

***Caisse d'indemnisation
des dommages dus à la pollution
par les hydrocarbures causée
par les navires
Rapport annuel 1990-1991***



Tables des matières

1. Préambule	1
2. La nouvelle législation	1
3. Contribution au Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (le Fonds international)	3
4. L'assemblée et le comité exécutif du Fonds international	3
5. Le groupe de travail du Fonds international	4
6. Comité d'examen public des systèmes de sécurité des navires-citernes et de la capacité d'intervention en cas de déversements en milieu marin	5
7. Groupe international de clubs de protection et d'indemnisation (P. & I. Clubs)	6
8. TOVALOP et CRISTAL	6
9. Conférence internationale de 1991 sur les rejets d'hydrocarbures	7
10. Événements ayant entraîné des rejets d'hydrocarbures	7
10.1 Pétrolier SOUTH ANGELA	7
10.2 Navire-citerne CZANTORIA	7
10.3 Barge pétrolière NESTUCCA	8
10.4 Porte-conteneurs NEW ZEALAND CARIBBEAN	9
10.5 Navire-citerne HAPPY SITANI	9
10.6 Navire TOVE COB	10
10.7 Rejets non identifiés d'hydrocarbures, à Rocky Bay (Nouvelle-Écosse)	10
10.8 Rejets non identifiés d'hydrocarbures à Gabarus (Nouvelle-Écosse)	10
10.9 Navire TRIDENT DELTA	11
10.10 Rejets non identifiés d'hydrocarbures, à Sooke (Colombie-Britannique)	11
10.11 Vraquier LOK PRATIMA	11
10.12 Rejets non identifiés d'hydrocarbures, à Wedgeport (Nouvelle-Écosse)	11
10.13 Abordage du navire de pêche ARCTURUS par le vraquier RUBIN LOTUS	12
10.14 Rejets d'hydrocarbures dans le port de St. John's	12
10.15 Bateau de pêche AMY & SISTERS	12
10.16 Asphaltier RIO ORINOCO	13
10.17 Navire-citerne JAHRE SPRAY	14
10.18 Navire LUCIEN PAQUIN	14
11. État actuel de la caisse d'indemnisation	14



L'honorable Jean Corbeil, C.P., député
Ministre des Transports
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Monsieur le Ministre,

1. Préambule

Conformément aux dispositions de l'article 722 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, j'ai l'honneur de vous soumettre ci-joint, mon rapport sur les activités de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires, pour l'exercice financier commençant le 1^{er} avril 1990 et finissant le 31 mars 1991.

Par décret en conseil C.P. 1988-247 du 24 octobre 1988, le soussigné a été nommé administrateur de la Caisse des réclamations de la pollution maritime (M.P.C.F.), pour un mandat de cinq ans.

Le 24 avril 1989, la Caisse des réclamations fut remplacée par la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires (la Caisse). Aux termes des dispositions de l'article 89 de la loi modifiant la *Loi sur la marine marchande du Canada*, L.C. 1987, Ch.7, l'administrateur de la caisse des réclamations, en poste ce jour là, a pris immédiatement les fonctions d'administrateur de la Caisse, jusqu'à la fin de son mandat de cinq ans, fixée au 17 novembre 1993.

2. La nouvelle législation

1. La Caisse est une entité de la Loi établie à la suite de modifications apportées à la *Loi sur la marine marchande du Canada* et a pris effet le 24 avril 1989.

2. Ce jour là, la Caisse a succédé à la Caisse des réclamations qui existait depuis 1973 et le solde créditeur de cette dernière (149 618 850,24 \$) a été porté à son actif.

3. La Caisse est un compte spécial ouvert parmi les comptes du Canada, pour lequel un intérêt (d'environ 10,75% pour l'exercice financier 1990-91) est porté chaque mois à son crédit par le ministre des finances.

4. Le ministre des Transports dispose de pouvoirs légaux pour imposer une contribution sur une cargaison en vrac "d'hydrocarbures donnant lieu à contribution", importée au Canada ou expédiée d'un endroit du Canada, sur un navire. Cette contribution est indexée annuellement sur l'indice des prix à la consommation. Si la contribution venait à être imposée, au 1^{er} avril 1991, elle s'élèverait à 33,04 cents par tonne métrique.

5. Depuis 1976¹, aucune contribution n'a été imposée.

6. La Caisse est tenue de payer les demandes d'indemnisation pour des dommages ou des risques de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, survenus sur le territoire du Canada ou dans les eaux canadiennes, causée par des rejets d'hydrocarbures, provenant d'un navire (sauf dans les eaux où la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* est applicable, dans ce cas la Caisse n'est responsable que si les rejets proviennent de navires-citernes chargés).

7. Actuellement, la responsabilité maximum de la Caisse s'élève à 110 142 000 \$ pour toutes demandes d'indemnisation formulées à la suite d'un rejet d'hydrocarbures. Ce montant est aussi indexé annuellement.

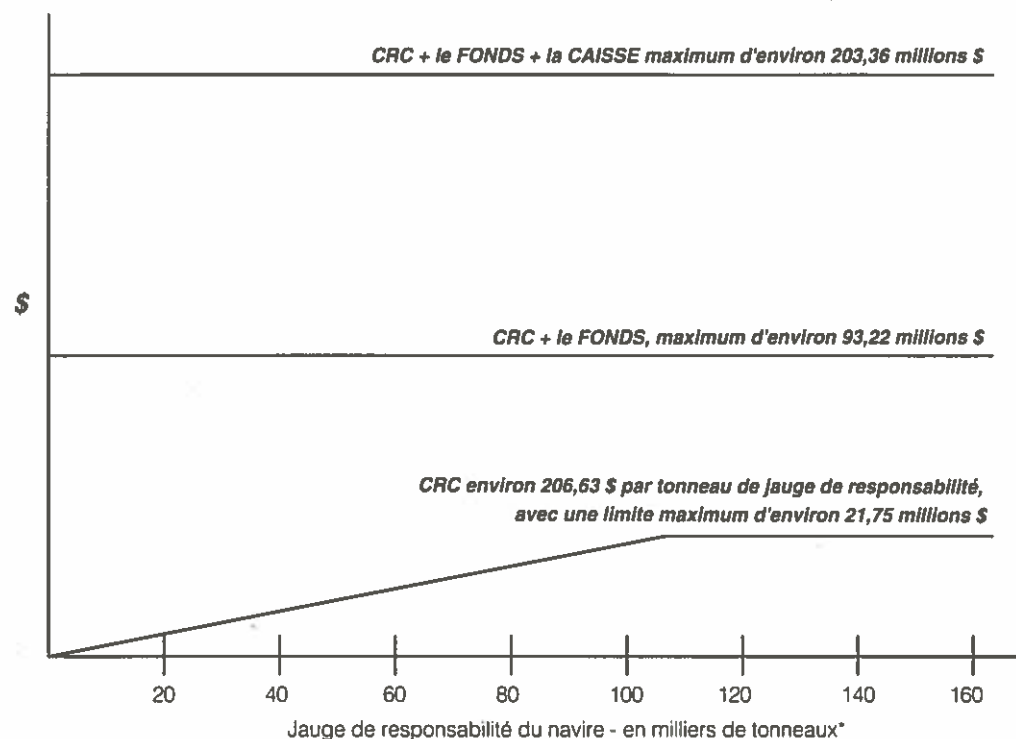
8. Le 24 avril 1989, sont entrées en vigueur au Canada, la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile, pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CRC) et la

