

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



Rapport annuel de l'Administrateur
2008 – 2009

Canada

Photographie fournie gracieusement par
Stephen Mayor
Photographic / WatermanPhoto
Case postale 628 Tofino, C.-B. V0R 2Z0 Canada

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, 8e étage
Ottawa, Ontario, Canada
K1A 0N5

Tél/Téloc. : 250.266.2005

<http://www.watermanphoto.ca>

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

Rapport annuel de l'Administrateur

2008 – 2009

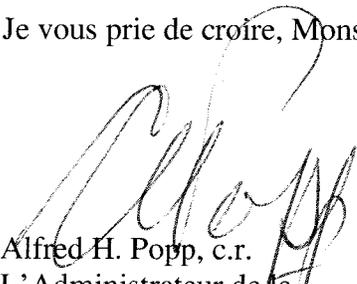
Canada

L'honorable John Baird, C.P., député
Ministre des transports, de l'infrastructure et des collectivités
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

Monsieur le Ministre,

Il me fait plaisir de vous soumettre mon Rapport annuel, concernant la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, couvrant l'exercice financier finissant le 31 mars 2009, déposé devant chaque chambre du Parlement, conformément aux dispositions de l'article 100 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

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



Alfred H. Popp, c.r.
L'Administrateur de la
Caisse d'indemnisation des dommages dus à la
pollution par les hydrocarbures causée par les navires

Table des matières

Liste des acronymes	i
Résumé	iii
1. Le régime canadien d'indemnisation	1
La Caisse d'indemnisation : Un fonds de dernier recours	2
La Caisse d'indemnisation : Un fonds de premier recours	2
Modification au régime canadien d'indemnisation.....	3
Illustration 1 : Limites de responsabilité.....	4
Tableau 2 : Contributions au Fonds international	5
2. Événements canadiens ayant entraîné des déversements d'hydrocarbures.....	7
2.1 Déversement d'hydrocarbures d'origine inconnue - Port Cartier, Québec (2000)	7
2.2 Lavallee II (2002)	8
2.3 Pender Lady (2003)	9
2.4 Sekme & Treimani (2003)	10
2.5 Anscomb (2004)	11
2.6 Sea Shepherd II (2004)	12
2.7 Bleuvet (2004)	14
2.8 Mary Mackin (2005).....	14
2.9 Sea Sprite (2005)	15
2.10 Santa Emma (2005)	16
2.11 Extasia 1 (2005).....	18
2.12 Gagtugwaw (2005)	19
2.13 Blue Dawn (2006).....	19
2.14 Ocean Tribute (2006).....	20
2.15 Saxony (2006).....	21
2.16 Jag Pahel (2006)	22
2.17 SCL Bern (2006).....	22
2.18 Westwood Annette (2006)	22
2.19 Wishing Star (2006).....	23
2.20 Marcel-André (2007)	25
2.21 Robertson II (2007).....	25
2.22 Robson Bight (2007).....	25
2.23 Ambassador (2007).....	27
2.24 Barge McNally Olympic (2007)	27
2.25 Remorqueur Grande Baie (2007).....	28
2.26 Le Grand Détour (2007)	28
2.27 Déversement d'origine inconnue - Port de Hamilton (2008)	29
2.28 Déversement d'hydrocarbures - Royal Hamilton Yacht Club (2008).....	30
2.29 Remorqueur Winamac (2008).....	30
2.30 MLJet (2008)	31
2.31 Stephanie & Darrel (2007).....	31
2.32 Gala Babe II (2008)	32
2.33 Farley Mowat (2008)	33
2.34 King Darwin (2008).....	33
2.35 Columbia (2008)	33
2.36 Voilier – Havre de Toronto (2009).....	34
2.37 Déversement d'origine inconnue - Thunder Bay (2008)	34
2.38 Déversement d'origine inconnue - Thunder Bay (2008)	35

2.39	Delta I (2008).....	36
2.40	Ganges I (2008)	37
2.41	May's Landing (2008)	37
2.42	Patricia Louise (2008).....	38
2.43	Saxon Viking (2008).....	38
2.44	La Lumière (2008).....	39
3.	Enjeux et occasions	41
4.	Initiatives de relations externes	45
4.1	Conseil consultatif maritime canadien (national)	45
4.2	Conseil consultatif maritime canadien (Nord).....	47
4.3	Conférence de l'équipe régionale d'intervention d'urgence.....	48
4.4	Organismes d'intervention et dépôts d'équipement de la GCC	49
4.5	Association canadienne de droit maritime.....	50
4.6	Symposium maritime	50
5.	Participation du FIPOL au Régime d'indemnisation international	51
5.1	Réunion du FIPOL de 1992	51
5.2	Réunions tenues à Londres – du 23 au 27 juin 2008	51
5.3	Réunions tenues à Londres – du 13 au 17 octobre 2008	52
5.4	Réunion du comité directeur – mars 2009	56
6.	Partie relative aux aspects financiers	59

Liste des acronymes

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)
BST	Bureau de la sécurité des transports (BST)
CCMC	Conseil consultatif maritime canadien (CMAC)
CE	Commission européenne (EC)
CIDPHN	Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures 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
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)
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
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)
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)
STOPIA	Accord de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes de petites dimensions
TC	Transports Canada
UE	Union européenne (EU)

* Au 1^{er} avril 2009, la valeur du droit de tirage spécial* (DTS) était de 1,8856. Cette valeur réelle est indiquée à l'illustration 1.

Résumé

Le régime canadien d'indemnisation

Le présent rapport annuel sur les activités de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (Caisse d'indemnisation) couvre l'exercice se terminant le 31 mars 2009. 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 couvre tous les types de navires qui déversent des hydrocarbures persistants et non persistants, y compris les déversements d'hydrocarbures de source inconnue, communément appelés « déversements d'origine inconnue ». Le Canada est également 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 l'illustration 1.

Le 29 janvier 2009, le ministre des Transports a déposé un projet de loi à la Chambre des communes qui contenait des modifications à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Au moment de l'adoption du projet de loi (C-7), d'importantes modifications seront apportées au plan canadien d'indemnisation. Les modifications établiront le fondement législatif de l'adhésion du Canada au Protocole de 2003 qui porte création du fonds complémentaire. Ce fonds assurera une augmentation considérable de l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires-citernes. De plus, les modifications permettraient l'adhésion du Canada à la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute. Au 31 mars 2009, le Parlement n'avait pas encore terminé son examen du projet de loi C-7.

Partie relative aux aspects financiers

Les états financiers de la Caisse d'indemnisation pour l'exercice ont été examinés par des vérificateurs indépendants – voir la partie 6. Au cours de l'année, des demandes d'indemnisation canadiennes ont été réglées à l'amiable et payées pour un montant total de 565, 464 \$, y compris les intérêts. L'Administrateur a recouvré 33 100 \$ auprès de tiers responsables, pour des versements effectués par prélèvement sur la Caisse d'indemnisation. De plus, un montant de 5 161 014 \$ 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 2009, la responsabilité maximale de la Caisse d'indemnisation s'élève à 154 392 072 \$ pour toutes les demandes d'indemnisation visant un seul rejet d'hydrocarbures. À compter du 1^{er} avril 2009, le ministre des Transports est investi du pouvoir statutaire d'imposer une levée de contributions de 46,29 cents par tonne métrique d'une cargaison en vrac « d'hydrocarbures donnant lieu à contribution » importés au Canada ou expédiés d'un endroit au Canada, sur un navire. La levée de contributions est indexée annuellement sur l'indice des prix à la consommation. Aucune levée de contributions n'a été imposée depuis 1976.

Au 31 mars 2009, le surplus accumulé dans la Caisse d'indemnisation était de 380 025 462 \$.

Événements canadiens ayant entraîné des déversements d'hydrocarbures

L'Administrateur a reçu 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'ont pas entraîné de demande d'indemnisation à la Caisse d'indemnisation. Ces événements étaient habituellement traités de manière satisfaisante à l'échelle locale, ce qui suppose dans la plupart des cas que les assureurs des propriétaires de navires ont assumé 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 n'ait pas été 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 été évaluées et ont fait l'objet d'un règlement au cours de l'exercice. La partie 2 fait aussi mention des demandes d'indemnisation qui en sont à diverses étapes d'évaluation. L'Administrateur a traité 58 dossiers actifs sur des incidents au cours de l'année. De ce nombre, 44 dossiers sont abordés dans la partie 2. Un certain nombre de grosses demandes ont été réglées, et un ou deux cas ont nécessité de longues procédures judiciaires. Dans la majorité des cas, toutefois, les demandes ont été réglées sans le recours aux tribunaux. Le statut actuel des mesures de recouvrement des frais entreprises par l'Administrateur à l'encontre des propriétaires de navires est également indiqué dans la partie sur les incidents de déversements d'hydrocarbures. Au cours de l'exercice, douze nouvelles demandes ont été reçues (montant total de 396 738,90 \$). Des enquêtes sont en cours, mais elles n'ont pas toutes été achevées avant le 31 mars 2009.

Enjeux et occasions

Au cours de l'année, la Caisse d'indemnisation a fait face à de nouveaux défis 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 défis, notamment :

- Assurer la conformité à la *Loi sur l'accès à l'information*;
- Respecter les lois et les politiques gouvernementales visant à assurer une transparence et une responsabilisation accrue;
- Élaborer une politique appropriée de mise au rancart des dossiers et conclure une entente avec Bibliothèque et Archives Canada pour la prise en charge des dossiers de la Caisse d'indemnisation après leur mise au rancart.
- Négocier avec Transports Canada pour conclure un protocole d'entente visant à préciser les rôles et les responsabilités de la Caisse d'indemnisation et du Ministère;
- Prendre des dispositions 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 en vue de mieux faire connaître

l'existence de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires et la possibilité d'y avoir recours aux fins d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures provenant des navires. Les initiatives de relations externes donnent à l'Administrateur l'occasion de mieux comprendre les perspectives des demandeurs, des propriétaires de navires, des fournisseurs de services d'assainissement et d'autres intervenants qui entrent en jeu en cas de déversements d'hydrocarbures et qui, de ce fait, présentent une demande d'indemnisation de la Caisse d'indemnisation. Ces initiatives de relations externes sont décrites à la partie 4 et traitent notamment des activités suivantes :

- L'Administrateur a assisté aux séances du Conseil consultatif maritime canadien dans le cadre des conférences nationales semi-annuelles tenues à Ottawa;
- Il a participé au Symposium maritime de l'Organisation maritime internationale tenu à Halifax;
- Il a participé à des réunions de l'Association canadienne de droit maritime et des représentants gouvernementaux 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 Whitehorse, au Yukon, et à Iqaluit, au Nunavut;
- L'Administrateur a délégué un expert-conseil en matière maritime à la 35e conférence de l'Équipe régionale d'intervention d'urgence de l'Atlantique (REET) tenue à St. John's, à Terre-Neuve;
- Il a pris des dispositions pour qu'un expert-conseil en matière maritime se rende à l'installation de la Société d'intervention maritime à St. John's, à Terre-Neuve;
- L'Administrateur a entretenu des liens étroits avec les représentants d'organisations internationales comme la International Tanker Owners Pollution Federation, le Oil Companies International Marine Forum, et l'Association de protection et d'indemnité (assurance maritime).

Le Régime d'indemnisation international

Vous trouverez à la partie 5 les faits saillants de la participation de l'Administrateur 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 réunions des instances dirigeantes et des groupes de travail du FIPOL de 1992, notamment :

- Les réunions du conseil d'administration et du Comité directeur tenues à Londres du 23 au 27 juin 2008;
- Les réunions de l'Assemblée générale du Fonds, du Comité directeur et du conseil administratif tenues à Londres du 13 au 17 octobre 2008;
- Les réunions du Comité directeur tenues à Londres en mars 2009.

1. Le régime canadien d'indemnisation

La Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causés par les navires (Caisse d'indemnisation) 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 CRPM 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 1^{er} 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 CRPM. Les contributeurs à la CRPM 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 1^{er} avril 2009, en vertu des dispositions pertinentes de la LRMM, le ministre des Transports est investi du pouvoir statutaire d'imposer une contribution de 46,29 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 que 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 l'illustration 1).

Pour l'exercice financier ayant débuté le 1^{er} avril 2009, la responsabilité maximale de la Caisse d'indemnisation s'élève à 154 392 072 \$ 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 peut devoir assumer une responsabilité :

- Demandes d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures;
- Demandes d'indemnisation pour les frais et débours encourus pour le nettoyage des déversements d'hydrocarbures, y compris les frais des mesures de sauvegarde; et
- Demandes d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et

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

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

La Caisse d'indemnisation est à la fois un fonds de dernier recours, en ce sens qu'elle paye les demandes d'indemnisation dans la mesure où les demandeurs n'ont pas été en mesure d'obtenir de paiement intégral auprès du propriétaire de navire ou de toute autre partie, et un fonds de premier recours, en ce sens que les demandeurs peuvent présenter leur demande directement à la Caisse d'indemnisation.

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 et débours 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 tenter 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 dom-

mages qu'elle a subis ou des frais qu'elle a engagés, à une exception près. Tel que susmentionné, un organisme d'intervention, établi en vertu de la LMMC, n'est pas en droit de présenter directement 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'indemnisation ou refuser la demande dans la mesure où elle n'a pas été jugée recevable. 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 *in rem* 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.

Modification au régime canadien d'indemnisation

Le 29 janvier 2009, le ministre des Transports a déposé un projet de loi à la Chambre des communes afin d'apporter des modifications à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. À l'adoption du projet de loi (C-7), d'importantes modifications seront apportées au régime canadien d'indemnisation. Les modifications établiront le fondement législatif de l'adhésion du Canada au Protocole de 2003 portant création d'un fonds complémentaire. Le fonds assurera une augmentation importante de l'indemnisation pour la pollution par les hydrocarbures causée par les navires-citernes. De plus, les modifications permettraient l'adhésion du Canada à la *Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soude*. Au 31 mars 2009, le Parlement n'avait pas encore fini d'examiner le projet de loi C-7.

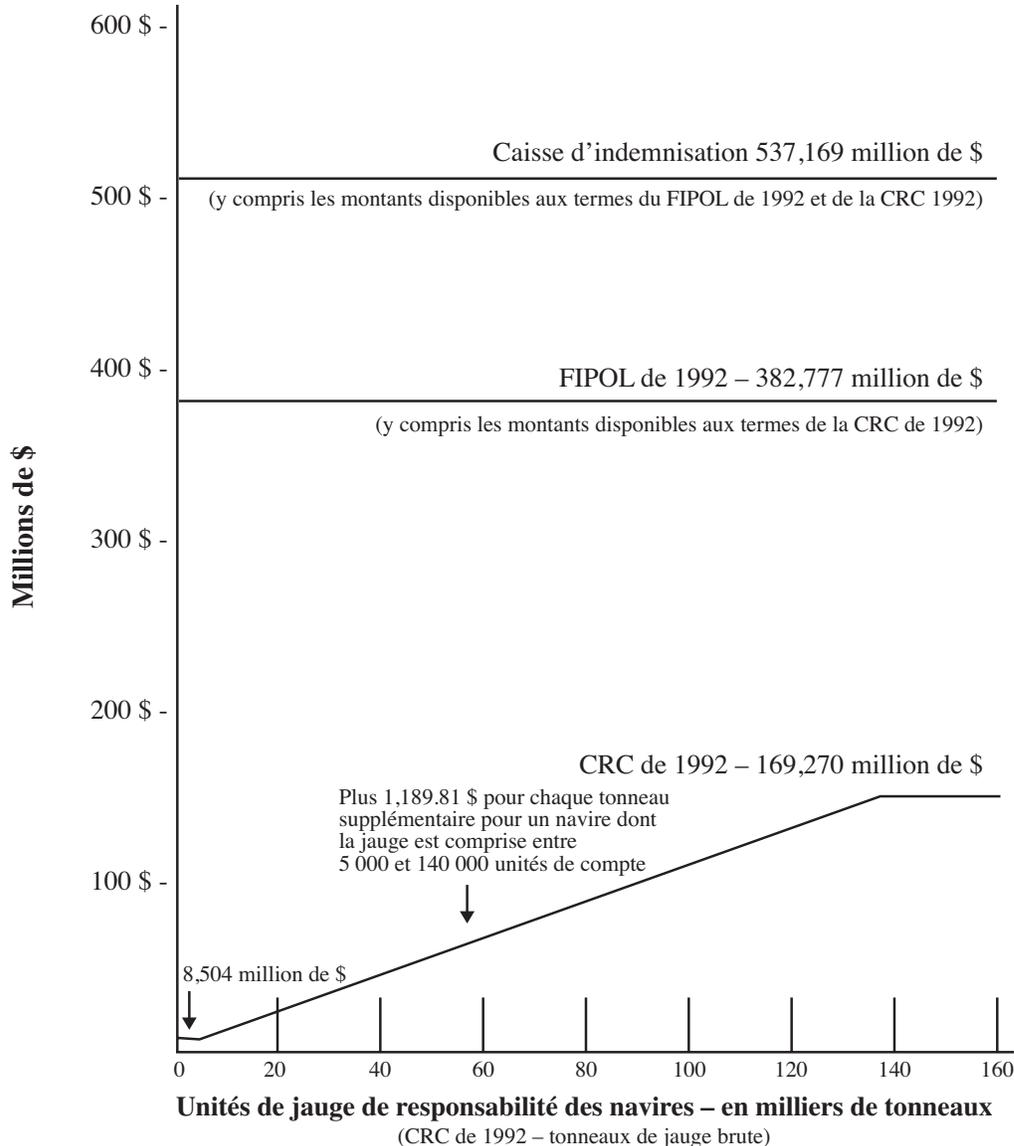
Notes :

- (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 2009



(1) Au 1^{er} avril 2009, la valeur du droit de tirage spécial (DTS) était d'environ 1,8856\$. Cette valeur réelle est répercutée à l'illustration 1 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 382,777 million \$. Au Canada, en sus de cette somme viennent s'ajouter les 154,392 million \$ de la Caisse d'indemnisation, ce qui permet maintenant de disposer au total de 537,169 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 milliard de dollars.

