclamé des documents concernant certains des points de la demande, afin qu'une évaluation puisse

être faite. Le 22 juin 2006, l'Administrateur a reçu les documents requis. Le 29 août 2006, l'Administrateur a fait une offre à la Société du Vieux-Port de Montréal, d'un montant de 5 642,52 \$ plus des intérêts, en règlement pour solde de tout compte, de cette demande d'indemnisation. L'offre a été acceptée et la somme de 5 957,73 \$ incluant des intérêts a été versée.

À la lumière du fait que la source du déversement d'hydrocarbures était inconnue, l'Administrateur a clos son dossier.

### **3.33 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'apportement de Matane (Québec). Du 17 au 21 octobre 2005 inclus, l'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 obtenu 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 \$.

Le 26 juin 2006, l'Administrateur a écrit à l'expert maritime identifié dans la documentation concernant la demande d'indemnisation, comme étant le représentant des assureurs du bâtiment. Ce représentant a été mis au courant du montant de la demande d'indemnisation qui s'élève à 8 060,43 \$, adressée à la Caisse d'indemnisation, pour des frais encourus, par le personnel du MPO/GCC, sur le site, pour veiller aux mesures devant être prises par les entreprises commerciales. La coopération de l'assureur était sollicitée pour régler à l'amiable le problème. L'expert maritime a répondu que la facture devrait être envoyée au propriétaire du bâtiment.

Les investigations se poursuivent.



### 3.34 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* (79 669 tjb) (construit en 1998, immatriculé en Norvège) alors qu'il se trouvait à environ 85 milles dans le sud-ouest du cap Ste-Marie à Terre-Neuve. Le navire faisait route de Yorktown en Virginie, à Whiffen Head à Terre-Neuve et Labrador.

À son arrivée 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 du 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 amateurs et a été renommé *Nordic Fighter*.

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

### 3.35 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, la GVHA a engagé une entreprise pour l'intervention de nettoyage. La GVHA affirme que l'événement était un rejet non identifié d'hydrocarbures — sa source étant inconnue.

Le 14 décembre 2005, la 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, la GVHA les a fournis. L'Administrateur poursuit son examen et son évaluation de la demande d'indemnisation. La 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).

Au cours de l'intervention, le personnel de la sécurité maritime de Transports Canada a prélevé des échantillons d'hydrocarbures, à bord du *N.M Dominion I* qui était amarré à l'appontement de l'installation de Ship Point et également dans l'eau, à proximité du *Dominion I*. Une analyse chimique effectuée par Environnement Canada a conclu que les deux échantillons étaient « parfaitement identiques ».

À la suite des instructions données par l'Administrateur, le conseiller a écrit au propriétaire du *N.M Dominion I* le 11 septembre 2006, en vue de recouvrer la demande d'indemnisation établie, plus les intérêts.

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

### **3.36 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, 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.

Conformément au paragraphe 87(3) de la LRM/MLA l'Administrateur réexamine la faisabilité d'entreprendre une action en recouvrement des frais encourus.

### **3.37 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 est avéré que c'était le bateau de pêche *Western Mariner*, ayant à bord, croyait-on, 5 000 litres de diesel. Le club nautique 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 d'obturer les ouvertures du bâtiment en vue 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.

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

### **3.38 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.

Après avoir obtenu de la GCC d'autres détails, la demande d'indemnisation a été examinée et évaluée. Conformément aux Articles 86 et 101 de la Loi sur la responsabilité en matière maritime, l'Administrateur a fait une offre d'un montant de 6 614,88 \$, plus des intérêts, en règlement pour solde de tout compte, de cette demande d'indemnisation. La GCC a accepté cette offre. Le 2 août 2006, l'Administrateur a ordonné le versement de la somme de 6 804,42 \$, plus des intérêts.

À la lumière du fait que le propriétaire du bâtiment est inconnu, l'Administrateur a clos son dossier.

### **3.39 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.

L'Administrateur n'a reçu aucun renseignement supplémentaire regardant cet événement. Faute de toute demande d'indemnisation, l'Administrateur a clos son dossier.

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

---

Le 22 mars 2006, un rapport envoyé par le 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 8 889 tjb, 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 combustibles, 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 netto-

age. 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 dans le 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 tentatives de récupération mécaniques n'ont pas été couronnées de succès.

Le 26 mars 2006, BC Ferries a annoncé que le transbordeur avait été repéré par environ 1400 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 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 1 000 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 à tout changement de situation.

Actuellement, le propriétaire du navire étudie la faisabilité de pomper l'eau à l'intérieur du navire coulé et de le renflouer. La British Columbia Ferry Services inc. s'est mise en rapport avec l'Administrateur et certains rapports ont été mis à sa disposition.

L'Administrateur continue à suivre de près l'événement.

### **3.41 Ex-chalutier Blue Dawn (2006)**

---

Le 1<sup>er</sup> avril 2006, un membre des services auxiliaires de la Garde côtière canadienne au SCTM de Victoria a signalé qu'un bâtiment, le *Blue Dawn* s'était échoué sur Slag Point, port de *LadySmith*, Colombie-Britannique. Plus tard, ce jour-là, lorsque l'agent des Interventions d'urgence de la GCC est arrivé sur les lieux, le propriétaire s'appêtait à remettre à flot le bâtiment, à la marée montante. Le propriétaire a indiqué qu'il y avait environ 400 gallons de diesel à bord. L'agent des Interventions d'urgence de la GCC a conseillé au propriétaire de chercher à obtenir l'aide de professionnels du sauvetage.

Le *Blue Dawn* était un ex-chalutier à pêche sur le côté, solidement construit à Lunenburg, en Nouvelle-Écosse, en 1962. Cet ex-chalutier mesurait 96 pieds de long et environ 23 pieds de large. Il est précisé que ces dernières années, le bâtiment avait été utilisé comme quartier d'habitation pour des équipes chargées de

confectionner des bardeaux, sur la côte de la Colombie-Britannique.

Le 2 avril, la GCC a déployé un barrage flottant de retenue, tout autour du bâtiment, car il y avait des irisations d'hydrocarbures à la surface de l'eau, s'étendant tout le long du littoral. Le jour suivant, la GCC a assuré la responsabilité de renflouer le bâtiment. Une entreprise avait été engagée pour remorquer le *Blue Dawn* jusqu'à *LadySmith*, où un expert pourrait effectuer une expertise d'avarie et une évaluation. Avant tout, il fallait pomper l'eau par-dessus bord. Le 10 avril, l'entreprise a avisé la GCC que le *Blue Dawn* avait déversé une quantité considérable de fuel-oil. L'entreprise est intervenue en déployant un barrage flottant de retenue et des tampons absorbants. Le 12 avril, la GCC était informée, par le propriétaire du bâtiment, qu'il était incapable de faire face à la situation et de fournir un plan acceptable assurant que le bateau ne constituerait plus

une menace de pollution. En conséquence, la GCC a informé le chantier naval qu'il devait se préparer à enlever tous les hydrocarbures en vrac accessibles et autres matériaux pollués. À la fin du mois, la démolition et l'élimination du bâtiment étaient achevées.

Le 18 juillet 2006, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation émanant du MPO/GCC d'un montant s'élevant à 121 856,95 \$ pour ses frais. Cette demande d'indemnisation

a été examinée et évaluée par l'Administrateur. Le 18 décembre 2006, une offre de règlement à l'amiable d'un montant de 119 482,20 \$, y compris des intérêts, était acceptée par le demandeur.

Actuellement, l'Administrateur est en train d'examiner les chances d'exercer avec succès une action en recouvrement à l'encontre du propriétaire du bâtiment.

### **3.42 Ex-bateau de pêche Ocean Tribute (2006)**

---

Le 5 septembre 2006, le gardien de quai de l'appontement des pêcheurs à *LadySmith* (Colombie-Britannique) a signalé que l'*Ocean Tribute* avait coulé le long du quai. Il y avait du fuel-oil dans l'eau, aussi des tampons absorbants ont été utilisés pour effectuer le nettoyage. L'*Ocean Tribute* était un ex-bateau de pêche construit en 1926. Il mesurait environ 45 pieds de long et 15 pieds de large. Il avait été converti en une friterie. Le propriétaire avait engagé une entreprise commerciale pour renflouer le bâtiment qui avait été remis à flot, mais celui-ci avait de nouveau coulé, peu après.

Le 9 septembre, la Garde côtière avait été informée, lors de réunions avec le propriétaire du bâtiment, l'entreprise et les autorités portuaires, que le bâtiment n'était pas assuré. Le propriétaire n'avait plus les ressources nécessaires pour intervenir davantage. En conséquence, la GCC a assumé le commandement sur le

lieu des opérations et a passé un contrat avec Saltair Marine Services, en vue de renflouer le bâtiment et d'enlever le combustible, les huiles moteur et hydrauliques accessibles. Environ, 100 gallons de liquides huileux ont été enlevés. Par la suite, au 20 septembre, le bâtiment avait été démoli et éliminé.

Le 13 décembre 2006, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation émanant du MPO/GCC d'un montant s'élevant à 26 404,23 \$ pour des frais encourus à l'occasion de cet événement. L'Administrateur a examiné et évalué la demande d'indemnisation. Le 9 février 2007, l'Administrateur a fait une offre au MPO/GCC, d'un montant s'élevant à 24 901,42 \$ plus des intérêts, en règlement pour solde de tout compte. À la fin de l'exercice financier, l'Administrateur est dans l'attente d'une réponse de la part du MPO/GCC.

### **3.43 Rejets non identifiés d'hydrocarbures Baie Ste-Marie, Terre-Neuve (2006)**

---

Le 9 avril 2006, le personnel d'Intervention d'urgence de la Garde côtière canadienne à St-Jean de Terre-Neuve a reçu un rapport concernant des oiseaux de mer mazoutés rejetés sur le littoral dans les baies de Ste-Marie et des Trepassés, sur la côte sud de la presqu'île d'Avalon.

Pour les interventions opérationnelles de lutte contre les rejets d'hydrocarbures de source inconnue, le personnel d'IU GCC tenait le rôle d'organisme responsable des opérations.

La GCC a donné son appui aux organismes de contrôle d'application des règlements de Transports Canada, a organisé des patrouilles de surveillance du littoral et recueilli des oiseaux mazoutés. Le Service canadien de la faune, EC, ont affrété un hélicoptère commercial pour effectuer des surveillances aériennes. Le 12 avril, Transports Canada avait également un aéronef dans le secteur. Les 13 et 14 avril, les équipes d'IU ont effectué d'autres patrouilles de surveillance des plages. Elles ont recueilli davantage de débris pollués et d'oiseaux morts



mazoutés, ceci, en plus des oiseaux morts mazoutés recueillis par des gens du pays et des employés du Service canadien de la faune. Transports Canada a prélevé des échantillons d'hydrocarbures au cours de son enquête relative à l'origine des rejets d'hydrocarbures. Ces échantillons avaient été expédiés à des laboratoires d'Environnement Canada à Moncton, Nouveau-Brunswick, aux fins d'analyses chimiques.

Le 8 décembre 2006, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation émanant du MPO/GCC, pour un montant de 15 390,04 \$ concernant des frais encourus au cours de cet événement. Le 19 février 2007, l'Administrateur a réclamé au MPO/GCC des documents supplémentaires et des renseignements d'ordre général.

### **3.44 Bateau de plaisance Saxony (2006)**

---

Le 11 décembre 2006, un rapport indiquait que le bateau de plaisance *Saxony* semblait être sur le point de couler dans Manion Bay, près de Vancouver. La GCC a mené une enquête et n'a trouvé personne à bord. Avec une pollution minimale, le bateau a coulé par environ 30 pieds d'eau, peu après l'arrivée de la GCC. À ce moment-là, aucun propriétaire n'a pu être identifié.

Le 13 décembre, des habitants de Bowen Island ont remarqué une vaste irisation sur l'eau provenant du bateau. Étant donné qu'aucun propriétaire n'avait pu être trouvé par la GRC de Bowen Island, la GCC a assumé le commandement sur le lieu des opérations et la direction de l'intervention. La GCC a passé un contrat avec des compagnies locales de renflouage de navires, en vue de remettre à flot le *Saxony* et pour maîtriser et éviter une pollution plus importante.

Le dossier de l'Administrateur reste ouvert.

### **3.45 Remorqueur Mary E. Hannah et Barge # 5101 (2006)**

---

Un rapport indiquait que le 31 janvier 2006, le remorqueur *Mary E. Hannah* et la barge # 5101 déversaient une certaine quantité de diesel/gazole, alors qu'ils étaient en train de charger une cargaison au terminal Nanticoke Refinery Marine (lac Érié). Une équipe de surveillance du MPO/GCC du gouvernement fédéral basée à Sarnia, s'est rendue sur les lieux.

à 3 840 kgs de tampons absorbants usagés et à environ 22 380 litres d'un mélange d'eau et d'hydrocarbures. De plus, d'après des estimations, le taux d'évaporation et dissipatif lors de cet événement était de l'ordre de 50 à 70 pour cent.

La direction de la raffinerie a pris des dispositions pour que la Société d'intervention maritime de l'Est du Canada puisse se charger de l'intervention opérationnelle et nettoyer les hydrocarbures récupérables. La quantité totale de pollution récupérée a été estimée, plus tard,

Le 19 juin 2006, l'Administrateur a été informé que le MPO/GCC avait adressé au propriétaire du remorqueur et de la barge une facture s'élevant à 2 838,52 \$, en recouvrement des frais encourus au cours de l'événement.

Le dossier de l'Administrateur reste ouvert.



### **3.46 N.M. Cicero (2006)**

---

Un rapport de situation de la GCC a avisé l'Administrateur de cet événement. Le 13 juin 2006, le *N.M. Cicero* a rapporté un déversement d'hydrocarbures au môle 36 du Port d'Halifax. Le mazout de soute « C » était en cours d'endiguement à l'aide d'un barrage flottant, entre le môle et le navire. Intervention d'urgence de la GCC est arrivée sur les lieux et a trouvé que les barrages flottants n'endiguaient pas totalement le déversement.

L'organisme d'Intervention SIMEC, engagé par le propriétaire du navire, a commencé les

opérations de nettoyage à l'aide de camions aspirateurs et de tampons absorbants. Par la suite, il a été établi que le déversement s'était produit alors que du combustible de soute était transféré du ballast # 3 tribord, au ballast # 3 bâbord. D'après les estimations, environ 2,5 m<sup>3</sup> de mazout de soute « C » avaient été perdus. Le 16 juin, le *N.M. Cicero* a été autorisé à appareiller.

Il paraît que le MPO/GCC va envoyer une facture au propriétaire du navire. Entre-temps, le dossier de l'Administrateur reste ouvert.

### **3.47 UFPSD Terra Nova FPSO (2006)**

---

Le 21 avril 2006, l'*UFPSD Terra Nova* a signalé au Canada-Newfoundland Offshore Petroleum Board (CNOBP) un déversement de pétrole brut, dû à un trou dans un tuyau de l'installation d'exploitation de l'unité flottante. LE CNOBP est l'organe fédéral-provincial qui régit l'industrie pétrolière au large de Terre-Neuve et du Labrador. Il a enquêté sur cet événement comme étant l'organisme chargé de la réglementation.

À la découverte de la fuite, Petro Canada a arrêté la production et a commencé à endiguer et à nettoyer les hydrocarbures sur le pont. Le personnel de l'UFPSD a estimé qu'un maximum de 300 litres de pétrole et/ou d'eau s'était écoulé du pont à la mer. Une bouée de localisation et de surveillance de la nappe d'hydrocarbures a été mise à l'eau par l'UFPSD pour suivre le déplacement des hydrocarbures sur la mer. Des vols de surveillance ont été programmés. Lorsque le déversement a été repéré, le propriétaire de l'unité flottante a mis en œuvre les dispositions prises avec la Société d'intervention maritime de l'Est du Canada.