¹ Entre le 15 février 1972 et le 1^{er} septembre 1976, une contribution de 15 cents était prélevée et encaissée pour chaque tonne d'une cargaison en vrac d'hydrocarbures, importée au Canada sur un navire ou expédiée d'un endroit au Canada. Le montant total des contributions perçues, porté au crédit de la Caisse des réclamations s'élevait à 34 866 459,88 \$.

Illustration 1

Partie XVI de la Loi sur la marine marchande du Canada — Indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, découlant d'un événement mettant en cause un navire-citerne chargé

(en dollars canadiens en fonction de la valeur du DTS le 31 mars 1991)



1. La Convention de 1969 sur la responsabilité civile (CRC) garantit une indemnisation limitée à un maximum d'environ 21,75 million \$.
2. Le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Le FONDS) et la CRC garantissent une indemnisation totale limitée à un maximum d'environ 93,22 million \$.
3. La caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires (La CAISSE), le FONDS et la CRC garantissent une indemnisation globale limitée à un maximum d'environ 203,36 millions \$ pour un événement mettant en cause un navire-citerne chargé.

NOTA : En cas de rejets provenant d'un navire-citerne chargé, la CAISSE garantit jusqu'à 110 142 000 \$ (suivant le rajustement de l'exercice financier commençant le 1er avril 1991) en sus des sommes disponibles provenant du FONDS et de la CRC. La CAISSE peut également servir à indemniser certaines demandes faites à la suite de rejets d'hydrocarbures provenant de navires autres que des navires-citernes chargés, de pertes de revenus à la pêche ou de fuites ou rejets provenant de sources non identifiées.

* Selon la définition donnée à l'article V de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.

Convention internationale de 1971 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention sur le Fonds). Par conséquent, le même jour, le Canada est devenu un membre du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par

les hydrocarbures (le Fonds) instauré d'après la Convention sur le Fonds.

9. Ensemble, les deux Conventions permettent de disposer d'un maximum de 93,22 millions \$, pour indemniser des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures provenant de rejets de pétroliers chargés.

10. L'illustration 1 met en évidence l'interdépendance existant entre les deux Conventions et la Caisse d'indemnisation.

3. Contributions au Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

Le Fonds international est alimenté par des contributions évaluées d'après les quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution, reçues dans des états membres. Les contributions sont déterminées en fonction des quantités d'hydrocarbures reçues au cours de l'année civile précédente. Par "hydrocarbures donnant lieu à contribution" on entend le pétrole brut et le fuel-oil lourd (fuel numéro 4 ou plus lourd, selon les normes de l'American society for testing and materials). Dans la plupart des états membres, les contributions sont déterminées et payées par les personnes qui ont reçu annuellement, transportées par mer, des quantités totales d'hydrocarbures supérieures à 150 000 tonnes que ce soit à l'importation ou au cabotage national.

Toutefois au Canada c'est la Caisse qui s'acquitte de l'obligation de déclarer par écrit les quantités reçues d'hydrocarbures donnant lieu à contribution et de payer la contribution annuelle du Canada, déterminée chaque année par le Fonds.

Au nom du Canada, l'administrateur de la Caisse a l'obligation légale de déclarer par écrit, au directeur du Fonds international, les quantités d'hydrocarbures, donnant lieu à contribution, reçues par mer dans des endroits au Canada. Conformément au règlement de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires, entrée en vigueur le 18 janvier 1990, les renseignements prescrits sont fournis à la Caisse, par Statistique Canada en ce qui concerne les importations et par les personnes recevant les hydrocarbures.

L'industrie s'est montrée des plus obligeante en nous fournissant les renseignements prescrits.

Pour sa deuxième année en qualité de membre, la contribution du Canada au Fonds international a été évaluée à 49 161,28 \$, somme qui a été versée en janvier 1991.

4. L'assemblée et le comité exécutif du Fonds international

Entre le 24 et le 27 septembre 1990, se sont tenues en même temps à Londres, Angleterre, les 24^e et 25^e sessions du comité exécutif et la 13^e session de l'assemblée du Fonds international.

L'assemblée

À l'assemblée du Fonds, une réunion rassemblant tous les états membres, la délégation canadienne était conduite par l'administrateur. L'assemblée prit acte du rapport du commissaire aux comptes, adopta le budget pour 1991 et fixa le montant de la contribution annuelle de 1990.

Le Canada fut réélu membre du comité exécutif pour un second mandat. Il fut décidé de former un groupe de travail siégeant entre deux sessions, en vue de prendre en considération le développement futur du régime international existant sur la responsabilité et l'indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures, constitué conformément aux termes de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 sur le Fonds d'indemnisation (voir aussi le paragraphe 5).

Le comité exécutif

À sa 24^e session, le comité examina un événement canadien intéressant qui s'était produit avant que le Canada ne soit membre du Fonds. La question était de savoir si le Fonds international pouvait être rendu responsable de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, subis après que le Canada ait adhéré au Fonds international mais résultant d'un événement qui s'était produit avant que la Convention sur le Fonds n'entre en vigueur au Canada (pour plus de détails, voir au paragraphe 10.2 l'accident du CZANTORIA). À la 25^e session du comité, le président et le vice-président ont été réélus pour la prochaine année.