Tableau 2

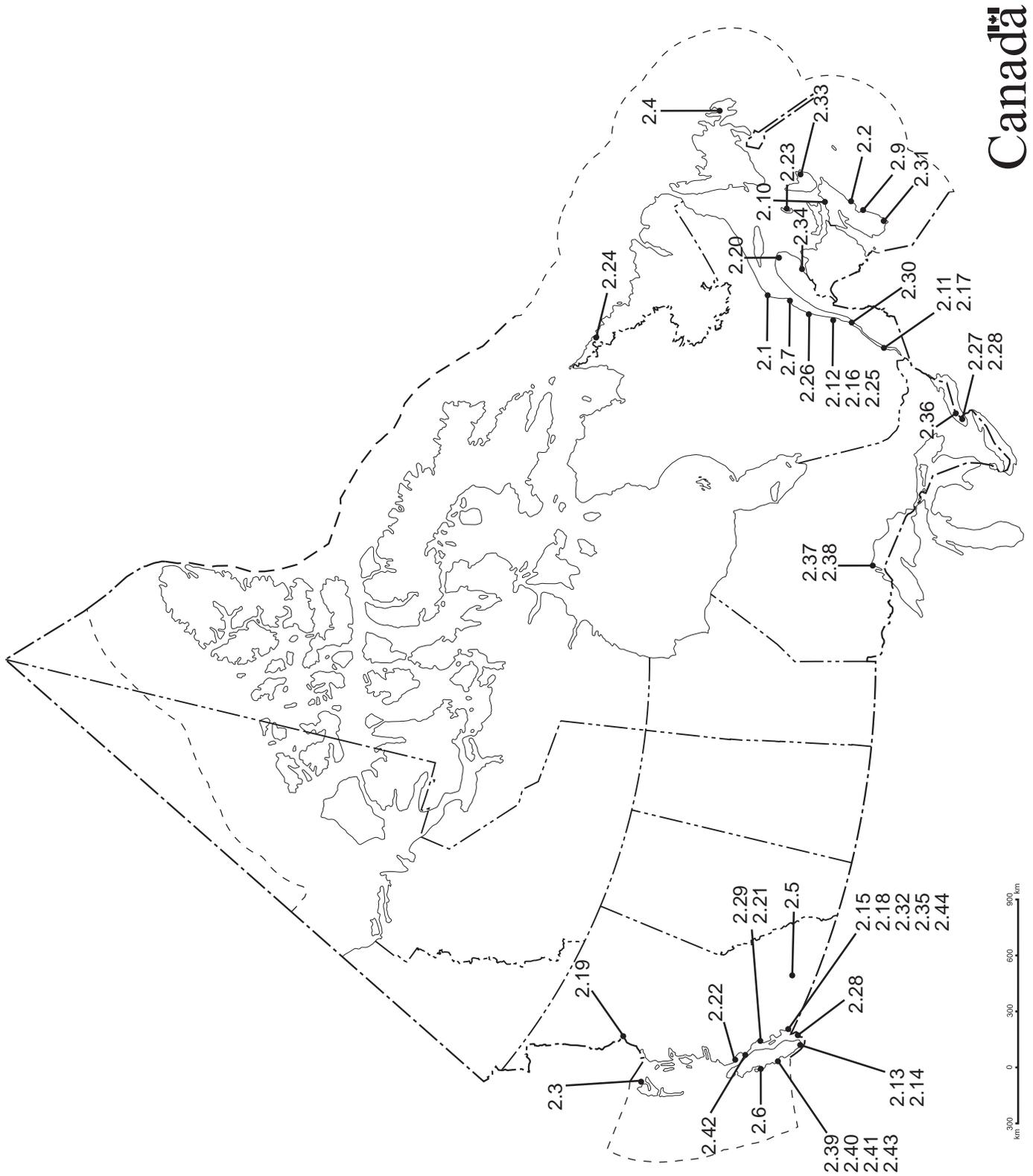
Contributions canadiennes aux Fonds internationaux

Depuis 1989, la Caisse d'indemnisation a versé environ 47 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
2008/09	5 161 013.63
Total	47 260 878.26

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

L'Administrateur reçoit de nombreux rapports d'événements de pollution par les hydrocarbures, envoyés par diverses personnes, notamment des particuliers qui sont désireux d'obtenir des conseils quant à savoir s'ils sont admissibles à une indemnisation en vertu de la *Loi sur responsabilité en matière maritime* pour couvrir les frais et débours encourus lors des opérations de dépollution suivant un déversement d'hydrocarbures. L'Administrateur répond à toutes les demandes relatives à l'admissibilité à l'indemnisation et examine toutes les demandes qui lui sont présentées à la suite d'événements de pollution par les hydrocarbures. L'Administrateur n'est pas sans savoir que beaucoup plus d'événements dus à la pollution par les hydrocarbures sont signalés à l'échelle nationale. Toutefois, la majorité des événements signalés ne sont que de légères irisations d'hydrocarbures. D'autres événements impliquent de plus grandes quantités d'hydrocarbures, mais ne sont pas portés à la connaissance de l'Administrateur, car ils ont été traités d'une manière acceptable au niveau local. Un grand nombre d'événements de pollution par les hydrocarbures causée par les navires sont réglés par le propriétaire du navire au moyen d'ententes contractuelles avec l'organisme d'intervention canadien concerné.

Au cours de l'exercice actuel, l'Administrateur a traité 58 dossiers actifs liés à des événements. De ce nombre, 44 dossiers sont abordés dans la présente partie. Ils portent sur des demandes d'indemnisation auprès de la Caisse d'indemnisation ou sur des mesures ayant éventuellement été entreprises pour protéger adéquatement les intérêts de la Caisse d'indemnisation. Quelque 12 nouvelles demandes ont été reçues au cours de l'exercice (montant total de 396 738, 90 \$). Des enquêtes sont en cours, mais elles n'ont pas été achevées avant la fin de l'exercice.

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

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

Le 12 mai 2000, la Garde côtière canadienne (GCC) a publié un rapport de situation indiquant qu'une nappe d'hydrocarbures avait été découverte à la surface de l'eau entre le vraquier *Anangel Splendour*, battant pavillon grec, de 81 120 tonneaux de jauge brute et le quai à Port-Cartier, Québec.

Le port de 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 Sécurité maritime de Transports Canada (SMTC) a prélevé des échantillons d'hydrocarbures. Les hydrocarbures semblaient être du mazout et la quantité déversée a été estimée à environ 900 litres.

La CMQC a obtenu une lettre d'entente de la part du conseiller juridique pour 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. La direction de l'*Anangel Splendour* a nié que le navire était à l'origine du déversement d'hydrocarbures. Le navire a appareillé le 15 mai 2000.

Le 31 janvier 2001, l'Administrateur a reçu une demande envoyée par la GCC visant à recouvrer ses frais et débours liés à la surveillance des lieux. Ces frais s'élevaient à 4 076,08 \$.

Le 30 avril 2001, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation d'un montant de 249 137,31 \$ envoyée par le conseiller juridique de la CMQC au nom de l'entreprise portuaire pour

les frais et débours qu'elle a encourus au moment du nettoyage du déversement d'hydrocarbures. Le 27 juillet 2001, l'Administrateur a reçu une autre demande d'indemnisation d'un montant supplémentaire de 10 878,08 \$, envoyée par le conseiller juridique de la CMQC, destinée selon ses déclarations au recouvrement des frais de justice de la compagnie associés à cet événement. Ces frais de justice ont été rejetés.

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.

À la suite d'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 \$. Signalons que 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.

L'Administrateur poursuit son action en recouvrement à l'encontre du navire *Anangel Splendour* et de ses propriétaires. Le procès aura lieu le 2 novembre 2009, à Montréal. Des préparatifs sont en cours afin de préparer la Caisse d'indemnisation en vue du procès contre le propriétaire du navire.

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.

2.2 Lavallee II (2002)

Le *Lavallee II* a été construit en 1942 comme dragueur de mines américain en bois, mais a par la suite été utilisé comme navire de pêche. Au moment où s'est produit l'événement, il était abandonné sur une plage à Ecum Secum (Nouvelle-Écosse) depuis 18 mois. 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. Durant 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. Un expert maritime, engagé 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 démanteler 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 essais.

Au début avril 2002, une version préliminaire des spécifications du contrat avait été établie 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 invitées à 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 technique de l'Administrateur était aussi présent pendant les opérations. Au 26 juillet 2002, le bâtiment et les débris connexes avaient été enlevés de la plage et le secteur avait été remis dans un état satisfaisant, et il ne restait 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 l'opération, 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.

L'action en recouvrement a abouti à des règlements à l'amiable négociés avec les deux défendeurs. Le premier défendeur a accepté de payer 1 000 \$ et le second, 7 500 \$. Le 3 janvier 2007, l'Administrateur a reçu de la part du premier défendeur, le versement de la somme de 1 000 \$. Une entente finale de désistement et d'indemnité a été conclue entre l'Administrateur et le premier défendeur. Le second défendeur a omis de faire le paiement exigé de 7 500 \$ avant le 30 juin 2007 et a également omis de signer l'accord de règlement à l'amiable.

Le 8 avril 2008, l'Administrateur a reçu un chèque du second défendeur, payable au Receveur général du Canada, d'un montant de 3 100 \$, qui constituait la première tranche du règlement de 7 500 \$. Le solde de 4 400 \$ devait être versé au plus tard le 1^{er} mai 2008, faute de quoi l'Administrateur était en position d'inscrire un jugement contre le défendeur.

Le 23 mai 2008, conformément aux directives de l'Administrateur, le conseiller juridique a inscrit un certificat de jugement contre le défendeur au bureau d'enregistrement foncier et au bureau d'enregistrement des sûretés mobilières, en Nouvelle-Écosse. L'enregistrement du jugement arrivera à échéance le 15 septembre 2013.

Entretiens, le dossier demeure ouvert.

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 donnait de la bande sur bâbord. Il a été établi que le *Pender Lady* était un vieux transbordeur de la Colombie-Britannique, construit en 1923, qui était amarré avec un autre vieux transbordeur nommé *Samson IV*, à Naden Harbour à l'extrémité nord des Îles de la Reine-Charlotte (Colombie-Britannique). Ces transbordeurs étaient utilisés comme pavillon de pêche pour des hôtes payants, lesquels ont été ramenés à terre sains et saufs par le NGCC *Arrow Post* et transportés à Masset.

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

Le 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 été submergé aux premières heures du jour et plus tard, dans la journée, le navire 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.

Au moment de l'événement, le bâtiment figurait 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 engagé 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 sa flottabilité.

Il a été décidé que la seule façon de corriger le problème de pollution était de démanteler entièrement les deux bâtiments et de s'en débarrasser sous forme de ferraille récupérable ou en les brûlant à terre, ce qui a été 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 et débours 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 1^{er} 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.

À la suite de vastes enquêtes préalables, de la participation à la résolution de plusieurs conflits, de la gestion de dossiers, de conférences préalables à l'instruction dans une action en Cour fédérale, ainsi que d'un examen approfondi de l'entreprise du défendeur, notamment une évaluation des immobilisations et une évaluation indépendante de l'entreprise selon le principe de continuité d'exploitation, la valeur de Samson Marine Resources Inc. était manifestement négligeable. Une offre de règlement à l'amiable de 10 000 \$ tout compris a ensuite été portée à 30 000 \$ tout compris. Le coût estimatif d'un procès de six semaines était de 150 000 \$ à 200 000 \$, et la possibilité de recouvrer tout montant important à l'égard de la demande était mince. Par conséquent, après avoir consulté ses avocats, l'Administrateur a conclu que le coût lié à la tenue d'un procès n'était pas justifié. De ce fait, le 13 mars 2009, la question a été réglée pour le montant susmentionné, et l'Administrateur a fermé le dossier.

2.4 Sekme et Treimani (2003)

À la fin de 2001 et au début de 2002, les bateaux 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).

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 risques potentiels, y compris les risques de 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.

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 l'aliénation 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 à titre de 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, à titre de règlement total et définitif.

L'Administrateur a chargé son conseiller juridique d'étudier la faisabilité d'assurer un recouvrement des coûts de l'ordre de 18 784,50 \$ qui serait versé au MPO/GCC en réponse à la demande. Par suite de l'enquête, l'Administrateur a conclu qu'il n'y avait aucune possibilité concrète d'un recouvrement contre le propriétaire de navire aux termes de l'alinéa 87(3)d) de la LRMM et, par conséquent, a fermé le dossier.

2.5 Anscomb (2004)

Le bâtiment *Anscomb* servait de transbordeur provincial sur le lac Kootenay (Colombie-Britannique), jusqu'au moment où il a été vendu à un exploitant du secteur privé en avril 2003.

Le 11 janvier 2004, le bâtiment a coulé dans 120 à 170 pieds d'eau, ce qui a provoqué une pollution par les hydrocarbures. Le ministère provincial de la Protection de l'eau, de l'air et des terres 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 Protection de l'eau, de l'air et des terres, 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 n° 590* a été saisi le 4 octobre 2004, à titre de navire jumeau de l'*Anscomb*. La mise sous séquestre a eu lieu au lac Kootenay, 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 n° 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 n° 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.

Le montant total payé par la Caisse d'indemnisation pour les deux demandes s'élevait à environ 47 000 \$. Le 7 décembre 2005, un règlement à l'amiable a été conclu avec le propriétaire du navire pour un montant de 40 000 \$. Aux termes de l'entente, une somme initiale de 3 500 \$ devait être versée et le solde payé par versements mensuels de 500 \$. Par la suite, les paiements ont été réalisés à des intervalles irréguliers pour un montant total de 6 500 \$. Le dernier paiement reçu a été effectué le 21 novembre 2007.

Le bâtiment *DPW n° 590* est toujours sous séquestre, et les efforts pour exécuter le jugement sont toujours en cours. Le dossier de l'Administrateur demeure ouvert.

2.6 Sea Shepherd II (2004)

En avril 2004, la Garde côtière canadienne (GCC) a 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 l'état où il se trouvait alors, représentait une menace pour le milieu marin. L'identité du propriétaire du bâtiment n'a pas été établie. De ce fait, aucune assistance n'était disponible de ce côté. Le 26 avril 2004, le Commissaire de la Garde côtière canadienne

a délivré une ordonnance d'intervention 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 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 démantelé. 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, le démantèlement du bâtiment était terminé.

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-uns des renseignements demandés.

Le 3 mars 2005, l'Administrateur a avisé la GCC qu'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, plus des intérêts. Il a expliqué qu'il était 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 a aussi souligné qu'en raison de l'absence de reçus précis et d'autres 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 a accepté l'offre de 331 892,31 \$ plus des intérêts, de l'Administrateur, et 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 seraient fournis à l'Administrateur dans un avenir rapproché afin d'appuyer les dernières parties de la demande d'indemnisation.

Le 13 août 2008, l'Administrateur a rappelé à la GCC que la documentation demandée plus tôt n'avait pas encore été reçue. La GCC a été informée qu'elle disposait de 30 jours pour fournir une preuve additionnelle relativement à la partie de la demande non établie, à savoir le montant de 170 000 \$ indiqué dans le contrat à prix fixe de services daté du 20 mai 2004. L'Administrateur a expliqué qu'en raison du délai de prescription précisé dans la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, il était impatient de commencer les procédures à l'égard de l'action en recouvrement des frais contre une partie susceptible d'être responsable des frais et débours encourus dans le cadre de l'événement.

Le 9 septembre 2008, en réponse à la demande de documentation additionnelle présentée par l'Administrateur, la GCC a indiqué qu'elle avait à plusieurs reprises demandé à l'entrepreneur de fournir des factures et de plus amples renseignements sur les travaux réellement réalisés. La GCC a joint à sa lettre la copie d'une réponse qu'elle avait reçue de l'entrepreneur datée du 21 mars 2005. L'Administrateur a évalué cette nouvelle documentation et a jugé que l'information limitée, qui avait été fournie à la GCC par l'entrepreneur il y a environ deux ans et demi, ne démontrait ou ne prouvait pas entièrement que toutes les dépenses en question aux termes du contrat à prix fixe avaient réellement été encourues. Par conséquent, l'Administrateur a considéré que la quantité limitée de nouvelle preuve documentaire fournie n'établissait pas entièrement que l'ensemble des mesures prises ou des dépenses pour lesquelles un remboursement était demandé étaient justes et raisonnables dans les circonstances. Toutefois, l'Administrateur a reconnu que certaines

mesures raisonnables avaient été prises aux termes du contrat à prix fixe pour prévenir tout rejet d'hydrocarbures du navire. Par conséquent, le 30 septembre 2008, l'Administrateur a informé la GCC que, par suite de son évaluation, il était prêt à faire une offre globale de l'ordre de 100 000 \$, y compris les intérêts, à titre de règlement de la demande.

Le 21 octobre 2008, la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, a accepté l'offre de 100 000 \$, y compris les intérêts. L'Administrateur a chargé un conseiller juridique d'examiner si des mesures raisonnables pouvaient être prises pour recouvrer le montant payé au MPO/GCC conformément aux dispositions du paragraphe 87(3) de la LRMM. Le 18 novembre 2008, une déclaration a été présentée sur le défendeur, lequel a déposé une défense. D'autres enquêtes sont en cours. Entretemps, le dossier demeure ouvert.

2.7 Bleuvet (2004)

Le 5 septembre 2004, 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 *Bleuvet* se ravitaillait en combustible, du diesel a été pompé accidentellement dans le fond de l'embarcation de plaisance, et sa pompe de cale a alors refoulé le diesel dans l'eau de la marina. Le garde-côte *Isle Rouge* de la Garde côtière a réalisé une intervention au moyen de rouleaux et de tampons absorbants en recourant à son embarcation pneumatique à coque rigide. 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 1 888,87 \$ 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 des journées pendant lesquelles 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 a informé la GCC, par lettre, que l'indemnisation totale liée à l'événement avait été évaluée provisoirement à 1 549,18 \$ plus les intérêts. 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 total et définitif de la demande.

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 raisonnablement envisageable de recouvrer les coûts de récupération du bâtiment et les coûts liés à l'événement. Par conséquent, l'Administrateur a fermé ce dossier.

2.8 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 remorqueur en bois de 125 pieds de long, à deux hélices, datant de la Seconde Guerre mondiale. Il 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 et daté 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 fédéral d'épaves avait fait appel aux services d'une entreprise afin de démanteler et d'éliminer le bâtiment sur la plage, pour une somme d'environ 60 000 \$. Au cours du démantèlement, l'entrepreneur a trouvé une grande quantité d'hydrocarbures et un déversement s'est produit. À l'intérieur du bâtiment, une importante quantité d'hydrocarbures a été découverte, y compris une grande quantité d'huile moteur et de vase imbibée d'hydrocarbures.

Le 24 janvier 2005, l'entrepreneur a avisé les services d'IU de la GCC qu'il avait retiré la plupart des éléments internes qui pouvaient contenir des hydrocarbures. À la mi-février 2005, le démantèlement et l'élimination sur place du 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*. L'Administrateur a étudié la demande et a conclu que la majeure partie des coûts ont résulté du manquement de Transports Canada à prendre des mesures à l'égard des hydrocarbures qui se trouvaient à l'intérieur du bâtiment avant que celui-ci ne soit échoué sur la plage. Par conséquent, le 21 mars 2006, conformément à l'article 86 de la LRMM, Transports Canada a reçu une somme de 20 000 \$ à titre de règlement total et définitif de sa demande. 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, l'Administrateur a reçu de la Couronne un avis d'appel en Cour fédérale relativement au caractère adéquat de son offre d'indemnisation, conformément au paragraphe 87(2) de la LRMM.

L'appel a été entendu par la Cour fédérale les 3 et 4 septembre 2008. La Cour a conclu que le long délai qui s'était écoulé avant le retrait et l'élimination du bâtiment et de son contenu était déraisonnable dans les circonstances et que la Couronne avait fait preuve de négligence en attendant cinq ans pour s'acquitter de son obligation statutaire. Le délai dans l'exercice opportun de ses pouvoirs statutaires a augmenté inutilement le montant de la demande. Toutefois, la Cour a également déterminé que l'Administrateur aurait dû transmettre à la Couronne le rapport de l'expert maritime sur lequel il s'est fondé pour réduire le montant de la demande. Par conséquent, la Cour a annulé la décision de l'Administrateur et lui a ordonné de transmettre le rapport à la Couronne et de lui laisser l'occasion de le commenter et de fournir des arguments à cet égard. L'Administrateur, eu égard à l'argument de la Couronne, devait alors faire une offre d'indemnisation.

