

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

**Rapport annuel de
l'Administrateur**

2007 – 2008



Photographies fournies gracieusement par
M. Gary Wilton, chef du service d'incendie, Services de
sauvetage incendie du district
de North Saanich,
North Saanich (Colombie-Britannique)

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

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

<http://www.cidphn.gc.ca>

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

Rapport annuel de l'Administrateur

2007 – 2008

Canada



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

90 Elgin Street - 8th Floor
Ottawa, Canada K1A 0N5

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^{ème} étage
Ottawa, Canada K1A 0N5

Ottawa, le 16 juin 2008

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 le grand plaisir de 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 qui couvre l'exercice pour la période du 1^{er} avril 2007 au 31 mars 2008, conformément à l'article 100 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRM). Cet exercice a été particulièrement chargé pour la Caisse d'indemnisation pour diverses raisons dont certaines méritent d'être portées à votre attention.

Dans mon dernier rapport, j'ai mentionné le fait que la Caisse d'indemnisation avait été assujettie à la *Loi sur l'accès à l'information* et à la *Loi sur la protection des renseignements personnels* dans la dernière partie de 2006. Un gros travail a été exécuté dans le cours de cet exercice pour faire en sorte que la Caisse d'indemnisation soit entièrement conforme à ces lois. Il a été nécessaire de revoir complètement le système de classement de la Caisse d'indemnisation et d'établir pour la première fois dans son histoire une politique de mise au rancart des dossiers. Lors de discussions avec Bibliothèque et Archives Canada (BAC), on a informé la Caisse d'indemnisation que d'après BAC, sa collection de dossiers avait une valeur historique. En conséquence, il a fallu prendre des mesures spéciales pour que les dossiers dont on n'a plus besoin soient correctement préservés conformément aux normes de BAC. Le premier lot de dossiers fermés va être transféré sous peu à Bibliothèque et Archives Canada pour conservation permanente.

Étant donné que la Caisse d'indemnisation n'a pratiquement pas de personnel, son effectif se composant de deux personnes à temps partiel nommées par le gouverneur en conseil, un adjoint de direction et un administrateur à temps plein et un préposé aux demandes d'indemnisation à temps partiel, il n'était pas possible, pour le personnel en place, d'exécuter cette tâche importante de réorganisation du système de classement dans le cadre de ses fonctions normales. En conséquence, la plus grande partie du travail a été effectuée par des consultants embauchés par la Caisse d'indemnisation. Il n'est pas encore terminé, mais on prévoit qu'il le sera dans les quelques prochains mois. J'ai donné des précisions sur ce travail dans la partie **Remise en question et perspectives d'avenir** du rapport.

Dans le cours de l'exercice écoulé, on m'a aussi fait savoir que la Caisse d'indemnisation devait faire examiner ses états financiers par des vérificateurs indépendants. Il s'agissait de s'assurer que l'on utilisait des pratiques financières appropriées pour les opérations financières de la Caisse d'indemnisation et de favoriser une plus grande transparence. Je suis heureux d'indiquer qu'une telle vérification a eu lieu et que le rapport du vérificateur figure dans le présent rapport. À cet égard, j'aimerais remercier particulièrement M. Pierre Adam, l'administrateur adjoint, qui, grâce à

son expérience de la comptabilité, m'a été d'une aide précieuse dans les rapports avec les vérificateurs, d'autant plus que c'était la première fois qu'une telle évaluation était effectuée. Il convient aussi de souligner que M. Adam a accepté de faire fonction de coordonnateur, AIPRP pour la Caisse d'indemnisation.

Il ne fait aucun doute que le travail administratif de la Caisse d'indemnisation a augmenté considérablement au cours de l'exercice écoulé, mais je suis heureux d'indiquer que le travail lié aux demandes d'indemnisation n'en a pas souffert et que toutes les demandes ont été traitées en temps voulu. En outre, j'ai participé activement, comme membre de la délégation canadienne, à des réunions du Fonds international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) dans le cadre duquel le Canada continue de jouer un rôle important. Comme vous vous en souvenez peut-être, la Caisse d'indemnisation est responsable, en vertu de la LRM, du paiement de la contribution du Canada au fonds international. Le travail du FIPOL en matière de demandes d'indemnisation m'intéresse tout particulièrement et, en suivant de près ce travail, nous pouvons nous assurer que la politique de la Caisse d'indemnisation à cet égard est largement compatible avec celle du FIPOL.

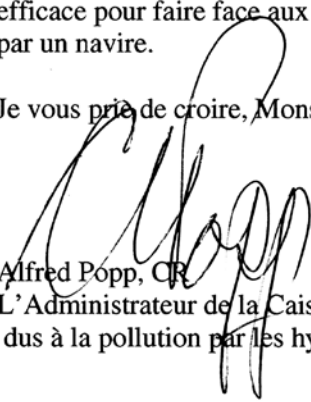
Étant donné que la Caisse d'indemnisation a un rôle important à jouer dans le système canadien qui régit les déversements d'hydrocarbures causés par les navires, j'ai poursuivi les initiatives visant les relations personnelles en vue d'accroître la sensibilisation à ce rôle. Il a été particulièrement gratifiant de rencontrer à travers le pays des membres de la Garde côtière, dont le commissaire, d'organisations d'intervention et d'autres intervenants, en personne et dans le cadre de réunions et de séminaires.

Enfin et surtout, je suis heureux de signaler que j'entretiens d'excellentes relations avec les fonctionnaires de votre ministère. Nous avons actuellement des discussions avec eux pour élargir la prestation de divers services, notamment dans le domaine de la gestion des finances et de l'information, dans le but d'augmenter l'efficacité et de réduire les coûts, tout en préservant l'indépendance du bureau de l'administrateur.

J'aimerais profiter de l'occasion pour rendre tout spécialement hommage à M. Emile Di Sanza, directeur général, Politiques du transport maritime qui, jusqu'à son récent départ à la retraite, a servi de point de contact entre la Caisse d'indemnisation et votre ministère. J'ai beaucoup apprécié le fait qu'il se montre toujours disposé à écouter mes préoccupations et à proposer des solutions à cet égard.

Je me réjouis de pouvoir collaborer avec vous et les fonctionnaires de votre ministère, dans l'année à venir, à notre entreprise commune, c.-à-d. s'assurer que les mécanismes nécessaires sont en place afin que la population canadienne puisse compter, en temps voulu, sur une intervention efficace pour faire face aux conséquences parfois dévastatrices du déversement d'hydrocarbures par un navire.

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



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

Liste des acronymes

Résumé

1.	Le régime canadien d'indemnisation	1
	<i>La Caisse d'indemnisation : Un fonds de dernier recours</i>	<i>2</i>
	<i>La Caisse d'indemnisation : Un fonds de premier recours</i>	<i>2</i>
	<i>Illustration 1 : Limites de responsabilité</i>	<i>4</i>
	<i>Tableau 2 : Contributions au Fonds international</i>	<i>5</i>
2.	Événements canadiens ayant entraîné des déversements d'hydrocarbures.....	7
2.1	<i>Déversement d'hydrocarbures d'origine inconnue - Port Cartier, Québec (2000)</i>	<i>7</i>
2.2	<i>Transporteur de harengs Lavallee II (2002).....</i>	<i>8</i>
2.3	<i>Pender Lady (2003)</i>	<i>9</i>
2.4	<i>Déversement d'hydrocarbures d'origine inconnue, Chenal Grenville Colombie-Britannique (2003).....</i>	<i>10</i>
2.5	<i>Black Dragon (Heung Ryong) (2003).....</i>	<i>11</i>
2.6	<i>Sekme et Treimani (2003)</i>	<i>12</i>
2.7	<i>Anscomb (2004)</i>	<i>13</i>
2.8	<i>Navire à moteur Sea Shepherd II (2004)</i>	<i>14</i>
2.9	<i>Bateau de pêche Alicia Dawn (2004)</i>	<i>15</i>
2.10	<i>Bateau de pêche P.H. Phippen (2004)</i>	<i>16</i>
2.11	<i>Bleuvet (2004).....</i>	<i>16</i>
2.12	<i>Déversements d'hydrocarbures d'origine inconnue dans les baies Placentia et St Mary's, Terre-Neuve (2004).....</i>	<i>17</i>
2.13	<i>Ex-remorqueur Mary Mackin (2005).....</i>	<i>18</i>
2.14	<i>Tor (2005)</i>	<i>18</i>
2.15	<i>Bateau de plaisance Sea Sprite (2005)</i>	<i>19</i>
2.16	<i>Roulier Santa Emma (2005)</i>	<i>20</i>
2.17	<i>NM Malaspina Castle (2005)</i>	<i>21</i>
2.18	<i>Bateau de pêche Elvera II (2005)</i>	<i>22</i>
2.19	<i>Ex-remorqueur Rover No. 1 (2005)</i>	<i>22</i>
2.20	<i>Bateau de pêche Joan WI (2005)</i>	<i>23</i>
2.21	<i>Bateau de pêche Sonny Boy (2005)</i>	<i>24</i>
2.22	<i>Bateau de plaisance Extasia I (2005)</i>	<i>24</i>
2.23	<i>Bateau de pêche Gagtugwaw (2005)</i>	<i>25</i>
2.24	<i>Déversement d'hydrocarbures d'origine inconnue à Victoria, Colombie-Britannique (2005).....</i>	<i>25</i>
2.25	<i>Bateau de pêche Skipjack (2005).....</i>	<i>26</i>
2.26	<i>Transbordeur Queen of the North (2006)</i>	<i>27</i>
2.27	<i>Ex-chalutier Blue Dawn (2006)</i>	<i>28</i>
2.28	<i>Ex-bateau de pêche Ocean Tribute (2006)</i>	<i>28</i>
2.29	<i>Déversement d'hydrocarbures d'origine inconnue à la baie St. Mary's, Terre-Neuve (2006)</i>	<i>29</i>
2.30	<i>Bateau de plaisance Saxony (2006).....</i>	<i>30</i>
2.31	<i>Remorqueur Mary E. Hannah et barge no 5101 (2006)</i>	<i>30</i>
2.32	<i>NM Cicero (2006)</i>	<i>31</i>
2.33	<i>Jag Pahel (2006).....</i>	<i>31</i>
2.34	<i>Vraquier André (2006)</i>	<i>31</i>
2.35	<i>Transporteur de marchandises sèches SCL Bern (2006).....</i>	<i>32</i>

2.36	<i>Vraquier Westwood Annette (2006)</i>	32
2.37	<i>Navire de charge Star Ikedana (2006)</i>	33
2.38	<i>Transporteur de marchandises sèches Sanderling (2006)</i>	33
2.39	<i>Bateau de pêche Gayle Ann II (2006)</i>	34
2.40	<i>Bateau de pêche Wishing Star (2006)</i>	34
2.41	<i>Marcel-André (2007)</i>	35
2.42	<i>Remorqueur Sea Voyager (2007)</i>	36
2.43	<i>Robertson II (2007)</i>	36
2.44	<i>Glass Lady (2007)</i>	36
2.45	<i>Robson Bight (2007)</i>	37
2.46	<i>Ambassador (2007)</i>	37
2.47	<i>Barge McNally Olympic (2007)</i>	38
2.48	<i>Remorqueur Grande Baie (2007)</i>	38
3.	Enjeux et occasions	41
4.	Initiatives de relations externes	45
4.1	<i>Conseil consultatif maritime canadien (national)</i>	45
4.2	<i>Conseil consultatif maritime canadien (Nord)</i>	45
4.3	<i>Conférence de l'équipe régionale d'intervention d'urgence</i>	46
4.4	<i>Organismes d'intervention</i>	47
4.5	<i>Réunions avec les instances régionales de la Garde côtière canadienne</i>	48
4.6	<i>Association canadienne de droit maritime</i>	48
4.7	<i>Atelier sur les autorisations légales du gouvernement fédéral relativement aux interventions d'urgence en cas de déversements d'hydrocarbures en milieu marin causés par des navires</i>	49
4.8	<i>Réunion avec le Commissaire de la Garde côtière canadienne</i>	49
5.	Participation du FIPOL au Régime d'indemnisation international	51
5.1	<i>FIPOL de 1992 – Réunions de l'Assemblée générale, du Comité directeur et des groupes de travail</i>	51
5.2	<i>Réunions tenues à Montréal – Juin 2007</i>	51
5.3	<i>Réunions tenues à London – Octobre 2007</i>	52
5.4	<i>Réunions tenues à Monaco – Mars 2008</i>	53
5.5	<i>FIPOL de 1971 – Réunion du conseil d'administration – Octobre 2007</i>	54
5.6	<i>Protocole portant création d'un fonds complémentaire</i>	55
5.7	<i>Convention sur les hydrocarbures de soute</i>	55
5.8	<i>Discussions du groupe de réflexion sur la Convention SNPD – Mars 2008</i>	56
6.	Etats financiers	59

Liste des acronymes

ABS	American Bureau of Shipping
ACDM	L'Association canadienne de droit maritime (CMLA)
AIPRP	Loi sur l'accès à l'information et la protection des renseignements personnels (ATIP)
APC	Administration portuaire canadienne (CPA)
APGV	Administration portuaire du Grand Victoria (GVHA)
APV	Administration portuaire de Vancouver (VPC)
BST	Bureau de la sécurité des transports (BST)
CIDPHN	Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (SOPF)
CCMC	Conseil Consultatif maritime canadien (CMAC)
CE	Commission européenne (EC)
CIDPHN	Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution causée par les navires (SOPF)
CLC	Convention sur la responsabilité civile
Club P&I	Mutuelle de protection et d'indemnisation (assurances maritimes) (P&I Club)
CMQC	Compagnie minière Québec Cartier
CPMM	Comité de protection du milieu marin (MEPC)
CRPM	Caisse des réclamations de la pollution maritime (MPCF)
DTS	Droits de tirage spéciaux* (SDR)
EC	Environnement Canada
EP	Embarcation de plaisance (PC)
EPA	Environmental Protection Agency
ERIU	Équipe régionale d'intervention d'urgence (REET)
FIPOL	Fonds international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (IOPC)
FV	Navire de pêche
GCC	Garde côtière canadienne (CCG)
GNL	Gaz naturel liquéfié (LNG)
ITOPF	International Tanker Owners Pollution Federation
IU	Intervention d'urgence (ER)
JB	Jauge brute (GT)
LMMC	Loi sur la marine marchande du Canada (CSA)
LE	Lettre d'engagement (LOU)
LRMM	Loi sur la responsabilité en matière maritime (MLA)
MARPOL	Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires
MPO	Ministère des pêches et des océans (DFO)
MT	Navire-citerne
NLEA	Newfoundland and Labrador Environmental Association
OBO	Minéralier-vraquier-pétrolier
OI	Organisme d'intervention (RO)
OMI	Organisation maritime internationale (IMO)
PE	Protocole d'entente (MOU)
PETA	Protection de l'eau, de l'air et des terres (WLAP)
PNSA	Programme national de surveillance aérienne (NASP)
PTMS	Point Tupper Marine Services Limited
SCF	Service canadien de la faune (CWS)
SCTM	Services de communication et de trafic maritimes (MCTS)
SITREP	Rapport de situation
SIMEC	Société d'Intervention Maritime, Est du Canada (ECRC)
SIMOC	Société d'intervention maritime, Ouest du Canada (WCMRC)
SMTC	Sécurité maritime de Transports Canada (TCMS)
SNPD	Substances nocives et potentiellement dangereuses (HNS)
STNL	Société des transports du Nord Limitée (NTCL)

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

STOPIA	Accord de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes de petites dimensions
TC	Transports Canada
TOPIA	Accord de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes
UE	Union européenne (EU)
ZEE	Zone économique exclusive (EEZ)

* Au 1^{er} avril 2008, la valeur du droit de tirage spécial* (DTS) était de 1,69038. Cette valeur réelle est indiquée au illustration 1.

Résumé

Le régime canadien d'indemnisation

Le présent rapport sur les activités de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (CIDPHN) couvre l'année financière se terminant le 31 mars 2008. La partie 1 décrit le régime canadien d'indemnisation, qui est régi par la partie 6 de la Loi sur la responsabilité en matière maritime. Le fonds national du Canada, c'est-à-dire la Caisse d'indemnisation, couvre tous les types de navires qui déversent des hydrocarbures persistants et non persistants, y compris les déversements d'hydrocarbures de source inconnue mieux connus sous le nom de « déversements d'origine inconnue ». En outre, le Canada est un État contractant au Fonds international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL de 1992) qui répartit le risque posé par les déversements d'hydrocarbures persistants provenant des navires-citernes océaniques. En vertu de la Convention sur la responsabilité civile de 1992 (CLC) et le FIPOL de 1992, les limites actuelles de responsabilité et d'indemnisation disponibles au Canada, y compris pour la mer territoriale et la zone économique exclusive, sont illustrées à la figure 1.

Chapitre sur les états financiers

Les états financiers de la Caisse d'indemnisation ont été examinés par des vérificateurs indépendants – voir le chapitre 6. Au cours de l'année, des demandes d'indemnisation canadiennes s'élevant au total 972 347 00 \$, incluant les intérêts, ont été réglées à l'amiable. L'Administrateur a recouvré 7 163 00 \$ auprès de tiers responsables, pour des versements effectués en faveur de certains demandeurs par prélèvement sur la Caisse d'indemnisation. De plus, un montant de 106 305 00 \$ en contributions a été versé au FIPOL DE 1992 pour des sinistres à l'étranger.

Pour l'exercice financier ayant débuté le 1^{er} avril 2008, la responsabilité maximale de la Caisse d'indemnisation s'élève à 152 110 416 \$ pour toutes les demandes d'indemnisation visant un seul rejet d'hydrocarbures. À compter du 1^{er} avril 2008, le ministre des Transports est investi des pouvoirs légaux pour imposer une levée de contributions de 45,61 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 responsabilité maximale et la levée de contributions sont indexées annuellement sur l'indice des prix à la consommation. Aucune contribution n'a été imposée depuis 1976.

Événements canadiens ayant entraîné des déversements d'hydrocarbures

Chaque année, l'Administrateur reçoit des rapports relatifs aux dommages par la pollution résultant de déversements d'hydrocarbures. Ces rapports proviennent de diverses sources comme la Garde côtière canadienne, le ministère de l'Environnement et le Bureau de la sécurité des transports du Canada. En outre, des demandes sont aussi faites par des représentants des administrations provinciales et municipales, ainsi que par des citoyens en vue de déterminer s'ils sont admissibles à une indemnisation en vertu de la Loi sur la responsabilité en matière maritime relativement à des dommages dus à la pollution et aux coûts et dépenses associés au nettoyage. Un bon nombre des incidents signalés à l'Administrateur n'entraînent pas de demande d'indemnisation à la Caisse d'indemnisation. Ces événements sont habituellement traités de manière satisfaisante à l'échelle locale, ce qui suppose dans la plupart des cas que les assureurs des propriétaires de navires assument la responsabilité financière des frais associés au nettoyage et aux travaux connexes. Par conséquent, dans ces cas, il est possible que la Caisse d'indemnisation ne soit pas obligée de mener une enquête.

Les incidents de déversements d'hydrocarbures décrits à la partie 2 indiquent le statut des demandes d'indemnisation relatives à des dommages dus à la pollution résultant de déversements d'hydrocarbures qui ont évaluées ou ont fait l'objet d'un règlement durant l'année financière. Cette partie fait aussi mention des demandes d'indemnisation qui en sont à diverses étapes d'évaluation. L'Administrateur a traité 62 dossiers actifs sur des incidents au cours de l'année. Quelque 48 de ces dossiers ont été résumés dans cette partie parce qu'ils comportent des caractéristiques présentant un intérêt particulier en raison des circonstances entourant l'incident. En tout, 14 dossiers distincts sur les incidents ont été classés. Le statut actuel des mesures de recouvrement des frais entrepris par l'Administrateur à l'encontre des propriétaires de navires est également indiqué dans la partie sur les incidents de déversements d'hydrocarbures. En outre, l'Administrateur a répondu à toutes les demandes des requérants relativement à leur admissibilité éventuelle à une indemnisation.

Enjeux et occasions

Durant l'année, la Caisse d'indemnisation a fait face à des enjeux d'ordre administratif résultant de l'adoption par le gouvernement de nouvelles politiques favorisant une plus grande transparence. Les nouvelles exigences administratives ont considérablement accru la charge de travail de la Caisse d'indemnisation. La partie 3 fait mention de plusieurs de ces enjeux :

- Assurer la conformité à la *Loi sur l'accès à l'information* et à la *Loi sur la protection des renseignements personnels* (AIPRP);
- Répondre aux demandes d'information en vertu de l'AIPRP;
- Établir une politique de mise au rancart des dossiers;
- Négocier un protocole d'entente avec Archives Canada pour que ce service prenne les dossiers inactifs;
- Prendre les arrangements voulus pour qu'un vérificateur indépendant examine les registres financiers de la Caisse d'indemnisation.

Initiatives de relations externes

L'Administrateur poursuit ses initiatives de relations externes visant à mieux faire connaître la Caisse d'indemnisation. En outre, l'Administrateur apprend à mieux connaître les perspectives des parties intéressées relativement au régime canadien d'indemnisation, de prévention et de lutte contre la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. Il a rencontré des cadres supérieurs de ministères fédéraux, d'organismes gouvernementaux, d'organismes d'intervention ainsi que des représentants de l'industrie maritime. Ces initiatives sont décrites à la partie 4 et traitent notamment des activités suivantes :

- L'Administrateur a participé à des réunions à laquelle assistaient des représentants de Pêches et Océans Canada, de Transports Canada, d'Environnement Canada et de la Garde côtière canadienne.
- L'Administrateur a assisté aux séances du Conseil consultatif maritime canadien dans le cadre des conférences nationales semi-annuelles tenues à Ottawa.
- La Caisse d'indemnisation a retenu les services d'un expert conseil en matière maritime pour qu'il assiste à titre de représentant à la réunion du Conseil consultatif maritime – CCMC Nord, tenue à Hay River, Territoires du Nord-Ouest et à la réunion du CCMC Nord tenue à Iqaluit au Nunavut.
- L'Administrateur a délégué un expert conseil en matière maritime à la 34^e conférence de l'Équipe régionale d'intervention d'urgence de l'Atlantique (REET) tenue à Wolfville, en Nouvelle-Écosse.
- L'Administrateur a visité le dépôt d'équipement de la Société d'intervention Maritime, Est du Canada Ltée (SIMEC) à Dartmouth en Nouvelle-Écosse.
- L'Administrateur a visité la Western Canada Marine Response Corporation (Burrard Clean Operations) à Burnaby en Colombie-Britannique.