Le 14 mars 1991, ont eu lieu conjointement à Londres, la première réunion du groupe de travail et la 26^e session du comité exécutif. Le comité écouta attentivement le premier rapport du directeur à propos de l'événement majeur s'étant produit au Canada à la suite de l'échouement le 16 octobre 1990, de l'asphal-tier RIO ORINOCO, sur la côte sud de l'île Anticosti (pour plus de détails, voir le paragraphe 10.16).

5. Le Groupe de travail du Fonds international

À Londres en mai 1984, deux Protocoles modifiant la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds international, furent adoptés. Ces Protocoles devraient garantir des plafonds d'indemnisation plus élevés qu'à l'heure actuelle et accroître le champ d'application des Conventions.

En 1990, aucun des Protocoles n'était entré en vigueur. Étant donné l'adoption en août 1990 de l'United States Oil Pollution Act 1990 [Loi des États-Unis de 1990 relative à la pollution par les hydrocarbures] (qui n'autorisait nullement les États-Unis à ratifier les Protocoles de 1984) il y avait peu de chance pour que les Protocoles de 1984 puissent entrer en vigueur, dans un avenir prévisible.

Les 13 et 14 mars 1991, le groupe de travail présidé par A.E.H. Popp, C.R. avocat-général principal, amirauté et droit maritime du ministère canadien de la justice, s'est réuni pour la première fois à Londres. L'administrateur de la Caisse d'indemnisation faisait office de conseiller auprès de la délégation canadienne. Vingt-quatre états membres assistaient aux réunions et sept autres états étaient représentés en qualité d'observateurs.

Les trois éléments du mandat du groupe de travail étaient les suivants:

Se pencher sur le développement futur du système intergouvernemental de responsabilité et d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, en examinant:

a) Les perspectives d'entrée en vigueur des Protocoles de 1984, modifiant la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds;

b) S'il serait possible de faciliter l'entrée en vigueur du contenu des Protocoles de 1984, en modifiant les dispositions relatives à leur entrée en vigueur.

c) Quelles sont les dispositions fondamentales des Conventions en vigueur et des Protocoles de 1984 qui semblent mettre en question la validité de ces instruments à l'avenir, y compris l'examen du système de contribution actuel.

L'article 30 du Protocole de 1984 sur le Fonds international stipule que pour entrer en vigueur, le Protocole doit être ratifié par au moins 8 états et que ceux-ci doivent avoir reçu entre eux, au moins 600 000 000 de tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution, au cours de l'année précédente.

Le groupe de travail examina le mandat susmentionné et rapidement arriva à la conclusion que si les Protocoles de 1984 n'étaient pas ratifiés par les États-Unis, il était utopique d'envisager qu'ils puissent entrer en vigueur, tels qu'ils sont rédigés à l'heure actuelle.

La plupart des délégations ont proposé que l'on réduise à 400 ou 500 millions de tonnes, le tonnage requis (600 000 000 de tonnes) pour l'entrée en vigueur de ce Protocole.

Deux autres sujets furent aussi discutés:

a) une proposition visant à fixer un plafond ou limite aux contributions d'un état membre et;

b) une proposition visant à réexaminer la définition de "dommage dû à la pollution" contenue dans les Protocoles de 1984, compte tenu de lois nationales existantes et de jurisprudences récentes.

Au cours de la réunion, des directives furent données au secrétariat du Fonds international pour qu'il prépare des documents sur diverses questions. Le groupe de travail prit des dispositions pour se réunir de nouveau à Londres, du 17 au 19 juin 1991.

6. Comité d'examen public des systèmes de sécurité des navires-citernes et de la capacité d'intervention en cas de déversements en milieu marin

Dans mon rapport annuel 1989-90, je fais état de la constitution, par le premier ministre, en juin 1989, de ce comité. Ses membres étaient:

David Brander-Smith, C.R. (président)
Denise Therrien, Ing.
Stan Tobin

Leur mission consistait, à examiner des mesures permettant d'assurer le transport en toute sécurité d'hydrocarbures et de produits chimiques à bord de navires-citernes et de barges, dans les eaux et les zones de pêche canadiennes et à réviser également, la législation canadienne et les Conventions internationales traitant de responsabilité et d'indemnisation en cas de rejets d'hydrocarbures. Le 24 novembre 1990, le rapport final du comité, contenant 107 recommandations a été soumis au gouvernement et publié le 2 novembre 1990.

Parmi les recommandations, six très importantes intéressent ou engagent la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires:

- 2.1 *Le ministre des Transports devrait imposer immédiatement une taxe de 2 \$ par tonne sur tous les hydrocarbures et produits pétroliers transportés dans les eaux canadiennes. La taxe devrait être versée à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires dont l'utilité devrait être étendue afin d'accélérer le remplacement de la flotte sous pavillon canadien par des navires à double-coque et de financer l'achat de matériel et la recherche sur les technologies d'intervention en cas de rejets d'hydrocarbures.*
- 3.1 *Des Fonds suffisants prélevés sur la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires (la Caisse) devraient être alloués, afin de pouvoir financer sur une*

période de sept ans, un cinquième des dépenses de remplacement de la flotte sous pavillon canadien, par des navires à double-coque, renforcés pour les glaces. Il serait préférable que ces nouveaux navires soient construits dans des chantiers navals canadiens.

- 3.2
 - *En vue d'encourager l'exploitation de navires à double-coque, il faudrait que la taxe prélevée sur chaque tonne d'hydrocarbures transportés dans les eaux canadiennes, soit réduite de moitié pour les navires à double-fond et soit supprimée pour ceux à double-coque.*
 - *Le Canada devrait exiger que d'ici 10 ans, tous les navires-citernes et les chalands-citernes entrant dans ses eaux, soient à double-coque.*
- 4.3 *Au cours des cinq prochaines années afin d'élever la capacité régionale de nettoyage à un niveau minimum acceptable, il faudrait investir de 150 à 200 millions de dollars. Le mandat de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires, devrait être révisé afin de permettre aux coopératives d'intervention des industries et à la garde côtière canadienne, de disposer de crédits d'investissement, pour acquérir le matériel de prévention indispensable.*
- 4.12 *Afin de pallier au manque sérieux de connaissances et de technologie, il faudrait porter immédiatement à 10 millions de dollars les fonds destinés à la recherche et au développement au Canada, dans le cadre de rejets à la mer et augmenter progressivement ces fonds chaque année afin de disposer de 20 millions de dollars en 1995; la contribution de l'industrie à ces fonds devant être prélevée à même la Caisse d'indemnisation.*
- 5.5 *Que la législation actuelle soit modifiée pour faire en sorte que les dispositions de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires s'appliquent à tous*

les navires se trouvant dans les eaux visées par les dispositions de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques.