Un nouvel argument a été présenté par la Couronne et, après mûre réflexion, l'Administrateur a réitéré son offre de 20 000 \$ plus les intérêts conformément à l'article 101 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Le 21 janvier 2009, la Couronne a accepté cette offre d'indemnisation. Le 26 janvier 2009, un paiement de 24 701,66 \$, y compris les intérêts, a été autorisé.

L'Administrateur est d'avis qu'il n'est pas raisonnablement envisageable de recouvrer les coûts liés à cet événement. Par conséquent, l'Administrateur a fermé ce dossier.

2.9 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, à titre de règlement total et définitif. Le 5 janvier 2006, le versement de la somme de 7 381,52 \$ y compris des intérêts a été autorisé.

L'Administrateur a chargé son conseiller juridique d'examiner la faisabilité d'intenter une action en recouvrement des coûts conformément au paragraphe 87(3) de la LRMM. En date de la fin de l'exercice, le dossier demeure ouvert.

2.10 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, 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, que représentait 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 mazout 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, de même qu'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 concert avec la SMTC, EC et l'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 démantelé 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.

Le 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 additionnels 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 soutien 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 relativement à 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 relativement à l'événement du *Santa Emma* 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 accord de 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 à titre de règlement total et définitif de sa demande d'indemnisation. Le 19 octobre 2007, le versement d'un montant de 768 268,67 \$ au MPO/GCC a été autorisé.

Suivant le règlement de la demande, l'Administrateur a chargé son conseiller juridique 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 6 février 2008, le conseiller juridique a obtenu un certificat émis par le Consulat général du Panama à New York qui indiquait que le bâtiment *Santa Emma* était actuellement la propriété enregistrée de Marine Management Services (UK) Limited, et ce, depuis le 23 septembre 2003, période qui comprend la date à laquelle est survenu l'événement, à savoir le 29 avril 2005. Le conseiller juridique a fait remarquer que le certificat entrainait en conflit avec une autre information obtenue selon laquelle le titre de propriété avait été cédé à une société libérienne nommée Rikan Shipping Inc. en novembre ou en décembre 2004. Par conséquent, il existe une possibilité que la propriété du bâtiment ait été cédée à Rikan Shipping, mais que la cession n'ait pas été adéquatement enregistrée auprès des autorités panaméennes.

Le 24 avril 2008, une action introduite devant la Cour fédérale a été signifiée aux deux entreprises désignées comme ayant potentiellement un droit de propriété sur le bâtiment *Santa Emma* au

moment de l'événement de pollution. Aucune des deux entreprises n'a produit de défense, a comparu ou a établi un contact suivant la signification.

Les services de conseillers juridiques au Royaume-Uni et au Libéria ont été retenus pour obtenir des conseils relativement aux recherches et aux demandes pouvant être faites dans leurs administrations respectives afin de déterminer si ces entreprises ont des éléments d'actif à l'égard desquels l'Administrateur pourrait procéder à l'exécution d'une condamnation par défaut dans une action auprès de la Cour fédérale.

Les avocats du Royaume-Uni ont effectué des recherches dans les archives publiques et ont également recouru aux services d'une entreprise de recherche d'actifs. Malheureusement, tout cela n'a fourni aucune indication que Marine Management Services (UK) Limited exerçait encore ses activités ou avait des actifs à l'égard desquels un jugement de condamnation pourrait être exécuté.

L'avocat du Libéria a indiqué que Rikan Shipping Inc. est une société libérienne non résidente et, après avoir réalisé les recherches pour lesquelles il avait été engagé, il a déclaré qu'il n'y avait, dans les archives libériennes, aucune information indiquant le lieu de résidence de la société. Par conséquent, il n'a pas été en mesure de recenser d'actifs de cette société.

À la suite de ces enquêtes, l'Administrateur a conclu, en collaboration avec son conseiller juridique, qu'il n'était pas raisonnablement envisageable de recouvrer les coûts liés à l'événement. Il a donc jugé inopportun d'encourir d'autres dépenses pour approfondir cette question. Par conséquent, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.11 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 de la situation. 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 déchets d'hydrocarbures ont 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 et débours 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 a réexaminé la possibilité d'entreprendre une action en recouvrement des frais encourus. Depuis la fin de l'exercice, des discussions sont en cours avec l'assureur du propriétaire du petit bâtiment en vue de recouvrer les coûts. Entretemps, le dossier demeure ouvert.

2.12 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, 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 ont obturé toutes les ouvertures, et le bâtiment a été sorti de l'eau. Comme une quantité considérable d'hydrocarbures s'était écoulée, un camion aspirateur a été loué et des barrages 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 de 8 060,43 \$ auprès de la Caisse d'indemnisation pour les frais et débours encourus.

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 événement 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'événement avait été établie à 7 698,03 \$ plus les intérêts. Le MPO/GCC a accepté l'offre à titre de règlement total et définitif de sa demande. Le 14 mai 2007, le versement d'un montant total de 8 448,22 \$, intérêts compris, a été autorisé.

L'Administrateur a examiné s'il était possible d'entreprendre une action en recouvrement des frais conformément au paragraphe 87(3) de la LRMM. À la suite de cet examen, l'Administrateur, en collaboration avec son conseiller juridique, a estimé qu'il n'était pas raisonnablement envisageable de recouvrer les coûts. Par conséquent, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.13 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 en matière de renflouement.

Le *Blue Dawn* était un ancien chalutier à pêche latérale construit à Lunenburg, en Nouvelle-Écosse, en 1962. Ce chalutier mesurait 96 pieds de long et environ 23 pieds de large. Ces dernières années, le bâtiment était 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 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 maritime pourrait réaliser une évaluation. Il fallait pomper l'eau par-dessus bord régulièrement. 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, le démantèlement et l'élimination du bâtiment étaient achevés.

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.

L'Administrateur, avec l'aide du conseiller juridique, a réalisé un examen pour déterminer si des mesures raisonnables pouvaient être prises pour recouvrer le montant déboursé.

À la suite de cet examen, l'Administrateur a estimé qu'il ne serait pas utile d'obtenir une condamnation par défaut dans ce cas. Étant donné le revenu limité du propriétaire et le fait que la demande excède 120 000 \$, il ne serait pas raisonnablement envisageable de recouvrer les coûts. Par conséquent, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.14 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 ancien 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 l'administration portuaire, 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 les lieux 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 démantelé et éliminé.

Le 13 décembre 2006, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation provenant du MPO/GCC d'un montant s'élevant à 26 407,23 \$ 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 à titre de règlement total et définitif de sa demande.

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 \$ par jour en plus d'une allocation de 0,22 \$ du kilomètre pour ses camions et fourgonnettes. Par con-

séquent, 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 nouveau 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 à titre de règlement total et définitif 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 a chargé son conseiller juridique d'examiner la faisabilité d'entreprendre une action en recouvrement conformément au paragraphe 87(3) de la LRMM. À la suite d'examens subséquents, l'Administrateur a conclu qu'il était improbable que la Caisse d'indemnisation recouvre les frais encourus relativement à tout jugement contre le propriétaire et qu'il était donc inutile d'effectuer des dépenses additionnelles à cet égard. Par conséquent, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.15 Saxony (2006)

Le *Saxony*, une embarcation de plaisance construite en 1911, a coulé alors qu'il était amarré à sa bouée d'amarrage à la baie Mannion, à environ dix milles au nord de Vancouver. Le 11 décembre 2006, la GCC a reçu un rapport indiquant qu'une vaste irisation d'hydrocarbures avait été aperçue à l'endroit où le bâtiment avait coulé. Une enquête a permis de déterminer que la pollution par les hydrocarbures était négligeable au moment de l'événement et que l'irisation d'hydrocarbures était irrécupérable. Au moment de l'événement, l'identité du propriétaire n'était pas connue. Il a ultérieurement été identifié, mais les tentatives pour le joindre directement ont été vaines.

Le 16 décembre, la GCC a engagé une entreprise pour renflouer le bâtiment et le remorquer à un endroit à déterminer.

Les 21 et 22 décembre, les activités de renflouage ont été entreprises. La GCC a surveillé toutes les activités de renflouage et est restée sur place pour maîtriser tout rejet de polluants. Pendant cette période, un expert maritime représentant la compagnie d'assurance du propriétaire est arrivé sur les lieux. Il avait communiqué avec le propriétaire et avait informé la GCC de poursuivre les activités comme prévu. Le 23 décembre, le *Saxony* a été renfloué et remorqué à terre au chantier maritime Arrow, où il a été placé sur des blocs à terre.

Le 9 février 2008, le MPO/GCC a déposé une demande d'indemnisation auprès de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation pour ses frais et débours d'un montant de 6 802,99 \$, conformément à la partie 6 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Le 8 avril 2008, l'Administrateur a écrit à la GCC pour lui demander des renseignements généraux et des documents additionnels à l'appui de la demande. Le 10 novembre 2008, la GCC a fourni l'information et la documentation demandées afin de faire progresser l'enquête et l'évaluation de la demande.

Le 29 janvier 2009, l'Administrateur a fait une offre d'indemnisation s'élevant à 6 089,96 \$ plus les intérêts. L'offre a été acceptée par le MPO/GCC, et le 12 février 2009, l'Administrateur a ordonné le versement de la somme de 6 909,60 \$, incluant les intérêts.

L'Administrateur examine la possibilité d'intenter une action en recouvrement des coûts conformément au paragraphe 87(3) de la LRMM. Entretemps, le dossier demeure ouvert.

2.16 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. En l'absence d'une demande, le 28 octobre 2008, la lettre de garantie a été retournée au club P&I, et l'Administrateur a fermé le dossier.

2.17 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 1 000 litres 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 ayant fait suite à cet événement.

Le 15 décembre 2008, le MPO/GCC a déposé une demande d'indemnisation de 16 991,50 \$ auprès de la Caisse d'indemnisation concernant les frais et débours encourus au cours de l'événement.

Le 26 janvier 2009, 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.

À la fin de l'exercice, l'Administrateur attend de recevoir les renseignements et les documents qu'il a demandés à la Garde côtière. Le dossier demeure ouvert.

2.18 Westwood Annette (2006)

Le 5 août 2006, l'Administrateur a reçu une copie de la mise à jour n° 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 n° 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 mazout 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 déversés avaient été récupérés à la fin de la journée du 5 août. Le littoral était pollué sur environ un kilomètre et des opérations de nettoyage de la plage avaient alors été mises en œuvre. Le Service canadien de la faune avait constaté que de 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 par l'organisme d'intervention était d'environ 5 millions de dollars et que le club P&I procédait à l'examen de toutes les demandes d'indemnisation.

Le 25 avril 2007, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation de 11 510,35 \$ de Squamish Outdoor Recreation pour le recouvrement des frais et débours encourus par suite du déversement d'hydrocarbures. Les représentants de Squamish Outdoor Recreation avaient déjà présenté une demande d'un montant de 15 460,35 \$ en collaboration avec le représentant juridique du *Westwood Annette*. Toutefois, le propriétaire du navire n'a payé que 3 950 \$ pour assumer les frais encourus par le district de Squamish relativement à son centre d'appels d'information du public, son agent de liaison et son adjoint, du fait que ces services avaient été demandés expressément par le propriétaire du navire. Les autres parties de la demande n'ont pas été considérées comme recouvrables.

Conformément aux directives de l'Administrateur, le conseiller juridique a étudié la documentation envoyée par les représentants du district de Squamish et a abordé la question directement avec l'avocat du propriétaire du navire. Le 9 mai 2007, l'avocat a répondu à la lettre des représentants de Squamish et a indiqué, notamment, que s'ils avaient des renseignements additionnels qui, à leur avis, démontrent qu'une partie quelconque du solde de leur demande est recouvrable, ils devraient les fournir à l'avocat du propriétaire de navire et en fournir une copie au bureau du conseiller juridique. En date de la fin de l'exercice, aucune réponse n'a été reçue du district de Squamish. L'Administrateur a fermé le dossier.

2.19 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 (Colombie-Britannique). Les passagers et l'équipage ont été secourus par le *Point Henry*, garde-côte de la GCC. À bord du bâtiment, il y avait 2 000 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

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

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 du démantèlement 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 du MPO/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'événement – 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 à titre de règlement total et définitif 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.

Le 10 février 2008, un exposé de la demande a été signifié au propriétaire du *Wishing Star*. Aucun exposé de la défense n'a été déposé par le défendeur avant la date de clôture du 11 mars 2008.

Le 2 avril 2008, une ordonnance a été déposée à la Cour fédérale, Vancouver, laquelle accordait un jugement de condamnation par défaut à l'égard du défendeur d'un montant de 123 772,20 \$, plus les intérêts allant du 8 avril 2008 jusqu'à la date de paiement du jugement. Avec l'aide de son conseiller juridique, l'Administrateur fait une recherche pour déterminer quels actifs du débiteur peuvent être dégagés pour payer le montant non réglé relatif au jugement de condamnation par défaut rendu le 8 avril 2008.

Entretemps, le dossier de l'Administrateur demeure ouvert.

2.20 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.

En date du 31 mars 2009, l'Administrateur n'a reçu aucune demande et a fermé le dossier.

2.21 Robertson II (2007)

L'Administrateur a été mis au courant de cet événement par la Garde côtière. Le 1^{er} 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'aéroglisser de la base d'Intervention environnementale de la GCC à Richmond a installé un barrage absorbant de 240 pieds, mais a signalé qu'il y avait très peu de carburant dans l'eau. Cependant, des hydrocarbures se sont échappés du barrage flottant déployé 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 les frais et débours encourus.

Le 17 avril 2008, l'Administrateur a demandé des renseignements et des documents additionnels afin de poursuivre l'enquête et l'évaluation de la demande. Le 7 août 2008, la GCC a indiqué qu'elle s'employait à répondre à la demande de renseignements additionnels présentée par l'Administrateur.

À la fin de l'exercice, l'Administrateur n'a pas reçu de réponse de la GCC. Entretemps, le dossier demeure ouvert.

2.22 Robson Bight (2007)

Le 20 août 2007, un chaland à pont transportant du matériel d'exploitation forestière, dont un camion-citerne contenant environ 10 000 litres de carburant diesel et environ 70 seaux en plastique contenant chacun 20 litres d'huile hydraulique, a pris une forte gîte au large du nord de l'île de Vancouver, près de Robson Bight, à proximité de la réserve écologique Michael Bigg's. Le

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

camion-citerne, le matériel et les seaux ont glissé hors du chaland et ont sombré dans le détroit de Johnston, à une profondeur de 320 à 350 mètres.

Initialement, une vaste nappe d'hydrocarbures a été observée dans l'ensemble du secteur, laquelle s'est dissipée en quelques jours. Pendant plusieurs semaines après l'événement, des remontées mineures ont été observées, et celles-ci se sont graduellement dissipées. Il n'y a eu aucune observation d'oiseaux ou de faune contaminés. Le site fait toujours l'objet d'une surveillance exercée par des organismes gouvernementaux et des organisations non gouvernementales. La partie responsable a attribué un contrat à l'organisme d'intervention Burrard Clean Operations pour que celui-ci réalise une intervention relativement au déversement d'hydrocarbures.

On a signalé que Burrard Clean Operations avait déployé un barrage de protection de 850 pieds 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'elles 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 a indiqué 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.

Une analyse technique indépendante du camion-citerne, demandée par la Garde côtière canadienne, a été réalisée peu après l'événement par BMT Fleet Technologies d'Ottawa. L'analyse a révélé qu'il existait une très grande probabilité que le réservoir de diesel ait été écrasé bien avant que le camion n'atteigne le fond.

La province de la Colombie-Britannique et le gouvernement fédéral ont par la suite réalisé une opération de plongée à frais partagés au moyen d'un véhicule piloté par le plongeur afin de confirmer l'état de l'épave. Le camion-citerne a été découvert en position verticale à une profondeur de 339 mètres. Sa citerne à cargaisons arrière semblait intacte et stable, et le dispositif de verrouillage de la trappe avant de la citerne n'était pas attaché.

L'analyse d'une vidéo de l'épave a été réalisée par la GCC et le ministère de l'Environnement de la Colombie-Britannique de façon indépendante. Malgré des opinions divergentes relativement à la quantité de produit déversé au moment de l'événement, tous ont conclu qu'il pourrait y avoir du diesel résiduel dans le camion-citerne, bien qu'il soit impossible d'en déterminer la quantité.

Au départ, l'Administrateur a été informé de l'événement par les représentants de la Garde côtière. Dans l'intervalle, l'Administrateur a eu connaissance des plans visant à récupérer le camion-citerne et à le remettre à bord du chaland. Par la suite, un représentant du ministère de l'Environnement de la Colombie-Britannique a communiqué avec l'Administrateur concernant une éventuelle demande découlant de l'événement. L'Administrateur est d'avis que le projet de récupération sera financé conjointement par le gouvernement provincial et la Garde côtière.

L'Administrateur a engagé un conseiller juridique et un expert technique pour qu'ils suivent l'évolution de la situation et lui fournissent des conseils sur les divers aspects concernant le plan de renflouement élaboré par le ministère de l'Environnement de la Colombie-Britannique.

L'Administrateur suit l'évolution de la situation.

2.23 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. 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.

Une lettre de garantie d'un montant de 500 000 \$ a été envoyée par le Standard Club relativement à toute demande qui pourrait être présentée à la Caisse d'indemnisation à la suite de cet événement.

Au moment de l'événement, le garde-côte *Cap aux Meules* de la Garde côtière 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.

L'Administrateur n'a pas reçu de demande d'indemnisation des frais et débours. Entretemps, le dossier demeure ouvert.

2.24 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'événement s'est produit à environ 12 milles au large de la baie Nachvak, sur la côte nord du Labrador alors que les vents soufflaient très fort. Comme le remorqueur ne disposait pas de câbles de remorque supplémentaires, 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 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 une partie de 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 dispositions ont été prises 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 a indiqué que sa demande d'indemnisation de 52 886,51 \$ pour les frais et débours a été

réglée par le propriétaire du navire le 15 mars 2008. Par conséquent, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.25 Remorqueur Grande Baie (2007)

On a porté à l'attention de l'Administrateur 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 observés 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 1^{er} janvier 2008, 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'ÉRIU a tenu une réunion afin de discuter du plan de renflouement. 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. Aucune demande n'a été reçue, mais le dossier de l'Administrateur demeure ouvert.

2.26 Le Grand Détour (2007)

Le 24 juillet 2007, Transports Canada a informé la Garde côtière canadienne qu'un vieux bateau de plaisance qui s'était échoué près de la marina de l'île d'Orléans (Québec) présentait un risque de pollution par les hydrocarbures. Le bateau de plaisance contenait du mazout et d'autres huiles lubrifiantes. La coque était endommagée et le bateau risquait d'être submergé à chaque marée montante. Le propriétaire avait abandonné le bateau et, lorsque l'on a communiqué avec lui, il a indiqué qu'il n'était pas financièrement en mesure d'entreprendre de mesures correctives.