- L'Administrateur a participé à des réunions auxquelles assistaient le Commissaire de la Garde côtière canadienne et d'autres cadres supérieurs aux bureaux de l'Administration centrale de la Garde côtière canadienne à Ottawa.
- L'Administrateur a participé à des réunions auxquelles assistaient les Commissaires adjoints de la Garde côtière canadienne et des gestionnaires des bureaux régionaux de l'Administration centrale de la Région des Maritimes à Dartmouth en Nouvelle-Écosse et du bureau de la Région du Pacifique, à Vancouver en Colombie-Britannique.
- L'Administrateur a participé à un atelier tenu à Vancouver portant sur les autorisations légales du gouvernement fédéral en ce qui concerne les interventions d'urgence liées aux déversements d'hydrocarbures causés par des navires. Soulignons que cet atelier était organisé conjointement par les ministères de l'Environnement et de la Justice.
- L'Administrateur a assisté aux réunions de l'Association canadienne de droit maritime.
- L'Administrateur a entretenu des liens étroits avec les représentants d'organisations internationales comme la International Tanker Owners Pollution Federation, la Oil Companies International Marine Forum, et l'Association de Protection et d'Indemnité (assurance maritime).

Participation du FIPOL au Régime d'indemnisation international

Vous trouverez à la partie 5 les faits saillants de la participation de la Caisse d'indemnisation au Régime d'indemnisation international durant l'année. L'Administrateur a participé, à titre de membre de la délégation canadienne, à un certain nombre de réunion des instances dirigeantes et des groupes de travail du FIPOL de 1992, notamment :

- Réunions de l'Assemblée générale du Fonds, du Comité directeur et du groupe de travail tenues à Montréal (juin 2007);
- Réunions tenues à Londres (octobre 2007);
- Réunion tenue à Monaco (mars 2008).

En outre, l'Administrateur a assisté à la réunion du conseil d'administration du FIPOL de 1971 qui a été tenue à Monaco (mars 2008).

La partie 5 comprend un résumé des discussions tenues lors de la première réunion du groupe de réflexion sur 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). Cette réunion a été tenue sous la présidence de l'Administrateur en mars 2008. Le groupe de réflexion a examiné les propositions soumises par les États membres visant à éliminer les principaux obstacles à l'entrée en vigueur de la Convention SNPD. Des recommandations qui prendront la forme d'un protocole d'amendement seront soumises en juin 2008 à l'Assemblée générale du FIPOL. L'Assemblée générale transmettra ensuite à l'OMI le projet de protocole établi par le groupe de réflexion ainsi qu'une recommandation visant la convocation d'une conférence diplomatique en vue de l'adoption du protocole.

1. Le régime canadien d'indemnisation

La Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causés par les navires (CIDPHN) a été établie dans le cadre de modifications apportées à l'ancienne LMMC qui sont entrées en vigueur le 24 avril 1989. La Caisse d'indemnisation a remplacé la Caisse des réclamations de la pollution maritime (CRPM), qui existait depuis 1973. En 1989, les sommes accumulées dans la Caisse des réclamations de la pollution maritime s'élevaient à 149 618 850,24 \$ et elles ont été transférées dans 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 (LRMM), Lois du Canada, 2001, chapitre 6, qui a remplacé la modification susmentionnée à la LMMC. 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 la tonne était imposée. Durant cette période, une somme totale de 34 866 459,88 \$ a été 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 pâtes et papiers, des usines de produits chimiques et d'autres industries lourdes.

Au cours de l'exercice financier qui a débuté le 1er avril 2008, en vertu des dispositions pertinentes de la LRMM, le ministre des Transports est investi du pouvoir statutaire d'imposer une contribution de 45,61 cents la tonne métrique d'une cargaison en vrac « d'hydrocarbures donnant lieu à contribution » importés au Canada ou expédiés d'un endroit au Canada à bord d'un navire. La contribution est indexée une fois l'an en fonction de l'indice des prix à la consommation. Aucune contribution n'a été imposée depuis 1976.

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

La Caisse d'indemnisation paie les demandes d'indemnisation relatives aux déversements d'hydrocarbures provenant de toutes les catégories de navires. La Caisse d'indemnisation, contrairement au FIPOL de 1992, ne se limite pas à donner suite aux demandes d'indemnisation visant les déversements des navires-citernes hauturiers ou aux hydrocarbures persistants.

Il est également prévu que la Caisse d'indemnisation puisse accorder des indemnités complémentaires (en guise de troisième niveau de couverture) advenant le cas où les fonds disponibles au titre de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CLC) et de la Convention de 1992 portant création du Fonds (FIPOL), concernant les déversements d'hydrocarbures au Canada provenant de pétroliers, seraient insuffisants pour faire face à toutes les demandes d'indemnisation établies (voir le tableau 1).

Pour l'exercice financier ayant débuté le 1er avril 2008, la responsabilité maximale de la Caisse d'indemnisation s'élève à 152 110 415,80 \$ pour toutes les demandes d'indemnisation visant un même déversement d'hydrocarbures. Ce montant est indexé une fois l'an.

Voici certaines des catégories de demandes d'indemnisation pour lesquelles la Caisse d'indemnisation

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

peut devoir assumer une responsabilité :

- Demandes d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures;
- Demandes d'indemnisation pour les frais encourus pour le nettoyage des déversements d'hydrocarbures, y compris les frais des mesures de sauvegarde;
- 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 (déversements d'origine inconnue).

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 d'un déversement d'hydrocarbures provenant d'un navire. Le régime actuel des demandes d'indemnisation réglementaires figurant à la Partie 6 de la LRMM, fondé sur le principe selon lequel le pollueur doit payer, repose sur les quatre éléments fondamentaux suivants :

1. Tous les frais doivent être raisonnables;
2. Toutes les mesures prises pour effectuer le nettoyage doivent être des mesures raisonnables;
3. Tous les frais doivent avoir été réellement encourus;
4. Toutes les demandes d'indemnisation soumises à la CIDPHN doivent faire l'objet d'un examen par une autorité indépendante (l'Administrateur).

La Caisse d'indemnisation : Un fonds de dernier recours

La LRMM impose au propriétaire du navire une responsabilité très stricte pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par le navire et pour les frais encourus par le ministre des Pêches et des Océans et par toute autre personne au Canada, pour la réalisation de mesures de nettoyage et de mesures préventives.

En premier lieu, tel que prévu par la LRMM, un demandeur peut intenter 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 intentée devant des tribunaux canadiens par un demandeur à l'encontre d'un propriétaire de 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 LRMM.

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 modalités du règlement de l'affaire.

Un organisme d'intervention (OI), selon la définition figurant dans la LMMC, n'est pas en droit de déposer directement une demande d'indemnisation à l'encontre de la Caisse d'indemnisation, mais peut, après avoir épuisé toutes les possibilités d'exercer ses droits en la matière, à l'encontre 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 les demandeurs, y compris la Couronne.

Comme prévu à l'article 85 de la LRMM, toute personne peut présenter à l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation une demande en recouvrement de créance à l'égard des pertes ou des dommages qu'elle a subis ou des frais qu'elle a engagés, à une exception près. Ainsi un organisme d'intervention, établi en vertu de la LMMC, n'est pas en droit de présenter à l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation une demande en recouvrement de créance.

L'Administrateur, en tant qu'autorité indépendante, a le devoir d'enquêter sur la demande de recouvrement de créance présentée à l'encontre de la Caisse d'indemnisation et de l'évaluer. Pour ces fins, l'Administrateur a les pouvoirs d'un commissaire nommé en vertu de la Partie I de la Loi sur les enquêtes, qui comprend le pouvoir d'assigner devant lui des témoins et de les enjoindre de produire des documents.

L'Administrateur peut soit faire une offre d'indemnité soit refuser la demande de recouvrement de créance. Un demandeur non satisfait peut, dans les soixante jours suivant la réception de l'offre d'indemnité interjeter appel de la décision de l'Administrateur devant la Cour fédérale du Canada.

Lorsque l'Administrateur paie une demande d'indemnisation, il est subrogé dans les droits du demandeur et il a l'obligation de prendre toute mesure raisonnable pour recouvrer auprès du propriétaire du navire ou de toute autre personne responsable, la somme qu'il a versée au demandeur. Par conséquent, 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 le navire 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 avant ou après avoir reçu une demande d'indemnisation, mais l'action ne peut être poursuivie que si l'Administrateur a payé la demande d'indemnisation et est subrogé dans les droits du demandeur.

Tel qu'indiqué ci-dessus, l'Administrateur a l'obligation de prendre toutes les mesures raisonnables pour recouvrer auprès du propriétaire du navire, du Fonds international (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'établir le bien-fondé d'une demande à l'encontre du Fonds de limitation de responsabilité du propriétaire de navire aux termes des dispositions de la CLC de 1992.

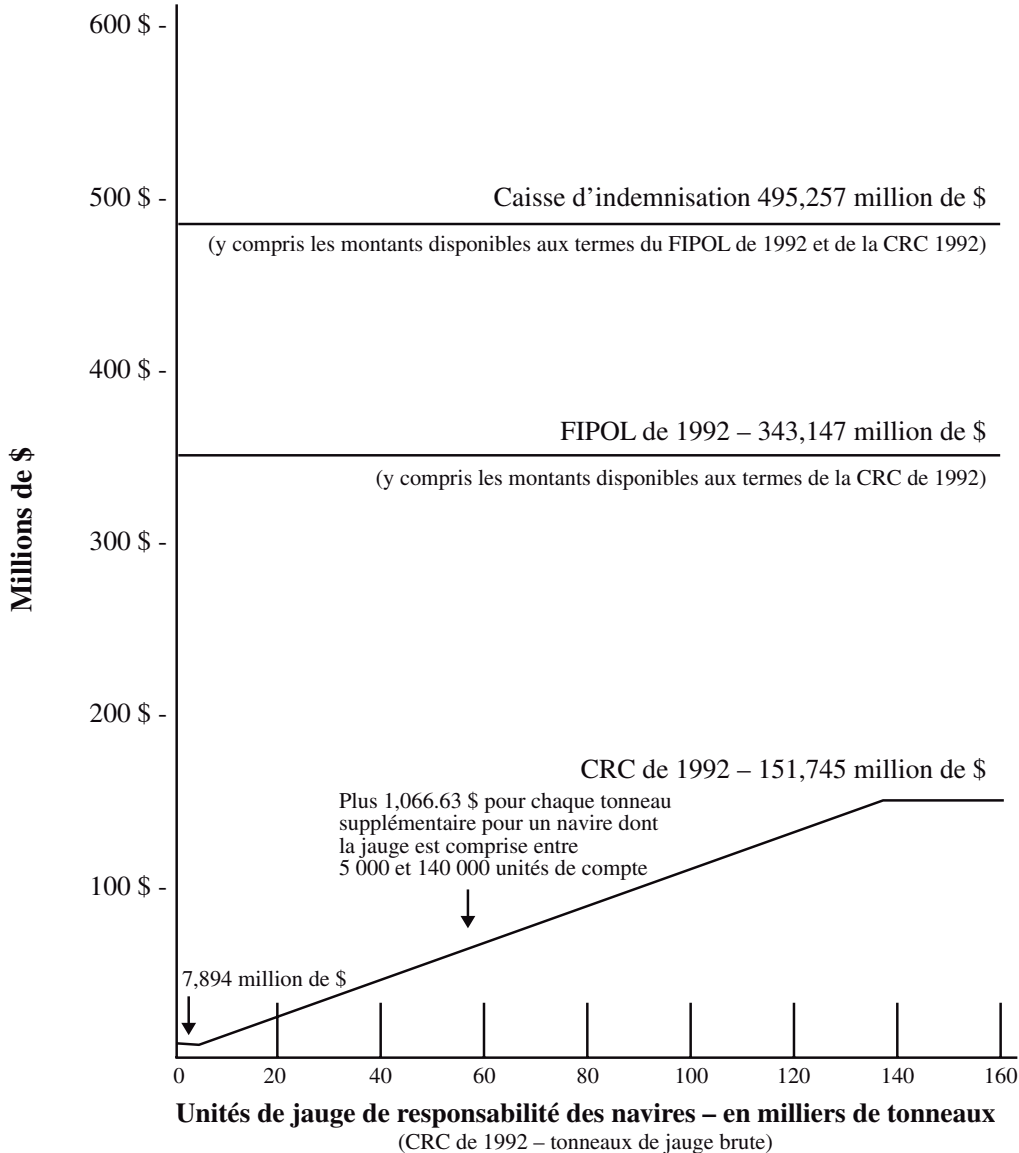
Notes :

- (1) Pour de l'information sur la participation du Canada et de la Caisse d'indemnisation aux Fonds internationaux, de même que sur les accords facultatifs STOPIA et TOPIA, voir la partie 5 aux présentes et l'appendice A du rapport annuel de l'Administrateur pour 2006-2007.
- (2) L'illustration 1 indique les limites actuelles au chapitre de la responsabilité et de l'indemnisation pour les déversements des navires-citernes au Canada.
- (3) Le tableau 2 indique les contributions canadiennes aux Fonds internationaux depuis 1989.

Illustration 1

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

En fonction de la valeur du DTS⁽¹⁾ au 1^{er} avril 2008



(1) Au 1^{er} avril 2008, la valeur du droit de tirage spécial (DTS) était d'environ 1,69038\$. Cette valeur réelle est répercutée à l'illustration ci-dessus.

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^{er} novembre 2003, la somme globale mentionnée ci-dessus, disponible sous le régime de la CRC de 1992 et du FIPOL de 1992, s'élève à 343,147 million \$. Au Canada, en sus de cette somme viennent s'ajouter les 152,110 million \$ de la Caisse d'indemnisation, ce qui permet maintenant de disposer au total de 495,257 millions \$ lors d'un déversement d'hydrocarbures provenant d'un navire-citerne au Canada. Si le Canada devient un parti au Protocole du Fonds complémentaire, il aura droit à un ensemble global d'indemnité d'approximativement 1.4 billion \$.

Tableau 2

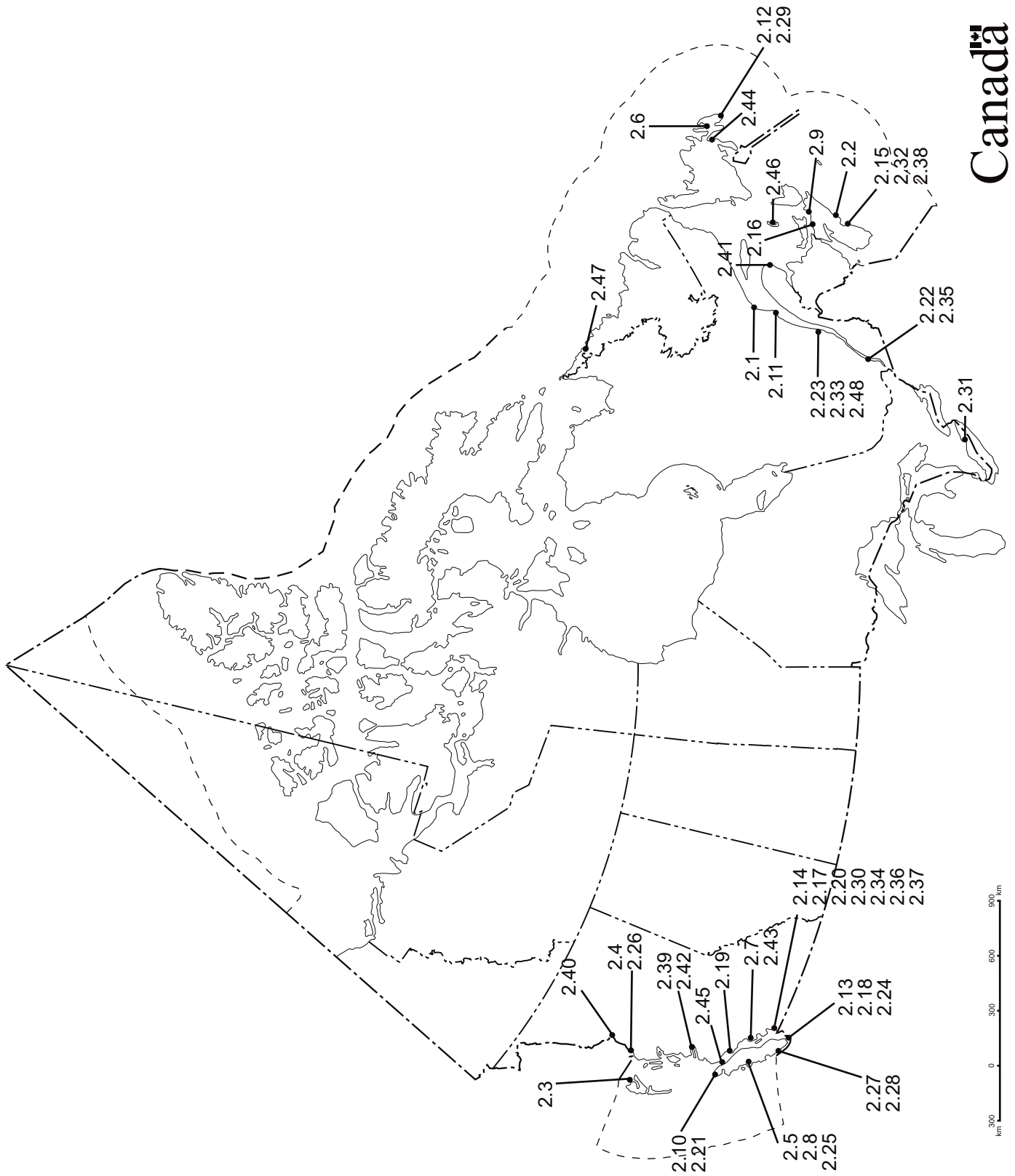
Contributions canadiennes aux Fonds internationaux

Depuis 1989, la Caisse d'indemnisation a versé environ 42 millions de dollars au Fonds international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL), tel qu'indiqué dans le tableau ci-après.

La liste qui suit illustre le caractère variable des appels à contribution lancés par le FIPOL (qui ne sont pas des primes fixes) :

Exercice financier	Contribution de la Caisse d'indemnisation (en dollars)
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
2007/08	106 305.06
Total	42 099 864.63

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



2. Événements canadiens ayant entraîné des déversements d'hydrocarbures

Bon an mal an, 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 diverses personnes, y compris des particuliers qui sont désireux d'obtenir des conseils quant à savoir s'ils peuvent être considérés en vertu de la LRMM comme des requérants éventuels, en raison des dommages résultant de 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. Par conséquent, ces événements ne sont pas examinés par l'Administrateur. L'Administrateur n'ignore pas que beaucoup plus d'événements dus à la pollution par les hydrocarbures sont signalés à l'échelle nationale. Un grand nombre des événements signalés n'ont que très peu d'intérêt (irisations). D'autres événements impliquaient de plus grandes quantités d'hydrocarbures, mais ne furent pas portés à la connaissance de l'Administrateur, car ils avaient été traités d'une manière acceptable au niveau local, incluant l'approbation de la responsabilité financière par le pollueur.

Cette année, la Caisse d'indemnisation a traité 62 dossiers d'événements actuellement en cours d'examen. De ce nombre, 48 sont abordés dans le présent rapport, car ils impliquaient des demandes d'indemnisation auprès de la Caisse d'indemnisation ou étaient d'un intérêt particulier compte tenu des circonstances les entourant.

Les lieux où se sont produits les événements sont indiqués sur la carte figurant à la page ci-contre.

2.1 Déversements d'hydrocarbures d'origine inconnue - Port-Cartier, Québec (2000)

La GCC a publié un rapport de situation indiquant qu'une nappe d'hydrocarbures avait été découverte dans l'eau, le 12 mai 2000, entre le vraquier *Anangel Splendour*, battant pavillon grec, de 81 120 tonnes de jauge brute et le quai le long duquel se trouvait le navire à Port-Cartier (Québec) et que cette nappe s'étalait sur environ 200 mètres sur l'avant du navire. Le rapport indiquait également que deux autres navires faisaient mouvement à l'intérieur du port la même journée.

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

La CMQC a obtenu une lettre d'entente de la part du conseiller juridique 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'entente destinée à couvrir toute amende éventuelle. Les représentants de l'*Anangel Splendour* nièrent que le navire était à l'origine du déversement d'hydrocarbures et ce dernier 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 liés à la surveillance des lieux, s'élevant à 4 076,08 \$ selon la déclaration fournie. La demande d'indemnisation a fait l'objet d'une évaluation mais une offre de règlement a été différée en attendant les résultats de l'enquête sur l'origine du déversement.

Dans l'intervalle, le conseiller juridique de la CMQC a présenté une demande d'indemnisation d'un montant de 249 137,31 \$, au nom de cette compagnie portuaire, pour des frais liés à la dépollution censés avoir été encourus lors de cet événement. L'Administrateur a reçu cette demande d'indemnisation le 30 avril 2001. Le 27 juillet 2001, une autre demande d'indemnisation d'un montant supplémentaire de 10 878,08 \$, envoyée par le conseiller juridique de la CMQC, a été reçue, destinée selon ses déclarations au recouvrement des frais de justice de la compagnie, associés à cet événement. Ces frais de justice ont été rejetés.

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

Une question fondamentale dans cette affaire consistait à déterminer si oui ou non les hydrocarbures provenaient d'activités à terre. Il a été signalé qu'à l'époque où s'est produit cet événement, Environnement Québec enquêtait sur l'origine d'une contamination provenant de la côte 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.

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

À la suite d'une autre analyse des échantillons d'hydrocarbures et de son enquête 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.

Nota : Vous trouverez plus de précisions sur l'action en recouvrement des frais dans le Rapport annuel 2006-2007 de l'Administrateur à la partie 3.1.

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

À la fin de l'année financière, les procédures judiciaires suivent leur cours mais aucune date n'a été arrêtée pour la tenue des audiences.

2.2 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, il a été utilisé comme seiner à harengs et ensuite comme transporteur de harengs. Le bâtiment de 254 tjb devait être immatriculé, s'il était exploité. Au moment où s'est produit l'événement, il était abandonné sur une plage à Ecum Secum (Nouvelle-Écosse) depuis 18 mois, et n'était pas immatriculé. Le 8 mars 2002, il a été signalé que des hydrocarbures s'écoulaient du bâtiment dans le port. La GCC a réalisé une intervention 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 de goémon.

La GCC a retenu les services d'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, embauché par la GCC, a conclu que le bâtiment était sans valeur. Ce dernier a alors proposé à titre de solution la plus économique pour parer aux risques continus présumés de pollution par les hydrocarbures, de démolir sur place le bâtiment. Cela soulevait toutefois le problème de la toxicité de la peinture à bord, du fait qu'une partie de cette peinture excédait les normes provinciales relativement à son élimination dans des centres d'enfouissement des déchets. Ce problème a été résolu ultérieurement à la suite d'autres mises à l'épreuve.