À la lumière de ces recommandations, il faut avoir à l'esprit, qu'à l'heure actuelle, rien dans la *Loi sur la marine marchande du Canada* (LMMC) n'autorise à:

(a) Imposer une taxe, quelle qu'elle soit, de 2 \$ par tonne, ou imposer une taxe sur tout produit pétrolier transporté dans les eaux canadiennes;

(b) Utiliser la Caisse d'indemnisation pour financer, en partie, le remplacement des navires-citernes et chalands-citernes canadiens à coque unique, par des navires à double-coque.

(c) Réduire de moitié la taxe à payer par les navires à double-fond ou à la supprimer pour ceux à double-coque;

(d) À financer l'achat de matériel et la recherche sur les technologies d'intervention en cas de rejets d'hydrocarbures.

(e) Appliquer les dispositions de la Caisse d'indemnisation à tous les navires se trouvant dans les eaux arctiques.

En conséquence, la mise en oeuvre des recommandations applicables à la Caisse d'indemnisation, devrait nécessiter d'importantes modifications à la partie XVI de la L.M.M.C. Généraliser l'application des dispositions de la Caisse d'indemnisation, aux eaux arctiques obligerait à modifier le régime de responsabilité et d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires se trouvant dans ces eaux.

7. Groupe international de clubs de protection et d'indemnisation (P. & I. Clubs)

En juillet 1990, afin de faciliter un prompt remboursement des droits à indemnisation découlant d'événements ayant causé une pollution par hydrocarbures, l'administrateur et le groupe international de clubs de protection et d'indemnisation, ont conclu un accord précisant que chaque partie, devrait se faire

part, rationnellement, dès que possible, de tout événement survenu dans les eaux canadiennes ou à proximité, qui risque de provoquer des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et dans la mesure du possible, devrait coopérer mutuellement pour y parvenir.

Cet accord ne porte pas atteinte aux droits de la Caisse d'indemnisation et ne s'applique pas, au cas où ses intérêts seraient incompatibles avec ceux du propriétaire de navire ou de son assureur.

8. TOVALOP et CRISTAL

Après que le Canada ait adhéré à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création d'un Fonds international, j'ai participé cette année à plusieurs réunions à propos de l'application, de ces plans privés volontaires dévolus à la pollution par les hydrocarbures, à des rejets d'hydrocarbures dans les eaux canadiennes. Les réunions ont eu lieu à Ottawa, le 20 décembre 1990 et le 21 février 1991 et à Londres le 15 mars 1991.

La Fédération internationale des armateurs pétroliers pour la lutte contre la pollution par les hydrocarbures (ITOPF) a été fondée en 1969 en vue principalement d'administrer le plan de contribution volontaire des armateurs pétroliers au Fonds de responsabilité, pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (TOVALOP) et son pendant, autre accord volontaire de l'industrie, connu sous l'appellation de CRISTAL (contribution de participation par les propriétaires de cargaisons de pétrole, au Fonds de responsabilité supplémentaire, pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures).

Bien que ces réunion aient aidé à élucider de nombreuses questions, aucun consensus ne s'est dégagé quant à savoir si oui ou non, ces plans volontaires assurent une indemnisation supplémentaire, en sus de celle offerte par la Convention de 1971 sur le Fonds international et par la Caisse d'indemnisation, en cas de rejets provenant d'un pétrolier se trouvant dans les eaux canadiennes.

9. Conférence internationale de 1991 sur les rejets d'hydrocarbures

Du 4 au 7 mars 1991 s'est tenue à San Diego, Californie, la 12^e conférence biennale sur les rejets d'hydrocarbures, la plus importante de tous les temps. La conférence s'est tenue sous l'égide de l'American Petroleum Institute, de la garde côtière des Etats-Unis et de l'agence américaine de la protection de l'écologie.

La conférence accepta une étude préparée par l'administrateur de la Caisse et le directeur des services techniques, intitulée "Ship-source Oil Pollution Fund — 20 Years of Canada's Experience". ("Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires: 20 ans d'expérience canadienne.") Vous pouvez obtenir des exemplaires de cette étude, présentée le 6 mars 1991, en vous adressant à:

La Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires
270, rue Albert — Pièce 900
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

10. Événements ayant entraîné des rejets d'hydrocarbures

10.1 Pétrolier SOUTH ANGELA (1988)

Depuis mon dernier rapport, l'administrateur, conformément aux dispositions de l'article 713 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, a été appelé à se constituer partie à une action intentée en cour fédérale du Canada, par la Couronne. Par cette action, la Couronne demande le paiement de créances s'élevant à 15 832,28 \$ et 234 396,58\$ pour des frais et débours encourus à la suite de rejets d'hydrocarbures les 6 et 7 mars 1988, dans les eaux de la baie Placentia (Terre-Neuve), provenant du pétrolier SOUTH ANGELA de 59 353 T.X. de J.B.

Étant donné que le propriétaire du navire à verser une caution permettant de payer la créance de la Couronne, au cas où il serait rendu responsable, il est peu vraisemblable qu'il soit exigé de la Caisse d'indemnisation d'avoir à payer tout ou partie de cette créance.

Dans une seconde action, intentée par des pêcheurs, également devant la cour fédérale du Canada, l'administrateur ne s'est pas constitué partie. J'ai été informé que les pêcheurs avaient dû payer des frais judiciaires considérables au cours de leur poursuite en justice pour faire valoir leur créance à l'encontre du SOUTH ANGELA. L'armateur n'a fait aucune proposition pour régler à l'amiable leur créance relative à ces frais.

Au cours de cette année en question, la Caisse d'indemnisation n'a reçu aucune demande de paiement de ces frais. Si les pêcheurs choisissent de déposer une demande d'indemnisation auprès de la Caisse, elle sera examinée conformément aux dispositions applicables de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, en vigueur au moment de l'événement. Ne connaissant pas tous les détails et circonstances de la demande d'indemnisation, il n'est pas évident qu'un pêcheur devrait ou pourrait se voir rembourser une créance par le Fonds international.