Des représentants de la Garde côtière, de Transports Canada, d'Environnement Canada et de la province ont décidé d'extraire les hydrocarbures du bateau. Par conséquent, ils ont retenu les services d'une entreprise locale, Veolia Services Ltée, pour le retrait des polluants et d'autres résidus d'hydrocarbures. La Garde côtière a suivi le déroulement de l'opération et a apporté son appui. Le 26 juillet, quelque 546 litres de déchets d'hydrocarbures avaient été retirés et éliminés par l'entrepreneur. L'activité de nettoyage a été exécutée à la satisfaction de la GCC, de Transports Canada et d'Environnement Canada.

Le 10 février 2008, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation du MPO/GCC pour des frais et débours de 3 558,51 \$, conformément à la partie 6 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

L'Administrateur s'est penché sur les circonstances de l'événement et a évalué la demande. Il a conclu qu'il s'agissait d'une demande légitime à la Caisse d'indemnisation et que l'intégralité de la somme demandée avait été trouvée recevable au moyen de la documentation à l'appui. De ce fait, une somme de 3 558,51 \$, plus les intérêts, a été offerte au MPO/GCC à titre de règlement total et définitif de sa demande, conformément aux articles 86 et 101 de la LRMM. Le MPO/GCC a accepté l'offre et, le 14 mai 2008, le montant total de 3 740,30 \$, incluant les intérêts, lui a été versé.

L'Administrateur a chargé son conseiller juridique de déterminer si des mesures raisonnables pourraient être prises afin de recouvrer le montant de 3 740,30 \$ versé au MPO/GCC. L'Administrateur estime qu'en ce qui concerne le recouvrement des frais liés à cet événement, il existe un principe selon lequel un propriétaire ne devrait pas avoir le droit d'abandonner son bateau dans des conditions présentant un risque de pollution par les hydrocarbures. Toutefois, au cours de son enquête, le conseil juridique a déterminé que le propriétaire semblait avoir peu ou pas d'argent. L'Administrateur estime donc que, dans ce cas, la probabilité de recouvrer l'indemnisation versée à l'égard de cette demande est nulle. Par conséquent, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.27 Déversement d'origine inconnue - Port de Hamilton (2008)

Le 24 avril 2008, le Centre d'action en cas de déversement du port de Hamilton a informé le bureau du directeur de port qu'un déversement d'hydrocarbures s'était produit dans le secteur sud-ouest du port. Les sources possibles du déversement d'hydrocarbures ont fait l'objet d'une enquête par le personnel de l'Administration portuaire de Hamilton, les agents de sûreté du port, un représentant du ministère provincial de l'Environnement et un inspecteur de la Sécurité des navires de Transports Canada. D'après les observations visuelles, il a été déterminé que les hydrocarbures à la surface de l'eau étaient du carburant diesel. Le ministère de l'Environnement n'avait reçu aucun rapport d'événement à terre qui aurait pu mener à une fuite de carburant diesel dans l'eau. Les autorités qui ont enquêté sur l'événement n'ont pas trouvé de signe de carburant diesel à l'intérieur des barrages flottants disposés par la Ville de Hamilton aux effluents qui s'écoulent dans le port. Une fouille de la marina et des côtes adjacentes a également été réalisée, mais aucun signe d'hydrocarbures provenant d'une source à terre n'a été trouvé. L'inspecteur de la Sécurité des navires a également inspecté des navires qui étaient amarrés dans le secteur du déversement au moment de l'événement, mais il n'a trouvé aucun signe de déversement d'hydrocarbures. À la suite de ces enquêtes, les autorités ont conclu qu'un navire d'origine inconnue au port de Hamilton était la cause la plus probable de l'événement.

L'Administration portuaire de Hamilton a retenu les services d'un entrepreneur local, Team-Hazco Environmental Services, pour le nettoyage et l'élimination des hydrocarbures résiduels à la surface de l'eau. Le 26 avril 2008, les activités de retrait des hydrocarbures à l'intérieur des barrages flottants ont pris fin. Les déchets d'hydrocarbures ont été éliminés dans une installation de gestion des déchets autorisée.

Le 6 juin 2008, l'Administrateur a reçu une demande de l'Administration portuaire de Hamilton pour les frais et débours encourus d'un montant de 23 640,50 \$, conformément à la partie 6 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Le 25 juin 2008, l'Administrateur a demandé à l'Administration portuaire de Hamilton de lui fournir des renseignements et des documents additionnels sur certains points liés à la demande pour qu'il puisse réaliser une évaluation complète et adéquate de la demande. Le 24 juillet, l'Administration portuaire de Hamilton a fourni les renseignements additionnels demandés.

Le 23 septembre 2008, l'Administrateur a informé l'Administration portuaire de Hamilton que l'enquête et l'évaluation de la demande étaient terminées et qu'il avait trouvé recevable un montant de 19 903,81 \$, plus les intérêts.

Une entente de désistement et de subrogation a été exécutée par un agent dûment autorisé de l'Administration portuaire. Le 9 décembre 2008, un paiement de 20 525,40 \$ a été autorisé, et un chèque a été envoyé à l'Administration portuaire de Hamilton.

L'Administrateur a accepté de considérer la demande comme un déversement d'origine inconnue, car les enquêtes approfondies sur place ont prouvé qu'il était impossible de vérifier la source des hydrocarbures. Puisqu'il s'agit d'un déversement d'origine inconnue, la Caisse d'indemnisation n'a aucun recours. Par conséquent, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.28 Déversement d'hydrocarbures - Royal Hamilton Yacht Club (2008)

Le 10 août 2008, un déversement d'hydrocarbures s'est produit au Royal Hamilton Yacht Club. Le bureau de la sécurité de l'Administration portuaire a déterminé qu'un bateau de plaisance de 20 pieds était à l'origine du déversement d'hydrocarbures. Initialement, l'Administration portuaire n'a pas réussi à joindre le propriétaire du bateau. Le Centre d'action en cas de déversement du ministère provincial de l'Environnement, les services de police de la navigation de Hamilton/Halton et la Garde côtière ont été informés de l'événement.

Le capitaine adjoint de port a engagé l'entreprise Team-Hazco Environmental Services pour qu'elle déploie un barrage flottant autour du bateau et nettoie le déversement. À son arrivée, l'équipe d'intervention a constaté que le sol du bateau était saturé de mazout et qu'il y avait une quantité considérable d'hydrocarbures dans la cale. Le bateau était partiellement submergé et, de ce fait, des hydrocarbures s'en échappaient. L'activité de nettoyage a été réalisée à la satisfaction des autorités.

En août et en septembre, l'Administration portuaire n'a pas été en mesure de recouvrer les coûts du nettoyage auprès du propriétaire du bateau de plaisance. Néanmoins, l'Administration portuaire de Hamilton a payé la facture de 2 730 \$ que lui avait fait parvenir l'entreprise Team-Hazco Environmental Services.

Le 9 octobre 2008, l'Administrateur a reçu une demande de l'Administration portuaire de Hamilton pour des frais et débours de 2 730 \$, conformément à la partie 6 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

À la suite d'un examen des circonstances entourant l'événement et de l'évaluation de la demande, l'Administrateur a fait une offre de 2 730 \$, plus les intérêts, à titre de règlement total et définitif de la demande. Ce montant a été accepté et, à la réception d'une entente de désistement et de subrogation en bonne et due forme, le paiement d'un montant de 2 768,36 \$ a été autorisé.

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

2.29 Remorqueur Winamac (2008)

Le 27 novembre 2007, le centre de Services de communications et de trafic maritimes de Vancouver a été informé que l'ancien remorqueur *Winamac* avait coulé près quai de l'État de Saltery Bay, à Powell River, en Colombie-Britannique. Des hydrocarbures s'échappaient de l'épave, et une irisation d'hydrocarbures s'était formée à la surface de l'eau. La Garde côtière canadienne a tenté en vain de rejoindre le propriétaire du bâtiment. Par conséquent, les services d'Intervention en cas d'urgence de la GCC ont dépêché sur le site du personnel et du matériel de son dépôt de Richmond.

L'irisation d'hydrocarbures a été ceinturée de barrages flottants et des matériaux absorbants ont été utilisés à l'intérieur des barrages pour récupérer les hydrocarbures remontant à la surface.

Le 30 novembre 2007, les remontées d'hydrocarbures ont cessé, et la situation semblait stable. Il a été décidé que des plongeurs devraient être engagés pour déterminer s'il restait des hydrocarbures dans les réservoirs à carburant du bâtiment. Le 1^{er} décembre 2007, des plongeurs ont été déployés pour fouiller l'épave. Ils n'ont signalé aucune fuite visible de carburant et ont indiqué qu'aucun carburant n'était retenu dans le bâtiment. À la lumière de cette information, le personnel d'intervention environnementale de la GCC a été démobilisé et est retourné à Richmond.

Le 10 septembre 2008, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation du MPO/GCC pour des frais et débours s'élevant à 6 971,58 \$, conformément à la partie 6 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

À la suite de son enquête et de l'évaluation des renseignements et des documents présentés avec la demande, l'Administrateur a conclu que le montant de 6 971,58 \$ était recevable. Par conséquent, l'Administrateur a offert au MPO/GCC le plein montant, plus les intérêts, à titre de règlement, conformément aux articles 86 et 101 de la LRMM. Le MPO/GCC a accepté l'offre de 6 971,58 \$, plus les intérêts, et le 3 novembre 2008, un paiement de 7 343,52 \$ a été autorisé.

Conformément au paragraphe 87(3) de la LRMM, l'Administrateur examine la possibilité d'intenter une action en recouvrement des frais encourus. Entretemps, le dossier demeure ouvert.

2.30 MLJet (2008)

Les 30 et 31 mai 2008, deux événements mineurs distincts ayant entraîné des déversements d'hydrocarbures se sont produits au port de Montréal. Comme la source du premier déversement était inconnue, l'Administration portuaire de Montréal s'est occupée de prendre des mesures à cet égard. Il a été déterminé que le deuxième déversement était lié à une fuite d'hydrocarbures provenant du système de refroidissement du générateur d'un navire immatriculé à Malte, le *MLJet*. Le navire a assumé l'entière responsabilité du nettoyage du deuxième déversement. La GCC estime que les coûts associés à l'événement du *MLJet* s'élèvent à environ 25 000 \$.

Pour parer à d'éventuelles demandes de tierces parties découlant du déversement d'hydrocarbures, l'Administrateur a chargé son conseiller juridique d'obtenir une lettre de garantie, d'un montant de 40 000 \$, de la part du club P&I du propriétaire de navire afin de répondre à toute demande subséquente. La lettre de garantie a été obtenue le 6 juin 2008 et fait état du délai de prescription prévu au paragraphe 51(6) de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Le dossier de l'Administrateur demeure ouvert.

2.31 Stephanie & Darrel (2007)

Le 11 avril 2007, le directeur du port du terminal portuaire de Shelburne a informé la Garde côtière canadienne qu'un bateau de pêche de 45 pieds amarré à son quai avait été laissé à l'abandon. Le bateau contenait environ 3 500 litres de carburant et de liquides hydrauliques. Pour éviter que le bâtiment ne sombre à proximité du terminal, l'eau a été pompée par-dessus bord à plusieurs reprises. Le 17 avril, les représentants de la GCC ont rencontré des membres du personnel d'Environnement Canada et de Transports Canada au terminal pour déterminer les mesures à prendre. Toutes les parties étaient d'avis que les polluants devaient être éliminés. Le propriétaire n'a fourni aucune réponse indiquant qu'il assumerait la responsabilité des coûts liés au risque de pollution que présentait le bâtiment.

Le 1^{er} juin 2007, un contrat a été attribué à RMI Maritime Limited pour l'élimination des contaminants à bord du bateau de pêche abandonné. Le contrat prévoyait l'élimination des huiles usées. Les tarifs de l'entrepreneur ont été établis selon un marché à commandes conclu entre l'entreprise et la GCC. L'opération de nettoyage a pris fin le 8 juin. Transport Canada et le personnel de la GCC ont inspecté le bâtiment et ont informé le directeur du port et Environnement Canada que le bâtiment était libre de tout polluant, comme prévu.

Le 9 février 2008, l'Administrateur a reçu une demande du MPO/GCC pour des frais et débours de 13 627,73 \$, conformément à la partie 6 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Le 13 mars 2008, après avoir terminé son enquête et l'évaluation de la demande, l'Administrateur a fait une offre de 13 627,73 \$, plus les intérêts, au MPO/GCC, à titre de règlement total et définitif de la demande, conformément aux articles 86 et 101 de la LRMM. L'offre a été acceptée et l'Administrateur a acheminé le paiement de 14 505,11 \$, incluant les intérêts.

L'Administrateur a intenté une action en recouvrement devant la Cour suprême de la Nouvelle-Écosse à Halifax le 10 décembre 2008. Le 23 décembre 2008, un certificat de jugement a été enregistré au bureau d'enregistrement foncier et au bureau d'enregistrement des sûretés mobilières de la Nouvelle-Écosse, ce qui a donné lieu à un jugement représentant les charges liées aux titres que le propriétaire du bâtiment pourrait avoir ou acquérir. L'enregistrement du jugement en vertu de la *Loi sur l'enregistrement foncier* expirera le 23 décembre 2013, et l'enregistrement au Bureau d'enregistrement des sûretés mobilières expirera le 5 janvier 2014.

Entretiens, le dossier demeure ouvert.

2.32 Gala Babe II (2008)

Le 29 décembre 2008, la Garde côtière a été informée que le bateau de pêche *Gala Babe II* avait sombré au quai de Ladner Harbour, en Colombie-Britannique. Du diesel s'était écoulé du bâtiment, provoquant une vaste nappe d'hydrocarbures à la surface de l'eau. Le personnel d'intervention environnementale de la GCC de Richmond a procédé à une enquête et a évalué la situation. Par la suite, le 31 décembre 2008, le propriétaire a reçu une lettre l'informant de sa responsabilité à l'égard des dommages dus à la pollution. Il a été informé verbalement que le renflouement du bâtiment pourrait être la méthode la plus simple pour contrôler la pollution par les hydrocarbures.

Au 7 janvier 2009, la quantité d'hydrocarbures à la surface de l'eau continuait de s'accroître. Le propriétaire ne prenait aucune mesure corrective pour prévenir la pollution ou renflouer le navire. Par conséquent, le 8 janvier, la Garde côtière a attribué un contrat à une entreprise locale, Fraser River Pile and Dredge, pour le renflouement du bâtiment et son transport à la marina de l'île Shelter. La juste valeur marchande du bâtiment renfloué a été évaluée par Active Marine Services. Selon les estimations de l'expert maritime de l'entreprise, la valeur marchande du *Gala Babe II* était de 20 000 \$ à 25 000 \$.

Le 9 janvier, la Garde côtière a informé l'Administrateur de l'événement et a indiqué que les frais et débours encourus pourraient atteindre 100 000 \$. L'Administrateur, en prévision d'une demande et d'un litige, a chargé son conseiller juridique d'engager un expert maritime pour la réalisation d'une évaluation du bâtiment à la marina et la détermination de sa juste valeur marchande. L'expert maritime a estimé que la valeur du bâtiment dans son état actuel était de 15 000 \$ à 20 000 \$.

L'Administrateur n'a pas reçu de demande relativement à cet événement. Toutefois, il est entendu que les coûts liés au renflouement étaient moins élevés que les coûts de 100 000 \$ initialement estimés. De plus, l'Administrateur a été informé que la GCC avait trouvé un acheteur pour le *Gala Babe II* au prix de 15 000 \$.

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

2.33 Farley Mowat (2008)

Le 11 décembre 2008, un conseiller juridique de la Garde côtière a informé l'Administrateur qu'une lettre avait été envoyée au propriétaire du navire, la Sea Shepherd Conservation Society, afin de l'enjoindre « de prendre des mesures en vue d'éliminer toute menace de pollution que présente le NM *Farley Mowat* au plus tard à 8 h, heure de l'Est du Canada, le 13 décembre 2008 ».

Le *Farley Mowat* était amarré à Sydney, en Nouvelle-Écosse, après avoir été saisi dans le cadre d'activités illégales alléguées pendant la saison de la chasse au phoque. Le bâtiment n'était pas en bon état. La Garde côtière craignait qu'il ne laisse s'échapper des hydrocarbures pendant l'hiver. Par conséquent, le 16 décembre 2008, la Garde côtière a pris des mesures, en vertu de l'article 180 de la LMMC 2001, pour enlever et éliminer tous les polluants se trouvant à bord du bâtiment.

Le 22 décembre, le retrait du carburant diesel et des huiles lubrifiantes et hydrauliques a été achevé. Au total, quelque 87 000 litres de diesel ont été pompés des réservoirs de carburant du navire. De plus, environ 13 000 litres d'autres produits pétroliers ont été retirés du navire.

Le 23 mars 2009, l'Administrateur a reçu une demande de la Garde côtière canadienne d'un montant de 50 260,46 \$ pour les frais et débours encourus, conformément aux dispositions du paragraphe 51(1) et des articles 84 et 85 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

L'Administrateur a commencé son examen de la demande et ne l'a pas terminé avant la fin de l'exercice. Le dossier demeure ouvert.

2.34 King Darwin (2008)

Le 27 avril 2008, la Garde côtière a signalé que le pétrolier allemand *King Darwin* avait déversé environ 64 tonnes de combustibles de soute C dans les eaux de la rivière Restigouche lors du déchargement à Dalhousie, au Nouveau-Brunswick. L'événement s'est produit lors du pompage dans la canalisation principale le long du quai ouest. Le pompage venait tout juste de commencer lorsqu'une bride a éclaté, ce qui a entraîné un déversement aux installations d'accostage et riverraines. La Société d'intervention maritime, Est du Canada, a été engagée par le propriétaire du navire pour la réalisation des activités de nettoyage.

Le 7 octobre 2008, une lettre de garantie a été obtenue du club P&I du propriétaire du navire – la Steamship Mutual Underwriting Association (Bermudes) Limited. Un montant n'excédant pas 250 000 \$ a été indiqué à titre de cautionnement pour couvrir toute demande potentielle pour les frais et débours encourus.

L'Administrateur a reçu une copie de la lettre de garantie du conseiller juridique engagé par la Garde côtière canadienne à Dartmouth, en Nouvelle-Écosse. La Caisse d'indemnisation n'a pas reçu de demande relativement à cet événement. Entretemps, le dossier demeure ouvert.

2.35 Columbia (2008)

Le 25 août 2008, un navire de pêche américain de 65 pieds, le *Columbia*, a sombré à l'installation de mouillage du port de Steveston, en Colombie-Britannique. L'Administration portuaire de Steveston a installé un barrage flottant autour du vieux navire en bois et a commencé le nettoyage des hydrocarbures qui s'en étaient échappés afin d'éviter que la pollution ne contamine le milieu marin.

Le 28 août, l'Administration portuaire a communiqué avec le propriétaire, qui pêchait en Alaska. Le propriétaire semblait accepter la responsabilité des coûts du nettoyage et du renflouement, mais a indiqué que le vieux navire n'était pas assuré. Aucune mesure de suivi n'a été prise par le propriétaire. Le navire de pêche était pour ainsi dire abandonné.

Le 30 août, l'Administration portuaire a retenu les services d'une entreprise de renflouement. Le *Columbia* a été remis à flot et transporté à la marina de l'île Shelter, où il a été soulevé jusqu'à terre. On a ensuite découvert que les réservoirs à carburant du bâtiment étaient presque pleins.