Le 23 avril, le pétrole brut a été repéré sur l'eau, aussi deux bâtiments ravitailleurs au large ont été envoyés pour endiguer et nettoyer les hydrocarbures, utilisant un dispositif de dragage monté d'un seul bord d'un navire, et en même temps, des produits absorbants. Le même jour, du personnel d'Intervention d'urgence de la GCC se trouvait à bord d'un aéronef de surveillance affrété, appartenant à la

compagnie, qui a déterminé qu'il n'y avait plus trace d'hydrocarbures, il semblerait qu'ils aient été désintégrés par la forte houle.

Il paraît que la GCC soumettra une demande d'indemnisation à la compagnie pour les frais encourus.

Nota : Bien que la Partie 6 de la LRM/MLA prévoyant la responsabilité réglementaire de la Caisse d'indemnisation, s'applique aux dommages dus à la pollution par les hydrocarbures provenant du navire et aux frais encourus pour des mesures prises visant à prévenir, contrer, réparer ou réduire au minimum les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures provenant du navire, etc. [...] pour autant que ces frais et les mesures prises soient raisonnables ; la Partie 6 de la LRM/MLA prévoit aussi certaines exceptions, incluant des activités de forage et les unités flottantes de stockage. L'Article 49 de la LRM/MLA stipule :

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

(2) La présente Partie ne s'applique pas à une unité flottante de stockage ou à une unité flottante de production, de stockage et de déchargement, sauf si elle transporte des hydrocarbures comme cargaison entre ports ou terminaux à

l'extérieur des limites d'un champ pétrolière au large des côtes. »

### **3.48 Jag Pahel (2006)**

---

Le 23 octobre 2006, le navire à moteur *Jag Pahel*, immatriculé en Inde et le remorqueur *Ocean Delta* ont été mis en cause dans un « petit » incident relatif à un déversement d'hydrocarbures dans le port de Québec. L'équipage du navire a effectué le nettoyage du navire, alors qu'une entreprise commerciale – Groupe Ocean – a effectué celui du remorqueur.

Une lettre de garantie, à l'ordre de la Caisse d'indemnisation, a été obtenue de la part de la North of England P&I Association Limited, en vue de couvrir toute demande d'indemnisation éventuelle, pour les frais encourus lors du nettoyage de l'événement.

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

### **3.49 Vraquier André (2006)**

---

Le 4 juillet 2006, le Vraquier à moteur *N.M. André* a signalé que durant ses opérations de mazoutage dans Burrard Inlet, un déversement d'hydrocarbures s'était produit. C'était du fuel-oil de type mazout de soute « C ». Le commandant de port a estimé à 200 gallons le mazout de soute « C » déversé sur le pont du *N.M. André* et qu'environ 20 gallons s'étaient écoulés dans les eaux du port. L'agent du navire a passé un contrat avec l'organisme d'intervention – Burrard clean operations – pour effectuer le nettoyage des hydrocarbures. La GCC a assumé le rôle du fonctionnaire fédéral chargé de la surveillance.

Il a été rapporté qu'un bateau de plaisance amarré dans la marina voisine avait été souillé par les hydrocarbures ainsi que d'autres biens privés. De nombreux oiseaux mazoutés avaient été recueillis pour être lavés et remis en état conformément aux conseils du Service canadien de la faune.

Le 6 juillet 2006, l'Administrateur a chargé l'avocat-conseil d'engager un expert maritime qui a donné une idée du coût total des frais de nettoyage qui devraient être engagés. Par la suite, une lettre de garantie commune, à l'ordre de la Caisse d'indemnisation et de la GCC, a été fournie par le club P & I du navire.

À la fin de l'exercice financier, il paraît que la plus grande partie des demandes d'indemnisation en suspens, résultant de cet événement, a été résolue et payée par le propriétaire du navire.

Toutefois, une demande d'indemnisation pour le nettoyage des oiseaux pourrait devenir un problème pour le club P & I japonais et la Caisse d'indemnisation.

L'Administrateur continue à suivre les activités relatives à cet événement.

### **3.50 Navire à cargaison sèche SCL Bern (2006)**

---

Le 16 décembre 2006, l'Administrateur a été avisé d'un déversement d'hydrocarbures mettant en cause le navire à cargaisons sèches *SCL Bern* et la barge *Arca* de ravitaillement en combustible de soutes de *Shell Canada*, au mouillage à la Pointe-aux-Trembles, port de Montréal. Lors des opérations de ravitail-

lement, un déversement de mazout lourd s'est produit. Environ 225 gallons d'hydrocarbures ont été déversés.

Shell Canada, propriétaire de la barge *Arca* a passé un contrat avec l'organisme d'intervention ECRC/SIMEC, afin d'intervenir sur cet évé-

ment. Environ 4 à 5 kilomètres de berges à Varennes ont été affectées. Au 18 décembre, environ 1500 pieds de berges avaient été nettoyées. Une autre évaluation du nettoyage des berges a été faite par Environnement Canada, le ministère de l'Environnement du Québec et les Interventions d'urgence de la GCC.

Une lettre de garantie à l'ordre de la Caisse d'indemnisation a été obtenue du club P&I Gard, pour couvrir toute demande d'indemnisation éventuelle pour des frais encourus lors du nettoyage de cet événement.

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

### **3.51 Vraquier Westwood Annette (2006)**

---

Le 5 août 2006, l'Administrateur a reçu un exemplaire d'Alert Update #1, publié par le Centre national des urgences environnementales, concernant un déversement considérable de mazout de soute « C », dans Squamish (Colombie-Britannique). La journée précédente, alors qu'il appareillait du poste à quai Squamish Terminals Ltd. No 2, par de forts vents, assisté de deux remorqueurs, le vraquier *Westwood Annette* a heurté un duc d'Albe du môle, faisant deux brèches dans le bordé de muraille du navire. Du fuel-oil s'est écoulé par ces brèches. Par la suite, la GCC a estimé qu'environ 29 000 litres d'hydrocarbures s'étaient déversés dans l'eau à l'extrémité nord de Howe Sound, près de l'estuaire du fleuve Squamish.

L'organisme d'intervention Burrard Clean Operations avait été engagé par contrat pour effectuer des opérations d'intervention. Des résultats préliminaires indiquaient que près des 2/3 de la quantité d'hydrocarbures déver-

sée avait été récupérée à la fin de la journée du 5 août. Environ 1 kilomètre du littoral était affecté et les opérations de nettoyage de la plage étaient mises en œuvre. Le Service canadien de la faune et de la flore a trouvé que nombreux oiseaux avaient été mazoutés, principalement des oies du Canada.

Une lettre de garantie, à l'ordre du ministère des Pêches et Océans et de la Caisse d'indemnisation, a été obtenue de la part du club Pet I du propriétaire du navire. L'Administrateur a également employé un expert maritime local.

À la fin de l'exercice financier, il paraît que le total de frais encourus était d'environ 5 millions \$ et qu'actuellement, le club P & I était en train de prendre en considération toutes les demandes d'indemnisation.

L'Administrateur continue à suivre de près l'évolution de la situation.

### **3.52 Cargo Star Ikedana (2006)**

---

Le 15 novembre 2006, l'Administrateur a reçu un rapport d'accident de navire, publié par le Bureau de la sécurité des transports du Canada. Le rapport d'événement indiquait que le 9 novembre 2006, le navire *Star Ikedana*, immatriculé à Singapour, avait heurté l'extrémité Sud du quai N° 2 de Squamish Terminals à Squamish (Colombie-Britannique). Le choc a causé une large brèche, dans la coque au-dessus de la ligne de flottaison du côté tribord, d'environ 30 pieds de long par 5 pieds de haut. Le choc a produit une cassure dans la Caisse à combustible tribord. Toutefois, la cassure était située au-dessus du niveau du liquide, du mazout de

soute « C ». Heureusement, aucun combustible ne s'est déversé dans l'eau. Le mazout de soute « C » a été pompé dans d'autres caisses à combustible du navire. Au cours du nettoyage des résidus, Burrard Clean a mis en place un barrage flottant de retenue, tout autour du navire. Transports Canada a indiqué que les réparations prendraient de 8 à 10 jours avant d'être terminées. Le heurt contre le quai, au cours de la manœuvre à Squamish Terminals, semble s'être produit au même poste que celui mentionné dans l'événement du *Westwood Annette* – voir le paragraphe 3.51. Dans cet événement, peu de mois auparavant, l'estuaire

du fleuve Squamish avait éprouvé des dommages écologiques considérables, causés par un important déversement d'hydrocarbures du *Westwood Annette*.

### **3.53 Navires à cargaisons sèches Sanderling (2006)**

---

Un rapport de situation de la GCC a avisé l'Administrateur que le 22 juillet 2006, le navire à cargaisons sèches *Sanderling*, avait laissé s'écouler du mazout de soute «C» dans les eaux du port d'Halifax. L'organisme d'intervention ECRC/SIMEC a été engagé par le propriétaire du navire. Un barrage flottant de retenue a été déployé tout autour du navire. Des barrages flottants avaient aussi été mis à l'eau tout autour de la marina de Dartmouth et du

Ferry Terminal. À la fin de la journée suivante, les irisations sur les eaux du port d'Halifax s'étaient, pour la plupart, dissipées. Le personnel de la GCC/SIMEC/EC a inspecté le secteur du déversement, mais n'a pu observer d'hydrocarbures récupérables.

Il paraît que la GCC présentera une demande d'indemnisation au propriétaire du navire pour avoir surveillé l'événement. Entre-temps, le dossier de l'Administrateur reste ouvert.

### **3.54 Bateau de pêche Gayle Ann II (2006)**

---

Le 15 août 2006, un rapport a informé la GCC que le bateau de pêche *Gayle Ann II* avait coulé dans la marina de la ville de Powell River. Du diesel s'était écoulé du bâtiment, provoquant une vaste nappe d'hydrocarbures dans la marina. L'équipage du bateau de sauvetage de Powell River a déployé un barrage flottant tout autour du bateau et a utilisé des tampons absorbants pour endiguer le déversement. La GCC a engagé des plongeurs sous-marins locaux pour renflouer et stabiliser le bâtiment en retirant le combustible de ses citernes, y compris les autres huiles moteur et de transmission accessibles.

Le 17 août 2006, le personnel de la GCC, assumant le commandement des opérations sur le site, a remis une notice d'actions à envisager donnant les grandes lignes des travaux exigés pour éliminer le risque de pollution. Le 14 septembre 2006, la GCC a adressé une facture au propriétaire du bâtiment, mais aucun paiement n'a été reçu à ce jour.

Le 14 février 2007, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation émanant de la GCC pour ses frais s'élevant à 9 934,75 \$.

L'Administrateur est en train d'examiner et d'évaluer la demande d'indemnisation.

### **3.55 Bateau de pêche Wishing Star (2006)**

---

Le 26 juillet 2006, le SCTM/MCTS de Prince Rupert a été informé que le bateau de pêche affrété *Wishing Star* avait heurté une roche et coulé dans le passage d'Hudson Bay dans l'est de l'île Dundas, toute proche. Les passagers et l'équipage ont été secourus par le garde-côte de la GCC de Pointe Henry. À bord du bâtiment, il y avait 2000 litres de diesel, mais une petite quantité seulement s'était écoulée, causant des irisations à la surface de l'eau.

La GCC a rapporté qu'en raison de l'inaction du propriétaire du bateau, elle avait dû assumer le commandement sur place des opérations, lors de cet événement. Un contrat a été passé avec l'entreprise commerciale – Wainwright Marine – et son remorqueur *Ingenika* est arrivé sur les lieux. Il a mis en place un barrage flottant dans le secteur du bateau coulé et déployé des tampons absorbants. Des plongeurs sous-marins ont obturé les ouvertures et disposé

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

des élingues pour renflouer le bâtiment. Le 31 juillet, le *Wishing Star* a été remis à flot et remorqué jusqu'au chantier maritime Wainwright, à Prince Rupert. Des équipes ont continué à retirer les hydrocarbures résiduels et de la cale machine.

Le 14 février 2007, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation émanant de la GCC pour ses frais s'élevant à 11 2629,51 \$.

L'Administrateur est en train d'examiner et d'évaluer la demande d'indemnisation.

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

### **4.1 Responsabilité civile pour des dommages à l'environnement au Canada**

L'indemnisation pour des dommages causés à l'environnement est traitée différemment sous le régime de la Loi canadienne sur la responsabilité en matière maritime (LRM/MLA), la CRC de 1992, la Convention du FIPOL de 1992 et la LPH de 90 des États-Unis (US OPA 90 – Loi de 1990 sur la pollution par les hydrocarbures, États-Unis).

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

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

Au Canada, la LRM/MLA (la Loi régissant le Fonds de la Caisse d'indemnisation) définit de la sorte les termes « dommages dus à la pollution par les hydrocarbures » :

*« ... s'agissant d'un navire, perte ou dommages extérieurs au navire et causés par une contamination résultant du rejet d'hydrocarbures par ce navire. »*

La LRM/MLA précise :

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

La LRM/MLA précise en outre :

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

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

Le coût raisonnable justifié techniquement pour des mesures de remise en état/de restauration, pour lesquelles des indemnités sont disponibles aux termes de la CRC de 1992 et de la Convention du FIPOL de 1992, peut, aux conditions des règlements USNDA (évaluation des dommages aux ressources naturelles des États-Unis) (The US Natural Resource Damage Assessment Regulations), égalier le coût de la restauration primaire. Toutefois, la mesure supplémentaire de l'évaluation des



dommages aux ressources naturelles/Loi sur la pollution par les hydrocarbures des États-Unis (OPA 90 NRDA) considère :

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

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

Au Canada, il a été suggéré, par certains, que la définition de dommage dû à la pollution par les hydrocarbures, donnée dans la LRM/MLA, semble suffisamment étendue pour autoriser l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation à faire droit à une réclamation pour des dommages à l'environnement pour une perte sans relation avec une quelconque conséquence économique reconnaissable. En réponse, d'autres soutiennent que compte tenu de la disposition particulière relative à la responsabilité pour les coûts des mesures raisonnables de remise en état, il est évident que de telles « demandes d'indemnisation sans valeur profitable » ne sont pas prévues dans le cadre de la loi régissant la Caisse d'indemnisation.

Jusqu'à maintenant, dans ce contexte, ni les tribunaux canadiens, ni l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation n'ont pris en considération la signification de dommage par pollution spécifiée dans la loi applicable.

Il est à remarquer que la Cour suprême du Canada a abordé le concept d'indemnisation pour des pertes qui ne sont pas d'ordre pécuniaire, dans l'affaire Colombie-Britannique contre Canadian Forest Products Ltd (Produits forestiers du Canada Ltée). \*

## **4.2 Équipe régionale d'intervention environnementale**

Au Canada, il existe divers textes de lois, d'accords internationaux, d'accords intergouvernementaux, interministériels, et d'organismes regardant les rôles et les responsabilités des organismes chefs de file dans leurs domaines respectifs et des organismes chargés de la gestion des ressources.

Environnement Canada est reconnu par la Garde côtière canadienne comme étant l'autorité fédérale habilitée à donner des conseils en matière d'écologie, lors d'un événement de pollution. Normalement, Environnement Canada préside l'équipe régionale d'urgence environnementale (REET) qui a la responsabilité de fournir des renseignements récapitulatifs scientifiques et écologiques, au cours des opérations d'intervention. L'organisme REET est formé de représentants du fédéral, des provinces, des premières nations, des municipalités et autres organismes, selon les besoins.

Les plans d'urgence de l'organisme REET contiennent des règles fondamentales, permettant de veiller à ce que tous les partenaires œuvrent efficacement tous ensemble. Ces plans sont incorporés aux plans d'urgence de d'autres ministères du gouvernement. Par exemple, l'organisme REET fournit, à la GCC et/ou à la personne assumant le commandement sur le lieu des opérations de lutte contre la pollution, des avis regardant les prévisions météorologiques. Cette aide fournie par

\* 2004 CSC/SCC 38, numéro de dossier 29266. Le lien suivant donne accès à cette décision : <http://scc.lexum.umontreal.ca/en/2004/2004scc38/2004scc38.html>

l'organisme REET, à la personne devant assumer le commandement sur le lieu des opérations, au cours d'un événement, peut contribuer à faire une différence capitale lors de l'intervention relative à l'événement. De plus, l'organisme REET peut approuver l'utilisation de dispersants chimiques et autres techniques de traitement du littoral.