Au début avril 2002, un projet de contrat relatif aux spécifications avait été établi en vue de l'enlèvement du bâtiment encore contaminé. Toutes les parties intéressées au niveau fédéral et provincial, ainsi que la Caisse d'indemnisation, ont été priées de formuler leurs observations au sujet du document. Les spécifications définitives ont été publiées à la fin de 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 et débours s'élevant à 213 053,94 \$.

Étant donné que la Caisse d'indemnisation avait participé à 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.

Le 11 février 2005, conformément aux dispositions du paragraphe 87(3) de la LRMM, l'Administrateur a intenté 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 était 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 \$.

En prenant en considération le fait que les défendeurs n'ont pas respecté le règlement négocié, l'Administrateur tente d'obtenir un jugement relativement aux montants en souffrance.

2.3 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-

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

Britannique) et utilisés comme pavillon de pêche pour des hôtes payants. Ces hôtes ont été ramenés à terre sains et saufs par le NGCC *Arrow Post* et transportés à Masset.

Le lendemain, 24 juin 2003, le personnel d'intervention de la GCC s'est rendu 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 dans 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 du *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 une période de 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 retenu les services d'une entreprise du secteur privé. L'Administrateur a embauché son propre expert maritime pour le tenir au courant des opérations. Il a été découvert que le *Samson IV* était dans le même état que le *Pender Lady*, jusqu'aux blocs de mousse plastique assurant la flottabilité.

Il a été décidé que la seule façon de corriger le problème de 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 les hydrocarbures se trouvant dans l'eau au fur et à mesure qu'ils étaient déversés et si nécessaire, elles nettoyaient aussi la côte.

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 liés à 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 \$, intérêts compris, a été accepté.

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

2.4 Déversement d'hydrocarbures d'origine inconnue - Chenal Grenville, Colombie-Britannique (2003)

Le 20 septembre 2003, la vedette de la Garde côtière des États-Unis *Maple* naviguait dans le Chenal Grenville (Colombie-Britannique), et a signalé qu'elle avait observé une nappe d'hydrocarbures au large du passage Lowe. Le NGCC *Tanu* a enquêté sur l'événement et des échantillons d'hydrocarbures ont été recueillis le 23 septembre 2003. Selon le rapport d'analyse, ces échantillons étaient comparables au pétrole brut par l'odeur et la consistance, mais le déversement était d'origine inconnue et aucune mesure de dépollution n'était requise.

Au début d'octobre, un pilote d'une compagnie aérienne commerciale a signalé qu'il avait observé une autre nappe de pollution dans le secteur et qu'elle semblait « assez épaisse ».

La GCC est intervenue et a envoyé du personnel sur les lieux du déversement qui se trouvaient dans un secteur très éloigné et difficile d'accès. La présence de la nappe de mazout a été confirmée et le personnel a alors constaté que le littoral avait été pollué sur une distance d'environ 3 milles. De nouveau, l'origine du déversement n'a pu être découverte et la GCC a déduit que les hydrocarbures pouvaient remonter en surface, à partir d'une vieille épave reposant au fond de la mer.

Des dispositions ont été prises par la GCC pour réaliser une inspection du secteur à l'aide d'un véhicule sous-marin télécommandé. Le 30 octobre 2003, une vieille épave a été localisée et on a pu constater qu'elle laissait échapper des hydrocarbures par des fissures dans la coque. Dans l'intervalle, des équipes de nettoyage s'efforçaient de dépolluer le littoral. À la mi-novembre, des plongeurs avaient colmaté les brèches dans la coque de l'épave, de façon à arrêter les déversements d'hydrocarbures.

Des enquêtes menées par la GCC ont révélé que le Brigadier General *M.G. Zalinski*, un bâtiment de la United States Army Transportation Corps, qui avait fait naufrage le 20 septembre 1946, pouvait être la source des déversements d'hydrocarbures.

La GCC continue de surveiller l'évolution de la situation, tout en réalisant des interventions lorsque surviennent des fuites d'hydrocarbures et en travaillant à un plan qui permettrait de pomper tous les hydrocarbures encore à bord de l'épave. Aucune demande d'indemnisation n'a été reçue à cet égard, l'Administrateur a donc fermé ce dossier.

2.5 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. Le bâtiment avait été saisi par les autorités et amarré à quai à Port Alberni (Colombie-Britannique). Par la suite, le *Black Dragon* a été vendu par le Centre de distribution des biens de la Couronne.

Au cours des années qui ont suivi, le bâtiment a été amarré à divers endroits et a atteint un état de délabrement avancé. À la fin, il s'est retrouvé amarré à une bouée de la marine canadienne du MDN dans la baie Mayne. Il appert que de nombreux organismes fédéraux et provinciaux ont exprimé leurs craintes concernant la situation dans son ensemble, mais on a laissé le bâtiment à cet endroit.

Le 26 octobre 2003, le bâtiment a coulé par environ 120 pieds d'eau et l'équipage du bateau de sauvetage GCC *Bamfield* a aussitôt mis en place un barrage flottant dans le secteur. La GCC a retenu les services d'une entreprise commerciale en vue de renflouer le bâtiment et les travaux ont débuté le 7 novembre 2003. L'Administrateur a embauché son propre expert maritime pour assurer une présence 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. Il faut préciser que le bâtiment était enfoncé très profondément dans des fonds très vaseux.

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 a 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 ont été effectuées à la coque en vue du remorquage du bâtiment jusqu'à Ladysmith pour y être démolie.

Le 9 décembre 2003, alors que le bâtiment était remorqué et se trouvait au large de Johnstone Reef, il a coulé de nouveau. Selon ce qui a été indiqué l'année dernière, il a été convenu que la GCC ne prendra aucune autre mesure quant au bâtiment naufragé à nouveau.

Le 3 février 2004, une demande d'indemnisation d'un montant de 728 797,28 \$ a été reçue de la GCC, pour couvrir les frais et débours encourus lors de son intervention relativement à cet événement. Les circonstances entourant 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 de demande d'indemnisation soumis à la Caisse d'indemnisation, émanant de la Première nation Toquaht à Ucluelet (Colombie-Britannique) pour des dommages dus à la pollution par des hydrocarbures provenant du *Black Dragon*. Il a été allégué que des bancs de palourdes auraient été endommagés à la suite du remorquage du *Black Dragon* qui avait été partiellement submergé à l'embouchure du passage Pipestem, dans la baie de Toquaht, et le détroit de Barkley, après avoir été renfloué et avant d'avoir été pris en remorque pour Ladysmith.

Les 13 et 18 janvier 2005, l'Administrateur a réclamé plus de renseignements à la Première nation Toquaht au sujet de cette demande d'indemnisation. Le 3 février 2005, le conseiller juridique 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 et la GCC a fourni certains des renseignements réclamés.

Au cours de ses investigations ininterrompues concernant la demande d'indemnisation de la Première nation Toquaht, l'Administrateur a reçu d'autres renseignements émanant du ME, du MPO 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 son enquête il était incapable de trouver que cette demande d'indemnisation avait été établie. L'Administrateur a également indiqué que si le demandeur fournissait d'autres preuves concernant les lacunes mentionnées, il reprendrait son enquête et examinerait les nouvelles preuves.

En date du 31 mars 2008, l'Administrateur n'a reçu aucune réponse et il a donc fermé ce dossier.

2.6 Sekme et Treimani (2003)

Vers la fin de 2001 et au début de 2002, les navires de pêche *Sekme* et *Treimani* immatriculés en Lituanie, étaient amarrés à l'appontement du ministère des Pêches et des Océans (MPO) du côté nord du port de Bay Roberts, dans la baie Conception (Terre-Neuve) et se trouvaient à ce poste, jusqu'à ce moment.

Ces bâtiments avaient été saisis en décembre 2001, alors qu'ils étaient à Bay Roberts. Par la suite, il semble que les bâtiments aient été abandonnés par les propriétaires, bien que les équipages soient restés à bord. En octobre et novembre 2002, les deux équipages avaient été rapatriés, laissant les bâtiments totalement à l'abandon. Le 16 juin 2003, un ministre du gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador a écrit au ministre fédéral de l'Environnement pour exprimer ses préoccupations relativement à la présence de ces bâtiments à Bay Roberts.

Les 29 et 30 juillet 2003, les services d'Intervention d'urgence de la GCC à Saint-John's (Terre-Neuve), ont pris 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'eaux mazouteuses 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 (LRMM), une demande d'indemnisation pour des frais et débours de l'ordre de 72 732,02 \$. Le 7 octobre 2005, l'Administrateur a réclamé plus de précisions. Le 24 janvier 2006, la GCC a répondu en fournissant certaines précisions.

Nota : Pour des renseignements plus précis, veuillez consulter la partie 3.8 du rapport annuel de l'Administrateur pour 2006-2007.

Le 19 mai 2006, l'Administrateur a reçu une lettre émanant du MPO/GCC 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.

Le 10 décembre 2007, l'Administrateur a envoyé une lettre au MPO/GCC pour l'informer qu'il avait des raisons de croire que d'autres travaux avaient été exécutés sur les navires mais qu'il n'avait pas été avisé si les deux navires représentaient encore des risques de pollution par les hydrocarbures. En outre, l'Administrateur indiquait qu'à moins qu'il ne reçoive d'autres preuves quant à tout autre risque éventuel de pollution par les hydrocarbures, avant le 31 janvier 2008, il considérerait l'offre originale de 15 000 \$ plus les intérêts comme règlement total et définitif de la demande d'indemnisation du MPO/GCC.

Le 2 janvier 2008, la Garde côtière canadienne a indiqué que le MPO/GCC désirait accepter l'offre d'un montant de 15 000 \$ auquel s'ajoutaient les intérêts appropriés. Le 4 janvier, l'Administrateur a donc acheminé au MPO/GCC à titre de paiement de l'indemnisation, une somme de 18 784.55 \$, intérêts compris, pour solde de tout compte.

L'Administrateur examine la faisabilité d'intenter une action en recouvrement des coûts relativement au montant payé à la Couronne conformément au paragraphe 87(3) de la LRMM.

2.7 Anscomb (2004)

Le *Anscomb*, bâtiment appartenant à la province, avait servi de transbordeur sur le lac Kootenay (Colombie-Britannique), jusqu'au moment où il a été vendu en avril 2003.

Le 11 janvier 2004, le bâtiment a coulé dans 120 à 170 pieds d'eau, provoquant une pollution par les hydrocarbures.

Le ministère provincial de la Protection de l'eau, de l'air et des terres (PETA) a assumé le statut d'organisme chargé des opérations, a précisé les procédures initiales de dépollution, et a retenu les services d'une entreprise. Les travaux suivants ont été effectués : l'entreprise a récupéré les hydrocarbures remontant en surface et provenant du bâtiment coulé, a récupéré des débris contaminés et a dépollué le littoral.

Le 23 janvier 2004, la GCC a pris la relève du ministère de la PETA, et a assumé le statut d'organisme chargé des opérations. Le plus gros des travaux étant terminé, on a mis fin au contrat de l'entreprise 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 qu'il était impossible de procéder au renflouement du bâtiment coulé. Le 2 février 2004, les travaux étaient terminés, étant donné qu'il n'y avait plus d'hydrocarbures récupérables sur les lieux.

Le 11 mars 2004, la GCC a déposé une demande d'indemnisation d'un montant de 29 753,68 \$, pour ses frais et débours. L'Administrateur l'a évaluée et une offre de règlement à l'amiable faite le 24 mars 2004 a alors été 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 le ministère provincial de la Protection de l'eau, de l'air et des terres pour ses frais et débours résultant de l'intervention initiale réalisée relativement à 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 LRMM, le conseiller juridique de l'Administrateur a déposé un exposé détaillé de demande d'indemnisation devant la Cour fédérale de Vancouver, pour amorcer une action en recouvrement contre l'*Anscomb*. Par la suite, le navire DPW No 590 a été saisi le 4 octobre 2005, à titre de navire jumeau de l'*Anscomb*. La mise sous séquestre a eu lieu au lac Kooteney, près de la ville de Nelson (Colombie-Britannique).

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

Le 10 mars 2005, le conseiller juridique de l'*Anscomb* a signifié au conseiller juridique de l'Administrateur un avis de requête lui demandant de donner un avis préalable d'audience devant le juge, afin de casser le jugement concernant la condamnation par défaut et l'ordre de saisie du *DPW No 590* et d'obtenir l'autorisation de produire une défense.

Le conseiller juridique 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 No 590* est toujours sous séquestre.

L'Administrateur attend des faits nouveaux.

2.8 Navire à moteur Sea Shepherd II (2004)

En avril 2004, ayant reçu un certain nombre de rapports indiquant que le NM *Sea Shepherd II*, se trouvant dans le passage Robbers, près de l'île Tzartus (Colombie-Britannique) était à l'état d'épave flottante à l'abandon et risquait de couler, la GCC, la SMTC et les autorités provinciales ont dépêché des représentants sur les lieux pour enquêter à ce sujet. Il en a été conclu que le bâtiment, dans son état actuel, 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 travaillant pour le compte 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 carburant diesel avaient été pompées hors du *Sea Shepherd II*. Toutefois, de l'eau de mer s'infiltrait au rythme d'environ 16 gallons de l'heure dans le bâtiment. Le 26 mai 2004, le bâtiment était pris en remorque et arrivait à la cale sèche d'Esquimalt le lendemain pour y être démolie. Au 17 juin 2004, sept grands conteneurs à ordures, pleins de débris contaminés par les hydrocarbures, avaient été retirés du bâtiment. Au 30 juillet 2004, la démolition du bâtiment

était terminée.

Le 22 novembre 2004, l'Administrateur a reçu la demande d'indemnisation envoyée par la GCC pour ses frais et débours s'élevant au total à 515 333,70 \$, en vue du 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 renseignements.

Le 3 mars 2005, l'Administrateur a avisé la GCC qu'au point où il en était dans son examen, il n'avait trouvé recevable qu'une partie de la demande représentant une somme de 331 892,31 \$ et il a offert une indemnisation égale à ce montant. Il se disait aussi prêt à examiner, lorsqu'elles lui seraient fournies, d'autres preuves à l'appui des autres parties de la demande d'indemnisation de la GCC. Il soulignait aussi 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, conformément aux dispositions de l'article 86 de la LRMM.

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 demandé que soit versée au MPO/GCC la somme de 331 892,31 \$ plus 9 810,24 \$ d'intérêts.

Le 13 février 2008, la GCC a indiqué que des renseignements additionnels seront fournis à l'Administrateur dans un avenir rapproché afin d'appuyer les dernières parties de la demande d'indemnisation.

2.9 Bateau de pêche Alicia Dawn (2004)

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

Les services d'un plongeur sous-marin avaient été retenus pour obturer les ouvertures, larguer les bacs à poissons et prendre des mesures destinées à redresser le bâtiment. Des hydrocarbures s'échappaient du bâtiment. Les services d'IU de la GCC ont récupéré les hydrocarbures déversés et ont ordonné que l'on cesse le pompage.

Le bâtiment a appareillé de Caribou pour Murray Harbour, Î.-P.-É., 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 et débours 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 les 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 les intérêts.

Une action en recouvrement des coûts a résulté en un règlement négocié avec le propriétaire du bateau de pêche fondé sur un montant représentant 50 % des coûts proposés par la CIDPHN. À la suite de cette action, le 29 août 2007, l'Administrateur a reçu de la compagnie d'assurance du propriétaire un chèque d'un montant de 1 298,00 \$ payable au Receveur général du Canada.

L'Administrateur a fermé ce dossier.

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

Le 3 novembre 2004, un rapport signalait que le P.H. *Phippen* avait coulé en bordure du quai des pêcheurs à Port Hardy (Colombie-Britannique). Le directeur de port a fait déployer un barrage flottant autour du bateau de pêche afin de retenir les fuites de combustible.

Le bâtiment, en vente à l'époque, qui était également connu sous le nom de Underwater Sunshine, était un ancien remorqueur converti en bateau habitable. Pendant de nombreuses années, il est demeuré à cet endroit et l'eau en était pompée régulièrement.

Les services d'IU de la GCC ont été avisés que le bateau reposait sur le flanc et que du combustible s'écoulait d'un réservoir contenant environ 30 à 40 gallons de diesel. Il appert que le second réservoir, contenant environ 100 gallons de diesel, ne fuyait pas.

Le 5 novembre 2004, les services d'IU de la GCC ont été avisés que des plongeurs avaient réussi à obturer les ouvertures. Les 12 et 13 novembre 2004, les services d'IU de la GCC se trouvaient sur les lieux et des entrepreneurs commerciaux ont commencé des opérations de levage à l'aide d'une barge et d'excavatrices. Un coussin gonflable 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 a été remonté à la surface et l'eau, pompée par-dessus bord. Une certaine quantité de diesel irrécupérable a été déversée au cours de l'opération de renflouement. Le bâtiment a alors 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 les frais et débours encourus au cours de cet événement, s'élevant au total à 2 113,91 \$. Le 7 février 2005, l'Administrateur a demandé que soit versé au MPO/GCC une indemnisation d'un montant de 2 141,95 \$, intérêts compris, à titre de règlement pour solde de tout compte.

Le 12 mars 2007, l'Administrateur a chargé un avocat-conseil d'examiner si des mesures raisonnables pouvaient être prises pour recouvrer le montant payé au MPO/GCC conformément au paragraphe 87(3) de la LRMM. Le 22 mai 2007, l'avocat-conseil a indiqué que ses diverses recherches lui avaient permis de confirmer qu'il n'était pas justifié d'intenter une action en recouvrement des coûts et par conséquent, il a recommandé que la demande d'indemnisation soit abandonnée. L'Administrateur a accepté son avis et a donc fermé le dossier.

2.11 Bleuvet (2004)

Le 5 septembre 2004, ou aux environs de cette date, les services d'Intervention d'urgence de la GCC de la Région du Québec ont été informés d'un déversement de combustible diesel dans l'eau d'une marina à Tadoussac (Québec). D'après le rapport, alors que le bâtiment 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* a réalisé une intervention au moyen de rouleaux et de tampons absorbants. Le 21 avril 2006, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation du MPO/GCC, d'un montant de 3 335,02 \$ pour ses frais et débours résultant 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. La GCC avait fait une demande d'indemnisation d'un montant de 1 888,75 \$ pour l'utilisation de cette embarcation durant une journée entière alors que les opérations avaient duré seulement deux heures. Des renseignements supplémentaires ont aussi été réclamés au sujet des travaux réellement exécutés par chacun

des cinq employés de la GCC, au cours de chaque journée pendant lesquels ils ont travaillé. Le 11 décembre 2006, le MPO/GCC a fourni à l'Administrateur les renseignements requis.

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

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

2.12 Déversements d'hydrocarbures d'origine inconnue dans les baies Placentia et St.-Mary's (Terre-Neuve) (2004)

Le 6 janvier 2005, l'Administrateur a reçu un appel téléphonique provenant de Terre-Neuve concernant des pertes et/ou des frais présumés encourus pour le sauvetage d'oiseaux mazoutés soi-disant par des déversements d'hydrocarbures au large des côtes.

Par la suite, ayant obtenu l'adresse exacte du demandeur, l'Administrateur a fourni par écrit au demandeur, des précisions sur le fonctionnement de la Caisse d'indemnisation, ainsi que des renseignements expliquant le processus des demandes d'indemnisation, leur présentation, les renseignements requis selon les différentes rubriques des demandes, les déversements d'origine inconnue et les demandes spéciales relativement aux manques à gagner conformément aux dispositions de l'article 88 de la LRMM.

Le 11 janvier 2005, la Newfoundland and Labrador Environmental Association (NLEA) a déposé auprès de la Caisse d'indemnisation une demande d'indemnisation d'un montant de 8 320,00 \$ pour des frais de «surveillance et de nettoyage d'un récent déversement d'hydrocarbures d'origine inconnue causé par 'un navire dans les baies Placentia et St. Mary's (Terre-Neuve)». La demande d'indemnisation faisait état notamment des oiseaux de mer touchés par un déversement d'origine inconnue dans les zones indiquées, entre le 26 novembre et le 28 décembre 2004. Les frais réclamés semblaient avoir un rapport avec la capture, le nettoyage, la réadaptation et la remise en liberté des oiseaux de mer mazoutés. Le demandeur soulignait que la NLEA était la seule entité capable d'intervenir et de prendre en charge des oiseaux de mer contaminés, dans les eaux de Terre-Neuve-et-Labrador, par des hydrocarbures provenant de navires.

Dans une lettre datée du 21 janvier 2005, l'Administrateur a accusé réception de la demande d'indemnisation et a réclamé plus de renseignements à l'appui. Le 11 mars 2005, l'Administrateur a reçu quelques-uns des renseignements supplémentaires requis.

En réponse à une demande d'information du demandeur, l'Administrateur a écrit au demandeur le 18 juillet 2007 et l'a avisé que la demande faisait l'objet d'un examen attentif.

À la suite de l'enquête qu'il a effectuée, l'Administrateur a déterminé qu'il n'était pas possible d'affirmer que l'événement ayant occasionné les dommages provenait d'une source autre qu'un navire. Par conséquent, le 27 septembre 2007, l'Administrateur a avisé la NLEA qu'à la suite de son enquête et de l'évaluation des questions d'ordre juridique et des faits, il trouvait que le remboursement du coût du carburant, du coût de remplacement des combinaisons de travail et du coût des services publics était bien fondé. Cependant, il ne trouvait pas que le remboursement du coût

lié aux travailleurs bénévoles était fondé. Par conséquent, l'Administrateur a offert à la NEAL une somme de 2 320,00 \$ et les intérêts connexes. Ce montant a été accepté et un paiement d'un montant de 2 320,00 \$, intérêts compris, a été fait à la NEAL le 1^{er} novembre 2007.

L'Administrateur a fermé le dossier.

2.13 Ex-remorqueur Mary Mackin (2005)

Le 23 janvier 2005, l'Administrateur a reçu un rapport faisant état d'un déversement d'hydrocarbures provenant du *Mary Mackin* dans la baie Patricia, à l'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, sur ordre du receveur des épaves, avait été échoué sur la plage le 31 octobre 1998 près de l'Institut des sciences de la mer.

Un rapport d'évaluation environnementale établi par 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, le receveur d'épaves avait fait appel aux services d'une entreprise afin de démolir et éliminer le bâtiment sur la plage, pour une somme d'environ 60 000,000 \$. Au cours de la démolition, l'entrepreneur a constaté un déversement d'hydrocarbures et a alors découvert un volume considérable d'hydrocarbures à bord du bâtiment. 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 dont les services avaient été retenus par le receveur des épaves, a avisé les services d'IU de la GCC qu'elle avait retiré la plupart des éléments internes qui pouvaient contenir 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 la Division de la protection des eaux navigables du bureau régional du Pacifique de la Sécurité maritime de Transports Canada, une demande d'indemnisation s'élevant à 223 543,88 \$, pour ses frais et débours encourus lors du nettoyage et de l'élimination du remorqueur *Mary Mackin*.