10.2 CZANTORIA (1988)

Le 7 mai 1990, conjointement avec l'administrateur agissant en qualité de partie selon la Loi, deux actions en justice ont été intentées auprès de la cour fédérale du Canada. Le motif de ces deux actions découlait d'un déversement d'hydrocarbures le 8 avril 1988, aux installations du terminal pétrolier de St. Romuald (Québec), par le navire-citerne CZANTORIA de 81 197 TX de J.B., battant pavillon libérien.

Étant donné que l'événement s'est produit avant l'entrée en vigueur de la partie XVI de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, toute demande d'indemnisation auprès de la Caisse d'indemnisation doit être réglée aux conditions de l'ancienne partie XV de la Loi.

La première action en justice contre le CZANTORIA fut entreprise par le propriétaire du terminal, faisant état de pertes d'un montant supérieur à 2 500 000 \$ et la seconde action fut intentée par la Couronne, contre le navire et ses armateurs, au sujet d'une créance pour frais et débours d'un montant de 338 867,84 \$.

Étant donné qu'une caution très élevée avait été versée afin de couvrir les deux créances, il est

peu probable qu'un recours puisse être adressé à la Caisse d'indemnisation, pour que soit remboursé tout ou partie des créances alléguées. Pour le moment, les avocats chargés de ces deux actions, ont convenu qu'il n'était pas nécessaire que la Caisse d'indemnisation entreprenne des démarches à ce sujet et que si la situation venait à changer, un préavis raisonnable serait donné.

Le directeur du Fonds international, en tant que partie, s'était aussi engagé dans cette première action en dépit du fait que l'événement se soit produit environ onze mois avant que la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds international n'entrent en vigueur au Canada. Le comité exécutif du Fonds international avait jugé que ces Conventions ne s'appliquaient nullement à un événement qui s'était produit avant leur entrée en vigueur dans l'état où avait eu lieu le dommage et que par conséquent, dans ce cas, personne n'était en droit d'obtenir une indemnisation de la part du Fonds international. En tant que membre du comité exécutif, le Canada appuyait cette décision. Après quelques atermoiements, les poursuites judiciaires, engagées contre le Fonds international, ont maintenant cessé.

À l'appui de sa prise de position au sein du comité exécutif, le Canada a fait valoir les points de vue suivants:

1. L'événement a eu lieu presque un an avant que la Convention portant création du Fonds n'entre en vigueur au Canada, le 24 avril 1989. Le plus gros des dommages s'est produit avant cette date.

2. Autant que je sache, la demande d'indemnisation formulée par le plaignant, auprès du Fonds international n'est qu'une mesure de protection. La limite de responsabilité du propriétaire du navire semble être bien supérieure au montant total des créances.

3. Il est peu vraisemblable que cette affaire resurgisse au Canada.

4. Les dispositions transitoires de la *Loi sur la marine marchande du Canada* n'étaient pas destinées à élargir le champ d'application de la Convention.

5. Les circonstances dans lesquelles le Fonds international peut être rendu responsable sont indiquées très explicitement dans la *Loi sur la marine marchande du Canada* et ne le sont qu'aux termes de la Convention elle-même. L'article 699 de la Loi est particulièrement explicite, c'est la Convention qui régit la responsabilité du Fonds international et non pas la Loi. Si les dispositions du Fonds ne s'appliquent pas aux dommages résultant d'événements se produisant avant l'entrée en vigueur au Canada, de la Convention portant création du Fonds, dans ce cas la législation canadienne ne peut modifier cette interprétation.

6. Pour toutes ces raisons, le Canada a appuyé l'interprétation faite par le directeur du Fonds international, à propos de la Convention portant création du Fonds.

10.3 Barge pétrolière NESTUCCA (1988)

Ce rejet d'hydrocarbures qui a débuté le 23 décembre 1988, avait deux particularités sortant de l'ordinaire:

a) Le fuel-oil s'était déversé dans les eaux des États-Unis mais avait causé des dommages, dus à la pollution par les hydrocarbures, au Canada et dans les eaux canadiennes.

b) La responsabilité de la Caisse d'indemnisation et celle du propriétaire du remorqueur et de la barge étaient régies par des dispositions surannées de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

Même si la Caisse d'indemnisation a accusé réception de 15 demandes d'indemnisation qui lui ont été adressées pour des pertes de revenus à la pêche, à la suite de la fermeture de deux zones de pêche, sur la côte ouest, au large de l'île de Vancouver, il n'existe aucune autorisation dans la loi permettant de payer ces demandes, à moins que l'on ne puisse prouver que le pêcheur n'a pas été en mesure de recouvrer ses pertes auprès du propriétaire du navire ayant causé ces rejets d'hydrocarbures.

Le 4 décembre 1990, s'ouvrait, devant le tribunal de district américain de l'Orégon, l'audience de la première étape du procès permettant, de déterminer la responsabilité du propriétaire du

remorqueur et de la barge et de savoir s'il pouvait limiter sa responsabilité en exécution de la loi applicable des États-Unis. Le procès dura 5 jours.

Le 24 janvier 1991, le juge James A. Redden du tribunal de district des États-Unis rendit un jugement sans équivoque, considérant que:

(a) Le propriétaire du remorqueur et de la barge ne pouvait être exempté de sa responsabilité pour les dommages causés par les rejets d'hydrocarbures.

(b) Ce propriétaire ne pouvait se prévaloir du droit de limiter sa responsabilité en exécution de la loi des États-Unis sur la limitation de responsabilité.

À l'appui de ce jugement, le tribunal a considéré les points de fait suivants:

a) La traversée entreprise en hiver par le remorqueur OCEAN SERVICE et la barge pétrolière NESTUCCA pouvait laisser présager du gros temps et le franchissement à quatre reprises de barres dangereuses à Gray's Harbour et à l'entrée du fleuve Columbia.

b) Le fuel-oil transporté par la barge présentait un risque considérable au cas où un rejet se produirait.

c) L'importance de toutes les preuves matérielles fournies au tribunal a permis d'établir que le câble de remorque était défectueux et que le propriétaire du remorqueur s'était montré négligent lors de l'entretien et de l'inspection de ce câble.

d) Le propriétaire du remorqueur a négligé de respecter l'application de la réglementation visant les périodes maximum de 12 heures de quart autorisées, pour son équipage.

e) Le propriétaire du remorqueur s'est montré négligent en omettant, d'embarquer des officiers et des membre d'équipage expérimentés et d'instaurer des méthodes raisonnables d'inspection des câbles de remorque.