Dans l'exercice de ses fonctions, l'Administrateur dispose d'une position unique pour se pencher sur les questions de pollution qui affectent les Canadiens. Il suit de près l'évolution des régimes internationaux et du régime national, relatifs à la prévention, la préparation et l'intervention opérationnelle en vue de la protection du milieu marin. L'Administrateur appuie les efforts soutenus des gestionnaires canadiens, chargés des interventions de lutte contre les déversements d'hydrocarbures, désireux d'être plus au courant des activités écologiques réalisées dans d'autres pays. Par exemple, la constante coopération, de longue date, entre la Garde côtière canadienne et la Garde côtière des États-Unis, est tout à fait louable.

Les avantages du développement du partenariat et de l'échange de renseignements, par exemple, ont été clairement mis en lumière, par la participation de l'Administrateur à l'exercice CANUSLANT 2005, organisé en juin 2005, au collège de l'Atlantique à Bar Harbour (Maine). Les avantages ont également été démontrés, lors de sa présence à la Conférence donnée à Halifax en novembre 2006, par l'équipe conjointe d'intervention Canada-États-Unis (JRT).

Note : Pour des renseignements au sujet de l'exercice CANUSLANT 2005, veuillez consulter le paragraphe 5.10 du rapport 2005-2006 et le paragraphe 5.9 du présent rapport de l'Administrateur.

### **4.3 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 tenter une action contre un propriétaire de navire. L'Administrateur de la Caisse d'indemnisation est, selon la loi, partie à une procédure judiciaire devant les tribunaux, 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, comme d'habitude, 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 témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement. Ce nouvel aspect de la disposition rendra pratiquement impossible de priver de son droit le propriétaire du navire de limiter sa responsabilité.

#### **4.4 Intervention en Arctique pour lutter contre la pollution par les hydrocarbures**

Au Canada, la Garde côtière canadienne homologue un réseau de quatre organismes d'intervention (OI/ROS) appartenant au secteur privé qui l'exploite pour fournir des services d'intervention de lutte contre les déversements d'hydrocarbures en mer, allant jusqu'à 10 000 tonnes (critères d'intervention internationale d'une capacité maximale de niveau 4) dans les eaux situées au sud du 60<sup>e</sup> parallèle de latitude nord.<sup>1</sup> Ces OI/ROS sont gérés par l'industrie et financés par des droits facturés aux usagers.

Toutefois, il n'existe pas d'OI/ROS homologués pour les eaux situées au nord du 60<sup>e</sup> parallèle de latitude nord. En Arctique, les navires n'ont pas besoin d'avoir contracté un accord avec un OI/RO homologué. La GCC a toujours l'entière responsabilité de la préparation et de l'intervention, dans toutes les eaux de l'Arctique.

Compte tenu de cette responsabilité, la GCC de la Région centrale et de l'Arctique a mis au point une stratégie d'intervention pour lutter contre la pollution par les hydrocarbures en Arctique. La stratégie a été mise au point grâce à un processus de consultations approfondies avec d'autres ministères fédéraux, des gouvernements territoriaux et des industries commerciales de transports maritimes desservant le nord du 60<sup>e</sup> parallèle de latitude nord.

Il ressort que le grand risque de pollution par les hydrocarbures, susceptible de se produire dans l'Arctique canadien, a lieu au cours d'un transfert de combustible au moyen d'un flexible flottant, entre les navires et la terre, dans de nombreuses communautés de l'Arctique. La GCC a élaboré des stratégies individuelles d'intervention, pour 48 de ces communautés, qui impliquent du matériel de ravitaillement et la nécessité de donner des cours de formation sur la façon d'utiliser ce matériel, de manière à pouvoir intervenir sur ces déversements. En outre, durant la saison de navigation, les brise-glace de la GCC disposent, à bord, de conteneurs de matériel de première intervention pour lutter contre les déversements et d'un équipage formé à l'utilisation de ce matériel. S'il advenait que se produise un déversement d'hydrocarbures excédant les capacités en ressources dont dispose une communauté ou un brise-glace, la GCC peut déployer son ensemble de matériel

<sup>1</sup> Dans l'est de l'Arctique, le soixantième parallèle de latitude nord passe près de l'extrémité nord du Labrador. Depuis là, en se dirigeant vers l'ouest, il divise pratiquement en deux la baie d'Ungava et la baie d'Hudson. Par conséquent, la majeure partie de ces deux grandes étendues d'eaux du nord, se situent au sud du 60<sup>e</sup> parallèle de latitude nord.

d'intervention de lutte contre des déversements, transportable rapidement par un aéronef depuis Hay River, Territoires du Nord-Ouest. Cet ensemble d'équipement permet de récupérer et de détruire jusqu'à 150 tonnes de déchets d'hydrocarbures lors d'une intervention sur des déversements. En outre, dans les Régions centrales et de l'Arctique, la GCC maintient un matériel d'intervention de lutte contre des déversements, entreposé à des points stratégiques, à Churchill, Iqaluit et Tuktoyaktuk. Lorsque ce matériel viendrait à être associé à l'ensemble transportable par aéronef, suffisamment de matériel serait disponible au sein de la région, pour intervenir sur un déversement de l'ordre de 1 000 tonnes.

Note : Pour des renseignements supplémentaires au sujet de la stratégie d'intervention de la GCC en Arctique, veuillez consulter le rapport annuel 2002-2003 de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation, paragraphes 4.23 et 5.3, respectivement.

#### **4.5 Évaluation des risques de déversements d'hydrocarbures – Terre-Neuve**

En septembre 2005, Transports Canada, en partenariat avec le ministère des Pêches et Océans, a entrepris une étude en vue d'évaluer les risques pétroliers, le long de la côte sud de Terre-Neuve. Le rapport final devrait être achevé avant la fin de 2007.

Note : Pour des renseignements supplémentaires au sujet de cette évaluation des risques de déversements d'hydrocarbures, veuillez vous reporter au paragraphe 5.2 de ce rapport.

#### **4.6 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 2007, montre que 7 % provenaient de navires-citernes, 76,5 % d'autres bâtiments et 16,5 % étaient considérés comme étant des rejets non identifiés.

Dans son bulletin d'octobre 2005, l'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd. (ITOPF) rapporte la tendance des déversements d'hydrocarbures provenant des navires-citernes. Depuis 1974, l'ITOPF a maintenu en place une base de données des déversements d'hydrocarbures provenant des navires-citernes, des transporteurs mixtes et des barges. Celle-ci inclut 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 d'ITOPF 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.

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.

#### **4.7 Transport d'hydrocarbures à bord de navires inférieurs aux normes – Quatrième Groupe de travail intersessions**

Au cours de la dixième session du FIPOL de 1992, tenue du 27 février au 2 mars 2006, l'Assemblée a décidé d'établir un Groupe de travail chargé d'étudier des mesures autres que techniques visant à promouvoir le transport maritime de qualité des hydrocarbures. Il a été décidé que le Groupe de travail devait travailler entre les sessions et être ouvert à tous les gouvernements et à toutes les organisations intergouvernementales et non gouvernementales qui ont 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 avait été chargé d'évaluer 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. Le Groupe de travail a également été prié de ne pas s'égarer dans des domaines de compétence de l'OMI et que ses travaux ne fassent pas double emploi avec ceux menés par cette organisation. L'Assemblée a souligné que le Groupe de travail ne devrait pas se pencher sur des questions qui exigeraient la réouverture de discussions concernant une révision des Conventions de 1992.

À sa première réunion, en mai 2006, le 4<sup>e</sup> Groupe de travail intersessions a apporté une attention particulière aux procédures et pratiques actuelles et planifiées des industries pétrolières et du transport maritime, des assureurs maritimes, des sociétés de classification et des États visant à promouvoir le transport maritime de qualité. Le Groupe a décidé d'entreprendre une étude afin d'identifier des facteurs nationaux légaux qui, dans les démarches des assureurs maritimes et autres types d'affaires connexes, les autorisent, les obligent à partager des renseignements sur les clients ou les en empêchent.

Suite à un examen des bases de données, tenues par l'ITOPF, relatives aux déversements d'hydrocarbures et basées sur l'expérience du FIPOL dans le traitement des sinistres, une analyse a montré que les navires qui ne sont pas du ressort des assureurs P&I faisant partie de l'International Group of P&I Clubs, ne sont pas plus enclins que d'autres à être impliqués dans des sinistres de pollution. En outre, étant donné que la majorité des navires assurés auprès des assureurs P&I sont cotés par les sociétés de classification qui sont membres de l'AISC/IACS (Association internationale des sociétés de classification = International Association of Classification Societies), on peut déduire de l'étude que les navires qui ne sont pas du ressort de l'AISC/IACS ne sont pas plus enclins que d'autres à être impliqués dans des sinistres de pollution.

Au cours de sa seconde réunion, tenue en mars 2007, le Groupe a continué à débattre du partage des renseignements liés à la qualité du transport maritime et des barrières éventuelles pour devoir partager de tels renseignements. Le Groupe a examiné un certain nombre de documents concernant des facteurs nationaux légaux et autres types d'affaires connexes, pour devoir partager de tels renseignements. Il a également examiné si les lois et pratiques de compétitions prenaient en considération la nécessité de mettre en place des mesures visant à encourager le transport maritime de qualité, en matière de transport d'hydrocarbures. L'International Group of P&I Clubs a informé le Groupe de travail qu'un certain nombre de mesures récentes avaient été prises, en vue de contribuer de façon positive aux efforts mondiaux d'amélioration des normes de qualité et de sécurité des navires, en particulier, la procédure dite de « navire désigné » et de « mécanisme de double rétention ». La procédure prévoit qu'un International Group Club sera en mesure de nommer un navire, pour inspection par un comité indépendant, s'il considère qu'il ne répond pas aux normes minimales acceptables de qualité prévues pour des navires ayant adhéré aux clubs relevant du Groupe international. Si le comité indépendant confirme l'état du navire, celui-ci sera jugé comme étant un « navire désigné ». En vertu de l'accord pool de demandes d'indemnisation du Groupe International, de tels navires s'exposeraient à une « double rétention », en attendant qu'il soit remédié aux carences reconnues. Au cas où rien n'aurait été effectué, dans les 12 mois où le navire a été « désigné », les demandes d'indemnisation déposées, par la suite, seraient exclues de l'accord pool.

Le Groupe de travail poursuivra ses débats à sa troisième réunion devant avoir lieu au cours des sessions de juin 2007 des organes directeurs du FIPOL. Dans l'intervalle, le Groupe de travail a



invité le Comité maritime international <sup>2</sup> à entreprendre une étude à propos des objectifs qui suivent :

- a) identifier les facteurs, qui dans les démarches des assureurs maritimes et autres types d'affaires, les autorisent, les obligent à partager des renseignements, ou les en empêchent, et ;
- b) établir si la loi et les pratiques regardant la compétition, prennent en considération la nécessité de prendre des mesures visant à encourager le transport maritime de qualité pour les transports d'hydrocarbures.

Avant de décider comment agir, les organisations appropriées non gouvernementales, à savoir la CIMM/ICS (Chambre internationale de la marine marchande/International Chamber of Shipping), INTERTANKO, OCIMF et l'International Group of P&I Clubs, vont devoir se pencher sur les problèmes actuels concernant le libre échange de renseignements et indiquer s'il existe des problèmes semblables dans d'autres domaines. Une fois que le problème aura été plus précisément défini, l'Administrateur devrait être mieux en mesure d'estimer comment mener l'étude et pour recommander au Groupe de travail d'aller de l'avant.

Note : Pour des renseignements supplémentaires au sujet des perspectives concernant des navires inférieurs aux normes et des propositions de révisions de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds, prière de consulter les rapports annuels de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation pour les années 2002-2003, 2003-2004, 2004-2005 et 2005-2006, paragraphes 4 et Appendices « C », respectivement.

## **4.8 Combustible de soute et couverture d'assurance actuelle au Canada**

Le 4 octobre 2002, le ministre des Transports, David Collenette, a annoncé que le Canada avait signé la nouvelle Convention internationale sur la responsabilité civile pour des dommages dus à la pollution par le combustible de soute.

Il est entendu qu'avant de ratifier officiellement la convention et de la faire appliquer dans la législation canadienne, les autorités canadiennes devront consulter les intervenants de l'industrie.

Là où la nouvelle Convention est en vigueur, il sera obligatoire pour les propriétaires officiels de navires, pour tous les navires de plus de 1 000 tjb, d'avoir à bord, en tout temps, une couverture d'assurance ou une autre garantie financière afin de couvrir leur responsabilité pour des dommages dus à la pollution, au titre du régime national ou international de limites de responsabilité. Les demandes d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution peuvent être déposées directement à l'encontre d'un assureur.

Les conventions internationales actuelles, couvrant les indemnités pour des déversements d'hydrocarbures, ne comprennent pas les déversements de combustible de soute provenant de navires autres que des pétroliers. Avant que la Convention sur les soutes puisse entrer en vigueur internationalement, il faut qu'au moins dix-huit États membres la ratifient, y compris cinq États membres dont chacun a sous son pavillon des navires dont les jauges brutes combinées ne sont pas inférieures à un million de tonneaux. Le nombre élevé d'États membres obligés d'avoir à ratifier la convention, pourrait signifier que la Convention sur les soutes n'entrera pas en vigueur dans un

<sup>2</sup> Le Comité maritime international, ayant son siège à Anvers-Belgique, est une organisation non gouvernementale. Son but est de contribuer par tous les moyens appropriés, à l'égard d'activités, à l'uniformisation du droit maritime dans tous ses aspects.

proche avenir.

Heureusement au Canada, contrairement à la plupart des autres pays, la responsabilité objective des propriétaires de navires, pour des déversements de combustibles de soutes, est stipulée dans le cadre de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRM/MLA). En outre, la Caisse d'indemnisation, sur ordre de l'Administrateur, est tenue de payer les demandes d'indemnisation pour des déversements de combustible de soutes provenant de navires de toutes catégories ainsi que pour des déversements d'hydrocarbures transportés à bord de navires, en tant que cargaison. L'Administrateur a le pouvoir aux termes des dispositions de l'Article 53 de la LRM/MLA, d'obtenir une garantie (même avant d'avoir reçu une demande d'indemnisation) et peut tenter une action réelle (*in rem*) à l'encontre d'un navire et le faire immobiliser, à cet effet, s'il y a lieu. Une lettre d'engagement (LOU) apporte généralement la garantie donnée par le club P&I du navire, de manière à empêcher l'immobilisation du navire ou à obtenir la main levée de son immobilisation.

## 4.9 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.

La SNPD/HSN comprend 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 que 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, causée 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 portant création du Fonds et le Protocole portant création du Fonds complémentaire. Les pertes ou préjudices causés par des matériaux radioactifs sont également exclus.

Le secrétariat du FIPOL de 1992 a la responsabilité de la mise en œuvre de la Convention SNPD/HNS, en prévision de son entrée en vigueur. Le secrétariat a élaboré un « Guide consacré à la mise en œuvre de la Convention SNPD/HSN ». Ce guide est disponible sur le site Web ([www.hnsconvention.org/fr/](http://www.hnsconvention.org/fr/)). La Convention SNPD/HNS entrera en vigueur 18 mois après sa ratification par au moins 12 États.