Après son enquête et son 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 LRMM, 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 tout nouveau renseignement ou tout nouveau document que Transports Canada serait désireux de lui fournir, pour lui permettre ainsi de déterminer s'il serait judicieux de rouvrir son enquête. Dans l'intervalle, le 25 mai 2006, conformément au paragraphe 87(2) de la LRMM, l'Administrateur a reçu de la Couronne un avis d'appel en Cour fédérale, relativement au caractère adéquat de son offre d'indemnisation.

La date d'audience de l'appel n'a pas encore été déterminée.

2.14 Tor (2005)

Le 16 janvier 2005, un rapport a été reçu indiquant que le *Tor*, un bateau de pêche transformé, avait coulé en bordure du quai au port pour petits bateaux de Mission (Colombie-Britannique). Une certaine quantité de carburant diesel a été aperçue se dispersant sous la glace dans le port. Des barages flottants et des tampons absorbants ont été mis en place par le directeur de port. Le 22 janvier

2005, les services d'IU de la GCC ont été avisés qu'il y avait encore du combustible à bord du bâtiment. Les services d'IU de la GCC ont pris en main la gestion de l'intervention et ont demandé des devis à diverses entreprises, en vue de renflouer le bâtiment et d'enlever les polluants.

Le 28 janvier 2005, le contrat de renflouement du bâtiment a été attribué. L'entreprise a renfloué le bâtiment et le directeur t 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 l'île Shelter et mis à terre. L'expert maritime de la GCC a alors fait savoir que le coût de réparation du bâtiment serait bien supérieur à sa valeur marchande. Par la suite, il a été décidé que le bâtiment serait détruit. Les services d'IU de la 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 du MPO/ GCC, d'un montant de 22 196,25 \$ pour ses frais et débours encourus dans le cadre de son intervention liée à 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 LRMM, 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 offre a été acceptée et le 13 octobre 2005, le versement d'une somme de 22 054,71 \$ incluant des intérêts a été autorisé.

Le 12 mars 2007, l'Administrateur a chargé son conseiller juridique de déterminer si des mesures raisonnables pouvaient être prises pour recouvrer le montant payé au MPO/GCC conformément au paragraphe 87(3) de la LRMM. À la suite de l'enquête effectuée, l'Administrateur est d'avis qu'il n'est pas envisageable raisonnablement de recouvrer les coûts de récupération du bâtiment et les coûts de dépollution liés à cet incident. Par conséquent, l'Administrateur a fermé ce dossier.

2.15 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, à Dartmouth (Nouvelle-Écosse). Les services d'Intervention d'urgence de la GCC à Dartmouth sont intervenus 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 et débours. Le 6 décembre 2005, l'Administrateur a réclamé des précisions et ces renseignements 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 LRMM, l'Administrateur réexamine la faisabilité d'intenter une action en recouvrement des frais encourus.

2.16 Roulier Santa Emma (2005)

Au début de janvier 2004, le bâtiment *Santa Emma* est arrivé à cap-Tourmentin (Nouveau-Brunswick) en provenance du Pirée (Grèce). Le bâtiment, immatriculé au Panama, ce qui a été confirmé depuis, 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 saisi le bâtiment en raison de plusieurs lacunes. Le 24 juin 2004, le bâtiment avait été saisi à cap-Tourmentin. Certaines autorités avaient exprimé des préoccupations au sujet de la sécurité et de la sûreté du *Santa Emma* au quai de cap-Tourmentin et du risque de pollution par des hydrocarbures, impliquant le bâtiment.

Un rapport a indiqué que très tôt le matin du 29 avril 2005, des vents violents avaient provoqué la rupture de plusieurs amarres du *Santa Emma*, et l'avaient éloigné du quai. Le bâtiment poussé par le vent était allé s'échouer et frapper un quai adjacent, provoquant un trou dans la hanche tribord, à environ un mètre au-dessus de la ligne de flottaison. Au point du jour, on a 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. On croyait également que plusieurs centaines de tonnes de mazout lourd se trouvaient à bord dans des citernes de ballast. 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 on retrouve des pêcheries de pétoncles et de homards. Il s'agit aussi d'un refuge faunique.

Le bâtiment faisait toujours l'objet d'une ordonnance de détention de la part de Transports Canada. Les services d'Intervention en cas d'urgence de la GCC ont dépêché du personnel et du matériel sur le site, ils ont aussi retenu les services d'entrepreneurs afin de stabiliser le bâtiment et de lutter contre la pollution; les équipes comprenaient aussi sept membres des services d'intervention de la Garde côtière des États-Unis(USCG Gulf Strike Force) de Mobil (Alabama) dotés de leur propre matériel, agissant de conserve avec la SMTC, EC et ÉRIU. 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, il restait encore environ 50 tonnes de mazout lourd à bord du *Santa Emma*, hydrocarbures répartis dans plusieurs ballasts. Le 30 mai 2005, tout le personnel des services d'Intervention d'urgence a quitté les lieux en apportant le matériel d'intervention.

Le 16 septembre 2005, le *Santa Emma* a été remorqué à partir de cap-Tourmentin en vue d'être démolé 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 marins au sud-ouest des Açores par 36° 53' 3 Nord et 28° 14' 4 Ouest.

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

Au cours de l'été 2006, l'Administrateur a demandé des renseignements et des documents au MPO/GCC et à Environnement Canada pour faciliter son enquête et son évaluation de la demande d'indemnisation. 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 concernant le montant réclamé et le caractère raisonnable des diverses activités réalisées par l'entreprise commerciale dont les services avaient été retenus par la GCC. Le 17 octobre 2006, l'Administrateur a fait parvenir un courriel au MPO/GCC dans lequel il demandait d'autres précisions relativement au montant réclamé et au 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 arrimé, 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 qu'il fournirait tous les renseignements requis. La réponse précisait qu'il faudrait peut-être un certain temps pour fournir les documents, car la question exigeait des consultations avec d'autres ministères du gouvernement.

Le 17 juillet 2007, l'Administrateur a reçu une lettre du MPO/GCC en réponse à la lettre de son prédécesseur datée du 4 octobre 2006. La réponse du MPO/GCC abordait les questions soulevées en rapport avec l'obligation de l'Administrateur en vertu du sous-alinéa 86(3) (b) (ii) de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. En vertu de cette disposition, l'Administrateur doit considérer si les demandes d'indemnisation présentées par le MPO/GCC peuvent être caractérisées comme résultant entièrement ou partiellement de la négligence du demandeur. L'information et la documentation fournie par le MPO/GCC ont permis à l'Administrateur de faire progresser l'enquête et l'évaluation de la demande d'indemnisation. Après examen de l'information additionnelle, l'Administrateur a conclu que les circonstances en vertu de la disposition 86(3)(b)(ii) n'ont pas été établies et il a offert de conclure un règlement.

Le 11 octobre 2007, le MPO/GCC a accepté l'offre de l'Administrateur correspondant à un montant de 768 268,67 \$ y compris les intérêts accumulés pour solde de tout compte de sa demande d'indemnisation. Le 19 octobre 2007, le versement d'un montant de 768 268,67 \$ au MPO/GCC a été autorisé.

L'Administrateur examine la faisabilité d'intenter une action en recouvrement des coûts conformément au paragraphe 87(3) de la LRMM.

2.17 NM Malaspina Castle (2005)

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

Le 23 juin 2005, l'Administrateur a reçu un avis de demande d'indemnisation émanant des avocats-conseils des propriétaires du NM *Malaspina Castle*, pour des frais encourus lors du nettoyage du déversement. L'Administrateur a été avisé que la SMTC avait retourné la lettre d'engagement, garantie qu'elle avait obtenue des propriétaires du navire, conformément aux dispositions des règlements de la LMMC sur la prévention de la pollution. Il appert qu'une analyse des échantillons d'hydrocarbures prélevés sur le lieu du déversement et à bord du navire indiquait qu'ils n'étaient pas apparentés.

Le 28 juillet 2005, la Caisse d'indemnisation a reçu des propriétaires une demande d'indemnisation d'un montant de 75 468,52 \$. L'Administrateur a retenu les services d'un conseiller juridique local. Une enquête approfondie concernant l'origine du déversement a été menée par l'Administrateur.

Le 21 novembre 2005, on a demandé à l'avocat des propriétaires du navire de produire des tables d'étalement relatives aux réservoirs à carburant du navire. De nombreux suivis ont été faits relativement à cette demande d'information technique. Le 3 août 2006, l'avocat a été avisé que l'Administrateur ne pourrait terminer son enquête tant qu'il n'aurait pas reçu les tables d'étalement et que son dossier allait être laissé en suspens pendant une longue période. Les propriétaires du navire n'ont jamais fourni les tables d'étalement.

Après un examen approfondi des circonstances entourant cet incident, y compris un examen des caractéristiques physiques du port en vue d'éliminer toute source terrestre de déversement d'hydrocarbures, l'Administrateur a conclu que le déversement provenait du *Malaspina Castle* et que par conséquent on ne pouvait le considérer comme un « déversement d'origine inconnue ». L'Administrateur a donc rejeté la demande d'indemnisation et en a informé les propriétaires dans une lettre datée du 24 mai 2007.

À la fin de l'année financière, l'Administrateur n'a reçu aucune réponse du demandeur et par conséquent, il a fermé le dossier.

2.18 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 la brise-lame de North Saanich Marine, près de Sydney (Colombie-Britannique). Les services d'Intervention d'urgence de la GCC, à Victoria, ont 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, alors que le bâtiment était toujours échoué, révélait que du combustible s'était déversé dans la cale. Il y avait une citerne à combustible dans la cale et un réservoir à combustible portatif plein sur le pont. Une entreprise a retiré le bâtiment du brise-lames sur lequel il était échoué et l'a amené à Ladysmith. La GCC a vendu le bâtiment pour la somme de 1 498,00 \$, taxes comprises.

Dans une lettre datée du 10 novembre 2005, le MPO/GCC a déposé, auprès de la Caisse d'indemnisation, une demande d'indemnisation relativement à 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.

Le 12 mars 2007, l'Administrateur a donné comme instruction à son conseiller juridique de mener une enquête afin de déterminer si des mesures raisonnables pouvaient être prises afin de recouvrer le montant payé au MPO/GCC conformément au paragraphe 87(3) de la LRMM. Le 22 mai 2007, le conseiller juridique a indiqué que ses diverses recherches à cet égard indiquaient que l'on pouvait s'attendre à ce que les coûts associés aux démarches dépassent le montant du recouvrement. Le conseiller juridique a recommandé que la demande d'indemnisation soit abandonnée et que le dossier soit fermé.

L'Administrateur a accepté cet avis et par conséquent il a fermé son dossier.

2.19 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 la baie Genoa (Colombie-Britannique). Le 20 juillet 2005, la GCC a retenu les services d'une entreprise. Le bâtiment a été renfloué et remorqué jusqu'au chantier maritime de Nanaimo (Nanaimo Shipyard Ltd). Le 2 août 2005, la GCC a consulté le chantier maritime relativement aux préparatifs en cours afin de commencer à retirer les hydrocarbures du bâtiment. Il a été résolu que le bâtiment était en si mauvais état qu'il faudrait le débâtir afin d'en retirer les hydrocarbures en toute sécurité. Le 9 septembre 2005, la destruction du bâtiment était achevée. Le chantier maritime de Nanaimo a signalé que 4 500 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 dans le cadre de l'intervention réalisée 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 retenu les services d'un expert maritime local, en vue d'une enquête concernant certains aspects de la demande d'indemnisation. Le MPO/GCC avait été informé que le montant de la demande d'indemnisation avait été réduit étant donné que la demande originale n'avait pas tenu compte des maintes visites effectuées sur place par le personnel de l'équipe d'intervention d'urgence, pour surveiller les travaux de l'entreprise et du temps comparable, facturé pour l'utilisation de l'équipement de contre-mesures pour lutter contre 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 au MPO par la Caisse d'indemnisation, de façon à régler la demande d'indemnisation du MPO/GCC résultant de l'événement relatif au NM *Rover No 1*.

Le 12 mars 2007, l'Administrateur a donné comme instruction à son conseiller juridique de mener une enquête afin de déterminer si des mesures raisonnables pouvaient être prises afin de recouvrer le montant payé au MPO/GCC conformément au paragraphe 87(3) de la LRMM. L'enquête a révélé que le propriétaire du navire ne possède aucune propriété et par conséquent, les possibilités raisonnables de recouvrer les frais de renflouement et de dépollution liés à cet événement sont nulles.

L'Administrateur a accepté cet avis et par conséquent il a fermé le dossier.

2.20 Bateau de pêche Joan W1 (2005)

Le 10 juin 2005, un rapport signalait que ce bateau de pêche avait coulé dans la marina de Lynwood, à 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). Compte tenu de la contamination par les hydrocarbures de l'intérieur du bâtiment le 19 juillet 2007, la GCC a conclu un contrat avec la firme Saltair Marine Services Limited relativement à des services d'enlèvement, de démolition et d'aliénation de l'épave. En date du 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 \$ provenant du MPO/GCC relativement aux frais et débours engagés. L'Administrateur a réclamé de la GCC de plus amples renseignements 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 les 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.

Le 12 mars 2007, l'Administrateur a donné comme instruction à son conseiller juridique de mener une enquête afin de déterminer si des mesures raisonnables pouvaient être prises afin de recouvrer le montant payé au MPO/GCC conformément au paragraphe 87(3) de la LRMM. Cependant, il s'est avéré impossible de localiser le propriétaire ou toute propriété appartenant au propriétaire du bâtiment en Colombie-Britannique.

L'Administrateur a donc décidé de ne pas poursuivre les procédures à cet égard et a fermé le dossier relatif à cet événement.

2.21 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 à 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.

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 fonctionner les pompes continuellement.

Le 27 septembre 2005, les services d'Intervention d'urgence de la GCC à Victoria, se sont rendus à bord du bâtiment, et avec l'aide d'une entreprise locale, ils ont retiré 140 gallons d'huiles contaminées 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 des services d'Intervention en cas d'urgence de la GCC a laissé le bâtiment sous la garde de l'Administration portuaire.

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

Le 12 mars 2007, l'Administrateur a donné comme instruction à son conseiller juridique de mener une enquête afin de déterminer si des mesures raisonnables pouvaient être prises afin de recouvrer le montant payé au MPO/GCC conformément au paragraphe 87(3) de la LRMM. L'enquête n'a pas donné les résultats escomptés et il a été résolu d'abandonner la demande d'indemnisation et de fermer le dossier.

2.22 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 retenu les services d'une entreprise commerciale de Montréal, Urgence Marine Inc., afin qu'elle réalise une intervention 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 du bateau de plaisance et prélève des échantillons d'hydrocarbures.

À midi, Urgence Marine Inc. avait terminé les opérations de nettoyage. Trois fûts de 45 gallons de débris mazoutés 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 les frais encourus lors de cet événement. L'Administrateur a

examiné et évalué la demande d'indemnisation, établie à 7 153,87 \$. Le 31 août 2006, le versement de 7 530,77 \$, y compris les intérêts a été autorisé.

Conformément aux dispositions du paragraphe 87(3) de la LRMM, l'Administrateur réexamine la possibilité d'entreprendre une action en recouvrement des sommes versées à la Couronne pour les frais encourus.

2.23 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 au quai de Matane (Québec). Du 17 au 21 octobre 2005 inclus, les services d'Intervention d'urgence de la GCC Québec se sont rendus sur les lieux de l'opération de récupération. D'après les 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 retenu les services d'entreprises de nettoyage. Des plongeurs sous-marins avaient obturé toutes les ouvertures et, non sans difficulté, le bâtiment avait été sorti de l'eau. Une quantité considérable d'hydrocarbures s'était écoulee, c'est pourquoi un camion aspirateur a alors été loué et des barges flottants déployés de façon à éviter la propagation des hydrocarbures. 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 les frais encourus lors de l'événement, soit un montant de 8 060,43 \$.

Le 15 février 2007, l'Administrateur a demandé des renseignements additionnels au MPO/GCC afin de déterminer s'il était nécessaire et raisonnable que la Garde côtière dépêche deux personnes sur les lieux du déversement pour surveiller les opérations de l'équipe de dépollution de l'entreprise mise sous contrat par le représentant du propriétaire du bâtiment.

Dans sa réponse, le MPO/GCC a déclaré que les membres du personnel d'Intervention environnementale de la Garde côtière doivent suivre une formation sur la sécurité sur les lieux. Pour des raisons de sécurité, le personnel participant à cet incident travaillait selon le système de « jumelage », qui exige qu'au moins deux employés travaillent de concert.

Le 3 mai 2007, l'Administrateur a terminé son enquête et son évaluation et il a avisé le MPO/GCC par lettre que la demande d'indemnisation totale relativement à l'incident avait été établie à 7 698,03 \$ plus les intérêts. Le MPO/GCC a accepté l'offre à titre de règlement total et définitif.

Le 14 mai 2007, le versement d'un montant de 8 448,22 \$, intérêts compris, a été autorisé.

L'Administrateur examine la possibilité d'intenter une action en recouvrement des coûts conformément au paragraphe 83(3) de la LRMM.

2.24 Déversement d'hydrocarbures d'origine inconnue à Victoria, Colombie-Britannique (2005)

Le 28 mars 2005, un déversement d'hydrocarbures s'est produit à l'installation de Ship Point de l'Administration portuaire du Grand Victoria (APGV), au port de Victoria en Colombie-Britannique. L'Administration a retenu les services d'une entreprise pour réaliser l'intervention de dépollution le 28 mars 2005. L'APGV a indiqué que le déversement était d'origine inconnue.

Le 14 décembre 2005, l'APGV a déposé une demande d'indemnisation auprès de la Caisse

d'indemnisation, d'un montant de 8 521,16 \$ pour les frais encourus relativement à l'intervention de dépollution liée à l'incident. Le 16 janvier 2006, l'Administrateur a demandé des précisions relativement à l'incident. L'APGV a fourni ces précisions le 20 février 2006. L'Administrateur a poursuivi son enquête et son évaluation de la demande d'indemnisation. L'APGV a accepté l'offre de l'Administrateur d'un montant de 6 847,42 \$ plus les intérêts. Le 18 avril 2006, le versement d'une somme de 7 170,31 \$, intérêts compris, a été autorisé (et inclus à l'année financière de la Caisse d'indemnisation se terminant le 31 mars 2006).

Durant l'intervention, le personnel de la Sécurité maritime de Transports Canada a prélevé des échantillons d'hydrocarbures du NM *Dominion I*, qui était amarré au quai de l'installation de Ship Point de même que des échantillons provenant de l'eau à proximité du NM *Dominion I*. L'analyse chimique effectuée par Environnement Canada a conclu que les deux échantillons d'hydrocarbures étaient « extrêmement similaires ».

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

Après certaines négociations, un montant a été convenu à titre de règlement de l'événement de pollution par les hydrocarbures. Dans une lettre qui nous est parvenue le 17 janvier 2007, le conseiller juridique du propriétaire du navire a indiqué que l'offre de 4 000,00 \$ faite par son client avait été faite sans préjudices.

Après un examen plus approfondi, l'Administrateur en est venu à la conclusion que le montant offert fait en sorte que le litige n'offrirait pas un rapport coût-efficacité, indépendamment de son bien-fondé. L'Administrateur a donc accepté l'offre. Le 13 avril 2007, un chèque d'un montant de 4 000,00 \$ payable au Receveur général du Canada a été reçu.

L'Administrateur a fermé ce dossier.

2.25 Bateau de pêche Skipjack (2005)

Le 3 novembre 2005, la station de la Garde côtière de Tofino a signalé que le bateau de pêche *Skipjack* avait coulé à Opitsat, île de Vancouver (Colombie-Britannique) et laissait échapper des hydrocarbures. Le bâtiment était échoué sur la plage et était complètement envahi par l'eau subissant l'effet conjugué de la tempête et de la marée haute (phénomène de « pleine mer 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, les services d'Intervention d'urgence de la GCC à Victoria sont arrivés 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 des 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 là où il était sur la plage.

Le 20 février 2006, la GCC a déposé une demande d'indemnisation auprès de la Caisse d'indemnisation, pour ses frais et débours 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 concernant sa demande d'indemnisation. Le 24 mars 2006, le versement au MPO/GCC de la somme de 11 303,43 \$, intérêts compris, a été autorisé.

Le 12 mars 2007, l'Administrateur a donné comme instruction à son conseiller juridique de mener une enquête afin de déterminer si des mesures raisonnables pouvaient être prises afin de recouvrer le montant payé au MPO/GCC conformément au paragraphe 87(3) de la LRMM. Le 22 mai 2007, le conseiller juridique a indiqué que ses diverses recherches à cet égard révélaient que les coûts éventuels allaient sans doute dépasser le montant recouvré.

L'Administrateur a accepté cet avis et il a donc fermé ce dossier.

2.26 Transbordeur Queen of the North (2006)

Le 22 mars 2006, un rapport envoyé par les SCTM signalait que le transbordeur *Queen of the North*, de la Colombie-Britannique, s'était échoué à la pointe nord de l'île Gil, 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, d'une capacité de 700 passagers et de 115 voitures, avait à bord une centaine de passagers et membres d'équipage, et effectuait une traversée de nuit de 450 kilomètres, le long de ce que l'on appelle le passage intérieur de la Colombie-Britannique, lorsque le sinistre s'est produit à environ 135 kilomètres de Prince-Rupert. D'après un rapport, il y aurait eu à bord plus de 225 000 litres de combustible, à ce moment-là.

Les passagers et l'équipage ont abandonné le navire à bord d'embarcations et radeaux de sauvetage. Le navire a coulé. Les services d'Intervention d'urgence de la GCC de Prince-Rupert ont été prévenus. 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 avec l'organisme d'intervention (OI) Burrard Clean Operations. Les services d'Intervention d'urgence de la GCC ont assumé le rôle d'agent de surveillance fédéral.

Le 23 mars 2006, un écoulement constant d'hydrocarbures provenant de l'épave remontait en surface. La nappe de mazout, ainsi formée, a été vue se déplaçant tout autour de l'île Gil, pour ensuite disparaître du côté ouest de l'île. Le 24 mars 2006, le survol de la zone révélait seulement des irisations d'hydrocarbures près du littoral. Aucune concentration de faune et de flore n'était visible. Des 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 effectué par la GCC le 29 mars 2006, avait permis de constater qu'une petite quantité d'hydrocarbures 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 d'urgence de la GCC a cessé ses activités et est retourné à sa base à Prince Rupert. Les services d'Intervention d'urgence de la GCC ont établi un plan de communication avec les Premières nations afin de pouvoir réagir à tout changement de situation.