Le 10 octobre, l'Administration portuaire a engagé l'entreprise Chris Small Marine Surveyors Ltd pour qu'elle émette une opinion quant à l'état du bâtiment. Les experts maritimes ont inspecté le *Columbia* et ont indiqué qu'il était à l'état d'épave, qu'aucune réparation ne pourrait y remédier et qu'il n'avait aucune valeur de récupération. Par conséquent, l'Administration portuaire a pris des dispositions en vue du démantèlement et de l'élimination du bâtiment pour qu'il cesse de constituer un risque pour l'environnement.

Le 8 décembre, l'Administration portuaire de Steveston a présenté une demande auprès de la Caisse d'indemnisation d'un montant de 81 470,88 \$ pour les frais et débours encourus.

Le 18 décembre, l'Administrateur a accusé réception de la demande et a informé l'Administration portuaire de Steveston que la demande faisait l'objet d'une enquête visant à déterminer l'offre d'indemnisation appropriée qui devrait être présentée. Dans l'intervalle, l'Administrateur a engagé un conseiller juridique et un expert technique pour examiner les circonstances entourant l'événement.

L'enquête et l'évaluation se poursuivent.

2.36 Voilier – Havre de Toronto (2009)

Le 9 janvier 2009, la Garde côtière a informé l'Administrateur d'un événement en cours au havre de Toronto. Le 18 décembre 2008, un voilier de 32 pieds a sombré près de la rampe d'accès à l'eau de la rue Portland, au havre de Toronto. Le service d'incendie a déployé une équipe pour contenir l'irisation d'hydrocarbures à la surface de l'eau. Environnement Canada et le ministère de l'Environnement de l'Ontario ont été informés de l'irisation d'hydrocarbures en provenance du navire englouti.

Le 12 janvier, la Garde côtière a posté un ordre à l'intention du propriétaire du voilier pour l'aviser de prendre des mesures pour que le voilier soit libéré de tout polluant et soit adéquatement accosté avant le 19 janvier 2009. Aucune réponse n'a été reçue du propriétaire avant la fin du délai.

En vue d'une demande, l'Administrateur a chargé son conseiller juridique d'engager un expert maritime pour qu'il l'aide à évaluer tout plan de la Garde côtière relativement au retrait du voilier. Entretemps, le dossier demeure ouvert.

2.37 Déversement d'origine inconnue - Thunder Bay (2008)

Remarque : La présente demande et la demande subséquente (2.38) découlent du même événement, mais se rapportent aux coûts de nettoyage liés aux hydrocarbures déversés à deux endroits différents.

Le 13 mai 2008, Seaway Marine Transport, l'entreprise qui gère le *John D Leitch*, bâtiment immatriculé au Canada, a participé aux activités de nettoyage d'un déversement d'hydrocarbures qui s'est produit au port de Thunder Bay. Le bâtiment était en cale sèche au chantier maritime de

Lakehead Marine & Industrial Inc. aux fins de la réalisation de travaux généraux d'inspection et d'entretien quinquennaux de l'ensemble arbre porte-hélice et hélice. Le bâtiment est sorti de la cale sèche le 10 mai, et une série d'essais du moteur principal ont été réalisés le long du quai. Le bâtiment était amarré au quai d'armement près de l'entrée de la cale sèche au moment où la nappe d'hydrocarbures a été aperçue à la surface de l'eau, près de la poupe du bâtiment.

Au départ, les officiers de navire étaient d'avis que les hydrocarbures dans l'eau près de la poupe du navire s'étaient échappés par les joints d'étanchéité du tube d'étambot du navire. Une inspection sous-marine réalisée par une entreprise de plongée sous contrat n'a révélé aucun signe de fuite provenant de l'arbre porte-hélice. Le chef mécanicien du bâtiment et le représentant du fabricant qui avaient installé les nouveaux joints du tube d'étambot ont réalisé une inspection à l'intérieur de la salle des machines, avec l'aide d'un inspecteur local de la Sécurité maritime de Transports Canada. L'inspection a permis de déterminer que les joints d'étanchéité du tube d'étambot n'étaient pas à l'origine du déversement. De plus, l'inspection de la salle des machines n'a révélé aucune autre activité qui aurait pu faire en sorte que du lubrifiant s'échappe de la salle des machines pour se déverser dans l'eau autour du bâtiment.

Dans l'intervalle, le capitaine du *John D Leitch* a concrétisé l'entente du bâtiment avec la Société d'intervention maritime, Est du Canada (SIMEC). Le 13 mai, la SIMEC a mobilisé une entreprise locale, Potter Environmental, pour qu'elle réalise une évaluation sur place et entreprenne le nettoyage et l'élimination des déchets d'hydrocarbures. Les activités de nettoyage ont été achevées le jour suivant.

Le 22 octobre 2008, l'Administrateur a reçu une demande de la part de Seaway Marine Transport pour les frais et débours encourus dans le cadre du nettoyage, d'un montant de 31 968,52 \$, conformément à la partie 6 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

À la réception de la demande, l'Administrateur a chargé son conseiller juridique et un expert-conseil en matière maritime de se rendre à Thunder Bay pour qu'ils réalisent une enquête auprès des parties en cause. À la suite d'une enquête approfondie sur place au chantier maritime et d'un examen d'autres sources terrestres possibles dans le secteur, y compris des discussions avec le directeur du port de Thunder Bay et le gestionnaire des transports à Sécurité maritime, la Caisse d'indemnisation a conclu que la source des hydrocarbures découverts à la surface de l'eau demeurait inconnue.

Le demandeur a fourni les renseignements et les documents additionnels que lui avait demandés l'Administrateur aux fins de l'enquête et de l'évaluation de la demande. Il a également été déterminé que la partie 6 de la LRMM s'appliquait aux eaux du secteur où l'événement s'est produit. L'Administrateur a reconnu la légitimité de la demande auprès de la Caisse d'indemnisation.

Le 11 mars 2009, l'Administrateur a fait une offre d'un montant de 29 362,94 \$, plus des intérêts, à titre de règlement total et définitif de la demande. Le 18 mars, le demandeur a accepté l'offre de l'Administrateur pour ce qui est de la partie de la demande trouvée recevable. De ce fait, l'Administrateur a demandé que soit émis un chèque pour un paiement d'indemnisation d'un montant de 30 628,51 \$, incluant les intérêts. Seaway Marine Transport a ensuite reçu une entente de désistement et de subrogation aux fins d'exécution par un agent dûment autorisé.

Entretemps, le dossier demeure ouvert.

2.38 Déversement d'origine inconnue - Thunder Bay (2008)

Le 13 mai 2008, une nappe d'hydrocarbures a été aperçue à la surface de l'eau près de la cale sèche du chantier maritime de Lakehead Marine & Industrial Inc. au port de Thunder Bay. Au départ, on estimait que le navire en cause dans l'événement était le *John D Leitch*, un vraquier des Grands

Lacs. Le navire était en cale sèche au chantier maritime aux fins de travaux d'entretien et de réparation. Le 13 mai, le navire a été mené à flot le long du quai et amarré à une jetée voisine. Le navire à quai faisait l'objet d'essais du moteur en préparation pour le départ. À la suite de ces essais, des hydrocarbures ont été découverts à la surface de l'eau près de la poupe du navire. À la suite d'une enquête plus poussée, des hydrocarbures ont également été découverts dans la cale sèche elle-même et autour de l'entrée de la cale sèche de Lakehead Marine & Industrial Inc. La barrière de la cale sèche a été fermée aussitôt, et un barrage flottant a été mis en place. Les employés de Lakehead Marine & Industrial Inc. ont entamé les procédures de nettoyage. Le chantier maritime a également retenu les services de l'entreprise Potter Environmental pour qu'elle vidange la cale sèche par pompage et qu'elle nettoie la pollution laissée par les hydrocarbures sur les murs de la cale sèche et issue de la chambre des pompes.

Le 15 août 2008, l'Administrateur a reçu une demande de Lakehead Marine & Industrial Inc. pour les frais et débours encourus lors du nettoyage, d'un montant de 32 291,12 \$, conformément à la partie 6 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

À la réception de la demande, l'Administrateur a chargé son conseiller juridique et un expert-conseil en matière maritime de se rendre à Thunder Bay pour qu'ils réalisent une enquête auprès des parties en cause. À la suite d'une enquête approfondie sur place au chantier maritime et d'un examen d'autres sources terrestres possibles dans le secteur, y compris des discussions avec le directeur du port de Thunder Bay et le gestionnaire des transports à Sécurité maritime, la Caisse d'indemnisation a conclu que la source des hydrocarbures découverts à la surface de l'eau demeurait inconnue.

Le 11 mars 2009, l'Administrateur a terminé son enquête et l'évaluation de la demande et a fait une offre de 27 328,40 \$, plus des intérêts s'élevant à 1 200,34 \$, à titre de règlement total et définitif de la demande. Le 24 mars 2009, le demandeur a accepté l'offre de l'Administrateur pour ce qui est de la partie de la demande jugée recevable. De ce fait, le 31 mars, l'Administrateur a demandé que soit émis un chèque pour un paiement d'indemnisation d'un montant de 28 528,74 \$, incluant les intérêts. Le même jour, Lakehead Marine & Industrial Inc. a reçu une entente de désistement et de subrogation aux fins d'exécution par un agent dûment autorisé. En date de la fin de l'exercice, le dossier demeure ouvert.

2.39 Delta I (2008)

Le 3 janvier 2008, la Garde côtière a été informée qu'un chaland à marchandises non propulsé avait chaviré alors qu'il était fixé à une bouée d'amarrage à la baie Toquart, du côté ouest de l'île de Vancouver. Le 10 janvier, le chaland avait sombré complètement à une profondeur de 35 pieds. La Garde côtière a demandé au propriétaire du chaland de fournir une liste détaillée de tous les articles à bord susceptibles de contenir des hydrocarbures. La liste a été fournie le 17 janvier.

Le 30 janvier, la Garde côtière a remis au propriétaire un « avis » écrit lui demandant de fournir, avant le 5 février 2008, des renseignements quant aux mesures que les propriétaires avaient l'intention de prendre afin de prévenir toute pollution par les hydrocarbures.

Le 25 février, les agents des pêches du MPO ont signalé que des hydrocarbures remontaient encore à la surface à l'endroit où le chaland avait coulé. D'autres barrages flottants ont alors été déployés. À ce moment, le propriétaire a informé la GCC que sa compagnie d'assurance n'avait pas encore accepté d'assumer la responsabilité des activités de renflouement, mais qu'il envisageait d'autres options de retrait, telles qu'un contrat de renflouement correspondant à la valeur des biens récupérés.

Le 16 avril, la GCC a été informée qu'une entreprise, Saltair Marine Services Ltd, avait conclu une entente avec le propriétaire du navire relativement au retrait du chaland et de la ferraille d'acier. Le

retrait d'un excavateur n'était pas inclus dans l'entente, étant donné qu'il contenait du mazout et qu'il ne serait pas rentable de le renflouer pour en récupérer la valeur. La GCC a accepté d'engager l'entreprise Saltair Marine Services Ltd pour qu'elle retire l'excavateur et élimine tout risque de pollution par les hydrocarbures. L'opération a été achevée au cours de la première semaine de mai 2008.

Le 23 mars 2009, la Garde côtière a présenté une demande auprès de la Caisse d'indemnisation d'un montant de 42 604,26 \$ pour les frais et débours encourus pour la prestation des services de surveillance et des services contractuels.

L'Administrateur a commencé son examen de la demande et ne l'a pas terminé en date de la fin de l'exercice.

2.40 Ganges I (2008)

Le 6 juillet 2008, la GCC a été avisée que l'embarcation de plaisance *Ganges I* s'était échouée dans le secteur du port Ucluelet, du côté ouest de l'île de Vancouver. Une fois sur place, le navire *Provo Wallis* de la GCC a constaté que le *Ganges I* était incliné d'environ 45 degrés et que du carburant diesel visible à la surface de l'eau s'échappait de ses réservoirs d'environ 400 gallons. L'équipage du *Provo Wallis* a réussi à obturer les mises à l'air libre des réservoirs et il a déployé une estacade flottante autour de l'embarcation échouée. Après une conversation avec le propriétaire, on a conclu qu'il n'avait établi aucun plan pour réagir à cet incident.

Le 7 juillet, une équipe d'intervention environnementale de la GCC s'est rendue à Ucluelet, mais une mer agitée et des vents violents l'ont empêchée de monter à bord de l'embarcation. La GCC a engagé les services d'un entrepreneur en sauvetage, Saltair Marine Services Ltd, en lui demandant de se rendre sur les lieux le lendemain matin avec un navire de grande taille et d'y évaluer une manière d'enlever le carburant en sécurité. Une fois sur les lieux, l'entrepreneur a constaté que la coque de l'embarcation avait subi d'autres avaries durant la nuit et laissait fuir du carburant diesel.

Le 9 juillet, un matériel de sauvetage a été déployé. L'entrepreneur a installé une pompe pour vider les réservoirs de carburant, mais il a constaté qu'ils avaient déjà perdu la majeure partie de leur contenu. Il n'a pu récupérer qu'environ 12 gallons de résidus d'hydrocarbures encore présents dans l'équipement interne de l'embarcation de plaisance. Le 10 juillet, les matelas absorbants et le reste des hydrocarbures étaient enlevés et l'équipe se retirait.

L'année suivante, le 23 mars 2009, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation de 47 895,49 \$ de la GCC en raison des coûts et des débours encourus durant l'incident.

L'Administrateur a entrepris une enquête subséquemment à cette demande, mais elle n'était pas encore terminée à la fin de l'exercice financier.

2.41 May's Landing (2008)

Le 29 septembre 2008, la GCC a été avisée que le chaland *May's Landing* gîtait considérablement et risquait de s'enfoncer dans la baie Toquart, du côté ouest de l'île de Vancouver. Le *May's Landing*, un ancien cargo converti en chaland pour l'entretien d'hélicoptères, n'était apparemment plus utilisé. Le personnel de l'Intervention environnementale de la GCC a communiqué avec le propriétaire et celui-ci a déclaré qu'il allait utiliser des pompes pour extraire l'eau infiltrée et stabiliser le chaland.

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

Le 21 octobre, le personnel de la GCC a visité le site. Rien n'indiquait que des pompes avaient été utilisées et que l'eau infiltrée avait été enlevée. Le 12 novembre, le personnel de la GCC et un inspecteur maritime de Transports Canada ont monté à bord du *May's Landing*. L'inspection a permis de constater que toutes les soutes à carburant internes semblaient vides ou contenir de l'eau et qu'il n'y avait aucun risque de pollution sous le pont. Certains compartiments étaient exposés à la marée ou aux pluies. Les visiteurs ont remarqué cependant, sur le pont, des fûts de 45 gallons et cinq seaux contenant des hydrocarbures. Il y avait également un chariot à grue motorisé à bord.

Le 14 novembre 2008, un avis a été adressé au propriétaire du *May's Landing* pour qu'il décrive ses intentions au sujet des mesures à prendre pour prévenir un rejet d'hydrocarbures à la mer. Le propriétaire n'a pris aucune mesure pour corriger la situation subséquemment à cet avis. Le 9 décembre 2008, la GCC a enlevé les fûts d'hydrocarbures et l'huile hydraulique du chariot à grue.

Le 23 mars 2009, la GCC a déposé une demande d'indemnisation de 3 209,82 \$ à la Caisse d'indemnisation en raison des coûts et des débours encourus, en invoquant le paragraphe 51(1) et les articles 84 et 85 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

L'Administrateur a entrepris une enquête subséquemment à cette demande, mais elle n'était pas encore terminée à la fin de l'exercice financier.

2.42 Patricia Louise (2008)

Le 1^{er} novembre 2008, la GCC a été informée que le vieux bateau de pêche en bois *Patricia Louise* avait coulé au bord du quai du port de plaisance Discovery, à Campbell River (Colombie-Britannique). On a signalé qu'il contenait 100 gallons de carburant diesel et qu'une nappe d'hydrocarbures s'était formée à la surface de l'eau.

L'administration portuaire a aidé le propriétaire à déployer une estacade de confinement autour du bateau de pêche. Le port de plaisance a engagé un entrepreneur, DCD Pile Diving 1990 Ltd, pour qu'il ramène le *Patricia Louise* à la surface et enlève le carburant qu'il contenait. Lors de la récupération du bateau, on a constaté que ses surfaces intérieures étaient recouvertes d'hydrocarbures.

Le 2 novembre, le propriétaire a avisé la GCC qu'il n'avait pas les ressources financières nécessaires pour assumer le coût du renflouage du bateau de pêche et/ou le coût de l'enlèvement et de l'aliénation des hydrocarbures présents à bord. Aussi la GCC a-t-elle confié à un entrepreneur (DCD) la tâche d'enlever les hydrocarbures et de démanteler le *Patricia Louise*. Ces activités ont été achevées le 4 novembre.

Le 23 mars 2009, la GCC a déposé une demande d'indemnisation de 36 696,95 \$ à la Caisse d'indemnisation en raison des coûts et débours en invoquant le paragraphe 51(1) et les articles 84 et 85 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

L'Administrateur a entrepris une enquête subséquemment à cette demande d'indemnisation, mais l'enquête n'était pas encore terminée à la fin de l'exercice financier.

2.43 Saxon Viking (2008)

Le 14 novembre 2008, la GCC a été informée que le bateau de pêche en bois *Saxon Viking*, construit en 1987, s'était échappé de son mouillage et échoué près du rivage dans le secteur du port Ucluelet, du côté ouest de l'île de Vancouver. On a signalé qu'il y avait environ 500 gallons de

carburant à bord. Le propriétaire a été avisé qu'il avait une responsabilité à assumer et un plan d'action à présenter.

Étant donné que le propriétaire n'a pas réagi à cet avis, des employés de l'Intervention environnementale de la GCC, à Victoria, se sont rendus sur les lieux et ont commencé à enlever les contenants d'hydrocarbures du bateau de pêche. Lorsque le propriétaire a été avisé par écrit qu'il devait s'occuper de la situation, il a expliqué à la GCC qu'il n'avait pas les ressources financières nécessaires pour s'occuper de la situation. Le 19 novembre, la GCC a utilisé des pompes pour extraire les hydrocarbures des soutes de carburant et elle a également enlevé plusieurs réservoirs d'hydrocarbures.

Le 23 mars 2009, la GCC a déposé à la Caisse d'indemnisation une demande visant des coûts et des débours de 9 999 \$, en invoquant le paragraphe 51(1) et les articles 84 et 85 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

L'Administrateur a entrepris une enquête subséquemment à cette demande d'indemnisation, mais l'enquête n'était pas encore terminée à la fin de l'exercice financier.

2.44 La Lumiere (2008)

Le 10 mai 2008, un article paru dans le périodique *Vancouver Sun* signalait que le bâtiment *La Lumiere* (ex-*Seaspan Chinook*) avait fait naufrage dans le secteur de Britannia Beach, dans la baie Howe (Colombie-Britannique). Une remontée de carburant diesel avait été observée dans la baie Howe. Construit pour la Marine américaine en 1944, durant la Seconde Guerre mondiale, le remorqueur *La Lumiere*, à coque de bois, était un bâtiment à valeur patrimoniale. Le Système de recherche d'informations sur l'immatriculation des navires (SRIIN) de Transports Canada indiquait que son propriétaire était la Maritime Heritage Society of Vancouver.