La seconde étape du procès qui permettra au tribunal d'évaluer le montant des dommages, est prévue en juillet 1991. Toutefois, une injonction du tribunal du 29 mars 1991, prévoyait

une réunion en vue d'un règlement amiable et stipulait que tous les demandeurs particuliers désirant déposer des demandes d'indemnisation pour des dommages, devraient le faire avant le 29 mai 1991.

10.4 Porte-conteneurs NEW ZEALAND CARIBBEAN (1989)

Le 30 janvier 1989, le porte-conteneurs NEW ZEALAND CARIBBEAN de 19 613 TX de J.B., immatriculé au Vanuatu, appartenant à un armateur libérien et géré depuis Londres en Angleterre, a heurté le quai à Versatile Pacific Shipyards, Vancouver nord (C.B.).

À la suite de ce heurt, le côté bâbord de la caisse journalière à mazout du navire fut déchiré, déversant dans le port de Vancouver du mazout de soute. Le 16 août 1989, la société du port de Vancouver intenta un procès devant la cour fédérale du Canada, contre le navire et d'autres personnes pour des dommages non précisés.

L'administrateur, conformément aux dispositions de l'article 713 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, s'était selon la loi, constitué partie au procès. Il a été convenu que jusqu'à nouvel avis, il n'était pas nécessaire que la Caisse d'indemnisation entreprenne de plus amples démarches. Au 31 mars 1991, aucun avis n'a été reçu.

10.5 Navire-citerne HAPPY SITANI (1989)

Le 11 avril 1989, alors qu'il était amarré le long de l'appontement Ultramar à Saint Romuald (Québec), le navire-citerne de 60 337 TX de J.B. HAPPY SITANI battant pavillon norvégien, déversait du mazout de soute dans le fleuve Saint-Laurent.

Afin de retenir et de récupérer le mazout déversé, la garde côtière canadienne et la société du port de Québec, de concert avec le propriétaire du navire, prirent des dispositions indispensables.

Pour couvrir ses frais et débours qui s'élevaient à 20 118,40 \$, la garde côtière canadienne a obtenu de la part du P & I Club, la promesse que le navire s'engageait à verser au maximum 30 000 \$ pour faire face à la responsabilité légale du propriétaire du navire,

aux termes de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Étant donné que le propriétaire du navire et son assureur n'ont pas encore payé les demandes d'indemnisation de la garde côtière canadienne, la Couronne a entamé un procès devant la section de première instance de la cour fédérale du Canada, à l'instar de l'administrateur de la Caisse d'indemnisation, constitué partie, selon la loi.

Dans ce cas, la responsabilité de la Caisse d'indemnisation est régie par les précédentes dispositions de la *Loi sur la marine marchande du Canada* (ancienne partie XV) car l'événement s'était produit juste avant que la nouvelle partie XVI, entre en vigueur, le 24 avril 1989.

De toute façon, étant donné qu'il existe une caution suffisante pour payer la totalité de la créance de la garde côtière canadienne, il est peu probable qu'une demande d'indemnisation soit présentée à la Caisse d'indemnisation.

10.6 Navire TOVE COB (1989)

Le 26 avril 1989, le navire TOVE COB de 11 102 TX de J.B. battant pavillon de Singapour, a déversé une certaine quantité de suif réchauffé, dans le bassin de Petro Canada à Clarkson (Ontario). Afin de retenir et récupérer le suif répandu dans les eaux et sur le littoral du port, le propriétaire du navire et la garde côtière canadienne prirent des dispositions indispensables. Dans l'éventualité où le navire serait tenu de payer les frais et débours encourus, l'assureur du propriétaire du navire, la Newcastle Protection and Indemnity Association, accepta de verser une caution maximum de 100 000 \$, destinée à rembourser les frais de la garde côtière canadienne.

Le 14 novembre 1990, en vue de recouvrer des frais et débours encourus par la garde côtière canadienne, s'élevant à 124 088,60 \$, le procureur général suppléant du Canada, engagea un procès devant la section de première instance de la cour fédérale du Canada. Le 22 novembre 1990, afin de respecter les dispositions de l'article 713 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* un exemplaire du titre établissant la créance, m'a été remis.

À ce moment là, il avait été convenu qu'il n'était pas nécessaire que l'administrateur entreprenne d'autres démarches dans ce procès.

Par la suite, j'ai été avisé que l'affaire avait été réglée à l'amiable avec le propriétaire du navire, sans avoir recours à la Caisse d'indemnisation et que par conséquent les poursuites engagées, cesseraient.

10.7 Rejets non identifiés d'hydrocarbures à Rocky Bay (Nouvelle-Écosse) (1989)

Le 11 juin 1989 vers midi, un rapport signalait que du mazout de soute C, se dirigeait vers la côte à Bay of Rocks, île Madame, comté de Richmond (Nouvelle-Écosse). Un second rapport confirmait qu'il y avait du mazout sur la plage de Rocky Bay. Des échantillons furent pris mais la source était inconnue. Le lendemain matin, le nettoyage commençait. Vingt-neuf sacs de débris imprégnés de mazout ont été remplis sur les plages de Martinique et Pondmille (île Madame). Les plages ont été inspectées par la suite et aucune trace de mazout n'a été trouvée.

À l'époque, aucune demande d'indemnisation n'avait été présentée à la Caisse d'indemnisation mais plus d'un an après, le 3 juillet 1990, la garde côtière canadienne envoyait à la Caisse une demande d'indemnisation s'élevant à 1 239,81 \$.

Il était manifeste que davantage de documents et de renseignements seraient nécessaires pour permettre d'évaluer correctement la demande. Quelques uns de ces documents et renseignements ont été présentés au tout début de 1991. Au 31 mars 1991, la demande était toujours à l'étude.

10.8 Rejets non identifiés d'hydrocarbures à Gabarus (Nouvelle-Écosse) (1989)

Dans mon rapport l'année dernière, je décrivais ce que j'appelais des rejets non identifiés d'hydrocarbures affectant le port de Gabarus et les dispositions prises par la garde côtière canadienne pour les récupérer et pour éviter de plus amples dommages. En conséquence de ces rejets d'hydrocarbures, j'ai réussi, conformément aux dispositions des articles 710 et 711 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, à régler à l'amiable les demandes d'indemnisation d'un pêcheur local de homards et d'une usine locale de traitement de produits de la mer.