Tel qu'indiqué précédemment, le propriétaire du navire étudiait la faisabilité de pomper l'eau à l'intérieur du navire submergé et de le renflouer. L'Administrateur a appris que le propriétaire n'a pas l'intention de pomper l'eau à l'intérieur du navire.

2.27 Ex-chalutier Blue Dawn (2006)

Le 1^{er} avril 2006, un membre de la Garde côtière auxiliaire canadienne a signalé au SCTM de Victoria qu'un bâtiment, le *Blue Dawn*, s'était échoué à Slag Point, à Lady Smith Harbour, en Colombie-Britannique. Plus tard, ce jour-là, lorsque l'agent des services d'Intervention 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 carburant diesel à bord. L'agent des services d'Intervention d'urgence de la GCC a conseillé au propriétaire de tenter d'obtenir l'aide de professionnels du sauvetage.

Le *Blue Dawn* était un ex-chalutier à pêche latérale, 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 assumé la responsabilité de renflouer le bâtiment. Les services d'une entreprise avaient été retenus pour remorquer le *Blue Dawn* jusqu'à Lady Smith, 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 mazout. 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. Par conséquent, 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 et débours. 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 \$, intérêts compris, était acceptée par le demandeur.

À l'heure actuelle, l'Administrateur, avec l'aide du conseiller juridique, est en voie de déterminer si des mesures raisonnables peuvent être prises pour recouvrer le montant déboursé. Cet examen se poursuit et le dossier de l'Administrateur demeure donc ouvert.

2.28 Ex-bateau de pêche Ocean Tribute (2006)

Le 5 septembre 2006, le gardien de quai de l'appontement des pêcheurs à Lady Smith (Colombie-Britannique) a signalé que l'*Ocean Tribute* avait coulé le long du quai et que l'on pouvait voir du mazout dans l'eau. 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 un restaurant servant des mets de poissons et frites. Le propriétaire avait retenu les services d'une entreprise commerciale pour renflouer le bâtiment 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 continuer l'intervention. Par conséquent, 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'en retirer le combustible ainsi que les huiles moteur et hydrauliques accessibles. Environ 100 gallons de liquides contenant des hydrocarbures 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 provenant du MPO/GCC d'un montant s'élevant à 26 404,23 \$ pour des frais et débours 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 les intérêts, en règlement pour solde de tout compte.

Le 30 mars 2007, le MPO/GCC a indiqué qu'en date d'avril 2006, les taux relatifs aux véhicules de la GCC allaient être modifiés pour tenir compte de la norme de l'industrie qui est de 43,00 \$ par jour et une allocation de 0,22 ¢ du km pour ses camions et fourgonnettes. Par conséquent, la GCC a demandé à l'Administrateur de tenir compte de la réduction de son allocation de parcours au moment de l'établissement de la demande d'indemnisation. L'Administrateur a accepté le nouveaux taux relatif aux véhicules soumis par le MPO/GCC. Le 3 mai 2007, l'Administrateur a fait une offre au MPO/GCC d'un montant de 25 041,42 \$ plus les intérêts pour solde de tout compte de la demande d'indemnisation, conformément aux articles 86 et 101 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Le 10 mai 2007, la Garde côtière a accepté l'offre de l'Administrateur d'un montant de 25 806,29 \$, intérêts compris. Le 14 mai, le versement au MPO/GCC d'un montant de 25 806,29 \$, intérêts compris, était autorisé en vue de payer cette demande d'indemnisation à partir d'un montant transféré de la Caisse d'indemnisation.

L'Administrateur examine la faisabilité d'intenter une action en recouvrement des coûts relativement au montant payé à l'État conformément au paragraphe 87(3) de la LRMM.

2.29 Déversement d'hydrocarbures d'origine inconnue à la baie St. Mary's, Terre-Neuve (2006)

Le 9 avril 2006, le personnel des services d'Intervention d'urgence de la Garde côtière canadienne à St-John's à Terre-Neuve a reçu un rapport concernant des oiseaux de mer mazoutés rejetés sur le littoral dans les baies St. Mary's et Trepassey, sur la côte sud de la péninsule d'Avalon.

Les services d'Intervention d'urgence de la GCC assumaient le rôle d'organisme responsable des opérations d'intervention relativement au déversement d'hydrocarbures d'origine inconnue. La GCC a donné son appui aux organismes de contrôle d'application des règlements de Transports Canada et d'Environnement Canada, notamment elle a organisé des patrouilles de surveillance du littoral et recueilli des oiseaux mazoutés. Le Service canadien de la faune d'Environnement Canada, a affrété un hélicoptère commercial pour effectuer une surveillance aérienne. Le 12 avril, Transports Canada avait également dépêché 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 résidents locaux 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 du déversement d'hydrocarbures. Ces échantillons avaient été expédiés aux laboratoires d'Environnement Canada à Moncton, Nouveau-Brunswick, aux fins d'analyses chimiques.

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

Le 8 décembre 2006, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation provenant du MPO/GCC, d'un montant de 15 390,04 \$ concernant les frais et débours 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.

Le 17 avril 2007, la Garde côtière a fourni une copie de l'analyse de concordance des échantillons d'hydrocarbures réalisée par Environnement Canada. Elle a aussi indiqué que d'autres recherches visant à déterminer la source de la pollution par les hydrocarbures avaient été menées par Transports Canada, avec l'appui d'Environnement Canada et de la Garde côtière. À la suite de l'enquête interministérielle réalisée relativement à cet événement et de l'analyse de l'échantillon d'hydrocarbures, il avait été déterminé que les hydrocarbures déversés provenaient d'un navire. En outre, Environnement Canada a apporté son aide à Transports Canada qui s'efforçait de circonscrire le secteur de l'océan devant faire l'objet des recherches, par la modélisation et le recours à des simulations de trajectoires. Cependant, il n'a pas été possible d'identifier un navire responsable du déversement.

À la suite de l'examen et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, le 3 mai 2007, l'Administrateur a offert au MPO/GCC un montant total de 15 390,04 \$ plus les intérêts à pour solde de tout compte de la demande d'indemnisation, conformément aux articles 86 et 101 de la Loi sur la responsabilité en matière maritime. En outre, dans la lettre comportant son offre, l'Administrateur a avisé la Garde côtière qu'elle considérait que la présentation globale et la documentation à l'appui de sa demande d'indemnisation étaient exemplaires. La composition des annexes décrivant les travaux accomplis a facilité le travail d'évaluation et favorisé le prompt paiement de la demande d'indemnisation. Ce dossier de demande d'indemnisation pourrait bien servir de modèle pour des demandes d'indemnisation similaires.

Le MPO/GCC a accepté l'offre de l'Administrateur. Le 14 mai 2007, le paiement d'une somme de 16 360,88 \$, intérêts compris, a été autorisé.

L'Administrateur a fermé le dossier.

2.30 Bateau de plaisance Saxony (2006)

Le 11 décembre 2006, on a signalé que le bateau de plaisance *Saxony* semblait être sur le point de couler dans la baie Manion, près de Vancouver. La GCC a mené une enquête et n'a trouvé personne à bord. Peu après l'arrivée de la GCC, le bateau a coulé par environ 30 pieds d'eau sans causer trop de pollution. À ce moment-là, il n'a pas été possible de déterminer qui était le propriétaire du bateau de plaisance.

Le 13 décembre, des habitants de l'île Bowen ont remarqué une vaste irisation sur l'eau provenant du bateau. Étant donné que le propriétaire n'avait pu être retracé par le détachement de la GRC de l'île Bowen, 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 de maîtriser et éviter une pollution plus importante.

Le 9 février 2008, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation de la GCC pour ses frais et débours d'un montant de 6 802,99 \$. L'Administrateur procède actuellement à une enquête et évalue la demande d'indemnisation.

2.31 Remorqueur Mary E. Hannah et Barge no 5101 (2006)

Un rapport a indiqué que le 31 janvier 2006, le remorqueur *Mary E. Hannah* et la barge *no 5101*

ont déversé une certaine quantité de diesel/gazole, alors qu'ils étaient en train de charger une cargaison au terminal maritime de la raffinerie de Nanticoke (lac Érié). Une équipe de surveillance du MPO/GCC, se trouvant à Sarnia, s'est rendue sur les lieux.

La direction de la raffinerie a pris des dispositions pour que la Société d'intervention maritime de l'Est du Canada se charge de l'intervention opérationnelle et de la récupération des hydrocarbures récupérables aux fins de dépollution. La quantité totale de matières polluantes récupérée a été estimée, plus tard, 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 de dissipation lors de cet événement était de l'ordre de 50 à 70 pour cent.

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, en recouvrement des frais et débours liés à l'événement.

Par conséquent, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.32 NM Cicero (2006)

Un rapport de situation de la GCC a avisé l'Administrateur de cet événement. Le 13 juin 2006, le NM *Cicero* a signalé un déversement d'hydrocarbures à la jetée 36 du port d'Halifax. Le mazout de soute « C » était en cours d'endiguement à l'aide d'un barrage flottant, entre la jetée et le navire. Les services d'Intervention d'urgence de la GCC sont arrivés sur les lieux et ont constaté que les barrages flottants n'endiguaient pas totalement le déversement. La Sécurité maritime de Transports Canada a également mené des enquêtes.

L'organisme d'intervention SIMEC, dont les services avaient été retenus par le propriétaire du navire, a commencé les opérations de nettoyage à l'aide de camions aspirateurs et d'estacades absorbantes. Par la suite, il a été établi que le déversement s'était produit alors que du combustible de soute était transféré du réservoir no 3 tribord, au réservoir no 3 bâbord. D'après les estimations, environ 2,5 m³ de mazout de soute « C » avaient été perdus. Le 16 juin, le NM *Cicero* a été autorisé à appareiller.

L'Administrateur ne dispose d'aucune autre information sur l'événement. En l'absence de demande d'indemnisation, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.33 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 relativement à un déversement d'hydrocarbures « mineur » dans le port de Québec. L'équipage du navire a procédé aux opérations de dépollution et une entreprise commerciale, Groupe Océan, a effectué le nettoyage du remorqueur.

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

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

2.34 Vraquier André (2006)

Le 4 juillet 2006, le vraquier à moteur NM *André* a signalé que durant ses opérations de mazoutage

dans l'inlet Burrard, un déversement d'hydrocarbures s'était produit et qu'il s'agissait de fuel-oil de type mazout de soute « C ». Le gardien de port a estimé que 200 gallons de mazout de soute « C » s'étaient déversés sur le pont du NM *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 qu'il effectue le nettoyage des hydrocarbures. La GCC a assumé le rôle du fonctionnaire fédéral chargé de la surveillance.

Il a été signalé 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 recevoir des soins afin de faciliter leur réintroduction, conformément aux conseils du Service canadien de la faune.

Le 6 juillet 2006, l'Administrateur a chargé son avocat-conseil de retenir les services d'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 appert 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.

L'Administrateur est d'avis qu'il n'a plus à prendre de mesure à cet égard et par conséquent, il a fermé le dossier.

2.35 Transporteur de marchandises sèches SCL Bern (2006)

Le 16 décembre 2006, l'Administrateur a été avisé d'un déversement d'hydrocarbures mettant en cause le transporteur de marchandises sèches *SCL Bern* et la barge *Arca* de ravitaillement en combustible de soutes de Shell Canada, au mouillage à Pointe-aux-Trembles, dans le port de Montréal. Lors des opérations de ravitaillement, 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 SIMEC, afin de réaliser une intervention relativement à cet événement. Les berges ont été affectées sur environ 4 à 5 kilomètres à Varennes. Au 18 décembre, les berges avaient été nettoyées sur une distance d'environ 1 500 pieds. Une autre évaluation du nettoyage des berges a été faite par Environnement Canada, le ministère de l'Environnement du Québec et les services d'Intervention 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.

À la fin de l'année financière 2007-2008, l'Administrateur n'avait reçu aucune autre information relativement à l'événement. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.36 Vraquier Westwood Annette (2006)

Le 5 août 2006, l'Administrateur a reçu une copie de la mise à jour no 1 d'une alerte publiée par le Centre national des urgences environnementales, concernant un déversement considérable de mazout de soute « C », à Squamish (Colombie-Britannique). La journée précédente, alors qu'il appareillait du poste à quai no 2 de Squamish Terminals Ltd., par de forts vents, assisté de deux remorqueurs, le vraquier *Westwood Annette* a heurté un duc d'Albe de la jetée, 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 la baie Howe, près de l'estuaire de la rivière Squamish.

Les services de l'organisme d'intervention Burrard Clean Operations avaient été retenus pour que celui-ci effectue une intervention. Des résultats préliminaires indiquaient que près des 2/3 des hydrocarbures déversée avaient été récupérés à la fin de la journée du 5 août. Le littoral était pollué sur environ 1 kilomètre et des opérations de nettoyage de la plage avaient alors été mises en œuvre. Le Service canadien de la faune avait constaté que nombreux oiseaux avaient été mazoutés, principalement des bernaches 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 P & I du propriétaire du navire. L'Administrateur a également recouru aux services d'un expert maritime local.

À la fin de l'exercice financier 2006-2007, il semble que le montant total de frais et débours encourus était d'environ 5 millions \$ et qu'à l'heure actuelle, le club P & I procède à l'examen de toutes les demandes d'indemnisation.

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

2.37 Navire de charge 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 de charge *Star Ikedana*, immatriculé à Singapour, avait heurté l'extrémité sud du poste d'amarrage n° 2 de Squamish Terminals à Squamish (Colombie-Britannique). Le choc a causé dans la coque au-dessus de la ligne de flottaison du côté tribord, une large brèche d'environ 30 pieds de long par 5 pieds de haut. Le choc a produit une brèche dans la citerne à combustible tribord. Toutefois, la brèche était située au-dessus du niveau à 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 citernes à combustible du navire. Au cours du nettoyage des résidus, les employés de Burrard Clean Operations ont installé un barrage flottant de retenue, tout autour du navire. Transports Canada a indiqué que les réparations prendraient de 8 à 10 jours.

Le heurt contre le quai, au cours de la manœuvre du navire à Squamish Terminals, semble s'être produit au même poste que celui mentionné dans l'événement du *Westwood Annette*. Lors de cet événement, survenu quelques mois auparavant, l'estuaire de la rivière Squamish avait subi des dommages écologiques considérables, causés par un important déversement d'hydrocarbures provenant du *Westwood Annette*.

L'Administrateur n'a pas reçu de demande d'indemnisation relativement à cet incident et a donc fermé le dossier.

2.38 Transporteur de marchandises sèches Sanderling (2006)

Un rapport de situation de la GCC a avisé l'Administrateur que le 22 juillet 2006, le transporteur de marchandises sèches *Sanderling*, laissait échapper du mazout de soute «C» dans les eaux du port d'Halifax. Le propriétaire du navire a alors retenu les services de l'organisme d'intervention SIMEC. Un barrage flottant de retenue a été déployé tout autour du navire. Des barrages flottants ont aussi été mis à l'eau tout autour de la marina de Dartmouth et du terminal de traversier. À la fin de la journée suivante, les irisations sur les eaux du port d'Halifax s'étaient, pour la plupart,

dissipées. Les membres du personnel de la GCC, de la SIMEC et d'EC ont inspecté le secteur du déversement, mais n'ont pu observer d'hydrocarbures récupérables.

Le 31 décembre 2007, la GCC a indiqué qu'elle ne présenterait pas de demande d'indemnisation et l'Administrateur a donc fermé le dossier.

2.39 Bateau de pêche Gayle Ann II (2006)

Le 15 août 2006, on a signalé à 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 utilisé des tampons absorbants pour endiguer le déversement. La GCC a retenu les services de 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 un avis d'actions à envisager donnant les grandes lignes des travaux exigés pour éliminer le risque de pollution. Le 14 septembre 2006, la GCC a soumis 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 de la GCC pour ses frais et débours s'élevant à 9 934,75 \$.

Le 10 mai 2007, le MPO/GCC a accepté l'offre de l'Administrateur d'un montant de 9 876,01 \$ plus les intérêts appropriés comme solde de tout règlement de sa demande d'indemnisation. Le 14 mai 2007, le versement au MPO/GCC d'une somme de 10 391,73 \$, intérêts compris, a été autorisé.

À la suite de son enquête, l'Administrateur a résolu de ne pas entreprendre une action en recouvrement des coûts et il a donc fermé le dossier.

2.40 Bateau de pêche Wishing Star (2006)

Le 26 juillet 2006, le centre SCTM de Prince Rupert a été informé que le bateau de pêche affrété *Wishing Star* avait heurté un rocher et coulé dans le passage Hudson Bay à l'est de l'île Dundas, toute proche. Les passagers et l'équipage ont été secourus par le *Point Henry*, garde-côte de la GCC. 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 indiqué dans son rapport 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 qui a dépêché son remorqueur *Ingenika* sur les lieux. Le personnel du remorqueur a mis en place un barrage flottant dans le secteur où le bateau avait coulé et déployé des tampons absorbants. Des plongeurs sous-marins ont obturé les ouvertures et disposé des élingues pour renflouer le bâtiment. Le 31 juillet, le *Wishing Star* a été remis à flot et remorqué jusqu'au chantier maritime de la compagnie Wainwright Marine Services Ltd., à Prince Rupert. Des équipes ont continué à retirer les hydrocarbures résiduels et les hydrocarbures de la cale.

L'Administrateur a donné comme instruction au conseiller juridique de retenir les services d'un expert maritime à Prince Rupert pour inspecter le bâtiment au chantier maritime de Wainwright Marine Services et de rencontrer l'agent de la GCC qui s'était chargé de l'intervention. Le 3 août

2006, l'expert maritime a soumis un rapport provisoire exposant ses constatations initiales. Il a indiqué que le bâtiment était une véritable épave et qu'il n'avait aucune valeur de récupération.

Le 15 décembre 2006, le MPO/GCC a attribué un contrat à prix fixe à l'entreprise Wainwright Marine Services en vue de la démolition et de l'élimination du bateau de pêche et de tous les contaminants se trouvant à son bord.

L'Administrateur s'est alors demandé si les mesures de démantèlement du bâtiment devaient en fait être considérées comme l'enlèvement d'une épave et de ce fait, s'il ne fallait plus les considérer comme des mesures de prévention de la pollution. Après une enquête appropriée, l'Administrateur a conclu que le démantèlement du bâtiment constituait le moyen le plus efficace pour éliminer toute menace de pollution par les hydrocarbures pouvant découler des hydrocarbures résiduels pouvant encore se trouver à bord du bâtiment.

Le 14 février 2007, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation de la GCC pour ses frais et débours s'élevant à 112 629,51 \$. Par la suite, l'Administrateur a demandé à la GCC de fournir des renseignements et des documents additionnels pour qu'il puisse poursuivre l'évaluation de la demande d'indemnisation.

Le 1^{er} novembre 2007, la GCC a fourni les renseignements réclamés par l'Administrateur. À la suite d'un examen des circonstances entourant l'incident – outre le fait qu'il fallait déterminer si le démantèlement et l'élimination du bâtiment peuvent être considérés comme des mesures d'élimination d'une menace de pollution par les hydrocarbures ou comme la simple élimination d'une épave – l'Administrateur a conclu que le montant total pouvait représenter une demande d'indemnisation légitime auprès de la Caisse d'indemnisation. À la suite de cette évaluation, l'Administrateur a offert au MPO/GCC le plein montant de 112 945,77 \$ plus les intérêts pour solde de tout compte de la demande d'indemnisation, conformément aux articles 86 et 101 de la Loi sur la responsabilité en matière maritime. Le 8 novembre 2007, le MPO/GCC a accepté l'offre et un virement d'un montant de 121 566,79 \$, intérêts compris, de la Caisse au MPO/CCGCC a été autorisé.

L'Administrateur a donné comme instruction à son conseiller juridique d'entreprendre une action en recouvrement de coûts conformément au paragraphe 87(3) de la LRMM. Ses diverses recherches ont révélé qu'il y avait certaines possibilités de recouvrement de coûts; l'Administrateur a donc entrepris une action à l'encontre du propriétaire du navire.

2.41 Marcel-André (2007)

Le 3 avril 2007, l'Administrateur a reçu un rapport de la GCC relativement à un événement de pollution par les hydrocarbures survenu à Ste-Thérèse de Gaspé. Un inspecteur de la Sécurité maritime de Transports Canada (SMTC) donnant suite à un rapport d'un citoyen a réalisé une inspection sur les lieux et a découvert des traces de carburant diesel sur l'eau et sur le pourtour de la glace au quai de Ste-Thérèse de Gaspé. Le 23 mars, l'inspecteur de SMTC a déterminé que la source probable du déversement d'hydrocarbures était sans doute le bateau de pêche *Marcel-André*. On a alors estimé que plus de 4 000 litres d'hydrocarbures avaient été déversés, apparemment en raison d'une fuite d'une citerne de carburant endommagée. Le propriétaire du bâtiment a indiqué qu'il ferait appel à un entrepreneur pour pomper le reste du carburant diesel de la cale et de la citerne endommagée du bâtiment. Les travaux comportaient aussi la récupération de la glace contaminée dans le port. Le 24 mars, le personnel des services d'Intervention d'urgence de la GCC est arrivé sur place afin de surveiller la situation et de s'assurer que l'intervention réalisée était appropriée. Une inspection a révélé qu'il n'y avait pas de trace de contamination par les hydrocarbures le long du littoral.

À ce jour à la fin de l'année financière, l'Administrateur n'a reçu aucune demande d'indemnisation. Le dossier demeure ouvert.

2.42 Remorqueur Sea Voyager (2007)

L'Administrateur a été informé par la GCC que le 7 mars 2007, le remorqueur commercial *Sea Voyager* s'était échoué à pointe Serpent dans le passage Lama, en Colombie-Britannique. Le centre des Services de communications et de trafic maritimes de la Garde côtière a signalé qu'une citerne contenant 10 000 gallons d'hydrocarbures avait une fuite. Le propriétaire du remorqueur a avisé la GCC que le carburant était en voie d'être transféré dans d'autres citernes et que des arrangements avaient été pris avec des entreprises commerciales pour gérer l'incident.

La GCC surveillait l'événement et a chargé son garde-côte *Cape Farwell* d'installer des estacades de retenue des hydrocarbures déversés autour du remorqueur pendant le transfert du carburant. Le 21 mars, le remorqueur a été inondé de nouveau et remorqué au chantier maritime avoisinant de Shearwater Marine pour y être réparé. À la suite des mesures de récupération et de transfert des hydrocarbures, le *Sea Voyager* ne semblait plus déverser d'hydrocarbures pendant son remorquage au chantier maritime.

Le 8 février 2008, le MPO/GCC a informé l'Administrateur que sa demande d'indemnisation relativement à cet événement au chapitre de ses frais et débours avait été réglée par le propriétaire du remorqueur. L'Administrateur a donc fermé le dossier.