L'Administrateur du FIPOL a convoqué à Londres, les 25 et 26 mai 2006, un atelier consacré à la Convention SNPD/HSN, auquel environ 150 participants ont assisté. C'était le second atelier organisé pour traiter cette question – le premier s'était tenu en juin 2005 [l'Administrateur a participé à ces ateliers.] Le but fondamental poursuivi par ce second atelier incluait :

- une occasion de s'instruire au sujet des perspectives dans le transport maritime et les industries chimiques concernant la ratification de la Convention SNPD/HSN ;
- discuter de questions relatives au processus de ratification comme ont pu le faire des États envisageant de ratifier la Convention, et ;

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

- discuter de problèmes pratiques auxquels ont été confrontés huit États ayant déjà ratifié la Convention.

Au cours de l'atelier, la délégation canadienne a donné un bref exposé sur la situation des intervenants canadiens et sur le niveau actuel de concertation au Canada, avec l'industrie, en vue de préparer une proposition de ratification. Des recommandations relatives à la ratification devraient être soumises à l'approbation du Cabinet, en temps utile.

Note : Pour avoir une vue d'ensemble de la Convention SNPD/HSN, veuillez consulter le paragraphe 4.4 du rapport annuel 2005-2006 de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation.

## **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 (Agence des États-Unis pour la protection de l'environnement).

### **5.2 Conseil consultatif maritime canadien (national)**

Le Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) a tenu des réunions à Ottawa du 1er au 4 mai et du 6 au 9 novembre 2006. L'Administrateur et un expert-conseil en matière maritime engagé par la Caisse d'indemnisation ont assisté à quelques réunions. L'Administrateur suit avec grand intérêt les débats en cours regardant les questions écologiques maritimes traitées aux sessions du CCMC national. Il se tient au courant du projet de cadre réglementaire pour la prévention de la pollution par les hydrocarbures provenant de navires de toutes catégories. L'Administrateur était particulièrement intéressé par les débats du Comité permanent chargé de l'Environnement et par les questions débattues par le groupe de travail chargé de la pollution marine par les hydrocarbures.

L'Administrateur est intéressé par le processus de consultation publique et par les projets de réforme de la réglementation de Transports Canada permettant de veiller à la mise en application de la nouvelle Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada. La nouvelle Loi a reçu la sanction royale le 1er novembre 2001, mais elle n'est toujours pas en vigueur. Le processus pour la mise en application de la Loi continue à faire porter son attention sur le développement des règlements fondamentaux devant être publiés dans la Gazette du Canada. La LMMC de 2001 a été restructurée, mise à jour et rationalisée afin de la rendre claire et facile à comprendre. Les dispositions archaïques et les détails consacrés par l'usage, contenus dans l'ancienne LMCC ont été supprimés. Les dispositions sur la responsabilité ont été reportées dans la Loi sur la responsabilité en matière maritime (LRM).

#### **Étude regardant les risques écologiques**

Au cours des réunions de mai du CCMC, un représentant de Transports Canada a fourni des renseignements sur l'étude faite par le ministère pour évaluer les risques écologiques constitués par les transports d'hydrocarbures le long de la côte sud de Terre-Neuve. Transports Canada associé

au ministère des Pêches et Océans a entrepris cette étude en septembre 2005, en vue d'évaluer les risques d'un déversement accidentel de produits pétroliers. Ces ministères fédéraux travaillent en collaboration avec le ministère provincial de l'Environnement et l'industrie maritime locale, incluant d'autres groupes écologiques. Quelques-uns des facteurs à l'étude sont : l'augmentation du nombre de navires transitant par leurs eaux, la taille, l'âge et le nombre de navires-citernes transitant par la zone, le dispositif de gestion de l'organisation du trafic des navires, les évaluations des probabilités de déversements d'hydrocarbures et les conséquences éventuelles de ces déversements sur l'environnement.

Transports Canada rapporte qu'il y a chaque année environ 20 000 passages de pétroliers au large des côtes du Canada. De tous ceux-ci, environ 17 000 ont lieu au large de la côte est. Du fait de l'accroissement de l'exploitation et de la production du pétrole au large des côtes, le trafic des navires-citernes le long de la côte sud de Terre-Neuve augmente considérablement, particulièrement dans la zone de la Baie de Plaisance. L'étude regardant les risques écologiques fournira à Transports Canada de précieux renseignements pour évaluer le niveau de préparation obtenu actuellement grâce au Programme d'intervention pour lutter contre des déversements d'hydrocarbures en mer et aussi pour effectuer les mises au point indispensables, selon les nécessités.

Au cours de la réunion du CCMC de novembre, un rapport, concernant la Phase 1 de l'étude regardant les risques écologiques, a été rendu disponible. Cette phase donne un résumé des réunions sur les consultations publiques, tenues dans les municipalités situées le long de la côte sud de l'île. Des exemplaires de ce document peuvent être obtenus sur le site Web de Transports Canada : <http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/epe/menu.htm>. Il est prévu que le rapport final soit achevé avant la fin de 2007.

### **Protocole d'accord entre Transports Canada et Environnement Canada**

Au cours de la réunion du CCMC de mai, un représentant de Transports Canada a donné une mise à jour de l'application du Protocole d'accord (MOU) entre Transports Canada et Environnement Canada. Ce protocole d'accord (MOU) donne les grandes lignes du niveau de coopération requis pour faire appliquer les dispositions sur la prévention de la pollution, et la législation sur la faune et la flore visant la protection du milieu marin contre les déversements d'hydrocarbures et autres polluants provenant des navires. Il existe un grand nombre de domaines relatifs à l'observation et à l'application des règlements qui exigent une coopération interministérielle. Ces domaines comprennent le partage des renseignements, des communications, des inspections, des enquêtes, l'immobilisation des navires et les poursuites judiciaires.

Des exemplaires du Protocole d'accord (MOU) sur la mise en application à la réunion du CCMC ont été distribués à la réunion du CCMC. L'Association canadienne des propriétaires de navires a indiqué qu'elle avait l'intention de soumettre à Transports Canada, pour examen, des commentaires supplémentaires regardant le document actuel.

Lors d'enquêtes sur la pollution par des hydrocarbures provenant de navires, Transports Canada dispose des pouvoirs légaux et réglementaires, en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada* et de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* et des règlements pris conformément à ces lois. Transports Canada a également entrepris des inspections, effectuées dans le cadre du contrôle par l'État du port. Ces inspections sont faites en vue de vérifier si elles répondent aux dispositions de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires. Environnement Canada a la responsabilité de faire appliquer la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*, la *Loi relative à la Convention sur les oiseaux migrateurs*, tout comme les règlements pris en vertu de la *Loi du Canada sur la faune et la flore* et la *Loi sur les espèces menacées*.

## **Plan d'intervention pour lutter contre des déversements d'hydrocarbures en mer**

Un représentant de la Garde côtière canadienne a donné des renseignements sur le nouveau statut de l'organisme spécial d'intervention de la Garde côtière. Le rôle opérationnel de la Garde côtière a évolué pour se concentrer sur les opérations d'intervention de lutte contre les déversements d'hydrocarbures. La responsabilité de la Garde côtière en matière d'intervention en milieu marin, au titre des obligations nationales et internationales, a été débattue. Il a été noté que la Garde côtière possède un important stock d'équipement d'intervention. Elle dispose de 74 personnes pour des interventions d'urgence, stratégiquement réparties à travers le pays, par l'entremise des cinq régions de la Garde côtière canadienne.

En ce qui concerne l'état de préparation pour lutter contre la pollution par les hydrocarbures, le rôle de la Garde côtière a été résumé de la manière suivante :

- Mise au point de plans d'intervention d'urgence et de plans internationaux d'intervention d'urgence avec des pays qui partagent des eaux adjacentes.
- Établissement de dispositions en matière d'aptitude d'intervention initiale pour toutes les eaux canadiennes situées au sud du 60<sup>e</sup> parallèle de latitude nord.
- Établissement de dispositions en matière d'aptitude d'intervention initiale au nord du 60<sup>e</sup> parallèle de latitude nord.

En ce qui concerne les opérations d'intervention d'urgence, le rôle de la GCC consiste à :

- Intervenir pour lutter contre des rejets non identifiés d'hydrocarbures et des déversements provenant de navires se trouvant dans des eaux relevant de l'autorité du Canada.
- Assurer, selon le principe du recouvrement des frais encourus, les services du fonctionnaire fédéral chargé de la surveillance et les services de la personne exerçant le commandement sur les lieux des opérations, pour effectuer le nettoyage des événements de pollution en mer.
- Intervenir en cas de demandes d'assistance de la part de pays signataires de la Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures.

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

Au cours de la réunion du CCMC, en mai, un représentant de Transports Canada a fait un exposé sur l'acquisition d'un nouvel ensemble d'instruments de télédétection pour l'avion Dash 8 de surveillance de la pollution opérant dans les régions de l'Ontario, du Québec, et de l'Atlantique.

Ces nouveaux instruments de surveillance comprennent :

- Un radar aéroporté à antenne latérale.
- Un balayeur linéaire à ultraviolet/infrarouge.
- Un dispositif de caméra électro-optique à infrarouge.
- Un transpondeur relié au système d'identification automatique.



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

- Un dispositif photographique et caméra-vidéo à annotation GPS.
- Un logiciel informatisé de traitement de données.

Ces récentes acquisitions et la relance par le gouvernement du Programme national de surveillance aérienne (PNSA/NASP) accroîtront de façon significative l'efficacité du programme de surveillance du Canada, permettant d'observer, de détecter et de rapporter les déversements d'hydrocarbures. Le PNSA aidera Transports Canada à prévenir la pollution provenant des navires et de cette façon à protéger le milieu marin. Le programme de surveillance aérienne est l'outil principal mis à la disposition de Transports Canada pour détecter tout déversement illégal en mer.

Au cours de l'exposé concernant le PNSA/NASP, Transports Canada a souligné que l'augmentation récente du nombre d'heures de patrouille avait accru l'efficacité du programme. L'exercice financier 2005/2006 a été une année record concernant le PNSA/NASP. Plus de 1500 heures de vols de patrouilles de surveillance ont été effectuées par les quatre aéronefs qui sont répartis stratégiquement sur tout le territoire canadien. Il a aussi été rapporté qu'un second dispositif de surveillance a été commandé pour la région du Pacifique et les eaux ouest de l'Arctique. Il est prévu que l'équipement soit installé dans l'aéronef et rendu opérationnel à l'automne 2007 ou en hiver 2008.

### **Mise à jour**

Le 1er décembre 2006, le ministre des Transports M. Lawrence Cannon a dévoilé l'avion de surveillance Dash 8, nouvellement équipé, à l'aéroport international de Saint-Jean (Terre-Neuve). Au cours de la cérémonie de mise en service du nouvel aéronef, le ministre était accompagné du ministre fédéral du ministère des Pêches et Océan, M. Loyala Hearn, et de la ministre de l'Environnement, madame Rona Ambrose.

Note : Pour obtenir des renseignements détaillés supplémentaires concernant le PNSA/NASP, veuillez consulter le rapport annuel 2001-2002, paragraphe 4.23, de l'Administrateur.

### **Traitement des déchets d'hydrocarbures marins**

En ce qui concerne la question des oiseaux de mer mazoutés, du fait des déversements illégaux de déchets d'hydrocarbures en mer, l'Administrateur rapporte, la plupart des années, la présence de rejets non identifiés d'hydrocarbures, découverts sur les côtes exposées, notamment sur la côte est du Canada. Les hydrocarbures ont un effet dévastateur sur la faune et la flore et occasionnent souvent de grosses dépenses pour le Trésor public pour effectuer le nettoyage, y compris les demandes d'indemnisation. L'Administrateur n'a pas la possibilité de recouvrer les versements effectués pour le nettoyage de ces rejets non identifiés, car l'identité du pollueur est inconnue.

Au cours des réunions du CCMC/CMAC de novembre, Transports Canada a rapporté que la nouvelle base de données de la SMTC/TCMS, regardant la disponibilité des installations de réception des déchets d'hydrocarbures, a encore un grand besoin d'entrées de renseignements de la part des autorités portuaires. En conséquence, la SMTC prévoit d'engager un expert-conseil pour qu'il puisse évaluer de façon plus approfondie son système actuel de base de données. Un projet de rapport a été remis à la SMTC concernant l'étude en cours de faisabilité pour la mise en application d'un programme national d'installations portuaires de réception de déchets marins. Le rapport définitif devrait être remis dans un proche avenir. Il a aussi été rapporté qu'au niveau international, l'OMI avait élaboré un plan d'action pour s'attaquer aux insuffisances des installations portuaires internationales.

Note : Pour une vue d'ensemble complète concernant la question des installations de réception portuaires, pour des déchets d'hydrocarbures d'origine nationale et internationale, veuillez consulter le rapport annuel 2005-2006, paragraphe 4.6, de l'Administrateur.

### **5.3 Conseil consultatif maritime canadien (Arctique)**

L'Administrateur était représenté par un expert-conseil maritime aux réunions du Conseil consultatif maritime régional canadien (CCMC – Région du nord) tenues à Churchill (Manitoba), du 21 au 23 novembre 2006. L'Administrateur manifeste un intérêt direct à l'égard des questions regardant le transport des produits pétroliers destinés au Haut-Arctique. Les participants au CCMC de la région Nord représentaient le gouvernement fédéral et les gouvernements territoriaux et un éventail d'exploitants, appartenant à l'industrie des transports maritimes, assurant le ravitaillement par mer, de l'Arctique. Les débats étaient coprésidés par des représentants de Pêches et Océans, de la GCC — Région centrale et de l'Arctique et de Transports Canada — Région des Prairies et du nord.

#### **Livraison de combustibles pétroliers**

Un représentant de Petro-NAV a donné un exposé sur la livraison de fuel-oil aux communautés du nord du Québec et du Bassin Foxe. Petro-NAV est une filiale du Groupe Desgagnés, et exploite des navires-citernes affectés au commerce extérieur canadien. Les navires-citernes exploités par Petro-NAV sont à double coque. Ce sont des navires immatriculés au Canada, avec des équipages canadiens. La flotte de Petro-NAV comprend sept transporteurs de produits pétroliers/chimiques, battant pavillon canadien, construits selon la norme de classification – 1A – glace, à double coque. Le matériel de mise sur allèges et de transbordement du combustible, équipant les navires de Petro-NAV, est conçu spécialement pour le ravitaillement par mer de l'Arctique. Cette compagnie exploite également un remorqueur et une barge pétrolière. Les navires-citernes sont tous homologués ISM (International Safety Management (code) = Code international de gestion de la sécurité) et sont enregistrés pour être exploités aussi bien dans les échanges commerciaux canadiens, qu'internationaux.

Durant la campagne 2006 de ravitaillement par mer de l'Arctique, les navires-citernes de la Compagnie *Maria Desgagnées* et *Jade Star* ont effectué 5 voyages à destination de 16 communautés, représentant au total l'équivalent de 157 journées de navires. Environ 63 000 000 de litres de produits pétroliers ont été livrés, incluant du carburacteur, de l'essence et du diesel. Petro-NAV est fier de ce qu'elle a accompli dans le Nord. Elle satisfait le calendrier de ses clients par des livraisons ponctuelles et s'enorgueillit de son excellente réputation en matière de protection du milieu marin. Le ravitaillement par mer de l'Arctique, intéressant la livraison des produits pétroliers, se singularise par deux modes opérationnels distincts :

1. À Kuujuaq (baie d'Ungava) le fuel-oil est déchargé dans des barges qui effectuent la navette entre le navire et les citernes du parc de stockage, distant de 20 milles, pour y transférer leurs cargaisons. Dans la baie d'Ungava, l'amplitude des marées atteint 40 pieds, ce qui rend les opérations de transbordement fort malaisées.
2. Dans tous les autres ports, le navire mouille au large et décharge sa cargaison à terre au moyen d'un flexible flottant qui peut mesurer jusqu'à 7 000 pieds. Cette opération de transfert de combustible exige une constante surveillance de la part des membres de l'équipage du navire qui se tiennent prêts à intervenir dans une embarcation de servitude.

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

Les responsables de Petro-NAV attribuent leurs succès opérationnels et leur excellente réputation en matière de sécurité, visant la protection du milieu marin, à l'expérience et à la formation de leurs officiers et marins à bord de leurs navires.