Au cours de l'exercice financier 1990-91, une demande d'indemnisation a été présentée au nom de la garde côtière canadienne. Elle correspond aux frais et débours engagés pour tenter de récupérer les rejets d'hydrocarbures. La demande d'indemnisation présentée le 3 juillet 1990, s'élevait à 16 548, 98 \$. Après examen, il fut jugé nécessaire de réclamer davantage de documents et de renseignements, pour pouvoir évaluer correctement la demande d'indemnisation. À la fin de l'exercice financier, la demande était toujours à l'étude.

10.9 Navire TRIDENT DELTA (1989)

Le 17 août 1990, la société du port de Vancouver engageait des poursuites judiciaires devant la cour fédérale du Canada, contre le navire TRIDENT DELTA de 15 122 TX de J.B., immatriculé au Koweït et contre d'autres personnes, pour des dommages non précisés, causés par des rejets d'hydrocarbures provenant de ce navire, alors qu'il était amarré au quai de la darse BURLINGTON NORTHERN, dans le port de Vancouver.

Dans ce procès, l'administrateur s'était constitué partie, selon la loi mais le 26 octobre 1990, j'ai été avisé que la créance de la société du port de Vancouver avait été désintéressée et que la poursuite judiciaire avait été abandonnée.

10.10 Rejets non identifiés d'hydrocarbures, à Sooke (Colombie-Britannique) (1989)

Le jeudi 23 novembre 1989, au petit matin, un pilote d'hélicoptère de la garde côtière canadienne observait une vaste nappe de mazout dans le port de Sooke sur la côte sud-ouest de l'île de Vancouver. À la suite d'enquêtes plus approfondies, il semblait que ce mazout provenait d'un navire inconnu.

Le jour suivant, la direction de la sécurité des navires de la garde côtière canadienne, menait une enquête sur un navire qui aurait pu être le responsable de ce rejet d'hydrocarbures. À la suite de l'enquête et d'un examen des registres d'embarquement du combustible prélevé à bord, rien ne permettait de penser que ce navire avait déchargé du mazout le long du bord. Des échantillons du combustible du navire et de la nappe de mazout avaient été prélevés mais

l'analyste fut incapable de conclure que les produits analysés étaient de même provenance.

En mars 1991, la garde côtière canadienne présentait une demande d'indemnisation s'élevant à 84 551,90 \$ pour ses frais et débours encourus lors de cet événement.

Cette demande était encore à l'étude à la fin de l'exercice financier 1990-91.

10.11 Vraquier LOK PRATIMA (1990)

Vers le 3 avril 1990, le vraquier LOK PRATIMA de 15 972 TX de J.B., battant pavillon indien, embarquant du mazout de soute dans son ballast de double-fond 5 tribord, déversa accidentellement à l'eau ce mazout, au terminal ou aux abords du terminal du silo à grain Pioneer, dans le port de Vancouver. Le 16 août 1990, la société du port de Vancouver engageait des poursuites judiciaires devant la section de première instance de la cour fédérale du Canada, contre le navire et son propriétaire, pour des dommages non précisés. Afin de respecter les dispositions de l'article 713 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, l'administrateur, selon la loi, s'était constitué partie et intervenait en tant que tel. Jusqu'à nouvel avis, en accord avec les avocats de deux parties, il n'a pas été jugé indispensable que la Caisse d'indemnisation entreprenne d'autres démarches en la matière. Au 31 mars 1991, aucun avis n'a été reçu.

10.12 Rejets non identifiés d'hydrocarbures, à Wedgeport (Nouvelle-Écosse) (1990)

Dans la matinée du 18 janvier 1990, un rapport signalait une nappe de mazout à la surface de l'eau au nouvel appontement du gouvernement dans le port de Wedgeport et l'on craignait qu'un changement dans la direction des vents, puisse pousser la nappe vers les viviers à homards tout proches.

Selon les dires, la nappe de mazout était un mélange de diesel-oil, de liquide hydraulique et d'eau de vidanges de cales machines. La direction de la sécurité des navires de la garde côtière a mené une enquête pour tenter de découvrir la source du rejet d'hydrocarbures. Étant donné qu'à ce moment un très grand nombre de navires de pêche (probablement 50,

selon la garde côtière canadienne) se trouvait dans le port, et que tous se ravitaillaient en combustible aux mêmes installations, il n'était pas question de prélever des échantillons. Il n'existait aucune preuve, attestant que les hydrocarbures ne provenaient pas d'un navire.

Le 27 août 1990, la garde côtière canadienne présentait une demande d'indemnisation s'élevant à 3 282,82 \$ pour des frais et débours encourus pour récupérer le mazout et empêcher d'autres dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Au 31 mars 1991, aucune autre demande d'indemnisation n'a été présentée.

Afin de pouvoir évaluer correctement la demande d'indemnisation de la garde côtière canadienne, d'autres renseignements et documents ont été exigés, qui ne nous étaient pas encore parvenus en fin d'année.

10.13 Abordage du navire de pêche ARCTURUS par le vraquier RUBIN LOTUS (1990)

Ce rejet d'hydrocarbures s'est produit dans le port de Vancouver, le 23 février 1990, à la suite d'un abordage. Alors qu'il était amarré au poste No 3 du terminal VANTERM, le navire de pêche ARCTURUS de 2 603 TX de J.B., battant pavillon polonais, a été abordé par le vraquier RUBIN LOTUS de 21 947 TX de J.B., battant pavillon du Vanuatu. La société du port de Vancouver engagea une poursuite judiciaire, devant la cour fédérale du Canada, contre les deux navires, leurs propriétaires et leurs capitaines. Le propriétaire du RUBIN LOTUS a versé une caution. Au 31 mars 1991, l'administrateur ne s'était pas encore constitué partie au procès et aucune démarche n'a été entreprise à ce sujet.

10.14 Rejets d'hydrocarbures dans le port de St. John's

Dans la matinée de 10 mai 1990, quoique les preuves ne soient pas convaincantes, le navire-usine PROFESSOR BARANOV de 10 155 TX de J.B. a déversé, environ deux barils d'hydrocarbures provenant de sa cale machine, dans le port de St. John's. Il paraîtrait que le PROFESSOR BARANOV était la propriété de Sovryr Flot, Moscou et était géré par l'Anglo-Soviet shipping co. Ltd., représentée au Canada par Cansov Marine Products Ltd.