2.43 Robertson II (2007)

L'Administrateur a été mis au courant de cet incident par un rapport de situation de la GCC. Le 1er juillet 2007, un voilier de 40 mètres, le *Robertson II*, s'est échoué sur le récif Minx, dans les îles Gulf sur la côte ouest de l'île de Vancouver. Le rapport indiquait que le bâtiment déversait du carburant diesel. Le *Cape Calvest*, garde-côte de la GCC, est arrivé sur les lieux afin d'évaluer la situation. L'aéroglysieur de la base d'Intervention environnementale de la GCC a installé une estacade absorbante de 240 pieds mais a signalé qu'il y avait très peu de carburant dans l'eau. Cependant, des hydrocarbures se sont échappés de l'estacade de retenue déployée autour du *Robertson II* en raison des vagues produites par le volume élevé de trafic maritime.

Le 2 juillet, la GCC a retenu les services d'entreprises locales et en vertu du contrat attribué, leur personnel devait monter à bord du bâtiment et retirer les hydrocarbures qui restaient dans les réservoirs. En outre, la GCC a attribué un contrat à un expert maritime pour qu'il effectue une inspection approfondie du bâtiment afin d'en déterminer la condition et la valeur et afin de savoir s'il représentait encore un risque de pollution.

Le 9 février 2008, la GCC a déposé une demande d'indemnisation d'un montant de 20 748,53 \$ auprès de la Caisse d'indemnisation pour ses frais et débours encourus relativement à son intervention liée à l'événement. L'Administrateur poursuit son enquête et son examen de la demande d'indemnisation.

2.44 Glass Lady (2007)

Le 13 août 2007, la GCC a reçu un rapport à l'effet qu'un incendie faisait rage à bord du bateau de pêche *Glass Lady* près de Petit Forte (Terre-Neuve). Les résidents locaux ont signalé par la suite que le bâtiment avait coulé par 10 pieds d'eau à marée haute et que des hydrocarbures d'échappaient du bâtiment. L'autorité portuaire locale avait déployé un barrage absorbant. Une équipe de la GCC a été dépêché sur les lieux pour évaluer la situation. L'agent de service de la GCC pour Intervention d'urgence, qui était en contact avec le propriétaire du bateau de pêche, l'a informé de ses responsabilités au chapitre de la pollution par les hydrocarbures. Le propriétaire a indiqué qu'un représentant de sa compagnie d'assurance allait s'occuper des questions de pollution par les hydrocarbures.

Le 15 août, le bâtiment laissait encore échapper des hydrocarbures mais le barrage absorbant réussissait à les contenir. Le propriétaire du bâtiment a pris les arrangements voulus pour que le bâtiment soit remorqué plus haut sur la plage et pour faire retirer le combustible des citernes. La GCC a continué de surveiller la situation afin de s'assurer qu'une intervention appropriée était réalisée.

Le 11 février 2008, le MPO/GCC a signalé à l'Administrateur que sa demande d'indemnisation avait été réglée par le propriétaire du bâtiment. L'Administrateur a donc fermé son dossier.

2.45 Robson Bight (2007)

L'Administrateur a été informé de cet événement de pollution par le MPO/GCC. Le 21 août 2007, une barge chargée de divers équipements qui se trouvait à Robson Bight au large de la côte nord-est de l'île de Vancouver s'est renversée et a déversé tout son contenu. Par la suite, la barge a été redressée et remorquée sur la rive. La partie responsable a attribué un contrat à l'organisme d'intervention Burrard Clean Operations pour que celui-ci réalise une intervention. On a signalé que Burrard Clean Operations avait déployé 850 pieds d'estacades de protection dans les secteurs déterminés par l'équipe régionale d'intervention d'urgence (ÉRIU).

Peu après l'événement, le personnel des parcs de la Colombie-Britannique est arrivé sur les lieux et a signalé qu'il avait observé de grandes quantités d'hydrocarbures à la surface. Les équipes de surveillance aérienne de Transports Canada ont indiqué qu'ils avaient observé une nappe d'environ 200 litres d'hydrocarbures sur l'eau. Environnement Canada a procédé à une évaluation de la situation sur le littoral et à une détermination des répercussions éventuelles sur la faune et la flore.

Le 22 août, un vol de surveillance a indiqué que 95 % des hydrocarbures aperçus le jour précédent s'étaient dissipés. On s'attendait à ce que le reste du carburant diesel aperçu s'évapore et se dissipe de façon naturelle. Le Service canadien de la faune qu'il n'avait trouvé aucun oiseau mazouté. Les services d'IU de la GCC ont continué de surveiller la situation afin de s'assurer que l'intervention réalisée soit appropriée.

Le MPO/GCC a informé l'Administrateur que sa demande d'indemnisation pour ses frais et débours avait été réglée par le propriétaire du navire. Entretemps, le dossier de l'Administrateur demeure ouvert.

2.46 Ambassador (2007)

Le 27 septembre 2007, le bureau du MPO/GCC à Québec a informé l'Administrateur que l'*Ambassador*, navire de charge immatriculé au Vanuatu, avait déversé 300 litres d'hydrocarbures résiduels sur le quai de Mines Seleine aux Îles-de-la-Madeleine, et qu'on estimait qu'environ 50 litres d'hydrocarbures s'étaient déversés dans l'eau dans un secteur très vulnérable des Îles-de-la-Madeleine. Un secteur de pêche utilisé à des fins commerciales et récréatives a alors été fermé à titre de mesure préventive par le ministère des Pêches et des Océans. La GCC a indiqué qu'elle attendait des demandes d'indemnisation du MPO et des pêcheurs locaux.

L'Administrateur a donné comme instruction à son conseiller juridique de faire parvenir une lettre aux propriétaires du navire pour les aviser qu'ils allaient sans doute recevoir une demande d'indemnisation de la Caisse d'indemnisation. Une lettre d'entente a été émise, selon le libellé habituel, par le Club de P & I (Standard Club) au montant de 500 000 \$.

Au moment de l'événement, le NGCC Cap aux Meules a été dépêché sur les lieux et une intervention visant à contenir les hydrocarbures a été réalisée. Le MPO et le personnel des services environnementaux de la province de Québec ont également mené des opérations visant à évaluer

la situation sur le littoral et relativement aux installations d'aquaculture. Des installations locales d'aquaculture ont été fermées par le MPO à titre de mesure de prévention.

À la fin de l'année financière, l'Administrateur n'a pas encore reçu de demande d'indemnisation pour les frais et débours. Le dossier demeure ouvert.

2.47 Barge McNally Olympic (2007)

Le 8 octobre 2007, la Garde côtière a été avisée que les câbles de remorque reliant le remorqueur *Jerry Newberry* à la barge *McNally Olympic* s'étaient rompus. L'incident s'est produit environ 12 milles au large de la baie Nachvak, sur la côte nord du Labrador alors que les vents soufflaient très forts. Le remorqueur ne disposait pas de câbles de remorque supplémentaires et son commandant a demandé de l'aide pour récupérer la barge qui était à la dérive vers la côte à une vitesse d'environ 3 nœuds. La Garde côtière a dépêché le navire *Henry Larsen* pour appuyer les opérations de récupération de la barge.

Le propriétaire de la barge a indiqué que 20 000 gallons de carburant diesel et environ 500 gallons d'hydrocarbures usés se trouvaient à bord de la barge. Le personnel des services d'Intervention d'urgence de la GCC s'est rendu sur les lieux au moyen d'un aéronef à voilure fixe afin d'évaluer la situation.

Le 10 octobre, le personnel des services d'Intervention d'urgence de la GCC a signalé que la barge reposait sur le fond près du littoral. Elle ne bougeait plus alors que les vents atteignaient 45 nœuds et les vagues plus de 3 mètres. Les vagues déferlaient sur toute la barge et la partie verticale la plus haute du bâtiment était submergée par la crête des vagues. Aucune pollution par les hydrocarbures n'avait été observée.

Le 12 octobre, le personnel du *Henry Larsen* et des services d'IU de la GCC est demeuré sur place près de la baie Saglek. Un appareil de surveillance de Transports Canada provenant d'Iqaluit n'a pu déceler aucune trace de pollution par les hydrocarbures dans le secteur. La Garde côtière a continué de surveiller la situation.

Une réunion de l'équipe régionale de l'intervention d'urgence (ÉRIU) comprenant des représentants de la GRC, du MPO, du Service canadien de la faune, de Sécurité publique Canada, de la province de Terre-Neuve-et-Labrador et du gouvernement du Nunatsiavut a été tenue et présidée par Environnement Canada. Des arrangements ont été pris afin de discuter avec les propriétaires de navires de la mise en œuvre d'un plan de surveillance à long terme du site pendant l'hiver.

La GCC indique que sa demande d'indemnisation pour ses frais et débours encourus a été soumise au propriétaire de la barge.

Le dossier de l'Administrateur demeure ouvert.

2.48 Remorqueur Grande Baie (2007)

Au début de janvier 2008, on a signalé à l'attention de l'Administrateur au moyen d'un rapport de situation du bureau de l'AC de la GCC que le 31 décembre 2007, le remorqueur portuaire *Grande Baie* de l'Alcan avait coulé au quai de Port Alfred (Québec). Il a été signalé que le remorqueur contenait 100 tonnes de carburant diesel, ainsi que d'autres hydrocarbures polluants. Des hydrocarbures ont été signalés autour du bâtiment; cependant, la glace du port contenait les hydrocarbures et les empêchait de se répandre.

Le propriétaire du navire assumait la responsabilité de l'intervention et de la gestion globale de l'intervention. Il a retenu les services d'un organisme d'intervention (SIMEC) pour réaliser l'intervention. La GCC a adopté le rôle d'agent de surveillance fédéral. Le 1er janvier, environ 3 000 litres d'hydrocarbures ont été récupérés. Des plongeurs ont été embauchés pour effectuer une inspection du remorqueur et pour le préparer en vue des opérations de renflouement. Le 3 janvier, les opérations de dépollution se sont poursuivies. Un autre remorqueur, le *Alexis Simard*, a subi les contrecoups du déversement, sa coque a été recouverte d'hydrocarbures. Le 4 janvier, les opérations ont été concentrées sur la récupération de la glace recouverte d'hydrocarbures. Des membres du personnel du MPO/GCC, du ministère de l'environnement du Québec, et des représentants des services Gestion de l'habitat et Sciences de l'environnement de Pêches et Océans se trouvaient sur place.

Le 9 janvier, le propriétaire du navire a présenté son plan de renflouement du navire au personnel des services d'IU de la GCC. L'équipe ÉRIU a tenu une réunion afin de discuter du plan de renflouement. À ce jour, 35 768 litres de carburant diesel et 100 mètres cube de glace mazoutée ont été récupérés. Le 16 janvier, la première tentative de renflouement du remorqueur *Grande Baie* a été effectuée sans succès. Toutes les opérations ont alors été interrompues. L'entrepreneur a indiqué qu'il travaillait à un nouveau plan et que pour ce faire, il recevait l'aide de Transports Canada. Finalement, le 18 janvier le remorqueur *Grande Baie* a été renfloué. En date du 25 janvier, toutes les opérations de dépollution étaient terminées. À ce jour, aucune demande d'indemnisation n'a été soumise à l'Administrateur.

Le dossier de l'Administrateur demeure ouvert.

3. Enjeux et occasions

Durant l'année financière qui a pris fin le 31 mars 2008, la Caisse d'indemnisation a dû faire face à de nouveaux enjeux résultant de l'adoption par le gouvernement de nouvelles législations et politiques ayant pour but de favoriser une plus grande transparence et une plus grande responsabilisation non seulement pour les ministères mais aussi pour les organismes gouvernementaux, de petite ou de grande envergure, comme la Caisse d'indemnisation. Les nouvelles exigences découlant de ces législations et politiques ont considérablement augmenté la charge de travail de l'administration de la Caisse d'indemnisation qui fonctionne avec un personnel réduit au minimum, c'est-à-dire, deux employés à temps partiel nommés par le gouverneur en conseil, une attachée de direction à temps plein qui assume aussi les fonctions de directrice des services administratifs de la Caisse d'indemnisation, et un expert conseil à temps partiel qui aide à l'évaluation des demandes d'indemnisation.

La Caisse d'indemnisation est devenue assujettie à la *Loi sur l'accès à l'information* et à la *Loi sur la protection des renseignements personnels* (lois sur l'AIPRP) en septembre 2006. Bien que la plupart des ministères gouvernementaux se conforment déjà à cette législation depuis un bon nombre d'années, si bien qu'ils ont du personnel désigné qui s'occupent exclusivement des questions ayant trait aux lois sur l'AIPRP, la Caisse doit s'en remettre à des experts conseils en matière d'AIPRP et de gestion de l'information pour répondre aux nouvelles exigences de manière efficace et rentable.

L'une des répercussions de l'obligation de se conformer à la *Loi sur l'accès à l'information* et à la *Loi sur la protection des renseignements personnels* (lois sur l'AIPRP) réside dans l'obligation de fournir périodiquement au Conseil du Trésor des rapports statistiques et des répertoires de renseignements personnels qui doivent être inclus dans les publications *Info Source*. En outre, deux rapports annuels, l'un sur la *Loi sur l'accès à l'information* et l'autre sur la *Loi sur la protection des renseignements personnels* doivent être établis et déposés au Parlement.

Pendant l'année financière, la Caisse d'indemnisation a reçu deux demandes d'accès à l'information. Puisqu'il s'agissait des premières demandes officielles d'information, la Caisse d'indemnisation s'en est remis à ses conseillers juridiques, ce qui a entraîné des déboursés considérables, pour traiter ces demandes à l'intérieur des délais impartis par la législation.

Pour être en mesure de traiter efficacement toute demande future en vertu de l'AIPRP, il était essentiel de procéder à un inventaire complet des dossiers sous le contrôle de la Caisse d'indemnisation. Il en est ressorti qu'à l'heure actuelle la Caisse d'indemnisation est le gardien de tous ses dossiers depuis sa création initiale au début des années 1970. Sans un tel inventaire, il est impossible pour l'Administrateur de savoir quelle information il détient et contrôle pour les fins des demandes d'accès à l'information. Pour combler cette lacune, les services d'un expert conseil ont été retenus afin de mettre en œuvre un nouveau système de gestion de l'information et des dossiers.

Pendant la phase initiale du projet, l'Administrateur a été informé que tous les documents conservés avaient été reconnus comme une collection de valeur historique par Bibliothèque et Archives Canada. L'entière collection, qui remonte au moment de la création de la Caisse d'indemnisation en 1973, doit être archivée à Bibliothèque et Archives Canada à l'expiration de la période de rétention des documents à la Caisse d'indemnisation.

En date du 31 mars 2008, l'inventaire et la classification des dossiers de la Caisse d'indemnisation sont presque terminés. Les ressources documentaires de la Caisse d'indemnisation ont été organisées de manière à permettre l'accès efficace et rentable à ces dossiers en réponse à toute demande d'information. Une politique de mise au rancart des dossiers a été établie afin d'assurer un bon calendrier de conservation et d'élimination des dossiers en vue de leur transfert à Bibliothèque et Archives Canada.

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

Des discussions sont en cours avec les Services de gestion de la technologie et de l'information de Transports Canada afin d'examiner la possibilité d'utiliser une application de gestion de l'information pour la Caisse d'indemnisation de manière à offrir un soutien à son programme de gestion des dossiers et de l'information.

Depuis la création de la Caisse d'indemnisation, Transports Canada a été un prestataire clé de services pour la Caisse d'indemnisation et des pourparlers visant à officialiser la prestation de ces services sous forme de protocole d'entente sont en cours entre le Ministère et la Caisse d'indemnisation. L'Administrateur a conclu récemment un accord de niveau de service avec le sous-ministre adjoint des Services financiers à Transports Canada en vue de la prestation de divers services financiers à la Caisse d'indemnisation. Pour cet accord et tout autre accord qui pourrait être conclu à l'avenir, il faudra veiller tout particulièrement à maintenir le caractère indépendant de la Caisse d'indemnisation dans ses rapports avec le gouvernement, compte tenu du fait que les entités qui déposent les demandes d'indemnisation les plus importantes à l'encontre de la Caisse d'indemnisation sont des organismes gouvernementaux et compte tenu du fait également que toutes les demandes, qu'elles proviennent du secteur public ou du secteur privé, doivent être traitées sur un pied d'égalité en vertu de la législation applicable.

Selon les modalités du protocole d'entente conclu récemment, l'Administrateur a aussi accepté une demande des Services de la comptabilité de Transports Canada en vertu de laquelle les livres de la Caisse d'indemnisation devraient être vérifiés par une firme indépendante de comptables. Vous trouverez donc une copie du rapport financier du vérificateur dans le présent rapport. La vérification des dossiers de la Caisse d'indemnisation sera maintenant effectuée une fois l'an et répondra aux souhaits du gouvernement relativement à une plus grande transparence des transactions financières des organismes gouvernementaux. La Caisse d'indemnisation compte maintenant un Administrateur adjoint, nommé pour la première fois au début de l'année dernière. Son expérience et sa perspective se sont révélés des atouts précieux lorsqu'il a fallu répondre aux exigences de cette vérification.

Bien qu'une somme considérable de temps et d'efforts ait été consacrée à relever des défis d'ordre administratif au cours de la présente année financière, il est important que ces travaux d'une nature tout à fait différente ne rejettent pas dans l'ombre les travaux essentiels de la Caisse d'indemnisation, c'est-à-dire l'évaluation, le paiement des demandes d'indemnisation et le recouvrement des montants prélevés sur la Caisse d'indemnisation.

L'Administrateur se tient à l'affût des nouveaux défis qui l'attendent. En premier lieu, l'Administrateur continue de suivre de près les développements dans l'Arctique canadien. L'Administrateur a déjà fait allusion à ce sujet dans son dernier rapport et il a signalé que l'attention publique se porte essentiellement sur le transport maritime dans cette région et sur le risque accru d'incidents de pollution par les hydrocarbures découlant de l'augmentation du trafic.

Dans des rapports antérieurs, l'Administrateur a également fait référence aux risques éventuels de pollution par les hydrocarbures posés par des épaves de navires se trouvant à divers endroits le long de nos côtes. L'Administrateur a eu l'occasion de discuter de ce problème avec le Commissaire de la Garde côtière canadienne afin de trouver divers moyens pour aborder ce problème dans le cadre du régime législatif actuel. L'Administrateur souhaite étendre ces entretiens à d'autres ministères, notamment à Transports Canada, qui, selon lui, peut apporter une contribution aux discussions.

Dans le contexte des réunions des instances dirigeantes du FIPOL, auxquelles l'Administrateur a assisté en tant que membre de la délégation canadienne, les discussions tenues sous les auspices de cette organisation visant à faciliter l'entrée en vigueur de la Convention, des substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD) ont plus particulièrement retenu l'attention de ce dernier. Bien que cette convention traite essentiellement des dommages qui peuvent être causés par le

transport par mer des substances autres que les hydrocarbures, elle comprend un important volet sur les hydrocarbures et pourrait éventuellement assurer une plus grande marge de manœuvre pour la Caisse d'indemnisation, si le Canada décide éventuellement de joindre ce régime une fois qu'il sera en vigueur.

L'Administrateur a noté avec intérêt l'entrée en vigueur récente de la Convention sur les hydrocarbures de soute. Bien que cette convention ne prévoit pas la création d'un fonds international, elle comprend l'obligation de contracter une assurance. Cette exigence assurera une plus grande protection que celle qui est disponible à l'heure actuelle pour les requérants. Cela aura également des répercussions bénéfiques sur la Caisse d'indemnisation qui doit respecter son obligation statutaire de prendre toutes les mesures raisonnables pour recouvrer les montants d'indemnisation prélevés sur la Caisse d'indemnisation.

4. Initiatives de relations externes

L'Administrateur poursuit ses initiatives de relations externes en vue de mieux faire connaître l'existence de la Caisse d'indemnisation et afin de mieux connaître lui-même les perspectives des parties intéressées relativement au régime canadien de responsabilité et d'indemnisation, des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. Au Canada, ces groupes d'intérêt comprennent des citoyens, des propriétaires de navire, des assureurs, des organismes d'intervention, des organismes provinciaux et fédéraux et d'autres organisations non gouvernementales. À l'échelle internationale, l'Administrateur profite des réunions du FIPOL pour entretenir des relations personnelles avec divers délégués représentant des organisations commerciales et des organismes gouvernementaux qui fournissent des indemnisations en cas de dommages par la pollution résultant de déversements d'hydrocarbures causés par des navires-citernes hauturiers.

4.1 Conseil consultatif maritime canadien (national)

Le Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) a tenu des réunions à Ottawa du 30 avril au 3 mai et du 5 au 8 novembre 2007. L'Administrateur et un expert-conseil en matière maritime, le capitaine George Legge, dont les services avaient été retenus par la Caisse d'indemnisation, ont assisté à certaines de ces réunions. L'Administrateur a suivi avec intérêt les discussions portant sur les questions relatives à l'environnement maritime qui ont été abordées lors des séances nationales du CCMC. Il se tient au courant du cadre de réglementation proposé pour la prévention de la pollution par les hydrocarbures causée par les navires de toutes les catégories. L'Administrateur participe aux délibérations du Comité permanent de l'environnement et suit avec attention les questions dont discute le groupe de travail sur la pollution maritime par les hydrocarbures.

Par exemple, l'Administrateur s'intéresse au processus d'élaboration de la réglementation entrepris par le gouvernement fédéral, en collaboration avec l'industrie maritime, en vue de régler le problème de la faune marine souillée par les hydrocarbures à la suite du rejet illégal des déchets d'hydrocarbures des machines des navires naviguant le long du littoral canadien. L'Administrateur reçoit régulièrement des demandes d'indemnisation résultant de « déversements d'origine inconnue » qui se produisent le long de littoraux exposés, en particulier sur les côtes de l'Est du Canada. Les rejets de déchets d'hydrocarbures sont dévastateurs pour la faune. Des demandes d'indemnisation relativement aux dépenses de nettoyage et frais connexes sont souvent soumises à la Caisse d'indemnisation. L'Administrateur ne peut récupérer le montant des paiements effectués pour le nettoyage de ces « déversements d'origine inconnue » puisque l'identité du pollueur est inconnue.

4.2 Conseil consultatif maritime canadien (Nord)

L'Administrateur était représenté par le capitaine George Legge lors des réunions du Conseil consultatif maritime canadien régional (CCMC – Nord) tenues à Iqaluit au Nunavut, du 24 au 26 avril 2007, et lors des réunions tenues à Hay River dans les Territoires du Nord-Ouest, du 20 au 23 novembre 2007. L'Administrateur est directement concerné par les questions entourant le transport par mer des produits pétroliers par le Haut-Arctique.