Un autre exploitant majeur en Arctique, la Coastal Shipping Limited de Goose Bay (Labrador), a passé un contrat avec les Travaux publics et Services gouvernementaux du Canada pour ravitailler en combustible liquide les réseaux d'alerte avancés (Distant early warning sites = Dew Line sites) basées sur l'île de Baffin et dans le secteur du Bassin Foxe. Les navires-citernes renforcés pour les glaces utilisés pour ces voyages de ravitaillement en combustible, au départ de Terre-Neuve vers l'est de l'Arctique, sont le Mokami, le Tuvaq, et le Dorsch. Au cours de l'été 2006, ces navires ont livré environ 170 000 000 de litres de fuel-oil, en Arctique.

Dans l'ouest de l'Arctique, le fuel-oil est livré par le remorqueur et la barge pétrolière de la Nothern Transportation Company Limited (NTCL), comme cela se pratique depuis des décennies. Au cours de la saison de 2006 de transports maritimes, la NTCL a livré, au départ de son terminal de Hay River, du combustible aux communautés vivant dans l'ouest de l'Arctique. Environ 21 280 000 litres ont été expédiés, en descendant le fleuve Mackenzie, vers les communautés de l'ouest du Nunavut et, 29 420 000 litres ont été livrés à d'autres communautés côtières vivant dans les Territoires du Nord-Ouest. De plus, 3 000 000 de litres ont été livrés aux sites du dispositif d'alerte de la Défense nationale, dans le Nord.

Note : Au cours de la saison de navigation, la quantité totale de combustible expédiée vers l'Arctique canadien s'élevait à environ 286 700 000 litres. Au cours de l'année, aucun déversement d'hydrocarbures n'a été rapporté et aucune demande d'indemnisation n'a été déposée à l'encontre de la Caisse d'indemnisation, pour des frais de nettoyage de la pollution par les hydrocarbures par les hydrocarbures dans les eaux arctiques.

### **Livraison de cargaisons sèches**

Le directeur général de Nunavut Sealink and Supply inc. et Desgagnés Transarctic inc., a fait un exposé regardant le ravitaillement de l'Arctique en 2006. Il a fait remarquer que pour les opérations ordinaires de ravitaillement par mer, la Société en nom collectif avait mis en service les navires à cargaison sèche *Anna Desgagnés*, *Camilla Desgagnés*, *Cecilla Desgagnés* et *Mathilda Desgagnés*. Elle avait également utilisé les services d'un remorqueur et d'une barge de 160 pieds X 40 pieds, pour effectuer les opérations de déchargement sur allèges, au départ du port de Churchill pour ravitailler les communautés de Kivalliq, dans l'ouest de la Baie d'Hudson.

Les navires de Desgagnés livrent leurs cargaisons à la majeure partie des communautés de l'est de l'Arctique, y compris au ministère de la Défense nationale à Thulé, au Groenland. Les navires et le remorqueur ont été en service pendant l'équivalent d'environ 500 journées de navires pour le ravitaillement ordinaire, et ont transporté 151 500 mètres cubes de marchandises vers le nord. Le directeur général a fait savoir que la Compagnie de Navigation avait eu une autre saison couronnée de succès avec des tonnages de marchandises en augmentation. Aussi, l'incorporation du port de Churchill comme port de départ pour le ravitaillement de la région de Kivalliq a été une opération fructueuse.

Des exposés ont également été faits concernant la livraison des cargaisons par la Nunavut Eastern Arctic Shipping and Canarctic Shipping.

## **Exercices visant les déversements d'hydrocarbures en Arctique**

Au cours du ravitaillement par mer en 2006, Petro-NAV a réalisé plusieurs exercices visant les déversements d'hydrocarbures et exercices de déploiement de matériel de lutte contre la pollution. L'un de ces exercices a été réalisé lorsque le navire-citerne Jade Star était en train de décharger sa cargaison, à l'aide d'un flexible flottant, à Iqaluit. Un second exercice a eu lieu lorsque le navire-citerne Maria Desgagnés était en train de refouler du combustible à terre à Kangiqsuijung (détroit d'Hudson). Ces exercices de formation étaient destinés à donner une occasion aux équipages des navires de mettre en pratique le déploiement du matériel de lutte contre la pollution par les hydrocarbures, dans des conditions réelles avec des flexibles flottants et pendant les opérations de déchargement d'une barge.

Au cours de l'exercice, environ 600 pieds de barrage flottant de retenue ont été déployés pendant toute la durée des opérations avec la barge. De plus, des barrages flottants de retenue avaient été mis à l'eau tout autour de l'arrière des navires-citernes. Des opérations avec des récupérateurs d'hydrocarbures ont aussi été réalisées. Les exercices ont tous été une réussite. Il est à noter qu'au cours du ravitaillement par mer de l'Arctique, l'année précédente, un type semblable d'exercice de formation, en matière d'intervention pour lutter contre un déversement d'hydrocarbures, avait été effectué à Inukjuak et à Kuujuaq, pendant le déchargement de combustible des navires-citernes.

Certains équipements de contre-mesures de lutte contre la pollution, utilisés au cours des exercices, étaient fournis par la Garde côtière canadienne de la Région du Québec. De plus, La Fédération des coopératives du Nouveau-Québec (FCNQ) avait fourni de l'équipement. Des représentants de la FCNQ et du gouvernement du Nunavik s'étaient aussi impliqués en qualité d'observateurs. En outre, la Sécurité maritime de Transports Canada avait pris des dispositions pour qu'un inspecteur de la Sécurité des navires soit présent pendant les déroulements de la formation pratique.

Faisant suite à cet exposé instructif, le président de la Garde côtière a exprimé sa reconnaissance pour le travail accompli par les propriétaires de navires et tout spécialement pour avoir entrepris des exercices de lutte contre les déversements d'hydrocarbures. Ces efforts en matière de formation visent à s'assurer de l'aptitude à réaliser une intervention efficace prête à répondre à tout événement de pollution marine, qui pourrait se produire dans l'Arctique canadien. Il a été constaté que d'après le système actuel, il n'existe pas d'organisme d'intervention OI/RO homologué pour les eaux situées au nord du 60° degré de latitude nord. En conséquence, les propriétaires de navires ne sont pas obligés de passer d'accord contractuel avec un OI homologué pour faire nettoyer un déversement d'hydrocarbures. En outre, aucune réunion de l'équipe d'intervention d'Urgence environnementale régionale de l'Arctique n'a lieu en Arctique pour mettre au point, avec Environnement Canada, une démarche commune de planification. En conséquence, la GCC continue de chercher à obtenir l'entrée de données de renseignements de la part des compagnies de navigation, directement et de la part des communautés de l'Arctique, pour mettre en place des tentatives d'intervention en matière de lutte contre la pollution par les hydrocarbures, basées sur les besoins et les sensibilités locales. La GCC a la responsabilité d'ensemble de la préparation et de l'intervention dans les eaux arctiques canadiennes et par conséquent, apprécie les initiatives prises par les compagnies de navigation.

#### **5.4 Association canadienne de droit maritime**

L'Administrateur a assisté à la réunion générale annuelle de l'Association canadienne de droit maritime (ACDM/CMLA), tenue à Halifax, le 15 juin 2006. Il a également participé à la réunion de l'ACDM tenue avec des représentants du gouvernement fédéral à Ottawa, le 6 avril 2007.

#### **5.5 Association du district de l'Est, de droit relevant de la compétence d'une cour d'amirauté (EALA)**

L'Administrateur a assisté en 2006, à la Conférence sur de nouvelles approches en matière de droit maritime, donnée par l'Association du district de l'Est, de droit relevant de la compétence d'une cour d'amirauté (EALA) et par la Société des avocats de Nouvelle-Écosse, tenue à Halifax le 17 juin 2006. Il a également participé à la réunion générale annuelle de l'EALA, tenue à Halifax, le 14 novembre 2006.

L'Administrateur note le travail très utile accompli par cette organisation d'Halifax visant à faire de nouveaux progrès en droit maritime.

#### **5.6 L'Institut canadien**

L'Administrateur a assisté à Toronto, du 25 au 27 avril 2006, à la Conférence sur les procédures et le droit administratifs patronnée par l'Institut canadien.

#### **5.7 Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures**

Le 27 juin 2006, l'Administrateur en exercice du Fonds international, M. Måns Jacobsson et l'Administrateur désigné, M. Willem Oosterveen des Pays-Bas, ont rendu visite à l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation. Les discussions ont porté essentiellement sur quelques-unes des particularités uniques de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, causée par les navires, entrée en vigueur le 24 avril 1989, après modification de la LMMC/CSA. Ils ont échangé des renseignements et partagé des points de vue sur des perspectives d'avenir regardant aussi bien le Fonds international que la Caisse d'indemnisation canadienne. L'Administrateur a discuté du développement de la législation canadienne concernant la Loi sur la responsabilité en matière maritime, entrée en vigueur le 8 août 2001. Ultérieurement, M. Jacobsson a adressé à l'Administrateur une lettre témoignant de sa gratitude et exprimant ses remerciements en son nom et en celui de M. Oosterveen, pour la réunion intéressante et utile, tenue dans le bureau de l'Administrateur. Il a noté qu'il était toujours très enrichissant, pour l'Administrateur du Fonds international, de pouvoir échanger ses points de vue avec des fonctionnaires canadiens qui manifestent un vif intérêt pour l'Administrateur du FIPOL.

Au cours de leur visite à Ottawa, messieurs Jacobsson et Oosterveen ont aussi rencontré des fonctionnaires de Transports Canada et de la Garde côtière canadienne. En outre, ils ont assisté à Montréal, le 28 juin, à une réunion spéciale de l'ACDC/CMLA, donnée à l'Université McGill. L'Administrateur a également assisté à cette réunion, et participé aux débats.

## **5.8 Groupe des chefs des organismes fédéraux**

Au cours de l'année, l'Administrateur a assisté à de nombreuses réunions du Groupe des chefs des organismes fédéraux, organisées à l'École de la fonction publique du Canada, à Ottawa. Ce groupe a été formé afin que les chefs des organismes fédéraux se voient donner des occasions de tisser des liens, de partager des renseignements et de discuter à propos de questions d'intérêt commun. La participation de l'Administrateur aux discussions, lors de ces séances, lui aura permis de parfaire sa connaissance de faits nouveaux intervenus au sein du gouvernement fédéral. Ces échanges suivis, concernant des renseignements et une coopération avec d'autres organismes, sont très profitables à l'Administrateur, dans l'accomplissement de ses attributions et de ses responsabilités, stipulées dans les dispositions de la Partie 6 de la Loi sur la responsabilité en matière maritime.

## **5.9 Équipe conjointe d'intervention - côte de l'Atlantique**

L'Administrateur a assisté aux réunions de l'équipe conjointe d'intervention Canada — États-Unis (ECI/JRT), organisées à Halifax les 28 et 29 novembre 2006. La Garde côtière canadienne accueillait ces réunions coprésidées par des représentants des Gardes côtières du Canada et des États-Unis. Les participants représentent divers organismes fédéraux, provinciaux et des États (USA), tels les ministères de l'Environnement, les Douanes et l'Immigration, la Garde côtière et le Plan d'indemnisation des deux pays. L'Administrateur a fait un exposé au sujet de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires. Il a parlé de la création et des principaux éléments de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires. Son exposé abordait le rôle de la Caisse d'indemnisation lors d'événements de déversements d'hydrocarbures provenant de navires de toutes catégories, exploités dans les eaux canadiennes, y compris dans la voie maritime du St. Laurent et autres lacs et voies navigables de l'hinterland. Il a expliqué que les responsabilités et les attributions de l'Administrateur comprenaient le pouvoir de faire des offres d'indemnisation aux demandeurs pour la partie de la demande d'indemnisation que l'Administrateur jugeait recevable. Si un demandeur accepte une offre, l'Administrateur ordonne que la somme offerte soit versée, par prélèvement sur la Caisse d'indemnisation. Avant de faire une offre, chaque demande d'indemnisation fait l'objet d'un examen, puis d'une évaluation. Dans les cas appropriés, l'Administrateur a l'obligation de prendre des mesures pour recouvrer, auprès du propriétaire du navire, du FIPOL ou de toute autre personne responsable, le montant qu'il a versé aux demandeurs.

L'Administrateur a expliqué le processus de traitement des demandes d'indemnisation, y compris l'investigation, l'évaluation, les paiements et les « recouvrements » (des sommes versées) effectués selon le 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 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).



Au cours de la Séance de l'équipe conjointe d'intervention ECI/JRT, les participants ont examiné les récents exercices de lutte contre la pollution par les hydrocarbures CANUSLANT, et ont discuté des leçons apprises. Ils ont également dirigé un atelier en vue de l'élaboration d'un scénario pour CANUSLANT 2007 qui aura lieu à Saint Andrews — Nouveau Brunswick, du 10 au 14 septembre 2007. Le terme « CANUSLANT » est le titre abrégé de : Plan conjoint d'urgence Canada — États-Unis, de lutte contre la pollution marine dans les eaux frontalières de la côte Atlantique (Canada - US Joint Marine Pollution Contingency Plan for the boundary waters on the Atlantic Coast). Le pouvoir relatif au complément opérationnel de l'Atlantique découle de l'accord sur la qualité des eaux des Grands Lacs, passé entre le Canada et les États-Unis.

Note : Pour des renseignements relatifs à l'exercice CANUSLANT 2005, de lutte contre la pollution marine par les hydrocarbures, veuillez consulter le rapport annuel 2005-2006, paragraphe 5.10, de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation.

## **5.10 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, 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. Le cours est conçu pour les officiers de la GCC et pour des gestionnaires opérationnels de l'industrie maritime. Il traite de la coordination sur le lieu des opérations et de l'élaboration des stratégies de nettoyage qui sont indispensables pour pouvoir intervenir efficacement pour lutter contre les déversements d'hydrocarbures, jusqu'à une capacité d'intervention internationale d'un niveau 3 (c'est-à-dire pour une quantité maximale d'un déversement d'hydrocarbures de 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.

Avec l'accord de l'Administrateur, M. Kenneth A. MacInnis, C.R, était invité à assister, en qualité de présentateur, au cours destiné aux personnes devant assumer le commandement sur le lieu des opérations en mer ou à terre, donné au Collège de la Garde côtière Canadienne à Sydney, Nouvelle-Écosse, en mars 2007.

Dans son exposé, M. MacInnis a parlé du rôle et des responsabilités de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation. En outre, en tant que membre du Comité, il a exploré le point de liaison entre le bureau de l'Administrateur et le Plan canadien d'intervention pour lutter contre la pollution marine par les hydrocarbures. Cette sorte d'interaction contribue à une sensibilisation accrue parmi les intervenants, regardant le Régime réglementaire global du Canada concernant la prévention, l'intervention, la responsabilité et l'indemnisation pour lutter contre la pollution marine par les hydrocarbures. À sa demande, le Collège de la GCC s'est vu offrir des exemplaires du rapport annuel 2005-2006 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.

## **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 précédente.

La Caisse d'indemnisation doit recevoir les rapports au plus tard le 28 février de l'année qui suit la réception de ces hydrocarbures. Au début du mois de janvier de chaque année, l'Administrateur écrit à chaque contribuable éventuel, lui expliquant le processus d'envoi de rapport et en lui faisant parvenir le formulaire indispensable à cet effet. Tous les formulaires remplis sont ensuite traités pour aboutir à un centre national de comptabilisation qui à son tour adresse au FIPOL de 1992, un rapport sur les quantités reçues. Actuellement, 10 contributeurs nous envoient un rapport. Ils représentent les organismes des industries pétrolières (raffinage et transbordement d'hydrocarbures) et des centrales électriques.