Un petit groupe de marins-pêcheurs côtiers déposa des demandes d'indemnisation auprès de la Caisse d'indemnisation, en prétendant avoir subi des dommages, étant donné que les rejets d'hydrocarbures les avaient obligés à reporter à plus tard, leur préparation pour la saison 1990 de pêche aux homards. Afin de pouvoir traiter utilement leurs demandes d'indemnisation, j'ai écrit à chacun des pêcheurs, en les priant de me fournir des détails et des renseignements.

Une correspondance s'en suivit mais les pêcheurs ont été incapables de me fournir de plus amples renseignements décisifs, pour m'aider à évaluer correctement leurs demandes.

10.15 Bateau de pêche AMY & SISTERS (1990)

Le 20 juillet 1990, une quantité importante de diesel-oil a été déversée dans le port de Gabarus (Nouvelle-Écosse) par le bateau de pêche AMY & SISTERS de 12,36 TX de J.B. Le diesel-oil déversé se répandit à travers le port, polluant environ 61 caisses à claire-voie de homards vivants, propriété de deux pêcheurs de homards et d'une usine de traitement de produits de la mer.

Conséquence directe de cette pollution, le ministère de Pêches et Océans interdit la consommation de plus de 6 100 livres de homards vivants et ordonna qu'ils soient transportés au large et rejetés à la mer, conformément à la *Loi sur les pêcheries*.

En septembre, conformément aux dispositions de l'article 710 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, les demandes d'indemnisation ont été déposées auprès de la Caisse d'indemnisation, pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Comme je suis tenu de le faire, j'ai mené mon enquête sur ces demandes, obtenant des preuves données sous serment, permettant d'évaluer les pertes, dommages, frais et débours encourus par les demandeurs. J'ai déterminé également le montant des intérêts auxquels les demandeurs avaient droit, d'après les dispositions de l'article 723 de la loi.

Les preuves fournies, établissaient à ma satisfaction que l'interdit de consommation des homards vivants résultait directement du déversement de fuel-oil par l'AMY & SISTERS et

que ces demandes d'indemnisation ne résultaient nullement en totalité ou en partie, d'une action, d'une omission ou d'une négligence de la part des demandeurs. J'évaluai ces trois demandes d'indemnisation à un montant total de 23 413, 83 \$, comprenant un intérêt et des frais. Des offres furent faites à chaque demandeur qui accepta. Le paiement de chaque règlement à l'amiable fut effectué le 31 décembre 1990.

Pour violation des dispositions du règlement sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures, le propriétaire du bateau de pêche AMY & SISTERS fut poursuivi en justice et condamné à une amende.

Des démarches sont en cours en vue de recouvrer une partie ou la totalité des sommes versées aux trois demandeurs, aux droits desquels, l'administrateur est subrogé, aux termes des dispositions de l'article 711 de la loi.

10.16 Asphaltier RIO ORINOCO (1990)

Le 16 octobre 1990, vers 0430 heures, un rapport indiquait que l'asphaltier RIO ORINOCO de 5 999 TX de J.B., immatriculé aux îles Caïmans, chargé de 9 080 tonnes d'asphalte liquide, était échoué sur la côte sud de l'île Anticosti située dans le golfe du Saint-Laurent.

Le rapport indiquait que le navire-citerne était fermement échoué et que sa salle des machines était envahie par la mer. Une partie de son fuel-oil de soute s'était déversée et avait pollué la côte alors que son chargement était intact. Étant donné que d'après la Convention de 1971 sur la création du Fonds, l'asphalte liquide est considéré comme hydrocarbures, je prévenais immédiatement le directeur du Fonds international, dès réception du premier rapport sur l'événement. Le jour suivant il m'informait qu'il était probable que le Fonds international prête son concours et qu'il était désireux de coopérer avec le propriétaire du navire et son assureur le club suédois de protection et d'indemnisation (P. & I.) conformément au Protocole d'accord signé entre le Fonds international et le groupe international des assureurs de protection et d'indemnisation (P. & I.). Le directeur m'informait également que le Fonds international avait demandé à l'ITOPF de se rendre sur les lieux de l'événement pour lui servir

de conseiller technique et il me demandait de prévenir la garde côtière canadienne à ce sujet. Afin de procurer le plus de renseignements possible au Fonds international, la Caisse d'indemnisation lui fournissait régulièrement des exemplaires journaliers du rapport de situation, publié par la garde côtière canadienne.

Le 14 mars 1991, à la 26^e réunion du comité exécutif du Fonds international, le directeur livrait son premier rapport sur cet événement. D'après ce rapport, il semblerait que le 16 octobre 1990 le RIO ORINOCO de 5 999 TX de J.B. transportant 9 000 tonnes anglaises d'asphalte, se soit échoué sur la côte sud de l'île d'Anticosti dans le golfe du Saint-Laurent, aux cours d'un voyage entre Curaçao aux Antilles Néerlandaises et Montréal. Le navire déversa environ 180 tonnes de fuel-oil, polluant gravement 10 km du littoral. La cause de l'échouement n'était pas autrement indiquée qu'en faisant allusion à des problèmes éprouvés par le navire, avec ses machines principales.

Malgré le mauvais temps, la garde côtière canadienne réussit à nettoyer les plages. Plusieurs tentatives furent faites par le propriétaire pour dégager son navire, sans succès. Le 18 novembre 1990, le navire fut déclaré perte totale virtuelle et peu de temps après son propriétaire informait la garde côtière canadienne qu'il était incapable de dégager le navire ou de décharger la cargaison.

Exerçant les pouvoirs que lui confèrent les dispositions de l'article 678 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, le ministre des Transports, agissant par l'entremise de la garde côtière canadienne, fit effectuer plusieurs tentatives pour dégager le navire avant que l'hiver ne s'installe, en faisant valoir que le navire et sa cargaison constituaient un danger de pollution. Ces tentatives furent également vaines, en raison d'un mauvais temps exceptionnel. D'autres tentatives devraient être effectuées au cours de l'été 1991.

Le club P. & I. suédois (l'assureur du RIO ORINOCO), au nom des propriétaires du navire, a présenté au Fonds international, des demandes d'indemnisation s'élevant à 1 182 617 \$, somme ayant servi au nettoyage et à la récupération des hydrocarbures, bien supérieure à la limite de responsabilité des armateurs. Le comité exécutif