L'Administrateur a demandé à un avocat de confier à un expert maritime de Oceatec Marine Services Ltd. la tâche de se rendre dans le secteur de Britannia Beach pour y surveiller les activités d'assainissement et faire rapport sur les événements. L'expert maritime a signalé qu'une équipe d'intervention de la GCC est arrivée sur les lieux le 8 mai et a déployé une estacade de confinement de 1 600 pieds de longueur autour du lieu de remontée des hydrocarbures du navire – à environ 100 mètres de la rive. Le 15 mai, les remontées d'hydrocarbures avaient beaucoup diminué et ne consistaient plus qu'en quelques petites globules par seconde.

La GCC a retenu les services de Fraser River Pile and Dredge Ltd. et de Canpac Divers Inc pour qu'un véhicule submersible télécommandé soit utilisé dans le but de localiser avec précision le bâtiment *La Lumiere*, déterminer la cause du naufrage et évaluer l'état de la coque. À sa deuxième plongée, le véhicule submersible a permis d'identifier clairement *La Lumiere*, sur une pente du fond marin à une profondeur de l'ordre de 245 à 290 pieds. La bande vidéo montre que la coque semble intacte.

Le 17 mai, 2008, seule une petite pellicule intermittente d'hydrocarbures était visible. La GCC a alors demandé à l'organisme d'intervention Burrard Clean d'enlever l'estacade de confinement. La GCC est ensuite passée à une phase d'observation seulement.

L'Administrateur n'a reçu aucune demande d'indemnisation de coûts ou de débours. Le dossier demeure ouvert.

3. Enjeux et occasions

Comme au cours de l'exercice précédent et de l'exercice se terminant le 31 mars 2009, le travail de la Caisse d'indemnisation a été dominé par les efforts de l'Administrateur et de son personnel visant à se conformer aux lois et aux politiques gouvernementales afin d'accroître la transparence et la responsabilisation. L'Administrateur est conscient que cet aspect du travail de la Caisse d'indemnisation s'accroîtra avec l'adoption du projet de loi C-7, actuellement devant le Parlement, qui contient un bon nombre de dispositions visant à améliorer la gouvernance de la Caisse d'indemnisation. Celle-ci se conforme déjà à certaines de ces exigences à titre facultatif, mais le défi de l'exercice à venir consistera à assurer un respect strict des exigences de la nouvelle loi relativement aux procédures et aux pratiques de la Caisse d'indemnisation. Ce travail doit être accompli en sus du travail essentiel de la Caisse d'indemnisation, à savoir la gestion des demandes en conformité avec la partie 6 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

En raison de l'augmentation considérable de la quantité de travail administratif associé à la gestion de la Caisse d'indemnisation, l'Administrateur est de plus en plus conscient du fait que les pratiques actuelles de recrutement du personnel ne conviennent plus. La Caisse d'indemnisation est en période de transition. Elle accroît son personnel en fonction de l'augmentation de la quantité de travail de traitement des demandes d'indemnisation, et passe d'un très petit bureau, consacré principalement au règlement des demandes, à un bureau permanent tenu de se conformer de plus en plus aux exigences et aux directives du gouvernement. Cela présente de nouveaux défis pour l'administration de la Caisse d'indemnisation.

Les pratiques actuelles de recrutement, fondées sur les dispositions de la partie 6 de la LRMM, n'ont pas considérablement changé depuis le début des années 1970 et ne conviennent plus au recrutement de personnel permanent, essentiel au développement de l'expérience et de l'expertise relatives aux pratiques et aux procédures gouvernementales. À l'heure actuelle, la Caisse d'indemnisation est desservie par un nombre réduit de personnel dont deux personnes à temps partiel nommées par le Gouverneur en Conseil (administrateur et administrateur adjoint), un expert maritime qui vient apporter un appui dans le processus de réclamations et autres tâches connexes; et trois employés sous contrat qui travaillent à temps plein (un adjoint exécutif et gestionnaire de bureau, ainsi que deux employés de soutien administratif).

Pour combler ces lacunes, l'Administrateur offre des contrats à plus long terme aux employés clés afin d'assurer la permanence du personnel de la Caisse d'indemnisation. Nous avons constaté, toutefois, que cela donne lieu à d'autres problèmes, notamment dans le domaine de la gestion des ressources humaines, et que l'administration actuelle de la Caisse d'indemnisation est mal outillée pour les gérer. Le personnel actuel de la Caisse d'indemnisation a peu d'expérience en la matière. Pour répondre aux exigences de l'Agence du revenu du Canada, la Caisse d'indemnisation a dû obtenir un numéro d'entreprise et veiller à ce que les retenues salariales soient convenablement effectuées.

Cependant, des ententes encore plus permanentes avec le personnel, par voie de contrats à plus long terme, ne constituent pas une solution complète à ces problèmes. Lorsqu'elle recrute le personnel dont elle a besoin, la Caisse d'indemnisation souffre du fait qu'elle ne peut pas offrir des avantages semblables à ceux dont bénéficient les employés de la fonction publique, notamment la contribution à un régime de pension et une assurance médicale appropriée. Par conséquent, l'Administrateur est d'avis qu'avec le temps, il sera nécessaire de réexaminer les dispositions de recrutement de la Caisse d'indemnisation de façon à établir un milieu de dotation plus stable et plus attrayant.

Une autre question déjà mentionnée dans les Rapports annuels précédents de l'Administrateur se rapporte à la réorganisation des systèmes de classement de la Caisse d'indemnisation. Au cours des deux derniers exercices, la Caisse d'indemnisation a consacré des ressources financières

considérables à ce projet. Comme l'indique le Rapport annuel de l'Administrateur 2007-2008, il est devenu nécessaire d'assurer la conformité à la *Loi sur l'accès à l'information* et à la *Loi sur la protection des renseignements personnels*. Dans le contexte de ce projet, il a été nécessaire d'élaborer une politique appropriée de mise au rancart des dossiers et de conclure des ententes avec Bibliothèque et Archives Canada (BAC) pour la prise en charge des dossiers de la Caisse d'indemnisation après leur mise au rancart. Bien qu'une grande partie de ce travail ait maintenant été accompli, un élément important de cette réorganisation n'est pas encore en place, notamment une base de données électronique, qui est essentielle au repérage des dossiers dans le système et à l'identification des dossiers qui doivent être mis au rancart conformément à la politique de mise au rancart des dossiers. Une base de données électronique serait également un outil utile pour le suivi des délais de prescription relativement aux demandes, pour lesquels il n'existe actuellement pas de mécanisme entièrement satisfaisant.

Bien qu'il soit possible d'acquérir une telle base de données de façon commerciale, le coût d'une telle acquisition serait considérable. Par conséquent, la solution évidente serait d'acquérir l'accès à une base de données au sein du gouvernement. Des négociations pour l'accès à une base de données sont en cours à Transports Canada, qui fournit déjà des services financiers et de comptabilité à la Caisse d'indemnisation. Il est entendu que la Caisse d'indemnisation assumerait tout coût différentiel, mais ces coûts seraient très faibles par rapport au coût de l'acquisition d'une base de données sur le marché commercial.

Un autre secteur dans lequel la Caisse d'indemnisation doit relever des défis considérables en raison de son manque d'expérience et de son personnel restreint est celui de l'analyse des politiques et des directives du Conseil du Trésor relativement à la gestion et au contrôle financiers. Dans les grands ministères, un personnel spécialisé est chargé de cette fonction. La Caisse d'indemnisation n'a pas d'employé spécialisé dans ces politiques et directives et n'a aucun moyen de les analyser. Bien que la *Loi sur la gestion des finances publiques* ne s'applique pas, à proprement parler, à la Caisse d'indemnisation, l'Administrateur actuel, fidèle à ses prédécesseurs, s'efforce dans la mesure du possible de se conformer aux directives communes à l'administration fédérale, par exemple, en ce qui a trait aux voyages et à l'accueil, à la gestion de site Web et aux exigences en matière d'approvisionnement.

La liste de services administratifs requis par la Caisse d'indemnisation pourrait être rallongée. Bien que l'Administrateur ait le pouvoir d'obtenir des conseils et du soutien professionnels, techniques ou autre aux termes de la LRMM, le bureau est trop petit pour justifier un personnel spécialisé à l'interne pour la prestation de ces services. Dans les plus grands organismes, ces services sont souvent fournis par un personnel spécialisé ou même par des bureaux spécialisés. La solution évidente serait d'acquérir ces services sur une base partagée avec d'autres organismes et ministères. Un autre avantage d'une telle entente serait que ces services seraient fournis dans le respect de toutes les directives, procédures et pratiques du gouvernement.

Des négociations sont en cours avec Transports Canada pour la conclusion d'un protocole d'entente (PE) visant à préciser les rôles et responsabilités de la Caisse d'indemnisation et du Ministère. L'Administrateur est d'avis qu'un tel PE pourrait être un instrument utile pour aborder certains des défis énoncés ci-dessus. Étant donné que plusieurs petits organismes sont aux prises avec des problèmes semblables, l'Administrateur a, au cours de la dernière année, assisté régulièrement à des rencontres organisées par le Groupe des chefs des organismes fédéraux, dans le but de réseauter avec des collègues et d'en apprendre le plus possible sur la façon dont les autres organismes gèrent ces difficultés. Il semble que, dans la majorité des cas, les services susmentionnés sont fournis soit sur une base partagée avec un autre organisme, soit par le ministère responsable dans le même portefeuille. Par conséquent, l'Administrateur croit et espère que le PE prévu pourra offrir des solutions aux défis auxquels la Caisse d'indemnisation doit faire face.

Tel que souligné dans le Rapport annuel précédent, il est important que le travail administratif additionnel ne prenne pas plus d'importance que les travaux essentiels de la Caisse d'indemnisation relativement à l'évaluation et au paiement des demandes. Le travail relatif aux demandes se poursuit à un rythme soutenu. Un nombre considérable de dossiers de longue date ont été réglés et fermés au cours de l'exercice, mais ce nombre a été contrebalancé par l'arrivée de nouvelles demandes. L'Administrateur a également porté attention aux activités du FIPOL. Comme il est d'ailleurs indiqué dans le présent rapport, la Caisse d'indemnisation est chargée de recueillir des données sur les hydrocarbures donnant lieu à contribution reçus par mer au Canada et d'en faire rapport au FIPOL. La Caisse d'indemnisation continue à s'intéresser sérieusement au travail du FIPOL en matière de demandes d'indemnisation, et cherche à harmoniser le plus étroitement possible ses politiques touchant les demandes avec celle du FIPOL.

Compte tenu de la charge de travail accrue de la Caisse d'indemnisation, il n'a pas été possible de réaliser des progrès sur la mise à jour du Manuel des demandes d'indemnisation de la Caisse d'indemnisation. Il s'agit toujours d'une question prioritaire, et l'Administrateur espère que ce projet pourra être entamé et, de préférence, achevé au cours du prochain exercice.

La question des bâtiments laissés à l'abandon et le risque de pollution par les hydrocarbures qu'ils présentent demeure, selon l'Administrateur, un problème considérable. Le problème a été mis en relief dans un jugement de la Cour fédérale du Canada dans un appel de la Couronne contre l'évaluation par l'Administrateur d'une demande. Le jugement rendu par la Cour a fait ressortir les risques associés à l'omission de prendre rapidement des mesures à l'égard des bâtiments abandonnés. Les détails de cette affaire figurent dans la section portant sur l'événement du *Mary Mackin* (voir partie 2) du présent Rapport annuel. L'Administrateur réitère sa volonté de trouver des solutions à ce problème de concert avec la Garde côtière canadienne et Transports Canada.

Conformément à ce qui a été indiqué précédemment, l'Administrateur a porté une attention particulière au projet de loi C-7, déposé à la Chambre des communes le 29 janvier, qui contenait un remaniement considérable de la partie 6 de la LRMM. La nouvelle loi, si elle est adoptée par le Parlement, réduira considérablement le montant d'indemnisation disponible en cas de déversement d'hydrocarbures causé par les pétroliers, mais on ne s'attend pas ce à qu'elle change substantiellement les procédures et les pratiques de la Caisse d'indemnisation relativement aux demandes 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 des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (ci-après appelée la Caisse d'indemnisation) et la possibilité d'y avoir recours aux fins d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures provenant des navires. Parmi les groupes d'intérêt visés, on retrouve des citoyens, des assureurs, des organismes d'intervention, des organismes provinciaux et fédéraux et d'autres organisations commerciales. Les initiatives de relations externes donnent à l'Administrateur l'occasion de mieux comprendre les perspectives des demandeurs, des propriétaires de navires, des fournisseurs de services d'assainissement et d'autres intervenants qui entrent en jeu en cas de déversement d'hydrocarbures et qui, de ce fait, présentent une demande d'indemnisation de la Caisse d'indemnisation. Lorsqu'il assiste aux réunions du Fonds international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL), l'Administrateur entretient le contact et le dialogue avec les délégués représentant les organisations internationales et les organismes gouvernementaux des États membres du FIPOL.

4.1 Conseil consultatif maritime canadien (national)

Le Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) a tenu ses réunions semestrielles à Ottawa du 28 avril au 1^{er} mai et du 3 au 6 novembre 2008. 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 des réunions. L'Administrateur a suivi avec intérêt les discussions portant sur l'ensemble des questions relatives à l'environnement marin 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 séances plénières et aux délibérations du Comité permanent de l'environnement et suit avec attention les questions dont discute le groupe de travail sur la pollution marine par les hydrocarbures.

En ce qui concerne l'élimination des déchets maritimes, l'Administrateur est au courant des propos véhiculés par le CCMC relativement à la somme qu'investira Transports Canada pour élaborer et mettre en œuvre une stratégie de réduction des déchets provenant des navires en vue de restreindre davantage la pollution du milieu marin par les navires. Transports Canada est conscient de l'importance de l'aménagement d'installations adéquates dans les ports canadiens pour la réception des déchets d'hydrocarbures issus de la salle des machines et du pétrole résiduel généré par les navires. Sur les plans économique et pratique, toutes les installations de réception des ports canadiens doivent être adéquates et bien situées pour répondre aux besoins des navires sans occasionner de retards déraisonnables. Le recours aux installations doit également être abordable pour les navires de toutes les catégories. Les installations d'élimination n'appartiennent pas aux propriétaires de navires et ne sont pas exploitées par ces derniers. À cet égard, une étude approfondie a été réalisée sur la faisabilité de l'adoption de la Stratégie de la Baltique au Canada. La Stratégie de la Baltique prévoit l'inclusion du coût de la prestation d'installations portuaires d'élimination du pétrole résiduel des navires aux droits portuaires.

Remarque : Pour obtenir de l'information sur la Stratégie de la Baltique, veuillez consulter le Rapport annuel de l'Administrateur 2004-2005 (section 4.5.1).

L'Administrateur s'intéresse particulièrement au processus d'élaboration de la réglementation entrepris par le gouvernement fédéral en vue d'aborder le problème de la faune marine souillée par les hydrocarbures, qui découle principalement des rejets illégaux de déchets d'hydrocarbures des machines, faits de façon accidentelle ou délibérée, par les navires naviguant le long du littoral canadien. L'Administrateur reçoit régulièrement des demandes visant le nettoyage d'oiseaux

souillés par les hydrocarbures et l'assainissement de plages à la suite de « déversements d'origine inconnue » qui se produisent le long des littoraux exposés, près des refuges d'oiseaux et d'autres réserves écologiques marines, en particulier sur les côtes de l'Est du Canada. Les déchets résiduels d'hydrocarbures sont dévastateurs pour les populations d'oiseaux marins. L'Administrateur ne peut récupérer le montant des paiements effectués par la Caisse d'indemnisation pour les dépenses engagées lors du nettoyage de ces « déversements d'origine inconnue » puisque l'identité du pollueur est inconnue. Par conséquent, il est impératif que des mesures additionnelles soient prises pour inciter les navires à conserver les eaux de cale mazouteuses et les résidus à bord pour les éliminer au port, plutôt que de les rejeter dans la mer.

L'Administrateur est également conscient du fait que le Programme national de surveillance aérienne constitue un élément essentiel du programme fédéral de prévention de la pollution par les hydrocarbures. Le Canada détecte les pollueurs maritimes notamment en déployant des aéronefs à voilure fixe dotés de systèmes de surveillance à la fine pointe de la technologie qui réalisent des patrouilles antipollution au-dessus des eaux côtières. Ces aéronefs sont déployés au-dessus des eaux côtières du Pacifique, de l'Atlantique, de l'Arctique et des Grands Lacs. Le programme de surveillance permet de recueillir des données qui sont utilisées pour tenter des poursuites contre les navires qui polluent les eaux navigables du Canada. Dans le cadre du programme de surveillance aérienne, le Canada s'efforce d'envoyer un message clair, à savoir que notre milieu marin doit être protégé. Dans toutes les régions côtières, les aéronefs ont un effet dissuasif important sur les éventuels pollueurs.

L'Administrateur suit attentivement les séances du CCMC portant sur le processus de consultation du public relativement à la réforme de la réglementation pour veiller à la mise en application appropriée de la nouvelle *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (LMMC 2001). Le processus de mise en application de la Loi continue de mettre l'accent sur l'élaboration des règlements essentiels aux fins de publication dans la Gazette du Canada. Les dispositions sur la responsabilité ont été retirées de la LMMC et intégrées à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM). La partie 6 de la LRMM régit la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution marine par les hydrocarbures.

Un rapport du CCMC a été reçu selon lequel Sécurité maritime élabore actuellement des modifications à la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* qui permettront au Canada d'étendre sa souveraineté dans les eaux arctiques de 100 milles marins à 200 milles marins des côtes. De plus, les modifications visent à rendre obligatoire le système de rapports sur le trafic maritime dans l'Arctique. Le CCMC indique que ces exigences devraient être instaurées à temps pour la saison de navigation 2010. À plus long terme, Sécurité maritime projette de mettre à jour le *Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques par des navires* et d'en harmoniser les exigences avec celles de la LMMC 2001.

La préparation en vue de relever les défis que posera la navigation dans les eaux arctiques canadiennes à l'avenir constitue une autre question importante. Compte tenu du grand nombre de projets miniers prévus dans l'Arctique, il est possible que le trafic maritime dans le Nord augmente considérablement. À cet égard, l'Administrateur tient compte du fait que les quatre sociétés indépendantes qui sont des organismes d'intervention agréés au Canada fournissent leurs services d'assainissement en cas de déversements d'hydrocarbures en milieu marin uniquement au sud du 60° degré de latitude nord. Par conséquent, il n'existe aucun organisme d'intervention dans les latitudes supérieures auquel un propriétaire de navire peut faire appel au besoin. Dans le Nord, la Garde côtière canadienne est l'organisme responsable et, de ce fait, doit assumer l'entière responsabilité de l'état de préparation et d'intervention lors de déversements d'hydrocarbures causés par les navires dans l'Arctique canadien. L'Administrateur est reconnaissant de l'invitation à prendre part aux délibérations des séances nationales du CCMC.

4.2 Conseil consultatif maritime canadien (Nord)

L'Administrateur était représenté par le capitaine George Legge aux réunions du Conseil consultatif maritime canadien régional (CCMC – Nord) tenues à Iqaluit, au Nunavut, les 22 et 23 avril 2008 et également à Whitehorse, au Yukon, les 25 et 26 novembre 2008. Les réunions du CCMC – Nord se tiennent deux fois par année, généralement dans diverses collectivités de l'Arctique. L'Administrateur s'est montré directement intéressé à participer activement et à en apprendre davantage relativement aux enjeux entourant le transport par mer des produits pétroliers dans le Haut-Arctique.