Le sinistre de l'Erika (France 1999) a fourni à la Caisse d'indemnisation sa première occasion de se faire une idée sur le fonctionnement du régime du FIPOL de 1992, du fait que les indemnités

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

à verser ont atteint les limites de responsabilité du FIPOL de 1992. À ce jour, les versements effectués par la Caisse d'indemnisation, au FIPOL de 1992, pour le sinistre de l'Erika s'élèvent à environ 11,2 millions \$.

Les versements que la Caisse d'indemnisation devra faire au FIPOL de 1992 au titre du sinistre du Prestige pourraient s'élever à environ 13 millions \$.

La Caisse d'indemnisation a également l'obligation de payer des contributions courantes au fonds général du FIPOL de 1992 et pour d'autres sinistres majeurs couverts par le FIPOL de 1992, ayant eu lieu après le 29 mai 1999. Toutefois, le Canada n'a aucune obligation envers le Fonds de 1992 pour des sinistres ou des frais d'administration survenus avant le 29 mai 1999.

Depuis 1989, la Caisse d'indemnisation a versé au FIPOL environ 41,6 millions \$ comme cela figure dans le tableau ci-dessous.

### **Les contributions canadiennes aux Fonds internationaux**

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

<b>Exercice financier</b>	<b>Contribution de la Caisse d'indemnisation en \$</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	-
2006/07	360 233,37
Total	41 993 559.57 \$

Note : Au cours de l'exercice financier 2005-2006, aucune contribution canadienne n'a été réclamée par les Fonds internationaux.

## 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 2006	350 842 718.29 \$
Intérêts crédités (1er avril 2006 – 31 mars 2007)	14 081 985.75
Remboursements des règlements à l'amiable, article 87 de la LRM	10 200.00
<b>Revenu total</b>	<b>364 934 904.03 \$</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	96 525.00
Frais de justice	126 786.78
Services d'experts	82 579.15
Services administratifs	84 411.77
Frais de déplacement	52 624.20
Frais d'imprimerie	15 000.00
Frais d'occupation des lieux	87 099.96
Frais de bureau	36 126.57
<b>Total des frais et débours</b>	<b>581 153.43 \$</b>

Conformément aux articles 85-87 de la LRM,

l'Administrateur a réglé des demandes d'indemnisation canadiennes

Contributions canadiennes au Fonds international	210 906.29 \$
	360 233.37 \$

---

<b>Total des frais et débours de la Caisse d'indemnisation</b>	<b>1 152 293.09 \$</b>
----------------------------------------------------------------	------------------------

Solde créditeur de la Caisse d'indemnisation au 31 mars 2007	363 782 610.94 \$
--------------------------------------------------------------	-------------------



## **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 de 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 à la CRC de 1992 et à la Convention de 1992 portant création du Fonds, mais pas du Fonds complémentaire.

### **La Convention sur la responsabilité civile (CRC)**

La CRC de 1969 et celle de 1992 régissent la responsabilité civile des propriétaires de pétroliers, pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Le propriétaire a normalement le droit de limiter sa responsabilité à un montant qui est lié à la jauge de son navire. L'argent servant à indemniser provient des assurances (clubs P et I).

L'illustration (1), de l'appendice « D », montre les limites de responsabilité.

Aux termes des dispositions de la CRC de 1969, 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 des dommages prévus dans la CRC appropriée. Les Conventions sur les FIPOL de 1971 et de 1992 sont complémentaires à la CRC de 1969 et à la CRC de 1992, respectivement. L'argent provient des contributions perçues rétroactivement auprès des réceptionnaires d'hydrocarbures dans les 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 355 millions de \$ en date du 1er avril 2007) 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) montre les indemnités disponibles provenant du FIPOL de 1992.

## **États contractants**

Au 2 janvier, 2007 les États contractants aux Protocoles du FIPOL de 1992 figurent sur la liste de l'Appendice « D ».

## **Changements principaux apportés par les Protocoles de 1992**

Dans la CRC de 1992 et la Convention du FIPOL de 1992, les principes sous-jacents demeurent.

- Une limite de responsabilité spéciale pour les propriétaires de petits bâtiments et un relèvement substantiel des montants de responsabilité. La limite est d'environ 7,89 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 157,14 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 1er avril 2007.
- Un relèvement de l'indemnité maximale payable par le FIPOL de 1992 à 355,34 millions \$, y compris l'indemnité payable par le propriétaire du navire, conformément aux dispositions de la CRC de 1992, 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 lège accomplissant un voyage après le transport d'une cargaison d'hydrocarbures.

- Les dépenses encourues au titre de mesures de sauvegarde ouvrent droit à un remboursement, même s'il ne s'est pas produit de déversements d'hydrocarbures, sous réserve qu'il y ait eu une menace grave et imminente de dommages par pollution.
- Une nouvelle définition de dommage par pollution retient le libellé original de la CRC de 1969 et de la Convention de 1971 sur le FIPOL, en y ajoutant une phrase afin de bien préciser que s'agissant de dommages causés à l'environnement, seuls les frais encourus pour des mesures raisonnables prises réellement pour remettre en état l'environnement pollué sont inclus dans le concept de dommage par pollution.
- Conformément aux dispositions de la CRC de 1969, le propriétaire d'un navire ne peut pas limiter sa responsabilité si l'événement qui s'est produit résulte de sa faute personnelle. Toutefois, aux termes de la Convention de 1992, le propriétaire du navire n'est déchu du droit de limiter sa responsabilité que s'il est prouvé que le dommage par pollution résulte de son fait ou de son omission personnelle, 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.

### **Fonds complémentaire – Troisième niveau «à caractère facultatif»**

La conférence diplomatique organisée par l'OMI, à Londres le 13 mai 2003, a adopté un Protocole créant le Fonds complémentaire international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Les éléments les plus importants du Protocole comprennent :

- Le montant global maximum d'indemnisation disponible s'élève à 750 millions de DTS par événement, se composant de la CRC de 1992; de la Convention de 1992 portant création du Fonds et du Fonds complémentaire. Ce montant représente 1,3 milliard \$, en comparaison du montant actuel de 355 millions \$.
- Un minimum d'un million de tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution sont censés être reçus dans chaque État contractant au Fonds complémentaire. Ceci constitue une innovation conçue pour faire face au problème dû aux États qui habituellement ne soumettent pas de rapports et qui, par conséquent, ne versent aucune contribution.
- Le montant des contributions annuelles payables par un seul État contractant sera plafonné à 20 % du montant global des contributions annuelles. De ce fait, les contributions annuelles payables par tous les autres États contractants seront augmentées proportionnellement pour faire en sorte que le montant total des contributions payables par toutes les personnes

tenues de contribuer au Fonds complémentaire, au titre de l'année civile, atteindra le montant total des contributions fixées par l'Assemblée.

Le 3 mars 2005, Le Fonds complémentaire du FIPOL est entré en vigueur. La première session de l'Assemblée du Fonds complémentaire a eu lieu du 14 au 23 mars 2005. Les États contractants suivants étaient présents : Allemagne, Danemark, Espagne, Finlande, France, Irlande, Japon et Norvège.

Note : Pour des renseignements détaillés au sujet du Fonds complémentaire du FIPOL, veuillez consulter le rapport annuel 2004-2005, paragraphe 4.6.2, de l'Administrateur.

## **STOPIA 2006 et TOPIA 2006**

En février 2006, l'International Group of P&I Clubs a présenté à l'Administrateur la version révisée de l'Accord de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes de petites dimensions (STOPIA) 2006 et le nouvel Accord 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 est porté, à titre volontaire, à 20 millions de DTS, pour les navires-citernes d'une jauge brute égale ou inférieure à 29 548 tonneaux, pour des dommages par pollution, survenant dans tous les États membres du Fonds de 1992. L'accord TOPIA 2006 a 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.

Le Fonds de 1992 continuerait, pour les navires couverts par l'accord STOPIA 2006, d'être tenu d'indemniser les demandeurs dans la mesure où le montant total des demandes admissibles en vigueur, dépasserait 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.

Les accords STOPIA 2006 et TOPIA 2006 s'appliqueront aux sinistres qui se produiront après le 20 février 2006. Les accords continueront de produire leurs effets tant qu'un changement ne sera pas apporté matériellement et notablement au régime international d'indemnisation actuel.

Note: Pour une vue d'ensemble complète des accords STOPIA et TOPIA, veuillez consulter le rapport annuel 2005-2006, paragraphe 4.1.1, de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation.

## **Liquidation du Fonds de 1971 (FIPOL)**

En septembre 2000, une conférence diplomatique des États membres restants à la Convention portant création du Fonds de 1971 (FIPOL) a adopté un Protocole modifiant l'Article 43.1 de la Convention portant création du Fonds de 1971. Cette action était considérée comme essentielle, car la plupart des États contractants avaient adhéré à la Convention portant création du Fonds de 1992 (FIPOL).

En vertu du texte ainsi modifié, la Convention portant création du Fonds de 1971 a cessé d'être en vigueur à la date à laquelle le nombre d'États contractants est devenu inférieur à vingt-cinq ou 12 mois après la date à laquelle l'Assemblée (ou tout autre organe agissant en son nom) a constaté que la quantité totale d'hydrocarbures, donnant lieu à contribution, reçue dans les États membres restants, est devenue inférieure à 100 millions de tonnes, si cette dernière était la plus rapprochée.

En conséquence, la Convention portant création du Fonds de 1971 a cessé d'être en vigueur à minuit, heure de Londres, le 24 mai 2002. Les demandeurs appartenant aux États membres restants ne sont pas en droit de faire une demande d'indemnisation auprès du FIPOL de 1971 pour des sinistres survenus après le 24 mai 2002. Le FIPOL de 1971 continue d'être administré par le secrétariat commun du FIPOL de 1971 et du FIPOL de 1992, jusqu'à ce que toutes les demandes d'indemnisation en souffrance aient été réglées à l'amiable et payées.

Pour le Canada, la période critique concernant sa responsabilité actuelle envers le FIPOL de 1971 est maintenant du passé. Le 29 mai 1999, le Canada a cessé d'être un membre du FIPOL de 1971 et est devenu un État contractant au FIPOL de 1992. Néanmoins, le Canada continue à avoir des obligations envers le FIPOL de 1971, mais seulement en ce qui concerne les contributions à verser, en cas de déversements d'hydrocarbures s'étant produits avant le 29 mai 1999.

## **Dommmages couverts par les Conventions**

Toute personne, ou compagnie, qui a subi un dommage par pollution causé dans un État contractant au 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 en 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 de 1992, 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 des demandes d'indemnisation, fort nombreuses. Le FIPOL de 1992 a aussi recours à des spécialistes dans divers domaines qui aident à procéder à l'évaluation des demandes d'indemnisation, selon la nature de celles-ci.

## **Structure du FIPOL 1992**

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

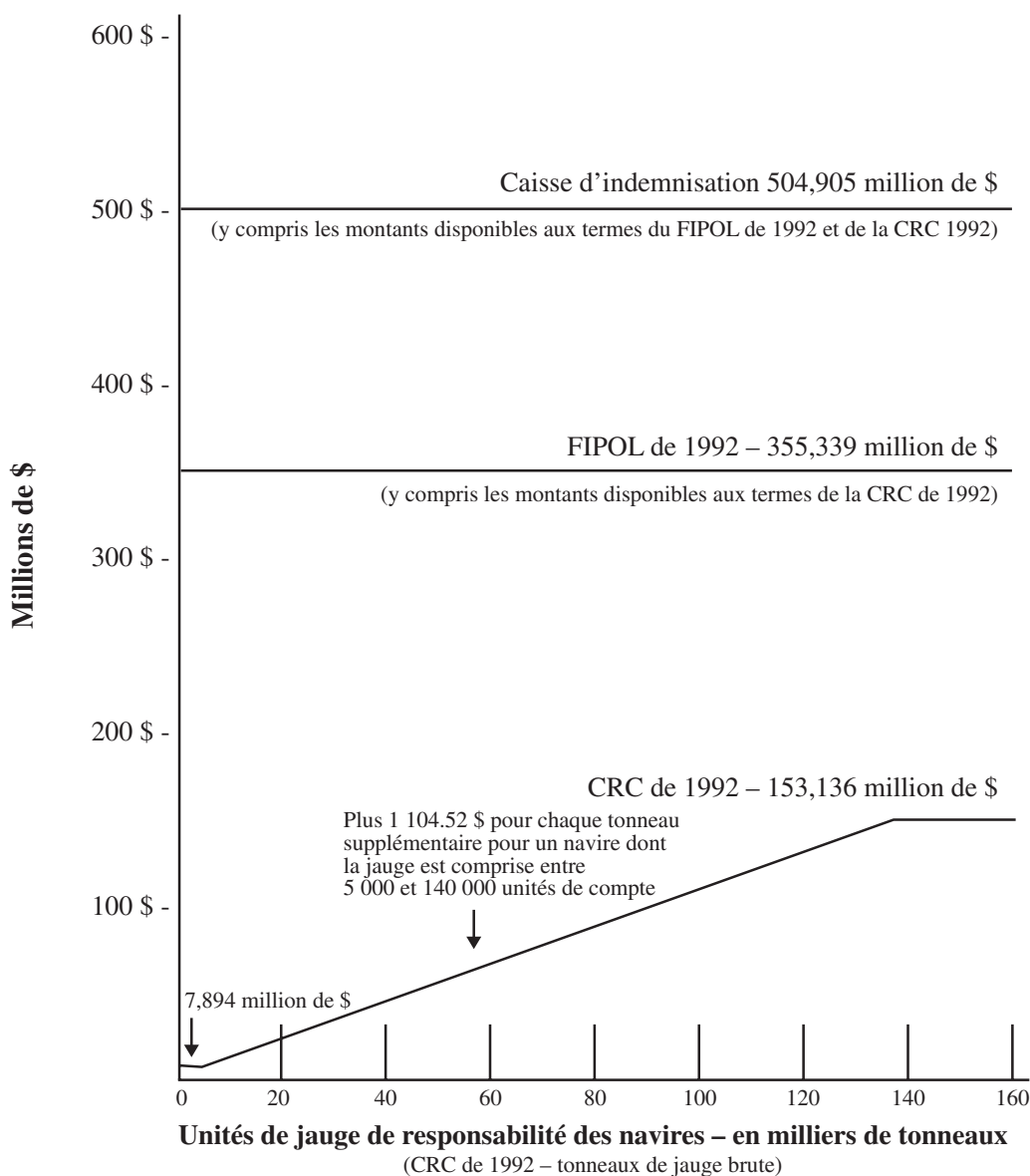
Le FIPOL, dont le siège est à Londres, Angleterre, est dirigé par une Assemblée composée des représentants des gouvernements de tous les États contractants. Assemblée qui se réunit en session ordinaire une fois par an. Elle élit un Comité exécutif composé de 15 États contractants. La fonction principale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

## 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 2007



(1) Au 1<sup>er</sup> avril 2007, la valeur du droit de tirage spécial (DTS) était d'environ 1,75043\$. Cette valeur réelle est répercutée à l'illustration ci-dessus.

### 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 355,339 million \$. Au Canada, en sus de cette somme viennent s'ajouter les 149,568 million \$ de la Caisse d'indemnisation, ce qui permet maintenant de disposer au total de 504,905 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 B : Le FIPOL de 1971 - Conseil d'administration**

Au cours de l'année, le Conseil d'administration a tenu trois sessions. Ces sessions étaient présidées par Mme Teresa Martins de Oliveira (Portugal)

Note : Le compte-rendu complet des décisions des trois sessions du Conseil d'administration, qui se sont tenues au cours de l'année, peut être consulté sur le site Web <http://fr.iopcfund.org/index.html>.

### **19<sup>e</sup> Session du Conseil d'administration – du 22 au 25 mai 2006**

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

##### **PLATE PRINCESS (1997)**

Le 27 mai 1997, alors que le navire-citerne maltais *Plate Princess* (30 423 tjb) était en train de charger une cargaison de pétrole brut à Puerto Miranda sur lac de Maracaibo (Venezuela), quelque 3,2 tonnes d'hydrocarbures mélangés à de l'eau de ballast avaient été déversées.