Les participants aux réunions du CCMC – Nord, qui se tiennent deux fois par année dans diverses collectivités de l'Arctique, représentent le gouvernement fédéral et les gouvernements territoriaux et un large éventail d'exploitants participants à la mission de ravitaillement par mer de l'industrie du transport maritime commercial. Les discussions sont coprésidées par des représentants de la Région du Centre et de l'Arctique de la GCC qui relève de Pêches et Océans Canada, et des représentants de la Région des prairies et du Nord de la Sécurité des navires de Transports Canada. D'autres ministères et organismes sont également représentés, mentionnons les suivants : ministère de la Défense nationale, Service hydrographique du Canada, Conseil national de la recherche du

Canada, Gendarmerie royale du Canada, Affaires indiennes et du Nord et Service canadien des glaces. En outre, les exploitants de la mission de ravitaillement par mer sont toujours représentés, notamment : Nunavut Eastern Arctic Shipping Inc., la Société des transports du Nord Limitée, Can-Arctic Shipping Company, Petro Nav. Inc., Desgagnés Transarctik Inc. entre autres. En outre, des représentants de diverses sociétés d'experts-conseils présentent des exposés durant les réunions.

Parmi les articles à l'ordre du jour qui intéressaient plus particulièrement l'Administrateur, mentionnons les discussions du CCMC – Nord visant la réforme de la réglementation relative à la prévention de la pollution causée par les navires et les normes de Transports Canada concernant la mise en rade des chalands de transport d'hydrocarbures dans les zones de glace côtière dans les eaux arctiques de même que les lignes directrices relatives au transbordement d'hydrocarbures des navires-citernes à l'ancre à des réservoirs d'entreposage à terre dans l'Arctique.

On a déterminé que le plus grand risque de pollution par les hydrocarbures dans l'Arctique canadien se posait sans doute au moment du transbordement des hydrocarbures au moyen de boyaux flottants à partir de navires dans un certain nombre de collectivités de l'Arctique. La GCC a établi des stratégies d'intervention distinctes pour 48 de ces collectivités et celles-ci prévoient notamment l'entreposage d'équipement ainsi que la prestation de formation sur l'utilisation de l'équipement lors d'une intervention faisant suite à un déversement. En outre, durant la saison de navigation, les brise-glaces de la GCC transportent de l'équipement de première intervention en cas de déversement et les membres d'équipage de la GCC ont reçu la formation appropriée sur son utilisation. Si un déversement d'hydrocarbures spécifique dépassant les capacités en ressources d'intervention d'une collectivité ou d'un brise-glace survenait, la GCC pourrait déployer à partir de Hay River (Territoires du Nord-Ouest) son ensemble d'équipement d'intervention rapide par air en cas de déversement d'hydrocarbures. Cet ensemble d'équipement permet de récupérer l'équivalent d'un déversement pouvant atteindre 150 tonnes d'hydrocarbures et d'en disposer. En outre, la Région du Centre et de l'Arctique de la GCC conserve de l'équipement d'intervention en cas de déversement à des entrepôts stratégiques à Churchill, Iqaluit et Tuktoyaktuk. Si on combine cet équipement à l'ensemble d'équipement transportable par voie aérienne, il y aurait suffisamment d'équipement disponible dans la Région pour réaliser une intervention en cas de déversement d'hydrocarbures de 1 000 tonnes.

Signalons qu'il n'existe pas d'organisme d'intervention agréé pour les eaux marines au nord du soixantième parallèle. Dans l'Arctique, les propriétaires de navire n'ont pas à conclure d'arrangement contractuel avec un organisme d'intervention agréé. La GCC doit assumer la responsabilité de l'état de préparation et de l'intervention dans toutes les eaux arctiques.

Lors des réunions du CCMC – Nord, des exposés ont été faits par diverses compagnies de transport maritime relativement aux activités annuelles de ravitaillement par mer, qui comprennent la livraison de produits pétroliers aux collectivités de l'Arctique. En outre, les participants ont donné un aperçu des exercices de déversements d'hydrocarbures dans l'Arctique tenus régulièrement par les compagnies de transport maritime effectuant le ravitaillement par mer. Durant l'été 2007, des exercices distincts relatifs aux déversements d'hydrocarbures ont été menés à Salluit dans le détroit d'Hudson et dans l'inlet Milne au nord de l'île de Baffin. La Sécurité maritime de Transports Canada a pris les arrangements nécessaires pour assurer la présence d'un inspecteur de la Sécurité des navires durant les exercices de formation.

4.3 Conférence de l'équipe régionale d'intervention d'urgence

L'Administrateur était représenté par le capitaine George Legge à la 34^e conférence de l'équipe d'intervention d'urgence – Région de l'Atlantique (ERIU) tenue à Wolfville (Nouvelle-Écosse) du 22 au 25 octobre 2007.

La conférence annuelle de l'ERIU avait été organisée et était présidée par le gestionnaire régional

du programme des Urgences environnementales d'Environnement Canada. Les participants représentaient divers ministères et organismes du gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux de l'Atlantique, des organismes d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures en mer, de l'industrie pétrolière, des chemins de fer, de la garde côtière des États-Unis, de la *National Oceanic and Atmospheric Administration* des É.-U., du gouvernement de St-Pierre et Miquelon, des ministères de l'environnement de l'Ontario et de l'Alberta, et d'autres organisations non gouvernementales s'intéressant à la protection de l'environnement.

La conférence a porté essentiellement sur les perspectives en cas d'incidents de déversements d'hydrocarbures, sur la modernisation des systèmes, sur les mesures de prévention, les études de cas, les leçons apprises, la communication de crise et la planification d'urgence à l'échelle internationale. Les participants, tant ceux provenant de l'industrie que ceux provenant du gouvernement, représentaient le vaste éventail d'expertise pouvant réaliser une intervention durant les urgences environnementales, y compris lors de déversements d'hydrocarbures causés par les navires.

Environnement Canada est l'autorité fédérale qui assume la responsabilité des conseils en matière d'environnement durant un incident de pollution. Pendant une mission d'intervention en cours, un cadre supérieur d'Environnement Canada préside normalement les réunions de l'ERIU qui fournissent au commandant sur place de la Garde côtière canadienne ou à l'organisme d'intervention une synthèse de renseignements environnementaux et scientifiques comme le mouvement du déversement, les projections de trajectoire et les avis relatifs aux prévisions météorologiques. L'aide apportée par l'organisation ERIU au commandant sur place lors d'une intervention réalisée à la suite d'un déversement d'hydrocarbures fait une grande différence en ce qui a trait à l'intervention globale lors d'un incident. En outre, l'ERIU peut approuver le recours à la technique de la dispersion chimique et à d'autres techniques de nettoyage du rivage.

4.4 Organismes d'intervention

Le 19 avril 2007, alors qu'il se trouvait à Vancouver pour assister à des réunions avec des représentants de la Garde côtière canadienne, l'Administrateur a profité de l'invitation qui lui avait été faite pour visiter l'installation de *Burrard Clean Operations*, une division de l'organisme d'intervention *Western Canada Marine Response Corporation* (Société d'intervention maritime - Ouest du Canada), à Burnaby (C.-B.) Il a alors discuté avec le président et directeur général de l'organisme d'intervention et il a pu visiter les installations de l'organisme.

Pour donner un aperçu du contexte, signalons qu'il existe quatre organismes d'intervention (OI) agréés au Canada qui fournissent des services d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures en milieu marin, au sud du soixantième parallèle de latitude nord. Ces organismes sont gérés par l'industrie et financés au moyen de redevances imposées aux utilisateurs. Bien que chaque organisme d'intervention soit une société autonome, ces sociétés sont toutes interreliées en vertu de divers accords d'appui et d'entraide mutuelle visant à compléter les ressources les unes des autres au besoin durant un déversement majeur d'hydrocarbures en mer. Les quatre organismes d'intervention (OI) au Canada sont les suivants :

1. La *Western Canada Marine Response Corporation*, (Société d'intervention maritime - Ouest du Canada), qui de manière générale assure des services dans les eaux de la Colombie-Britannique;
2. La Société d'intervention Maritime, Est du Canada Ltée, qui assure des services dans les eaux des Grands Lacs, au Québec et sur la côte de l'Atlantique (à l'exception de deux petits secteurs au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Écosse);
3. La *Atlantic Emergency Response Team*, qui essentiellement assure des services dans le port de Saint John au Nouveau-Brunswick et dans les eaux avoisinantes;
4. La société *Point Tupper Marine Services Limited*, qui offre des services dans le port de

Port Hawkesbury et ses approches.

L'Administrateur souhaite poursuivre sa coopération et ses relations suivies avec les organismes d'intervention dans toutes les régions du Canada. Il se rend parfaitement compte que les rôles et responsabilités qu'ils assument au chapitre de la prévention, de la préparation et de l'intervention pour lutter contre la pollution causée par les déversements d'hydrocarbures constituent des éléments essentiels du régime national du Canada pour la protection du milieu marin.

Le 15 août 2007, l'Administrateur a visité le dépôt d'équipement de la Société d'intervention Maritime, Est du Canada Ltée (SIMEC) à Dartmouth en Nouvelle-Écosse. Cette visite lui a permis de voir de visu l'inventaire d'équipement d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin de la société. Le dépôt d'équipement de la SIMEC à Dartmouth dispose d'une capacité élevée d'intervention de catégorie 3 (2 500 tonnes) dans les 18 heures suivant la notification d'un déversement d'hydrocarbures. Il comprend un assemblage d'équipement spécialisé d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures constituant la capacité pour laquelle cette société est agréée. L'inventaire comprend des estacades, des récupérateurs, des bateaux, des chalands de travail, des chalands de confinement et des réservoirs mobiles de stockage servant au recouvrement des huiles usées. Le dépôt comporte aussi une grande quantité d'équipement de nettoyage du rivage et un certain nombre d'unités de communication mobiles pour les personnes assurant le commandement. Le personnel du Centre de l'organisme d'intervention travaille en étroite collaboration avec les autorités fédérales, provinciales, locales et avec différents secteurs de l'industrie pétrolière.

4.5 Réunions avec les instances régionales de la Garde côtière canadienne

Le 19 avril 2007, l'Administrateur a rencontré le Commissaire adjoint de la Garde côtière canadienne de la Région du Québec et d'autres cadres supérieurs au bureau central de la GCC à Vancouver.

Le 14 août 2007, l'Administrateur a visité le bureau régional de la Garde côtière canadienne à Dartmouth (Nouvelle-Écosse). Il a eu une réunion avec le Commissaire adjoint et le surintendant maritime intérimaire de l'Intervention environnementale. L'Administrateur s'est dit très satisfait de son expérience positive au cours de la première année durant laquelle il a entretenu des relations avec la Garde côtière et participé au règlement des demandes d'indemnisation provenant des Régions. L'Administrateur a également visité l'installation de la GCC où est entreposé l'équipement d'intervention environnementale à Dartmouth. On y trouve un inventaire constitué d'équipement de nettoyage, de chalands de confinement et d'autres pièces d'équipement auxiliaire utilisées dans la Région des Maritimes afin de confiner et de récupérer les hydrocarbures en mer ou sur les plages.

L'Administrateur a l'intention de visiter d'autres Régions de la Garde côtière et de poursuivre la collaboration et la relation de travail entre les deux organismes.

4.6 Association canadienne de droit maritime

Durant toute l'année, l'Administrateur s'est intéressé au travail de l'Association canadienne de droit maritime (ACDM). Les travaux du comité sur la pollution marine ont tout particulièrement retenu son attention, car les membres de ce comité ont suivi de près les entretiens à l'échelle internationale concernant l'entrée en vigueur de la Convention SNPD.

4.7 Atelier sur les autorisations légales du gouvernement fédéral relativement aux interventions d'urgence en cas de déversements d'hydrocarbures en milieu marin causés par des navires

En novembre 2007, l'Administrateur a été invité à participer à un atelier à Vancouver, organisé conjointement par le ministère de la Justice et Environnement Canada, afin de discuter des autorisations légales relativement aux interventions en cas de déversements d'hydrocarbures en milieu marin. L'atelier a été organisé parce que, lors d'une série d'interventions réalisées récemment à la suite de déversements, les autorisations légales avaient soulevé des préoccupations. Ces préoccupations découlent du fait que les activités des divers ministères et organismes du gouvernement sont régies par diverses lois.

Outre les membres des ministères responsables, des représentants de divers autres ministères fédéraux participaient à cet atelier. Soulignons qu'un certain nombre de représentants officiels du gouvernement provincial étaient présents et que certains ont fait des exposés durant l'atelier faisant ressortir la nécessité d'établir un bon dialogue entre les deux paliers de gouvernement lors des interventions d'urgence réalisées à la suite de déversements en milieu marin, étant donné que la majeure partie des ressources touchées par les déversements en milieu marin appartiennent à la province.

L'Administrateur avait été invité à assister à l'atelier afin de renseigner les participants sur le régime d'indemnisation du Canada, énoncé à la Partie 6 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, et plus particulièrement sur le rôle de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires.

4.8 Réunion avec le Commissaire de la Garde côtière canadienne

L'Administrateur a rencontré le Commissaire de la Garde côtière canadienne en février pour examiner avec lui et des cadres supérieurs différentes questions d'intérêt commun. Les questions qui revêtent un intérêt particulier pour l'Administrateur sont notamment les questions liées aux bâtiments abandonnés et aux risques de pollution par hydrocarbures découlant de ces derniers. L'Administrateur a offert l'aide qu'il pouvait accorder dans les limites de son mandat en vertu des lois habilitantes.

Un autre sujet examiné lors de la réunion concernait la mise à niveau de la stratégie d'intervention nationale qui est en cours à la Garde côtière pour assurer une intervention appropriée en cas de déversements importants d'hydrocarbures. L'Administrateur a fait savoir qu'il était prêt à participer aux cours de commandant sur place qui sont donnés chaque année au Collège de la Garde côtière et à assister à la réunion du conseil de gestion de la Garde côtière afin d'accroître la sensibilisation en ce qui a trait à l'objet de la CIDPHN et de son mécanisme de traitement des réclamations.

L'Administrateur estime que les réunions périodiques avec la haute direction de la Garde côtière sont très utiles pour discuter de sujets d'intérêts communs et espère poursuivre cette pratique dans le futur.

5. Participation du FIPOL au Régime d'indemnisation international

5.1 FIPOL de 1992 – Réunions de l'Assemblée générale, du Comité directeur et des groupes de travail

Durant l'année financière qui a pris fin le 31 mars 2008, l'Administrateur a assisté, à titre de membre de la délégation canadienne, à un certain nombre de réunions des instances dirigeantes et des groupes de travail du FIPOL de 1992. Il est possible de prendre connaissance des comptes rendus de décisions de l'Assemblée générale et du Comité directeur de même que des rapports des groupes de travail en les consultant à l'adresse électronique suivante du Secrétariat du FIPOL de 1992 : www.iopcfund.org. Le présent rapport vise uniquement à donner un aperçu des faits saillants des réunions.

5.2 Réunions tenues à Montréal – Juin 2007

L'Assemblée générale et le Comité directeur du FIPOL de 1992, de même que le groupe de travail sur les mesures autres que techniques visant à promouvoir le transport maritime de qualité pour le transport des hydrocarbures ont tenu des réunions en juin. À l'invitation du gouvernement canadien, ces réunions ont été tenues à Montréal au siège social de l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'édifice abritant le siège social de l'OMI, situé à Londres (Angleterre), où se tiennent habituellement les réunions du FIPOL, était fermé à des fins de rénovation.

M. Emil Di Sanza, directeur général de Politique maritime à Transports Canada, a souhaité la bienvenue aux délégués et aux observateurs qui ont participé à ces réunions du FIPOL de 1992. Il a souligné que c'était la première fois que des instances dirigeantes du FIPOL de 1992 se réunissaient ailleurs qu'à Londres. M. Willem Oosterveen, directeur du FIPOL de 1992, a exprimé sa gratitude au gouvernement canadien pour son aimable invitation de tenir ses réunions à Montréal, en soulignant qu'il s'agissait là d'un événement digne de mention.

Puisque le nombre de membres de l'Assemblée générale présents à la réunion ne permettait pas d'avoir un quorum, le conseil d'administration, mis sur pied en vertu d'une résolution antérieure de l'Assemblée générale, s'est occupé de l'ordre du jour, agissant ainsi au nom de l'Assemblée générale. Le conseil d'administration s'est réuni sous la présidence de M. Jerry Rysanek du Canada, qui est le président actuel de l'Assemblée générale du FIPOL de 1992.

Les articles suivants à l'ordre du jour de la réunion sont dignes de mention. En premier lieu, les participants ont discuté des critères d'admissibilité visant les mesures préventives relatives à la récupération des hydrocarbures dans les épaves de navires et ils les ont approuvés. Deuxièmement, des discussions ont encore porté sur la résolution des problèmes empêchant l'entrée en vigueur de 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). Cette convention avait été adoptée en 1996 mais elle n'avait pas été ratifiée par suffisamment d'États pour qu'on puisse la mettre en vigueur. Les discussions lors de la réunion ont porté sur les présentations faites par des regroupements de certains États, dont le Canada, en vue de fournir des solutions mais, malheureusement, aucun consensus n'a pu être obtenu relativement aux diverses propositions.

L'entrée en vigueur dans les plus brefs délais de la Convention SNPD présente un grand intérêt pour l'Administrateur, étant donné que la Convention couvre la pollution par les hydrocarbures

dans la mesure où les dommages par la pollution par les hydrocarbures causés par le transport des hydrocarbures ne sont pas couverts par la Convention sur la responsabilité civile (CLC) et le FIPOL. Si le Canada met éventuellement cette convention en vigueur, cela constituerait un allègement supplémentaire pour la Caisse d'indemnisation.

Durant les réunions tenues à Montréal, le Comité directeur du FIPOL de 1992 a tenu sa 37^e séance. En plus de recevoir des comptes rendus à jour sur des cas qui remontent déjà à un certain temps comme les incidents du *Erika* et du *Prestige*, les participants ont été informés d'un nouvel incident qui s'est produit le mois d'août dernier aux Philippines, impliquant le petit navire-citerne *Solar I*. Le pétrolier a sombré par gros temps dans le détroit de Guimaras, déversant un volume substantiel d'hydrocarbures. L'incident est digne de mention, étant donné qu'il s'agit du premier incident impliquant un navire-citerne qui a été consigné dans l'accord d'indemnisation de la pollution par les hydrocarbures causée par de petits navires-citernes (*Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement* - STOPIA). Conformément à la Convention CLC de 1992, la limite d'indemnisation applicable au *Solar I* est d'environ 5,8 millions de dollars. Cependant, compte tenu de son inscription dans le cadre de l'accord STOPIA, le montant disponible pour le propriétaire est augmenté, sur une base facultative à 32,2 millions de dollars. Il est donc possible que ce montant couvre les dommages, y compris les frais de nettoyage et des autres mesures de prévention requises à la suite de l'incident. Il en résulte que les instances dirigeantes du FIPOL n'auront peut-être pas à demander de contributions relativement à ce sinistre.

Le groupe de travail sur les mesures autres que techniques qui vise à promouvoir le transport maritime de qualité dont il a été fait mention précédemment, a tenu sa troisième réunion à Montréal le 14 juin 2007. La réunion a porté sur deux principaux aspects :

- Les pratiques dans l'industrie de l'assurance maritime visant la promotion du transport maritime de qualité pour le transport des hydrocarbures, y compris le partage de l'information au sein de l'industrie et les obstacles éventuels au partage de cette information;
- Les pratiques par les États membres relativement à la promotion du transport maritime de qualité pour le transport des hydrocarbures, et plus précisément de quelle manière ces pratiques pourraient être améliorées d'une manière ou d'une autre.

5.3 Réunions tenues à Londres – Octobre 2007

En octobre, les instances dirigeantes du FIPOL se sont réunies à Londres au siège social de l'Organisation internationale de télécommunications mobiles par satellites. Les participants à la 12^e séance de l'Assemblée générale, en plus de faire mention de divers rapports, ont adopté le budget pour 2008 relativement aux dépenses administratives pour le Secrétariat conjoint représentant un montant total de 3 646 000 £, y compris les droits de vérification externe pour les trois Fonds. Mentionnons plus particulièrement la discussion qui a porté sur la question de l'entrée en vigueur de la Convention SNPD à la lumière des discussions infructueuses menées à ce sujet à Montréal, tel que mentionné précédemment.

L'Assemblée générale a décidé de mettre sur pied un groupe de travail (le Groupe de réflexion sur la Convention SNPD) visant à faciliter l'entrée en vigueur de la Convention SNPD. En outre, l'Assemblée générale a décidé de nommer M. Alfred Popp, du Québec (Canada) à titre de président du groupe de réflexion. Le mandat du groupe de réflexion sur la Convention SNPD peut être consulté sur le site web du FIPOL dans le document 92 *Fund/A.12/28*. Le mandat du groupe de réflexion comprend un examen des causes sous-jacentes des problèmes relevés qui pourraient nuire à l'entrée en vigueur de la Convention SNPD, notamment :

- Les contributions au compte GNL;

- Le concept de « réceptionnaire » relativement aux cargaisons emballées;
- La non-présentation des rapports sur les cargaisons ouvrant droit à des contributions requis à la date de ratification de la Convention et une fois l'an par la suite.

Le Comité directeur a tenu sa 38^e séance à Londres en octobre, mais hormis les comptes rendus à jour sur les incidents déjà en cours, aucun nouvel incident n'a été signalé.

5.4 Réunions tenues à Monaco – Mars 2008

Du 11 au 14 mars, le Comité directeur a tenu sa 39^e séance à Monaco, à l'invitation du gouvernement de la Principauté de Monaco, étant donné que l'édifice de l'OMI à Londres était en cours de rénovations. En plus de revoir les progrès accomplis sur les cas en cours, le Comité a pris note de deux nouveaux incidents :

Volganeft 139 (2007)

Le 11 novembre 2007, le *Volganeft 139*, (navire-citerne de 3 463 tonneaux de jauge brute immatriculé en Russie) s'est rompu en deux par gros temps dans le détroit de Kerch, reliant la mer d'Azov et la Mer Noire entre la Fédération de Russie et l'Ukraine. On estime qu'entre 1 200 et 2 000 tonnes de mazout ont été déversées au moment du sinistre. Le littoral entre la Fédération de Russie et l'Ukraine a été souillé par le pétrole sur une distance de près de 50 kilomètres. On a signalé en Russie que l'armée russe avait entrepris le nettoyage du rivage. On a également signalé qu'un très grand nombre d'oiseaux, soit plus de 30 000, sont morts des suites du déversement.

Le bâtiment n'était pas assuré par un club P et I appartenant au groupe international des clubs P & I et par conséquent l'accord STOPIA ne s'applique pas à cet incident. On a signalé que la Fédération de Russie est partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, à la Convention sur la responsabilité civile et au FIPOL alors que l'Ukraine est partie seulement à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

Ce qui est préoccupant dans ce cas, c'est le fait qu'il semble que le navire était assuré pour un montant moindre que la limite de responsabilité du propriétaire en vertu de la Convention sur la responsabilité civile de 1992.