Les participants aux réunions du CCMC – Nord représentent le gouvernement fédéral et les gouvernements territoriaux. Ils comprennent un large éventail d'exploitants de la mission de ravitaillement par mer de l'industrie du transport maritime commercial. Les discussions sont coprésidées par les directeurs 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. Les participants comprennent des représentants du ministère de la Défense nationale, du Service hydrographique du Canada, du Conseil national de la recherche du Canada, de la Gendarmerie royale du Canada, des Affaires indiennes et du Nord, du Service canadien des glaces et du Service météorologique d'Environnement Canada. De plus, des organismes du gouvernement du Nunavut, des Territoires du Nord-Ouest et du Yukon ont activement contribué aux articles à l'ordre du jour des diverses séances du CCMC. Un grand nombre d'exploitants de la mission de ravitaillement par mer participent également aux réunions, notamment : Nunavut Eastern Arctic Shipping Inc., la Société des transports du Nord Limitée, CanArctic Shipping Company, Petro Nav. Inc., Desgagnés Transarctik Inc., le Groupe d'entreprises de Woodward, entre autres. Par ailleurs, des représentants de plusieurs sociétés d'experts-conseils assistent aux réunions et y présentent des exposés.

Parmi les articles à l'ordre du jour qui intéressent particulièrement l'Administrateur, mentionnons les discussions sur la réforme de la réglementation relative à la prévention de la pollution causée par les navires. En particulier, les participants manifestaient un intérêt pour les efforts de Transports Canada visant à formuler les Lignes directrices concernant les activités en eaux arctiques pour la mise en rade des bâtiments et des chalands de transport d'hydrocarbures dans les zones de glace, de même que pour l'état des Directives en matière de transfert d'hydrocarbures dans les eaux de l'Arctique à partir de navires-citernes à l'ancre vers des réservoirs d'entreposage à terre, directives qui sont en cours d'élaboration.

Les exploitants de la mission de ravitaillement par mer dans l'Arctique estiment qu'il existe un risque de déversement lors du transbordement d'hydrocarbures au moyen de boyaux flottants à partir des navires jusqu'à terre dans un certain nombre de collectivités de l'Arctique. Pour atténuer ce risque, les pétroliers commerciaux qui sont déployés pour la livraison de carburant lors des activités annuelles de ravitaillement par mer sont munis d'équipement de mesures de prévention de la pollution par les hydrocarbures. Les boyaux de transfert du carburant et d'autre équipement de transport par allège utilisés par ces navires sont spécialement conçus pour les activités dans l'Arctique canadien.

En plus de la formation offerte au personnel du navire avant de quitter les ports du sud, les exploitants de pétroliers réalisent des exercices de déversement d'hydrocarbures et des exercices de déploiement pour la prévention de la pollution à leur arrivée dans les collectivités du Nord. Ces exercices de formation sont conçus pour donner à l'équipage du navire l'occasion de s'exercer à déployer l'équipement de lutte contre les déversements d'hydrocarbures dans des conditions réelles, à savoir lors du pompage du pétrole à terre au moyen de boyaux flottants et lors des activités de déchargement des chalands. Une partie de l'équipement des mesures de prévention de la pollution utilisée dans le cadre de ces exercices est fournie par le bureau de la Région du Québec de la Garde côtière canadienne. De plus, de l'équipement est fourni par la Fédération des coopératives

du Nouveau-Québec (FCNQ). Des représentants de la FCNQ et du gouvernement du Nunavik assistent aux exercices à titre d'observateurs. Par ailleurs, Transports Canada prend des dispositions pour assurer la présence d'un inspecteur de la Sécurité des navires durant les exercices de formation.

Les gestionnaires de la mission de ravitaillement par mer attribuent la réussite opérationnelle et l'excellent bilan de sécurité en matière de protection du milieu marin du Nord à l'expérience et à la formation des officiers et de l'équipage du navire.

Dans l'Arctique, les propriétaires de navire n'ont pas à conclure d'arrangement contractuel avec un organisme d'intervention agréé. La Garde côtière canadienne est l'organisme fédéral chargé de l'état de préparation et d'intervention dans l'ensemble de la région au nord du 60° degré de latitude nord. À cet égard, la Garde côtière a établi des stratégies d'intervention distinctes pour les collectivités locales qui prévoient notamment l'entreposage d'équipement ainsi que la prestation de séances de formation sur l'utilisation de l'équipement lors d'une intervention faisant suite à un déversement. En outre, les brise-glaces de la GCC transportent de l'équipement de première intervention en cas de déversement et les membres d'équipage ont reçu la formation appropriée sur son utilisation. S'il survenait un déversement d'hydrocarbures dépassant les capacités en ressources d'intervention d'une collectivité ou d'un brise-glace, la GCC déploierait à partir de Hay River (Territoires du Nord-Ouest) son équipement d'intervention rapide par air en cas de déversement d'hydrocarbures. Cet équipement permet de récupérer l'équivalent d'un déversement pouvant atteindre 150 tonnes d'hydrocarbures et de l'éliminer. De plus, la GCC conserve de l'équipement d'intervention en cas de déversement à des entrepôts stratégiques à Churchill, Iqaluit et Tuktoyaktuk.

Lors des réunions du CCMC – Nord, des exposés ont été présentés par diverses compagnies de transport maritime relativement aux activités annuelles de ravitaillement par mer et à 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 réalisés régulièrement par les compagnies de transport maritime effectuant le ravitaillement par mer.

En réponse à une demande du secrétariat du CCMC – Nord, l'Administrateur a préparé un exposé qui a été donné lors des réunions du CCMC à Whitehorse par l'expert-conseil en matière maritime de la Caisse d'indemnisation. La présentation PowerPoint portait principalement sur le type de documentation exigée par la Caisse d'indemnisation pour l'étude et l'évaluation des demandes qui lui sont présentées.

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

L'Administrateur était représenté par un expert-conseil en matière maritime à l'occasion de la 35^e conférence de l'équipe régionale d'intervention d'urgence (ERIU), Région de l'Atlantique, et lors de l'atelier sur les hydrocarbures emprisonnés dans les glaces tenu à St. John's, Terre-Neuve, du 21 au 25 octobre 2008. Les conférences de l'ERIU sont organisées chaque année par Environnement Canada. Les participants représentaient des ministères et organismes fédéraux et provinciaux. Étaient également présents des représentants de la Société d'intervention Maritime, Est du Canada Ltée (SIMEC), de l'industrie du transport maritime, des industries pétrolières (p. ex. Exxon Mobil, Chevron, Imperial Oil, Ultramar et Petro Canada), de la National Oceanic and Atmospheric Administration des États-Unis et d'autres organisations non gouvernementales s'intéressant à la protection de l'environnement.

À titre d'information, Environnement Canada est l'autorité fédérale qui assume la responsabilité des conseils en matière d'environnement en cas d'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. En outre, l'ERIU peut approuver le recours à la technique de la dispersion chimique et à d'autres techniques de nettoyage du rivage.

Le premier jour de la conférence, un atelier portait sur les défis liés aux activités d'assainissement d'un déversement d'hydrocarbures dans des eaux couvertes de glace. L'atelier sur les hydrocarbures emprisonnés dans les glaces a été tenu au Johnson Geocentre; il était parrainé par l'organisation de l'ERIU. L'atelier a donné aux participants l'occasion de discuter des progrès technologiques, des recherches en cours et des méthodes d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures dans les glaces. Les présentations traitaient principalement d'études de cas, d'un programme conjoint de l'industrie sur l'intervention en cas de déversement dans les eaux arctiques, des technologies de télédétection des hydrocarbures emprisonnés dans les glaces et de diverses autres stratégies d'intervention, notamment la récupération mécanique, la destruction par combustion sur place et l'utilisation d'agents dispersants. Certains des présentateurs venaient d'autres pays, notamment un ingénieur chimiste de l'Université de Houston et un représentant de l'entreprise Lamor Corp, qui a son siège en Finlande.

La conférence de l'ERIU en soi portait essentiellement sur les perspectives en cas d'incidents de déversements d'hydrocarbures, les nouvelles technologies, les mesures de prévention, les études de cas, les leçons apprises, la communication en situation 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 un vaste éventail d'expertise pouvant intervenir en cas d'urgences environnementales, y compris lors de déversements d'hydrocarbures causés par les navires.

Au nom de l'Administrateur, l'expert-conseil en matière maritime a fait un exposé pendant la conférence sur la documentation exigée par la Caisse d'indemnisation lorsqu'un demandeur lui présente une demande d'indemnisation.

4.4 Organismes d'intervention et dépôts d'équipement de la GCC

Le 24 octobre 2008, à l'occasion de la 35^e conférence annuelle de l'ERIU, l'expert-conseil en matière maritime de l'Administrateur s'est rendu à l'installation de la Société d'intervention Maritime, Est du Canada Ltée dans le parc industriel de Donovans, près de St. John's, à Terre-Neuve. Le gestionnaire de l'installation de Terre-Neuve a indiqué que le dépôt 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. Le dépôt de l'organisme d'intervention comprend un ensemble 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 de stockage pour l'huile usée récupérée. Il comprend également une grande quantité d'équipement de traitement et de nettoyage du rivage ainsi que des 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 et locales et avec différents secteurs de l'industrie pétrolière, particulièrement l'industrie de prospection et d'exploitation extracôtières du pétrole dans le secteur des Grands Bancs de Terre-Neuve-et-Labrador.

L'expert-conseil a également rencontré le commissaire adjoint de la GCC à St. John's. La Garde côtière peut intervenir en cas d'incident de déversement d'hydrocarbures en milieu marin à titre d'organisme responsable, ou peut appuyer un autre organisme qui dirige l'intervention. L'expert-conseil a également visité le dépôt d'équipement d'intervention environnementale de la GCC. L'installation d'entreposage de l'équipement d'intervention environnementale à St. John's contient une grande réserve d'équipement de nettoyage, de chalands de confinement et d'autres

pièces d'équipement auxiliaire utilisées pour confiner et récupérer les hydrocarbures en mer ou sur les plages. L'équipement utilisé dans le cadre des activités au large par le personnel de la GCC répond à des normes nationales. Ces normes réduisent les exigences de formation et assurent le déploiement de ressources en cas de déversement partout au Canada.

Les connaissances de première main acquises et l'information obtenue lors des visites des dépôts d'intervention et d'équipement sont inestimables au moment de l'étude et de l'évaluation des demandes présentées à la Caisse d'indemnisation. Par conséquent, l'Administrateur souhaite poursuivre le dialogue et la coopération continue avec la GCC et les organismes d'intervention, dans l'ensemble des régions du Canada. Il est conscient des rôles et des responsabilités qu'ils assument respectivement au chapitre de la prévention, de la préparation et de l'intervention pour lutter contre la pollution causée par les déversements d'hydrocarbures.

4.5 Association canadienne de droit maritime

L'Administrateur a participé à des réunions de l'Association canadienne de droit maritime (ACDM) et des représentants gouvernementaux tenues à Ottawa le 3 avril 2008. Les remarques de l'Administrateur portaient principalement sur la situation opérationnelle de la Caisse d'indemnisation et sur les préoccupations croissantes au sujet du nombre de navires abandonnés ou à l'état d'épaves dans les collectivités côtières. Certains de ces navires abandonnés présentent des risques de pollution par les hydrocarbures. L'Administrateur a également assisté à l'Assemblée générale annuelle de l'ACDM à Vancouver le 10 juin 2008. Il accorde de l'importance à ses relations avec l'ACDM et maintient le dialogue avec ses membres.

4.6 Symposium maritime

L'Administrateur a été invité à participer au Symposium maritime de l'Organisation maritime internationale (OMI) tenu à Halifax, en Nouvelle-Écosse, du 16 au 18 novembre 2008.

L'Administrateur a joué le rôle de modérateur auprès d'un groupe d'experts qui se penchaient sur les travaux du Comité juridique de l'OMI. Les experts du groupe ont abordé deux initiatives du Comité juridique : la convention récemment adoptée sur l'enlèvement des épaves, 2007, et les activités récentes visant la mise en vigueur de la Convention pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention SNPD)

5. Participation de la Caisse d'indemnisation au Régime d'indemnisation international

Comme l'indique les Rapports annuels précédents de l'Administrateur, le Canada est membre du Régime d'indemnisation international depuis le 24 mai 1989. Nota : Pour une description du Régime international, voir le Rapport annuel de l'Administrateur 2005-2006 (appendice A, p. 75). La Caisse d'indemnisation est responsable de faire rapport chaque année sur la quantité d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçus au Canada par mer et sur le paiement de la contribution canadienne au FIPOL, fondé sur ces rapports. Par conséquent, l'Administrateur a un intérêt continu dans la gestion du Régime d'indemnisation international, y compris les politiques appliquées au règlement des demandes.

5.1 Réunion du FIPOL de 1992

Au cours de l'exercice qui s'est terminé le 31 mars 2009, l'Administrateur a assisté, comme membre de la délégation canadienne, à un certain nombre de réunions des organes dirigeants et des groupes de travail du FIPOL de 1992, ainsi que du FIPOL de 1971. Comme en font état les Rapports annuels précédents, le FIPOL de 1971 n'est plus en vigueur. Néanmoins, un conseil administratif lié à ce Fonds continue de se réunir pour fournir des directives à l'égard d'un certain nombre d'événements non résolus, qui étaient régis par cette convention. Les comptes rendus complets des décisions prises lors des réunions de ces organes dirigeants sont disponibles sur le site du Secrétariat du FIPOL de 1992, à l'adresse <http://fr.iopcfund.org>. Le présent rapport ne présentera que certains des faits saillants de ces réunions.

5.2 Réunions tenues à Londres (du 23 au 27 juin 2008)

En juin, le FIPOL a tenu de nombreuses réunions avec ses organes directeurs. Ces réunions ont eu lieu dans les locaux récemment rénovés du siège de l'Organisation maritime internationale (OMI) à Londres. Le FIPOL tenait habituellement ses réunions à cet endroit, mais avait dû trouver un autre endroit où tenir ses réunions pendant les travaux de rénovation de l'immeuble de l'OMI, qui ont duré près de deux ans.

L'Assemblée générale du FIPOL de 1992 devait tenir sa 13^e session extraordinaire en juin, mais comme cela n'a pas été possible, faute de quorum, elle s'est reconstituée en conseil administratif. Le conseil administratif était présidé par M. Jerry Rysanek du Canada, le président actuel de l'Assemblée générale du FIPOL.

En ce qui a trait aux demandes d'indemnisation, le conseil administratif a pris note, avec approbation, des lignes directrices techniques pour l'évaluation des demandes du secteur des pêches, qui avaient été préparées par le Secrétariat. Ces lignes directrices visent à aider le réseau mondial de spécialistes des pêches dont le FIPOL pourrait éventuellement retenir les services pour l'évaluation des demandes de ce secteur. En outre, le conseil administratif a pris note d'une version simplifiée de ces lignes directrices, également préparées par le Secrétariat, qui visent à aider les demandeurs. L'expérience a démontré que les demandeurs de ce secteur ont souvent besoin d'aide pour présenter leurs demandes. Les deux documents sont susceptibles d'être pertinents au Canada où, conformément aux dispositions de la Loi sur la responsabilité en matière maritime, un recours précis a été prévu pour les manques à gagner encourus par les membres de l'industrie des pêches par suite d'un déversement d'hydrocarbures causés par un navire.

Le conseil administratif a également souligné le travail du 5^e Groupe de travail intersession (Groupe de réflexion sur la Convention SNPD), dont le résultat fera l'objet d'une discussion plus

loin dans le présent rapport en lien avec les réunions du FIPOL tenues en octobre dernier. Pour de plus amples renseignements sur ce groupe de travail, veuillez consulter le Rapport annuel de l'Administrateur (partie 5.8) de l'an dernier.

À la réunion de juin, le conseil administratif s'est penché sur deux demandes majeures, notamment les demandes liées au *Volgoneft 139*, en Russie, et au *Hebei Spirit*, dans la République de Corée. Les deux demandes feront l'objet d'une discussion plus tard dans le présent rapport en lien avec les réunions du FIPOL tenues en octobre et en mars. Aux fins du présent rapport, il suffit de souligner qu'il a été convenu, sur le fondement d'une proposition du directeur du FIPOL, qu'une contribution de 50 millions de livres serait demandée à l'égard de l'événement mettant en cause le *Hebei Spirit*. Le 2 septembre 2008, la Caisse d'indemnisation a payé la part du Canada, d'un montant de 2 249 241,47 £ (4 318 543,62 \$).

Lors de la réunion de juin, le Comité directeur du FIPOL de 1992 a tenu sa 41^e session. Le Canada, qui n'était pas membre du Comité, y a assisté à titre d'observateur. La principale fonction du Comité directeur est de recevoir les rapports d'étape relativement aux demandes découlant de divers événements et de fournir au directeur des directives à cet égard, au besoin. Ces réunions revêtent un intérêt particulier pour l'Administrateur, car elles fournissent des connaissances directes à l'égard des procédures de traitement des demandes suivies par le FIPOL, ainsi que de précieux contacts au sein du FIPOL et d'autres délégations nationales. Les événements en question seront abordés ultérieurement en lien avec les réunions tenues en octobre et en mars, ci-dessous.

5.3 Réunions tenues à Londres (du 13 au 17 octobre 2008)

En octobre dernier, les organes directeurs du FIPOL ont tenu leurs réunions automnales habituelles.

1. Assemblée générale du FIPOL de 1992

D'abord et avant tout, l'Assemblée générale du FIPOL de 1992 a tenu sa 13^e session ordinaire et, comme premier point à l'ordre du jour, a réélu M. Jerry Rysanek du Canada au poste de président.

Le FIPOL de 1992 compte maintenant environ 101 États membres, et ce nombre continue d'augmenter. De même, le Fonds complémentaire, qui compte maintenant 21 États membres, connaît une croissance soutenue. Comme il a été mentionné précédemment, le Parlement examine actuellement l'avant-projet de loi (projet de loi C-7) qui, s'il est adopté, permettra l'adhésion du Canada au Fonds complémentaire.

La crise actuelle sur les marchés financiers a suscité un certain intérêt à la réunion d'octobre, étant donné que le FIPOL a fait des investissements majeurs, principalement au titre d'un certain nombre de fonds des grosses demandes d'indemnisation. Un fonds des grosses demandes d'indemnisation est généralement établi en lien avec un événement susceptible de donner lieu à un grand nombre de demandes. Il vise à assurer le paiement rapide des demandes présentées. L'Assemblée a reçu du directeur et de l'organisme consultatif sur les placements l'assurance qu'à court terme, aucun problème n'était anticipé, étant donné que tous les investissements avaient été réalisés auprès de banques européennes et que celles-ci venaient de recevoir des cautionnements de leur gouvernement. Néanmoins, même les politiques d'investissement prudent du Fonds ne peuvent pas être considérées comme une protection complète contre les pertes en ces temps incertains.