En octobre 2005, le Fonds de 1971 avait été informé officiellement, par les autorités vénézuéliennes, d'une action en justice de demandes d'indemnisation intentée en juin 1997, par deux syndicats de pêcheurs contre le propriétaire du navire et le capitaine du *Plate Princess*, d'un montant estimatif de 11,2 millions £. Cette modification avait été présentée près de huit ans et demi après que le dommage ait été causé.

Par conséquent, l'Administrateur soutient que l'action intentée par les syndicats des pêcheurs était frappée de prescription, au titre de la première phrase de l'article 6.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds. En outre, du point de vue de l'Administrateur, les demandes d'indemnisation étaient frappées de prescription au titre de la seconde phrase de l'article 6, étant donné qu'aucune action en justice n'avait été intentée contre le Fonds de 1971 dans les six ans qui avaient suivi la date du sinistre.

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

Le Conseil d'administration a rappelé que la question de savoir si oui ou non les demandes d'indemnisation étaient frappées de prescription, avait été prise en considération à sa session de février/mars 2006, en se fondant sur un document soumis par l'Administrateur. Après des débats, le Conseil a décidé que les demandes d'indemnisation, dont il est fait état, étaient frappées de prescription au titre du Fonds de 1971.

La délégation du Venezuela a fait part de son intention de soumettre au Conseil d'administration, un document concernant le *Plate Princess* et a, par conséquent, demandé que le sinistre demeure à l'ordre du jour.

## **20<sup>e</sup> Session du Conseil d'Administration – du 23 au 27 octobre 2006**

Le Conseil d'administration traite principalement les questions d'administration, y compris la situation regardant des sinistres exceptionnels impliquant le Fonds de 1971 et les progrès réalisés pour parvenir à la liquidation de ce Fonds. En ce qui concerne les sinistres en instance, le Conseil a pris acte que le Fonds prévoyait que d'ici la fin 2007, il n'y aurait plus en suspens que des demandes d'indemnisation ou des prises en charge financières au titre des sinistres du *Nissos Amorgos*, du *Plate Princess* et de l'*Alambra*. D'autres versements relatifs aux sinistres du *Nissos Amorgos* et du *Vistabella* seront effectués par prélèvement sur leurs Fonds respectifs des Grosses Demandes d'indemnisation.

Toutes les actions en justice impliquant le Fonds de 1971 devraient être réglées au cours de l'année 2007. Le Conseil a noté que tous les frais additionnels nés d'autres sinistres (c.-à-d. de l'*Aegean Sea*, du *Braer* et du *Kriti Sea*) seraient payés par prélèvement sur le Fonds général.

Notes: (1) Pour des renseignements au sujet des sinistres de l'*Aegean Sea* et du *Braer*, veuillez consulter l'Appendice « B » du rapport annuel 2001-2002 de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation. (2) Pour des renseignements au sujet des sinistres du *Nissos Amorgos*, veuillez consulter l'Appendice « B » du rapport annuel 2004-2005 de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation.

## **21<sup>e</sup> Session du Conseil d'Administration – du 14 au 16 mars 2007**

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

#### **PONTOON 300 (1998)**

La barge de mer Pontoon 300 (4 233 tjb) a coulé par mer forte, au large des Émirats arabes unis, alors qu'elle était à la remorque du remorqueur *Falcon I*. La barge n'était couverte par aucune assurance-responsabilité pour les cas de pollution par les hydrocarbures. Une quantité de fuel-oil intermédiaire, de 8 000 tonnes selon les estimations, s'est déversée. Les hydrocarbures se sont étalés sur 40 kilomètres du littoral, atteignant quatre Émirats. L'Émirat le plus fortement touché a été celui d'Umm AL Quwain.

Le Conseil d'administration s'intéresse essentiellement au sinistre de la barge Pontoon 300. La demande d'indemnisation, qui faisait l'objet de l'action en justice devant le tribunal de première instance d'Umm Al Quwain, a été réglée à l'amiable par le propriétaire du remorqueur *Falcon I*. De ce fait, le Fonds de 1971 est en train de prendre des dispositions pour verser à tous les demandeurs qui avaient reçu 75 % des montants du règlement à l'amiable, les 25 % restant qui seront versés à la fin du mois de mars 2007. Il a aussi été noté que d'autres versements relatifs au sinistre du Pontoon 300 seraient effectués par le Fonds des Grosses Demandes d'indemnisation.

Note : Pour des renseignements au sujet du sinistre du Ponton 300, prière de consulter l'Appendice « B » des rapports annuels 2000-2001 et 2001-2002, de l'Administrateur.

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

### **Sessions de l'Assemblée**

Au cours de l'année, le Comité exécutif du FIPOL de 1992 a tenu quatre sessions. La 33<sup>e</sup> session s'est tenue du 22 au 25 mai 2006 et la 34<sup>e</sup> session s'est tenue du 23 au 27 octobre 2006. Ces deux sessions ont eu lieu sous la présidence du Capitaine Carlos Ormaechea (Uruguay). La 36<sup>e</sup> session s'est tenue du 14 au 16 mars 2007. Ces deux sessions ont eu lieu sous la présidence de M. John Gillies (Australie).

Au cours de l'année, l'Assemblée a tenu deux sessions. La 11<sup>e</sup> Session extraordinaire s'est tenue le 22 mai 2006 et la 11<sup>e</sup> Session de l'Assemblée s'est tenue du 23 au 27 octobre 2006. Ces deux sessions ont eu lieu sous la présidence de M. J. Rysanek (Canada).

Note :

Le compte-rendu complet des décisions de ces sessions du Comité exécutif et de la session de l'Assemblée tenues au cours de l'année peut être consulté sur le site Web <http://fr.iopcfund.org/index.html>.

### **33<sup>e</sup> session du Comité exécutif – du 22 au 25 mai 2006**

#### **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 exécutif a relevé qu'au 30 avril, environ 6 990 demandes d'indemnisation avaient été soumises, pour un total de 143 millions £, et que 98,4 % des demandes d'indemnisation avaient été évaluées. Des indemnités avaient été versées au titre de 5 645 demandes d'indemnisation, pour un total de 80,9 millions £, dont 5,8 millions £ avaient été prises en charge par l'assureur du propriétaire du navire, la Steamship Mutual et 72,1 millions £ par le FIPOL de 1992. Quelque 1 050 demandes d'indemnisation, d'un montant total de 16,7 millions £, avaient été rejetées.

Des actions en justice contre le propriétaire du navire, la Steamship Mutual, et le Fonds de 1992 avaient été intentées par 796 demandeurs. Au 30 avril 2006, des règlements à l'amiable avaient été conclus avec 432 de ces demandeurs. Le tribunal s'était prononcé sur 80 demandes d'indemnisation et les actions engagées par 285 demandeurs (dont 145 paludiers) étaient toujours en instance. Le montant total des demandes en instance, y compris les demandes d'indemnisation de l'État français et de Total SA était de 42,6 millions £.

Note : Pour de plus amples renseignements au sujet du sinistre de l'*Erika* et de ses répercussions significatives sur le régime international, veuillez consulter l'Appendice «C» des rapports annuels de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation — 1999-2000, 2000-2001, 2001-2002, 2002-2003, 2003-2004, 2004-2005, 2005-2006, respectivement.

### **Prestige (2002)**

Le 19 décembre 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 Finisterre, dans le nord-ouest de la côte d'Espagne. Le navire-citerne transportait environ 77 000 tonnes de fuel-oil lourd. Environ 25 000 tonnes d'hydrocarbures se sont écoulées à la suite de la rupture et du naufrage du navire.

Le Comité exécutif a rappelé que le gouvernement espagnol avait, à l'origine, présenté une demande d'indemnisation s'élevant à 75 millions £, pour les dépenses afférentes aux opérations d'enlèvement des hydrocarbures de l'épave du *Prestige*. Ce montant incluait les frais de travaux de préparation et d'essais de faisabilité effectués en Méditerranée et sur l'emplacement de l'épave. En janvier 2006, le gouvernement espagnol avait confirmé qu'il s'était vu allouer une aide financière par la Commission européenne. Quelque 35 millions £ avaient été reçues et d'autres versements d'un montant de 22,7 millions £ étaient en suspens. Du fait de cette aide financière, le gouvernement espagnol avait réduit sa demande d'indemnisation de 75 millions £ à 16,8 millions £.

Le Comité exécutif avait décidé, à sa session de février 2006, que quelques-uns des frais encourus en 2003, pour obturer les fuites d'hydrocarbures de l'épave et pour diverses visites et études, étaient recevables, en principe. Il a été également décidé que la demande d'indemnisation présentée pour des dépenses afférentes aux opérations d'enlèvement des hydrocarbures de l'épave, était recevable (référence : document 92 Funds/Exc.32/6, paragraphe 3.28).

Le Comité a noté qu'en accord avec sa décision de février 2006, une évaluation devait être faite, des frais recevables afférents aux activités ayant un rapport avec l'évaluation du risque de pollution posé par les hydrocarbures dans l'épave. Cette évaluation devait comprendre les frais encourus par le gouvernement espagnol en 2003, avant l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave. Présentement, l'Administrateur est en train d'examiner la question habilitant l'Assemblée du Fonds de 1992, à débattre des autres solutions possibles relatives à la recevabilité dans les limites du 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. Au total, 64 tonnes de fuel-oil se sont échappées d'une citerne à cargaison endommagée et ont été déversées dans la mer.

Le Comité a rappelé qu'étant donné que le propriétaire du navire n'était pas 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, le Fonds de 1992 sera tenu de verser des indemnités conformément à l'alinéa 4.1 (b) de la Convention de 1992 portant création du Fonds. À sa session de février 2006, le Comité exécutif avait approuvé la position prise par l'Administrateur eu égard à son pouvoir pour régler à l'amiable les demandes d'indemnisation conformément aux dispositions du paragraphe 7.4 du Règlement intérieur. Il l'avait aussi autorisé à passer un accord de règlement à l'amiable définitif pour toutes les autres demandes d'indemnisation nées du sinistre. Au mois de mai 2006, dix demandes d'indemnisation totalisant 1,5 million £, afférentes aux frais de nettoyage et aux mesures de sauvegarde, avaient été réglées à l'amiable pour un montant de 1,1 million £. Trois demandes d'indemnisation supplémentaires, totalisant 540 000 £ doivent encore être évaluées.

Note: Pour de plus amples renseignements concernant le sinistre du *N° 7 Kwang Min*, prière de consulter l'Appendice « C » du rapport annuel 2005-2006 de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation.

## **34<sup>e</sup> session du Comité exécutif – du 23 au 27 octobre 2006**

Le Comité exécutif a pris note du document 92 FUND/EXC.34/3. Il contient les résumés de situation et de procédures d'accords à l'amiable, concernant les huit sinistres qu'avait eu à traiter le Fonds de 1992, depuis la session du 30<sup>e</sup> Comité d'octobre 2005. Les sinistres comprenaient :

### **ERIKA (1999)**

Le Comité a pris note des progrès réalisés concernant le sinistre de l'*Erika* et des 14 jugements rendus par le tribunal au sujet des demandes d'indemnisation déposées contre le Fonds de 1992 qui avaient été rendus publics depuis la session du Comité exécutif de mai 2006. Ces jugements sont résumés dans les documents : 92 FUND/EXC.34.6, 92 Fund/Exc.34.6 Add.2 et 92 FUND/EXC.34.6 Add.3.

L'Administrateur a mentionné le fait que sur les 86 jugements rendus à l'encontre du Fonds de 1992, afférents au sinistre de l'*Erika*, qu'en général ces jugements avaient été à l'avantage du Fonds. Certains tribunaux avaient appliqué les critères de recevabilité du Fonds; certains autres avaient fait remarquer que les tribunaux n'étaient pas liés par les critères et d'autres avaient ignoré les critères. Dans quatre cas où les jugements du tribunal de première instance avaient été à l'encontre du Fonds, le tribunal d'appel avait, récemment, annulé ces jugements. L'Administrateur a constaté avec plaisir que les tribunaux français s'étaient le plus souvent rangés du côté du Fonds.

### **SLOPS (2000)**

Le 15 juin 2000, alors qu'il se trouvait au mouillage dans le port du Pirée (Grèce), suite à une explosion, un incendie s'est déclaré à bord du *Slops* (10 815 tjb), installation de réception des déchets mazoutés, immatriculé en Grèce. Le *Slops* avait à bord 5 000 tonnes d'un mélange d'eau et d'hydrocarbures, dont 1000 à 2000 tonnes auraient été des hydrocarbures. Une quantité d'hydrocarbures considérable s'est déversée, causant une pollution très étendue du littoral.

Le Comité exécutif a rappelé qu'à sa session de juillet 2000, il avait décidé que le *Slops*, installation de réception des déchets mazoutés, ne saurait être considéré comme étant un « navire » aux fins des Conventions de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds. Il avait décidé que ces Conventions ne s'appliquaient pas à ce sinistre. Le *Slops* avait initialement été conçu et construit pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison. Plus tard, il avait subi de gros travaux de transformation pour servir exclusivement au stockage et au traitement des déchets mazoutés.

Deux compagnies grecques avaient engagé une action en justice au Pirée, contre le propriétaire enregistré du *Slops* et le Fonds de 1992. Elles demandaient réparation à raison d'environ 1,5 millions £, au titre des coûts afférents aux opérations de nettoyage et aux mesures de sauvegarde. Le tribunal de première instance a soutenu que le *Slops* relevait de la définition du terme « navire » et a ordonné au Fonds de 1992, de verser aux deux compagnies grecques, le montant réclamé. Le Fonds de 1992 a fait appel du jugement.

La Cour d'appel avait annulé le jugement du tribunal de première instance. Elle a soutenu que le *Slops* ne répondait pas aux critères requis par les Conventions et que par conséquent il ne pouvait être considéré comme étant un navire. Les demandeurs ont interjeté appel de ce jugement auprès de la Cour suprême. Après audience de l'affaire en session plénière qui a eu lieu en mai 2006, la Cour suprême a soutenu que le *Slops* devait être considéré comme un navire, en vertu des Conventions de 1992. La majorité des juges a soutenu que la Cour d'appel avait interprété de façon incorrecte d'importantes dispositions juridiques des Conventions de 1992, relatives à la définition du terme « navire ». La majorité a soutenu qu'au moment du sinistre le *Slops* devait être considéré



comme un « navire » tel que défini dans les Conventions de 1992, étant donné qu'il y avait les caractéristiques d'un engin marin qui suite à sa transformation en installation flottante de traitement, entreposait des produits pétroliers en vrac ; en outre, il avait la faculté de se déplacer en étant remorqué, avec un risque considérable de pollution. La Cour suprême a renvoyé l'affaire devant la Cour d'appel afin d'examiner le pour et le contre du motif du litige, ce qui est, le quantum de la demande d'indemnisation, etc. Toutefois, la minorité des juges avait considéré que le pourvoi devait être rejeté.

Le Comité a noté que l'Administrateur avait prié l'ITOPF d'examiner la demande d'indemnisation relative aux frais de nettoyage et aux mesures de sauvegarde et d'évaluer le quantum admissible de la demande d'indemnisation.

Note: Pour de plus amples renseignements au sujet du sinistre du Slops, veuillez consulter l'Appendice « C » du rapport annuel 2002-2003, de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation.

### **PRESTIGE (2002)**

Le Comité exécutif a rappelé qu'à la session d'octobre 2005, il s'était déclaré d'accord pour un relèvement du niveau des paiements, en le portant 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. Cet accord était assujéti aux engagements qui devraient être pris et aux garanties qui devraient être données par les gouvernements français, espagnol et portugais.

En décembre 2005, le gouvernement du Portugal a informé le Fonds de 1992 qu'il n'apporterait aucune garantie bancaire. En conséquence, le gouvernement portugais a seulement demandé le paiement de 15 % du montant évalué de sa demande d'indemnisation. En août 2006, le Fonds de 1992 a effectué un versement de 222 600 £, correspondant aux 15 % de l'évaluation définitive.