En janvier 2008, le FIPOL de 1992 a reçu, d'une entreprise russe de nettoyage, une demande d'indemnisation d'un montant de 1,5 million de livres sterling représentant le coût de mesures de prévention et des opérations de nettoyage. Des procédures en justice ont été intentées par diverses parties, y compris le FIPOL de 1992, en cour d'arbitrage de la région de Saint Petersburg et Leningrad.

Hebei Spirit (2007)

Le 7 décembre 2007, le navire-citerne *Hebei Spirit* battant pavillon de Hong Kong (d'une jauge brute de 146 848 tonneaux) a été heurté par un chaland grue, le *Samsung No. 1*, pendant qu'il se trouvait à l'ancre environ à cinq milles de la côte ouest de la République de Corée. Environ 10 500 tonnes de pétrole brut provenant du *Hebei Spirit* se sont alors déversées dans la mer.

Les hydrocarbures ont pollué, à divers degrés, trois des quatre provinces situées le long de la côte ouest de la République de Corée. Un nombre important d'installations d'aquaculture et de mariculture ont été contaminées par les hydrocarbures qui se sont échappés du *Hebei Spirit*. On s'attend à ce que les secteurs des pêches et de la mariculture présentent des demandes d'indemnisation. On s'attend également à des demandes d'indemnisation relativement aux pertes économiques subies par l'industrie touristique et par les entreprises autres que touristiques. On s'attend à ce que les

pertes estimées à la suite du sinistre dépassent le montant limite applicable au *Hebei Spirit* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

Le Comité directeur a également pris note de certains progrès accomplis dans les causes du *Prestige* et du *Erika* en cours depuis longtemps.

Prestige (2002)

Un élément a particulièrement retenu l'intention des membres du Comité et il s'agit des procédures judiciaires intentées par le gouvernement espagnol en Cour fédérale des États-Unis à l'encontre de la société de classification américaine, *American Bureau of Shipping* (ABS). Les procédures sont fondées sur le fait que la société ABS a fait preuve de négligence au moment de son inspection du navire-citerne et n'aurait pas dû accorder de certificat de classification au navire. La société ABS a déposé une demande reconventionnelle à l'encontre du gouvernement espagnol.

Après examen de la requête de la société ABS en vue d'obtenir un jugement par déclaration sommaire visant le rejet de l'action intentée par le gouvernement espagnol, la Cour fédérale siégeant à New York, a accordé la requête le 8 janvier 2008, et a rejeté l'action intentée par le gouvernement espagnol à l'encontre de la société ABS. Dans sa demande, la société de classification ABS avait soutenu qu'elle avait droit à l'immunité contre toute action conformément aux alinéas III.4 (a) et (b) de la Convention sur la responsabilité civile compte tenu du fait qu'elle agissait à titre d'agent ou de mandataire du propriétaire du navire. Les porte-parole de la société ont également soutenu que le tribunal n'avait pas compétence pour juger cette action puisqu'en vertu des modalités de la Convention, les actions devaient être intentées dans un État partie à la Convention. Les États-Unis ne sont pas partie à la Convention sur la responsabilité civile. Essentiellement, la Cour fédérale a confirmé la justification de la société ABS relativement aux deux points susmentionnés.

On a signalé que le gouvernement espagnol a interjeté appel de la décision de la Cour fédérale. Le gouvernement espagnol a également demandé que le FIPOL de 1992 qui n'est pas partie à cette action, intervienne au cours de l'appel en déposant un mémoire à titre d'intervenant désintéressé. Le Directeur a examiné la demande et a conclu qu'il ne serait pas approprié que le FIPOL dépose un mémoire à titre d'intervenant désintéressé. Cette position du Directeur a été endossée par le Comité directeur.

Erika (1999)

En rapport avec ce sinistre, le comité a signalé la décision rendue récemment par la Cour criminelle de Paris en janvier 2008, décision en vertu de laquelle le représentant du propriétaire inscrit, le président de la compagnie de gestion, la société de classification *Registro Italiano Navale* et Total SA ont été déclarés coupables. Le jugement a tenu les parties coupables conjointement et responsables individuellement pour les dommages causés par le sinistre. La Cour a décidé que ces parties n'étaient pas visées par les exemptions figurant dans la Convention sur la responsabilité civile.

Nota : Il est possible d'obtenir des précisions sur la décision auprès du secrétariat des FIPOL sur le site Internet suivant : www.iopcfund.org.

5.5 FIPOL de 1971 – Réunion du conseil d'administration - Octobre 2007

Pendant l'exercice financier qui a pris fin le 31 mars 2008, le Conseil d'administration du FIPOL de 1971 a tenu une séance. La 22^e séance du Conseil d'administration a été tenue à Londres le 19 octobre 2007. L'Administrateur, à titre de membre de la délégation canadienne, a assisté à

la réunion. En plus d'aborder des questions d'ordre administratif comme l'approbation des états financiers et du budget, les membres du Conseil ont discuté d'un certain nombre de sinistres qui se sont produits il y a déjà un certain temps, notamment le sinistre impliquant le navire-citerne grec *Nissos Amorgos*, qui s'est échoué dans le chenal de Maracaibo dans le golfe du Venezuela en février 1997. Les questions encore non résolues relativement à cet incident ainsi qu'un certain nombre d'autres sinistres signalés dans le rapport annuel du FIPOL empêchent la liquidation finale du Fonds de 1971. En outre, certains des sinistres non résolus qui se sont produits avant le 29 mai 1999, représentent des responsabilités éventuelles pour la Caisse d'indemnisation. Ainsi, selon le résultat des affaires se tenant devant les tribunaux, des prélèvements pourraient être imposés. Il est impossible de prédire quand ces demandes d'indemnisation seront résolues de façon à ce qu'on puisse procéder à la liquidation du Fonds de 1971. Même lorsque les demandes d'indemnisation seront finalement acceptées et réglées, il est possible que la question ne soit pas résolue pour de bon, puisque des recours pourront encore être exercés.

Notas : Pour plus de détails sur le sinistre du *Nissos Amorgos*, voir le rapport annuel 2005-2006 de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation à l'annexe B.

Il est possible de consulter le registre complet des décisions de chaque séance du Conseil d'administration sur le site web suivant du Secrétariat du Conseil d'administration du Fonds de l'ITOPF : www.iopcfund.org.

5.6 Protocole portant création d'un fonds complémentaire

Le 13 mai 2003, une conférence diplomatique de l'OMI a adopté un protocole portant création du Fonds complémentaire au Fonds international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Protocole portant création d'un Fonds complémentaire). Ce protocole est entré en vigueur le 3 mars 2005. Le Fonds complémentaire a pour but de fournir une indemnisation de « troisième niveau » pour les demandes d'indemnisation découlant de la pollution par les déversements d'hydrocarbures causée par les navires-citernes. Le Canada a appuyé l'établissement du Protocole portant création d'un fonds complémentaire mais n'a pas encore adhéré au Protocole.

Le 25 février 2008, le ministre des Transports a déposé à la Chambre des communes le Protocole de 2003 portant création d'un fonds complémentaire au Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Il fallait déposer cet instrument avant d'apporter des modifications à la LRMM pour mettre en oeuvre cet accord. Lorsque les modifications à la LRMM seront en vigueur, le Canada sera en position de ratifier le Protocole portant la création d'un Fonds complémentaire.

Nota : Pour plus d'information sur le Protocole portant la création d'un Fonds complémentaire, veuillez consulter le rapport annuel 2004-2005 de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation à la partie 4.6.2.

5.7 Convention sur les hydrocarbures de soute

Le 25 février 2008, le ministre des Transports a déposé à la Chambre des communes la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (Convention sur les hydrocarbures de soute). Le dépôt de cette convention constituait une étape nécessaire avant l'adoption des modifications requises à la LRMM. Lorsque les modifications à la LRMM seront en vigueur, le Canada sera en position de ratifier la Convention sur les hydrocarbures de soute.

Nota : Pour plus d'information relativement à la Convention sur les hydrocarbures de soute et sur la couverture actuelle du Canada en vertu de celle-ci, veuillez consulter le rapport annuel de 2006-2007 de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation à la partie 4.8.

5.8 Discussions du Groupe de réflexion sur la Convention SNPD – Mars 2008

Durant les réunions tenues à Monaco en mars, le groupe de réflexion, mentionné précédemment, a tenu sa première réunion sous la présidence de M. Alfred Popp (Canada). Tout en respectant les critères de son mandat, le groupe a examiné les propositions soumises par les groupes d'États, visant à résoudre les principaux obstacles à l'entrée en vigueur de la Convention SNPD. Ces propositions comportaient un nouveau libellé en vue de modifier le libellé original du traité. Conformément au mandat, les modifications ont été intégrées à un projet de protocole, établi par le président en collaboration avec le secrétariat du FIPOL. Les discussions ont donc porté essentiellement sur le projet de protocole.

La délégation canadienne a mené les discussions sur la proposition visant à modifier le traitement réservé aux contribuables au Compte des gaz naturels liquéfiés de façon à ce que ces derniers soient assujettis aux mêmes règles que les contribuables relativement à d'autres substances nocives et potentiellement dangereuses dans le Fonds SNPD, élément qui sera éventuellement ajouté dans la Convention. Selon son libellé actuel, le traité oblige la personne qui détient le titre de propriété de la cargaison de GNL à faire une contribution au Compte des GNL immédiatement avant le déchargement de la cargaison dans un port ou un terminal. De l'avis de la plupart des États, cela représente un risque pour le compte des GNL puisque dans le marché au comptant qui émerge relativement aux cargaisons de GNL, il pourrait s'avérer difficile voire impossible d'identifier les contribuables. On a également soulevé le fait que cette mesure pourrait être considérée comme préjudiciable pour les pays en voie de développement, qui sont les principaux fournisseurs de GNL. Bien qu'un certain nombre d'importants États receveurs se soient opposés vivement à cette modification, celle-ci a été endossée dans une large mesure, y compris les dispositions visant ce point rattachées au projet de protocole.

Par la suite, le groupe de réflexion a abordé la notion de « receveur ». Cette notion est importante en ce qui concerne les exigences en matière de soumission de rapports visant les cargaisons de SNPD transportées par mer, car ces rapports aident à fixer le montant des contributions qui doivent être versées au Fonds SNPD en vertu de la convention. Au fil des années, il est devenu clair que le fait d'inclure désormais les cargaisons emballées dans les exigences en matière de soumission de rapports et de paiement de contributions posait des difficultés particulières aux États, en cette ère de transport conteneurisé de cargaisons de SNPD. Un groupe d'États, dont le Canada, ont donc proposé que les cargaisons emballées soient exclues des exigences en matière de soumission de rapports et du paiement de contributions. Les dommages causés par les marchandises emballées seraient néanmoins couverts par le Fonds SNPD, dans la mesure où ces dommages dépasseraient la limite de responsabilité des propriétaires de navire en vertu de la Convention. En outre, pour que ces propositions soient acceptables pour les contribuables de cargaisons en vrac, il a été proposé que la limite de responsabilité visant le propriétaire de navire soit haussée au-delà de la limite actuelle prévue dans la Convention. Ces propositions ont reçu un large appui. Cependant les groupes de propriétaires de navires ont maintenu que seule une hausse modeste des limites de responsabilité des propriétaires de navires était justifiée, puisque l'expérience passée a prouvé que les dommages causés par les cargaisons de SNPD laissent supposer que, dans la plupart des cas, de tels dommages se situaient bien en deçà des limites actuelles de responsabilité figurant dans la Convention.

Enfin, le groupe de réflexion a approuvé des propositions visant le renforcement des exigences de la Convention en matière de soumission de rapports. Les dispositions actuelles de la Convention

SNPD sont calquées sur les dispositions équivalentes figurant dans la Convention sur le FIPOL de 1992, qui se sont révélées relativement inefficaces en ce qui concerne l'obtention de rapports des États qui n'en ont pas soumis. Le groupe de réflexion a approuvé une modification aux exigences en matière de rapports pour rendre celles-ci comparables aux exigences qui ont été intégrées au Protocole du Fonds complémentaire du FIPOL. Soulignons que ces exigences ont pour effet de retirer à tout État contractant qui n'a pas soumis de rapport, toute couverture d'indemnisation, exception faite des créances relatives à des décès et des blessures corporelles.

Même si le groupe de réflexion a pratiquement terminé son travail, ses membres se réuniront une fois de plus en juin 2008, à l'occasion des réunions du FIPOL à Londres, en vue d'approuver des modifications au libellé de l'instrument convenues lors de la réunion de mars. On prévoit ensuite recommander à l'Assemblée générale du FIPOL de soumettre le projet de protocole à l'OMI et de demander la convocation d'une conférence diplomatique en vue de l'adoption du protocole.

6. États financiers

Cette partie contient le rapport des vérificateurs sur la situation financière de la Caisse au 31 mars 2008 ainsi que des résultats de ses activités.

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

**États financiers
au 31 mars 2008**

Rapport des vérificateurs	2
États financiers	
État des résultats et de l'excédent accumulé	3
Bilan	4
Notes complémentaires	5 - 8

Rapport des vérificateurs

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

Nous avons vérifié le bilan de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires au 31 mars 2008 et l'état des résultats et de l'excédent accumulé de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Caisse. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Caisse au 31 mars 2008 ainsi que des résultats de ses activités et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada.

Les comptes de l'exercice terminé le 31 mars 2007, présentés aux fins de comparaison, n'ont pas été vérifiés.

Raymond Chabot Grant Thornton S.E.N.C.R.L.

Comptables agréés
Experts-comptables autorisés

Ottawa, Canada
Le 18 avril 2008

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

État des résultats et de l'excédent accumulé

de l'exercice terminé le 31 mars 2008

	<u>2008</u>	Non vérifié <u>2007</u>
	\$	\$
Revenus		
Intérêts	14 454 922	14 081 986
Remboursements des règlements à l'amiable	<u>7 163</u>	<u>10 200</u>
	14 462 085	14 092 186
Demandes d'indemnisation		
Paiements effectués envers des demandes d'indemnisation canadiennes	<u>(972 347)</u>	(210 906)
Contribution aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures	<u>(106 305)</u>	<u>(360 233)</u>
	(1 078 652)	(571 139)
	<u>13 383 433</u>	<u>13 521 047</u>
Autres dépenses		
Amortissement des immobilisations	3 011	
Honoraires de l'Administrateur et de l'Administrateur adjoint	106 374	96 525
Frais légaux	187 456	126 787
Frais de consultation	68 675	82 579
Frais de vérification	3 098	
Services administratifs et dépenses de bureau	147 672	120 539
Déplacements	38 495	52 624
Loyer	87 100	87 100
Frais d'impression - rapport annuel	15 000	15 000
Dépenses de la <i>Loi sur l'accès à l'information et de la protection des renseignements personnels</i> (note 5)	<u>83 596</u>	
	740 477	581 154
Excédent de l'exercice	12 642 956	12 939 893
Excédent accumulé au début de l'exercice	<u>363 782 611</u>	<u>350 842 718</u>
Excédent accumulé à la fin de l'exercice	<u>376 425 567</u>	<u>363 782 611</u>

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

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

Bilan

au 31 mars 2008

	<u>2008</u>	Non vérifié
	\$	2007
		\$
ACTIF		
Actif à court terme		
Solde du compte auprès du receveur général du Canada (note 3)	376 453 502	363 782 611
Immobilisations (note 4)	17 124	
	<u>376 470 626</u>	<u>363 782 611</u>
 PASSIF		
Créditeurs et frais courus	45 059	
EXCÉDENT ACCUMULÉ	<u>376 425 567</u>	<u>363 782 611</u>
	<u>376 470 626</u>	<u>363 782 611</u>
 Éventualités (note 7)		

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Pour l'Administrateur,



Administrateur adjoint

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

Notes complémentaires

au 31 mars 2008

1 - STATUTS ET NATURE DES ACTIVITÉS

La Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) fût créé le 24 avril 1989 et a remplacé la Caisse des réclamations de la pollution maritime. La Caisse a été constituée en vertu de la Partie 6 de la Loi sur la responsabilité en matière maritime (LRM).

2 - CONVENTIONS COMPTABLES

Méthode de comptabilité

Les états financiers ont été préparés conformément aux normes comptables publiées par le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada qui sont conformes aux principes comptables généralement reconnus du Canada pour le secteur public.

Estimations comptables

Pour dresser des états financiers conformément aux normes comptables publiées par le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada qui sont conformes aux principes comptables généralement reconnus du Canada pour le secteur public, la direction de la Caisse doit faire des estimations et poser des hypothèses qui ont une incidence sur les montants présentés dans les états financiers et les notes y afférentes. Ces estimations sont fondées sur la connaissance que la direction possède des événements en cours et sur les mesures que la Caisse pourrait prendre à l'avenir. Les résultats réels pourraient être différents de ces estimations.

Constatation des produits

Les revenus d'intérêts sont constatés lorsqu'ils sont gagnés. Les remboursements des règlements à l'amiable des demandes déjà réglés sont constatés lorsqu'ils sont reçus.

Conversion des devises

Les transactions libellés en devises étrangères sont convertis en dollars Canadiens au taux d'échange en vigueur aux dates de ces transactions.

Immobilisations

Les immobilisations sont comptabilisées au coût.

Les immobilisations sont amorties en fonction de leur durée probable d'utilisation selon la méthode de l'amortissement linéaire sur les périodes qui suivent :

	<u>Périodes</u>
Équipement informatique	3 ans
Mobilier et agencements	10 ans

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

Notes complémentaires

au 31 mars 2008

3 - SOLDE DU COMPTE AUPRÈS DU RECEVEUR GÉNÉRAL DU CANADA

Le solde imputé à la Caisse est inclus dans les comptes à fins déterminés consolidés du gouvernement du Canada. Travaux publics et Services gouvernementaux Canada gère ce solde, et a la responsabilité d'effectuer les diverses dépenses pour le compte de la Caisse. Les intérêts sont crédités au solde selon les dispositions de la LRM, à un taux d'intérêt basé sur une obligation du gouvernement du Canada ayant un terme de 5 ans, calculé sur une base mensuelle. Au cours de l'exercice, les taux d'intérêts ont fluctué entre 2,95 % et 4,47 %. Le taux pour mars 2008 était de 2,95 %.

4 - IMMOBILISATIONS

	2008		
	Coût	Amortissement cumulé	Coût non amorti
	\$	\$	\$
Équipement informatique	4 275	1 425	2 850
Mobilier et agencements	15 860	1 586	14 274
	20 135	3 011	17 124

5 - DÉPENSES DE LA LOI SUR L'ACCÈS À L'INFORMATION ET DE LA PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS

	2008	Non-vérifié 2007
	\$	\$
Coûts administratifs	11 293	
Frais de consultation	46 314	
Frais légaux	25 884	
Formation	105	
	83 596	

Au cours de l'exercice, la Caisse a encouru des dépenses additionnelles afin d'adhérer aux exigences de la Loi sur l'accès à l'information et de la protection des renseignements personnels. En plus des dépenses opérationnelles mentionnées ci-dessus, la Caisse a acquis du mobilier et agencements totalisant 8 274 \$ afin de maintenir les systèmes de classement appropriés qui respectent cette Loi.

6 - ENGAGEMENT

La Caisse s'est engagée d'après d'un contrat de location avec Travaux publics et Services gouvernementaux Canada pour l'utilisation de l'espace de bureau prenant fin en mars 2009. Les paiements minimums exigibles pour 2009 sont de 97 552 \$.

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

Notes complémentaires

au 31 mars 2008

7 - ÉVENTUALITÉS

Le 2 août 2005, la Caisse a reçu de Transports Canada, région du Pacifique - direction de la sécurité maritime, protection des eaux navigables - une demande d'indemnisation s'élevant à 225 548 \$, pour les frais encourus lors du nettoyage environnemental de l'incident *Mary Mackin*. La Caisse a offert un paiement de 20 000 \$ comme règlement de cette demande puisque, de l'opinion de la direction, la demande d'indemnisation résultait en partie de la négligence de la part du demandeur. Depuis ce temps, la partie demanderesse est allée en appel de la décision de la Caisse et réclame une somme de 155 544 \$, plus intérêts et frais afférents. Cette demande est présentement en processus d'appel, et la direction est d'avis que le résultat ultime ne peut être raisonnablement déterminé, et en l'occurrence, les coûts reliés à cette demande, s'il y a lieu, seront passés en charge au cours de l'exercice où une décision finale sera rendue.

La Caisse doit contribuer une somme annuelle aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, qui est déterminée par les corps régissant le Fonds. Les montants contribués à cette organisation sont utilisés pour le nettoyage environnemental des eaux navigables internationales. Le montant de cette contribution est relié au nombre de demandes d'indemnisation reçues par les Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, résultant en une somme à payer qui varie d'année en année. En raison de cette volatilité, la direction a déterminé que cette contribution ne peut être estimée de façon raisonnable. Le montant de la contribution de 2008 sera déboursé et comptabilisé par la Caisse lorsque celle-ci aura été déterminée et cotisée par les Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Au cours de l'exercice, la Caisse a contribué une somme de 106 305 \$ (360 233 \$ en 2007) aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Pour l'exercice financier débutant le 1er avril 2008, la responsabilité maximale de la Caisse s'élève à 152 110 416 \$ (149 567 764 \$ en 2007) pour toutes les demandes d'indemnisation visant un seul rejet d'hydrocarbures. De plus, débutant le 1er avril 2008, le ministre des Transports est investi des pouvoirs légaux pour imposer une levée de contributions de 45,61 cents (44,85 cents en 2007) 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 responsabilité maximale et la levée de contributions sont indexées annuellement sur l'indice des prix à la consommation. En fait, aucune contribution n'a été imposée depuis 1976.

8 - OPÉRATIONS CONCLUES AVEC DES SOCIÉTÉS APPARENTÉES

La Caisse est apparentée à titre de composante du périmètre comptable du gouvernement du Canada, à tous les ministères, organismes et sociétés d'état.

Au cours de l'exercice, la Caisse a déboursé une somme de 87 100 \$ (87 100 \$ en 2007) à Travaux publics et Services gouvernementaux Canada pour l'utilisation de l'espace de bureau.

9 - ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

Aucun état des flux de trésorerie n'a été présenté puisque les principales activités d'exploitation, d'investissement et de financement sont évidentes à la lecture des autres états financiers et qu'il n'apporterait aucune information supplémentaire.

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

au 31 mars 2008

10 - CHIFFRES DE L'EXERCICE PRÉCÉDENT

Certaines données correspondantes fournies pour l'exercice précédent ont été reclassées en fonction de la présentation adoptée pour le présent exercice.