En janvier 2006, le gouvernement français a fourni les engagements requis relatifs à sa propre demande d'indemnisation. L'Administrateur a été autorisé à verser à chaque demandeur en France, sauf au gouvernement français, les 30 % du montant évalué par le Fonds ou décidé par un jugement définitif d'un tribunal.

En mars 2006, le gouvernement espagnol a fourni les garanties bancaires et les engagements requis. En mars 2006, le gouvernement espagnol a reçu un versement de 38,5 millions £.

Le Comité a rappelé que l'État espagnol avait engagé une action en justice contre l'American Bureau of Shipping (ABS), devant le tribunal fédéral de première instance de New York, EUA/USA. L'Espagne demandait une indemnisation au titre de tous les dommages causés par le sinistre, dommages estimés initialement à plus de 700 millions \$ U.S et que par la suite on a estimé à plus de 1 milliard \$ U.S. L'État espagnol avait soutenu, notamment, que l'ABS avait fait preuve de négligence dans l'inspection du Prestige et que l'inspection n'avait pas décelé de corrosion, de déformation permanente, de matériaux défectueux, ni de fatigue dans le navire. L'Espagne soutenait que l'ABS avait fait preuve de négligence en accordant le certificat de classification.

L'ABS a réfuté l'accusation de l'État espagnol et a présenté une demande reconventionnelle, exigeant que l'État espagnol se voit ordonner de dédommager l'ABS de tout montant que ce dernier pourrait être obligé de verser. En juillet 2006, le tribunal de New York a confirmé sa décision précédente que l'État espagnol avait droit à l'immunité absolue. L'ABS a soumis une nouvelle fois sa demande reconventionnelle en invoquant diverses raisons.

L'Administrateur a été chargé de continuer à suivre le procès qui se déroule aux États-Unis. Il a également été chargé de suivre de près l'enquête en cours sur la cause du sinistre et de prendre les mesures nécessaires pour protéger les intérêts du Fonds de 1992, devant toute juridiction compétente.

### **SOLAR I (2006)**

Le 11 août 2006, le navire-citerne *Solar I* (998 tjb) immatriculé aux Philippines, transportant 2 081 tonnes de fuel-oil industriel, a coulé par gros temps, dans le détroit de Guimaras, République des Philippines. Après avoir coulé par 630 mètres de fond, le navire a laissé s'échapper une quantité considérable d'hydrocarbures. Quoiqu'en constante diminution, l'épave naufragée laisse écouler des hydrocarbures.

Environ 124 kilomètres du littoral et environ 500 hectares de mangroves dans l'île de Guimaras et dans les îlots alentour ont été pollués à des degrés divers. Les hydrocarbures ont eu des répercussions considérables sur le secteur de la pêche et de l'aquaculture pratiquées à petite échelle ainsi que sur le tourisme peu développé, provoquant de grosses difficultés financières pour certains particuliers. De ce fait, le Fonds de 1992 et l'assureur du propriétaire du navire ont adopté une approche proactive.

Le Comité exécutif a octroyé à l'Administrateur les pouvoirs de régler à l'amiable toutes les demandes d'indemnisation nées du sinistre dans la mesure où cela ne soulèverait pas de questions de principe qui n'auraient pas été prises en considération auparavant, par l'organe directeur du Fonds. Le Comité avait aussi accordé à l'Administrateur les pouvoirs d'effectuer des versements au nom du Fonds de 1992, dans le cadre de toutes les demandes d'indemnisation recevables nées du sinistre, dans la mesure où le club P et I du propriétaire du navire, refuserait d'effectuer des paiements.

Le Comité a décidé que la demande d'indemnisation pour le coût de l'enlèvement des hydrocarbures du *Solar I*, était recevable en principe. Ce sinistre est le premier mettant en cause un bâtiment participant à l'Accord 2006 de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes de petites dimensions (STOPIA 2006).

Note : Pour des renseignements regardant STOPIA, veuillez vous reporter à l'Appendice « A », au paragraphe STOPIA 2006 et TOPIA 2006, de ce rapport.

## **11<sup>e</sup> Session extraordinaire de l'Assemblée du FIPOL de 1992 – 22 mai 2006**

### **Coopération avec les clubs P et I.**

À leurs sessions de février/mars 2006, les assemblées du Fonds de 1992 et du Fonds complémentaire avaient approuvé un mémorandum d'entente (MOU) entre ces Fonds et l'International Group of P&I clubs, regardant les procédures conjointes de règlement à l'amiable des demandes d'indemnisation. Le MOU comportait des engagements de la part des clubs, concernant les nouvelles dispositions à titre volontaire, de STOPIA et de TOPIA. L'Assemblée a autorisé l'Administrateur à accepter, avec l'International Group, les modifications rédactionnelles mineures apportées au texte et à signer le mémorandum, au nom du Fonds. Le 19 avril 2006, l'Administrateur et le président de l'International Group of P&I clubs, ont signé le mémorandum.

## **35<sup>e</sup> session du Comité exécutif – 27 octobre 2006**

Le comité exécutif a élu M. John Gillies (Australie), président, et M. Léonce Michel Ogandaga Agondjo (Gabon), vice-président, pour un mandat qui se termine à la fin de la prochaine session ordinaire de l'Assemblée.

## **11<sup>e</sup> session de l'Assemblée du FIPOL 1992 – du 23 au 27 octobre 2006**

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

À sa session de février/mars 2006, l'Assemblée a formé un groupe de travail sur les mesures autres que techniques visant à promouvoir le transport maritime de qualité des hydrocarbures. Le groupe de travail a tenu sa première réunion en mai 2006 et a élu Mme Birgit Solling Olsen (Danemark) en qualité de présidente.

Le groupe de travail a poursuivi ses discussions sur le partage des renseignements relatifs aux transports maritimes de qualité. En outre, il a débattu des récentes mesures prises par l'International Group of P&I Clubs en vue de contribuer positivement aux efforts d'ensemble déployés pour améliorer la qualité des transports maritimes et les normes de sécurité des navires.

Note: Pour des renseignements au sujet des mesures prises par l'International Group of P&I clubs en vue de contribuer aux efforts déployés pour améliorer la qualité des transports maritimes et les normes de sécurité des navires, veuillez vous reporter au paragraphe 4.1 de ce rapport.

### **Sessions à venir**

L'Assemblée a pris note de l'invitation faite par le gouvernement du Canada, d'organiser à Montréal les sessions de juin 2007, des organes directeurs du FIPOL, au siège de l'Organisation internationale de l'aviation civile. L'Assemblée a décidé d'accepter l'invitation et de tenir ses sessions à Montréal, au cours de la semaine du 11 juin 2007.

## **36<sup>e</sup> session du comité exécutif – 14 et 16 mars 2007.**

Le Comité exécutif a débattu des procédures de règlement à l'amiable et des récents jugements prononcés par des tribunaux, regardant les demandes d'indemnisation à l'encontre du Fonds de 1992. Les mises à jour des situations relatives à ces sinistres comprenaient l'*Erika*, le *Prestige*, et le *N°7 Kwang Min*. Le Fonds de 1992 poursuit ses discussions avec les demandeurs dont les demandes ne sont pas frappées de prescription, en vue de parvenir à des règlements extrajudiciaires, s'il y a lieu. Des renseignements plus détaillés regardant des jugements applicables par les tribunaux, sont disponibles via le site Web du FIPOL : <http://www.iopcfund-docs.org/>

Le comité exécutif porte également son attention sur les sinistres récents qui suivent :

### **SOLAR I (2006)**

Lorsque le sinistre s'est produit, la République des Philippines était partie à la Convention de 1992, sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds. Le montant de limitation applicable au *Solar I*, en vertu de la CRC de 1992, était de 3,6 millions £. Le propriétaire du *Solar I* était partie à STOPIA 2006. Par conséquent, le propriétaire du navire paiera le montant de limitation conformément à la Convention, plus l'indemnité au Fonds de 1992, fournie par STOPIA 2006 pour un montant total de 15,8 millions £. La Garde côtière des Philippines, en tant

qu'organisme gouvernemental chargé de l'intervention contre les déversements aux Philippines, a pris le contrôle d'ensemble des opérations de nettoyage. L'intervention en mer était concentrée sur l'application des dispersants chimiques, en employant un avion léger et des bâtiments de mer. Des tentatives avaient été faites pour protéger quelques sites sensibles, en utilisant des barrages flottants du commerce et faits maison. Le nettoyage du littoral a été effectué en employant principalement des méthodes manuelles, environ 2 100 tonnes de résidus d'hydrocarbures ont ainsi été récupérées.

En novembre 2006, l'assureur du propriétaire du navire avait signé un contrat avec une compagnie d'ingénierie sous-marine en vue de mener l'opération d'enlèvement des hydrocarbures restant dans l'épave du navire. L'opération, commencée le 12 mars 2007, devrait coûter, selon les estimations, entre 4 et 7 millions £.

### **Shosei Maru (2006)**

Le 28 novembre 2006, le navire-citerne japonais *Shosei Maru* (153 tjb) et le cargo coréen *Trust Busan* (4 690 tjb) se sont abordés, à deux kilomètres au large de Teshima, dans l'îlot de Seto, mer du Japon. Environ 60 tonnes de fuel-oil lourd et de diesel de soute se sont échappées du *Shosei Maru*, dans l'eau de mer.

À des degrés divers, environ cinq kilomètres de littoral, ainsi que des installations du port ont été pollués. Les hydrocarbures ont touché un certain nombre d'exploitations cultivant des algues, polluant des filets et autre matériel de culture. Selon les prévisions, les demandes d'indemnisation pour des dommages nés de ce sinistre seraient supérieures au montant de limitation applicable au *Shosei Maru* et à la CRC de 1992 qui s'élève à 3,4 millions £.

Le Japan P&I club avait informé le Fonds de 1992 qu'étant donné que le navire n'était exploité qu'au cabotage, il n'avait pas été assuré au titre du dispositif de pool de l'International Group of P&I clubs. Le Japan P&I club avait informé le Fonds que le propriétaire du *Shosei Maru* n'avait pas donné son consentement écrit pour que le navire soit couvert par STOPIA 2006. Par conséquent, le navire n'avait pas adhéré à l'Accord. De ce fait, si le montant total des dommages devait être supérieur au montant de limitation applicable au *Shosei Maru* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, il serait demandé au Fonds de verser des indemnités au titre de ce sinistre, sans qu'il ne soit remboursé ultérieurement, au titre de STOPIA 2006.

Un certain nombre de délégations ont exprimé leurs craintes concernant le fait que certains navires-citernes au Japon n'avaient pas adhéré à l'Accord STOPIA 2006, ce qui à leur point de vue, mettait en lumière les insuffisances d'accords à titre volontaire. Elles ont suggéré qu'il serait très utile, si des détails sur le nombre total de navires-citernes qui n'étaient pas couverts par l'Accord STOPIA 2006 pouvaient être fournis à la prochaine session du comité exécutif, en juin 2007. Ces délégations recommandaient aussi très vivement à l'International Group of P&I clubs d'étendre STOPIA 2006 au plus grand nombre possible de bâtiments et d'encourager vivement les propriétaires de navires, à demander à ce que leurs navires soient couverts par l'Accord STOPIA 2006.

Le Comité exécutif a autorisé l'Administrateur à conclure des règlements à l'amiable pour des demandes d'indemnisation nées du sinistre, dans la mesure où ils ne risquent pas de donner naissance à des questions de principe qui n'auraient pas été prises en considération auparavant par le Comité.

Note : Pour de plus amples renseignements au sujet de l'Accord STOPIA 2006, veuillez consulter l'article 4.1 du rapport annuel 2005-2006, de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation.



## Appendice D

**États qui sont parties au Protocole du Fonds complémentaire**  
*au 2 janvier 2007*  
*(et qui sont donc des États contractants au Fonds complémentaire)*

<i>19 États qui sont parties au Protocole de 2003 du Fonds complémentaire</i>		
Allemagne	France	Pays-Bas
Barbade	Irlande	Portugal
Belgique	Italie	Royaume-Uni
Croatie	Lettonie	Slovénie
Danemark	Lituanie	Suède
Espagne	Japon	
Finlande	Norvège	
<i>1 État qui a déposé un instrument d'adhésion, mais à l'égard duquel le Protocole n'entrera en vigueur qu'à la date indiquée</i>		
Grèce		23 janvier 2007

**États qui sont parties au Protocole de 1992 modifiant la Convention sur la responsabilité civile, mais pas au Protocole de 1992 modifiant la Convention portant création du Fonds**  
*au 2 janvier 2007*  
*(et qui sont donc des États contractants au Fonds complémentaire)*

<i>16 États à l'égard desquels le Protocole de 1992 modifiant la Convention sur la responsabilité civile est en vigueur</i>		
Arabie Saoudite	Îles Salomon	Pérou
Azerbaïdjan	Indonésie	République arabe syrienne
Chili	Koweït	République de Moldovie
Chine	Liban	République du Vietnam
Égypte	Pakistan	Roumanie
		Salvador
<i>1 État qui a déposé un instrument d'adhésion, mais à l'égard duquel le Protocole de 1992 modifiant la Convention sur la responsabilité civile n'entrera en vigueur qu'à la date indiquée</i>		



Yémen

20 septembre 2007

**États qui sont parties au Protocole de 1969 modifiant la Convention  
sur la responsabilité civile**  
*au 2 janvier 2007*

*38 sont parties au Protocole de 1969 modifiant la Convention sur la responsabilité civile*

Arabie Saoudite	Gambie	Libye
Azerbaïdjan	Géorgie	Maldives
Bénin	Ghana	Mauritanie
Brésil	Guatemala	Mongolie
Cambodge	Guyana	Nicaragua
Chili	Honduras	Pérou
Costa Rica	Indonésie	République arabe syri- enne
Côte d'Ivoire	Jordanie	République dominicaine
Égypte	Kazakhstan	Saint-Kitts-et-Nevis
Émirats arabes unis	Koweït	Salvador
Équateur	Lettonie	Sao Tomé-et-Principe
Gambie	Liban	Sénégal
Guinée équatoriale		Serbie-Monténégro
		Yémen

*Note : la Convention portant création du Fonds de 1971  
a cessé d'être en vigueur le 24 mai 2002.*

**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 2 janvier 2007.*  
*(et qui sont donc des États contractants au Fonds de 1992)*

<i>98 États à l'égard desquels le Protocole modifiant la Convention portant création du Fonds est en vigueur</i>		
Afrique du Sud	France	Oman
Algérie	Gabon	Panama
Allemagne	Géorgie	Papouasie-Nouvelle-Guinée
Antigua-et-Barbuda	Ghana	Pays-Bas
Argentine	Grèce	Philippines
Australie	Grenade	Pologne
Bahamas	Guinée	Portugal
Bahreïn	Îles Marshall	Qatar
Barbade	Inde	République de Corée
Belgique	Irlande	République dominicaine
Belize	Islande	République unie de la Tanzanie
Brunei Darussalam	Israël	Royaume-Uni
Cambodge	Italie	Saint-Vincent-et-les Grenadines
Cameroun	Jamaïque	Sainte-Lucie
Canada	Japon	Samoa
Cap-Vert	Kenya	Seychelles
Chine (Région administrative spéciale de Hong Kong)	Lettonie	Sierra Leone
Chypre	Liberia	Singapour
Colombie	Lituanie	Slovénie
Comores	Madagascar	Sri Lanka
Congo	Malaisie	Suède
Croatie	Malte	Tonga
Danemark	Maroc	Trinité-et-Tobago
Djibouti	Maurice	Tunisie
Dominique	Mexique	Turquie
Émirats arabes unis	Monaco	Tuvalu
Espagne	Mozambique	Uruguay
Estonie	Namibie	Vanuatu
Fédération de Russie	Nigeria	Venezuela
Fiji	Norvège	
Finlande	Nouvelle-Zélande	