Deux sujets continuent de retenir l'attention de l'Assemblée, notamment le non-paiement des contributions et la non-présentation des rapports sur les hydrocarbures. Il s'agit là de problèmes récurrents qui, de toute évidence, préoccupent beaucoup les délégations, y compris la délégation canadienne. Conformément à ce qui a été indiqué précédemment, au Canada, la

Caisse d'indemnisation a l'obligation de faire rapport au FIPOL chaque année sur la quantité d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçus par mer au Canada, ainsi que sur le paiement de contributions demandé par le fonds international, calculé en fonction de ces rapports. Au Canada, ces deux rapports, sur les hydrocarbures donnant lieu à contribution et sur le paiement de contributions, sont réalisés en temps opportun.

L'Assemblée a demandé à l'organe de contrôle de gestion de l'organisation d'examiner la question des contributions impayées et de formuler des propositions afin d'assurer le paiement rapide des contributions. L'organe de contrôle de gestion a également, au fil des années, étudié la question de la non-présentation des rapports sur les hydrocarbures et, à cet égard, a recommandé à l'Assemblée de prendre la décision stratégique de reporter le paiement des demandes dans les États où deux ou plusieurs rapports sur les hydrocarbures n'ont pas été présentés. Ces demandes seraient évaluées, mais aucun paiement ne serait effectué jusqu'à ce que les rapports aient été présentés. Bien que l'on ait exprimé des doutes quant à l'applicabilité juridique d'une telle politique, l'Assemblée a décidé d'adopter la recommandation.

Au cours de l'Assemblée d'octobre du FIPOL, le budget de 2009 de l'organisation a été adopté. Le budget est un facteur déterminant quant au montant des contributions qui devront être perçues dans l'année. En conséquence, à la recommandation du directeur, il a été convenu qu'une levée de contributions de 10 millions de livres devrait être imposée à l'égard du Fonds général, qui est utilisé pour couvrir les coûts administratifs du FIPOL et pour maintenir le fonds de roulement à 22 millions de livres. Ce dernier est utilisé pour payer les demandes plus petites non visées par le fonds des grosses demandes d'indemnisation.

L'Assemblée s'est penchée sur trois fonds des grosses demandes d'indemnisation, notamment ceux visant les événements mettant en cause le *Volgoneft 139*, le *Hebei Spirit* et le *Prestige*. Il a été convenu qu'une levée de contributions devrait être imposée à l'égard des fonds des grosses demandes d'indemnisation visant les événements du *Prestige* et du *Hebei Spirit*, de 2 millions de livres et de 33,5 millions de livres, respectivement, mais les deux levées ont été différées. Le directeur a l'autorisation de facturer ces deux levées, en totalité ou en partie, au cours du second semestre de 2009, dans la mesure requise.

Dans le cas du *Volgoneft 139*, il a été convenu qu'une levée de 50 millions de livres serait imposée, mais il a également été convenu que la levée devrait être différée jusqu'à ce que le Comité directeur autorise le paiement de l'indemnisation. Cet événement préoccupe particulièrement les membres du FIPOL. De plus amples renseignements sur l'événement et sur les problèmes qui en ont découlé seront fournis plus loin dans le rapport.

L'Assemblée a noté le résultat des travaux du Groupe de réflexion sur la Convention SNPD. Ce Groupe avait été mis sur pied par l'Assemblée pour qu'il examine un certain nombre de questions associées à la mise en œuvre 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). Le Groupe s'est réuni deux fois, sous la présidence de M. Alfred Popp, c.r. (Canada), et est retourné devant l'Assemblée, où il a présenté un projet de protocole, à l'occasion de la session extraordinaire du conseil administratif de l'Assemblée tenue en juin 2008. Le projet de protocole vise à aborder les questions qui ralentissent la mise en œuvre de la convention en apportant les modifications appropriées à celle-ci. Dans le cadre de la réunion tenue en juin, on a demandé au directeur de faire parvenir le projet de protocole à l'Organisation maritime internationale (OMI) et de lui demander de convoquer une conférence diplomatique dès que possible. (Nota : le projet de protocole a été approuvé par le Comité juridique à l'occasion de la session d'avril, et une conférence diplomatique devrait être convoquée au printemps 2010).

L'Assemblée a réélu le Canada pour qu'il siège au Comité directeur. Il convient également de noter que M. Emil Di Sanza, qui a déjà œuvré au sein de Transports Canada, a été élu pour siéger au sein

de l'organe de contrôle de gestion. M. Maurice Jaques, également du Canada, venait de terminer un mandat de six ans au sein de l'organe de contrôle de gestion et n'était donc pas admissible à une réélection.

2. Comité directeur du FIPOL

Au cours des réunions du FIPOL tenues en octobre, le Comité directeur du FIPOL de 1992 a tenu sa 42^e session. Au cours de cette réunion, le Comité en est arrivé à une importante décision relativement à une éventuelle action récursoire à l'égard du sinistre du *Slops*. (Nota : Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter le Rapport annuel de l'Administrateur 2006-2007 de la Caisse d'indemnisation – Appendice C). Cet événement mettait en cause un bâtiment utilisé de façon permanente comme une installation de stockage des déchets mazoutés. Lorsqu'un incendie s'est déclaré à bord de l'installation en juin 2000, une quantité considérable d'hydrocarbures s'est déversée. Le FIPOL a décliné toute responsabilité à l'égard des demandes découlant de l'événement du fait que l'installation ne pouvait être considérée comme un navire, aux fins de la Convention sur la responsabilité civile de 1992. Après divers appels, la question a finalement atteint la Cour suprême de la Grèce. La Cour suprême de la Grèce n'était pas d'accord avec la décision du FIPOL, selon laquelle l'installation ne pouvait pas être considérée comme un navire selon la définition de la Convention.

Puisque tous les droits d'appel avaient été épuisés, la question dont le Comité directeur était saisi visait à déterminer si une action récursoire devait être intentée contre le gouvernement de la Grèce pour avoir laissé le *Slops* exercer ses activités sans certificat d'assurance valide aux termes de la Convention sur la responsabilité civile. Dans l'analyse finale, toutefois, il a été convenu qu'aucune action récursoire ne devrait être intentée contre le gouvernement de la Grèce, car il s'était conformé à la politique du FIPOL relativement à la définition de navire dans la Convention sur la responsabilité civile. Le Comité a demandé au directeur d'examiner la politique du FIPOL relativement à la définition de navire et de présenter un document à l'Assemblée du FIPOL en octobre 2009.

Un autre cas qui préoccupe largement le Comité directeur se rapporte à l'événement du *Volgoneft 139*. (Nota : Voir le Rapport annuel de l'Administrateur 2007-2008 – partie 5.4). Cet événement continue de présenter de nombreux aspects préoccupants, et certains méritent que l'on s'y attarde. Tout d'abord, bien que la Russie soit partie à la Convention sur la responsabilité civile de 1992, le navire n'était pas assuré aux limites requises prévues dans cet instrument, comme cela a été indiqué précédemment, ce qui a donné lieu à un défaut d'assurance déplorable. Le gouvernement de la Russie n'aurait pas mis en œuvre les modifications relatives aux montants de limitation prévus dans la convention entrée en vigueur le 1^{er} novembre 2003, de sorte que les lois russes au moment de l'événement étaient fondées sur les limites qui avaient préséance avant cette date. À ce jour, les tribunaux russes ont établi que le fonds consigné du propriétaire du navire était régi par les limites périmées en vigueur aux termes des lois russes. Cette décision semble aller à l'encontre d'une loi constitutionnelle russe selon laquelle les conventions internationales auxquelles la Russie est partie ont préséance sur les lois nationales. Il reste encore à établir si le gouvernement russe, le moment venu, comblera le défaut d'assurance ou si le FIPOL devra le combler et demander un remboursement au gouvernement par voie d'action récursoire.

Ensuite, le propriétaire du navire et l'assureur ont invoqué l'article III.2 a) de la Convention sur la responsabilité civile de 1992, afin d'être exonérés de toute responsabilité à l'égard du déversement s'il est démontré que les dommages dus à la pollution ont résulté d'un phénomène naturel d'un caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible. Selon les conclusions préliminaires des spécialistes engagés par le FIPOL, la tempête qui a provoqué l'événement n'a pas atteint une intensité assez importante pour justifier une telle exonération. La cause plus probable de l'événement était l'insuffisance des critères de conception du navire par rapport aux conditions de la tempête. De plus, on a évoqué que le navire n'était pas certifié pour naviguer dans les eaux où l'événement s'est produit à ce moment de l'année. Le gouvernement de la Russie ne partage pas ce point de

vue. Si les tribunaux concluent que ce moyen de défense a été établi, le FIPOL sera tenu de verser une indemnisation pour la totalité des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par le déversement.

Un autre aspect préoccupant de ce cas se rapporte à la méthode utilisée pour calculer une demande présentée par le ministère des Ressources naturelles. Cette demande a été compilée conformément à une méthode de calcul, appelée « Methodika ». Depuis presque le début du système du FIPOL, cette méthode a été rejetée du fait qu'elle est fondée sur une quantification abstraite calculée conformément à un modèle théorique. (Nota : Voir la définition de dommage dû à la pollution à l'article I.6 de la *Convention sur la responsabilité civile de 1992* qui, en ce qui a trait à la dégradation de l'environnement, traite du coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront, et le Manuel des demandes d'indemnisation 2008 du FIPOL – page 35). Toutefois, la formule Methodika fait partie des lois russes et, par conséquent, serait utilisée par les tribunaux russes appelés à résoudre tout litige concernant l'évaluation des dommages. Il ne faut pas oublier que les tribunaux nationaux sont les derniers arbitres de tous les litiges liés à l'évaluation et au paiement de l'indemnisation en vertu du système international.

Enfin, il ne fait aucun doute que la totalité des demandes présentées jusqu'à présent dépassent largement le montant d'indemnisation disponible aux termes du système du FIPOL. Cela signifie que si le Comité accepte de payer toute indemnisation réclamée, il ne pourra pas le faire en totalité, et devra opter pour un niveau approprié de paiement, de façon à assurer que tous les demandeurs soient traités équitablement, comme l'exigent les conditions de la convention.

Un autre cas qui suscite largement l'attention du Comité directeur se rapporte à l'événement mettant en cause le *Hebei Spirit* de décembre 2007. Nota : Voir le Rapport annuel de l'Administrateur 2007-2008 (partie 5.4). Ce déversement avait causé d'importants dommages sur la côte sud-ouest de la République de Corée, et pourrait donner lieu à des demandes dont la valeur dépassera le montant d'indemnisation disponible en vertu de la *Convention sur la responsabilité civile de 1992* et du FIPOL. La République de Corée n'est pas partie au Fonds complémentaire. Par conséquent, elle ne bénéficiera pas de l'indemnisation additionnelle disponible dans ce Fonds.

Le Club P&I concerné a établi un Bureau des demandes d'indemnisation à Séoul. De plus, le Club a conclu des ententes avec le gouvernement coréen afin d'assurer la totalité des paiements des demandes d'indemnisation approuvées par le Club et le FIPOL, jusqu'à concurrence de la limite d'exposition du Club. Étant donné que toutes les demandes risquent d'excéder considérablement le montant d'indemnisation disponible, le niveau des paiements d'indemnisation du Fonds a été fixé à 35 %, sous réserve d'examens périodiques. Conformément aux décisions budgétaires prises à l'occasion des réunions du FIPOL tenues en juin, dont il a déjà été question, le FIPOL a imposé une contribution de 50 000 000 de livres pour cet événement. La part du Canada de cette contribution s'élève à 2 249 241 de livres et, conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, cette contribution a été prélevée sur la Caisse d'indemnisation. Nota : Voir le paragraphe 76(1).

Certaines demandes se rapportant à deux autres événements majeurs survenus il y a longtemps, mettant en cause le *Erika* (décembre 1999) et le *Prestige* (novembre 2003), n'ont pas encore été réglées. Dans le premier cas, le processus de règlement des demandes se déroule bien. Les tribunaux français ont tranché en faveur du Fonds, par une majorité écrasante, à l'égard d'une série de contestations relatives à l'évaluation des demandes par le FIPOL, ce qui indique que les critères relatifs aux demandes appliqués par le fonds sont acceptables sur le plan juridique. Dans le cas de l'événement du *Prestige*, des progrès sont réalisés dans la résolution des demandes, mais un certain nombre de très grosses demandes, présentées principalement par le gouvernement de l'Espagne, n'ont pas encore été réglées. Des procédures judiciaires en Espagne sont également en cours relativement à certaines des demandes. Étant donné que, dans ce cas également, la totalité des demandes présentées excèdent le montant d'indemnisation disponible aux termes des conventions, le niveau de paiement a été fixé à 30 % des montants évalués.

Un élément a particulièrement retenu l'attention du FIPOL, soit les procédures judiciaires qui ont été intentées par le gouvernement de l'Espagne contre la société de classification, l'American Bureau of Shipping (ABS), sous prétexte que la société de classification aurait fait preuve de négligence au moment de l'inspection du *Erika*, et que cela aurait été un facteur contributif dans l'événement. ABS a, en retour, intenté une poursuite contre le gouvernement de l'Espagne parce que les dommages causés lors de l'événement seraient attribuables à la négligence du gouvernement lorsqu'il a envoyé le bâtiment accidenté en mer sans lui fournir un lieu de refuge. Le FIPOL continue de suivre ce litige avec intérêt, car le résultat final pourrait avoir des incidences sur toute action récursoire que le Fonds pourrait intenter contre le gouvernement de l'Espagne.

3. Conseil administratif, FIPOL de 1971

Pendant les réunions tenues en octobre, le conseil administratif du FIPOL de 1971 a tenu sa réunion annuelle. Comme on l'a fait remarquer plus tôt, la Convention de 1971 portant création du FIPOL n'est plus en vigueur. Cependant, comme il reste des demandes non réglées qui remontent à l'époque où la Convention était encore en vigueur (avant le 24 mai 2002), un conseil administratif a été mis sur pied pour fournir de l'orientation sur ces demandes et sur toute question administrative à l'égard desquelles le Secrétariat pourrait avoir besoin de directives. Le Canada est toujours susceptible de recevoir des demandes concernant des événements survenus avant le 29 mai 1999, date à laquelle il a cessé d'être membre du FIPOL de 1971. Par conséquent, l'Administrateur assiste aux réunions du conseil administratif, comme membre de la délégation canadienne.

Le Secrétariat du FIPOL de 1992 gère conjointement le FIPOL de 1971, ainsi que le FIPOL de 1992 et le Fonds complémentaire. Le FIPOL de 1971 verse des honoraires fixes (210 000 livres) pour les services qu'il reçoit du Secrétariat. Il y a sept événements dont les demandes restent impayées, dont l'événement mettant en cause le *Nissos Amorgos*, qui est le plus notable. Dans ce cas, de grosses demandes présentées par le Venezuela, de même que des demandes présentées par trois transformateurs de poisson, n'ont pas encore été réglées, et rien n'indique qu'elles le seront dans l'immédiat. Dans le cas de la demande du gouvernement, il y a des problèmes de procédure dans les tribunaux du Venezuela. Le FIPOL est également d'avis que les dommages allégués dus à la pollution ne sont pas visés par la *Convention sur la responsabilité civile* de 1969.

5.4 Réunion du Comité directeur, mars 2009

Lors de la réunion du Comité directeur tenue en mars, il y a eu d'autres discussions sur les événements majeurs déjà mentionnés en lien avec les réunions du FIPOL tenues en octobre. Notamment, le Comité s'est penché sur le jugement rendu par la Cour criminelle de Paris en janvier 2008 relativement à l'événement mettant en cause le *Erika*. Initialement, lorsque le jugement a été rendu, le Secrétariat du FIPOL avait été chargé d'étudier ses incidences sur le Régime d'indemnisation international. Il a été signalé que le jugement faisait maintenant l'objet d'un appel devant la Cour d'appel et que toute analyse du jugement devrait être reportée jusqu'à ce que la Cour d'appel ait rendu sa décision. La première audience de l'appel est prévue pour le début octobre 2009.

La délégation canadienne, de concert avec d'autres délégations, a exprimé des préoccupations relativement au jugement étant donné que la Cour criminelle avait accordé des montants importants d'indemnisation. Il a été noté que les tribunaux criminels de certaines administrations semblaient avoir tendance à accorder des indemnisations sans avoir examiné toutes les dispositions de la *Convention sur la responsabilité civile* de 1992 et de la Convention du FIPOL. Le conseiller juridique du FIPOL a fait observer, cependant, que dans le cas qui nous occupe, la Cour criminelle s'était efforcée d'éviter les conflits relativement au Régime international en tenant responsable les parties qui n'étaient pas protégées par les dispositions d'orientation de la responsabilité contenues dans la *Convention sur la responsabilité civile*.

De toute évidence, il faudra attendre les résultats de l'appel en octobre pour énoncer toute position finale sur ce jugement. Le directeur a été invité à fournir une analyse des incidences sur le plan international, s'il y a lieu, lorsque la Cour d'appel aura rendu son jugement.

Le rapport fait déjà référence à un certain nombre de décisions rendues dans des tribunaux civils en France concernant les difficultés liées à l'évaluation des demandes par le FIPOL, et il est encourageant de constater que, dans la plupart des cas, les évaluations réalisées par le FIPOL ont été confirmées, ce qui augure bien pour l'application uniforme du régime international à l'échelle mondiale.

Enfin et surtout, le Comité directeur a pris note des procédures en France intentées par une commune contre la société *Total*, dans le cadre desquelles la commune laisse entendre que la cargaison à bord du *Erika* correspondait à la définition de déchets aux termes des lois européennes et que, par conséquent, la société pétrolière, à titre de « productrice » et d'« ancienne propriétaire » de la cargaison pourrait être tenue d'assumer les coûts de l'élimination des « déchets ». La question a été portée devant la Cour suprême de la France, qui l'a référée à la Cour européenne de justice (CEJ). Compte tenu de l'opinion de la CEJ, la Cour suprême a conclu que les hydrocarbures déversés et mélangés à l'eau de mer correspondaient à la définition de déchets, et que la société *Total* serait tenue responsable du déversement si sa contribution au risque de pollution causée par l'épave du navire était démontrée. La question est maintenant devant la Cour d'appel à Bordeaux. Sans doute y aura-t-il d'autres discussions sur les incidences de ce litige relativement au Régime international une fois que la Cour d'appel aura rendu sa décision.

Le Comité a reçu une mise à jour sur les demandes découlant de l'événement mettant en cause le *Prestige*. Étant donné que le montant des demandes impayées dépasse considérablement le montant d'indemnisation disponible aux termes du Régime international, le niveau de paiement des demandes recevables a été maintenu à 30 %.

Outre les procédures judiciaires en Espagne, y compris les poursuites judiciaires contre le capitaine, le second capitaine et le chef-mécanicien, des procédures judiciaires sont en cours en France à l'égard des demandes relatives à cet événement. Jusqu'à présent, les jugements rendus en France semblent être favorables aux évaluations réalisées par le FIPOL.

Le Comité directeur a reçu des mises à jour sur deux autres événements majeurs, notamment les événements mettant en cause le *Volganef 139* et le *Hebei Spirit*. Les préoccupations relatives au sinistre du *Volganef 139* n'ont pas encore été résolues.

Par conséquent, le Comité directeur, à la lumière des incertitudes entourant l'événement, a refusé d'autoriser le directeur à verser toute indemnisation pour le moment.

Le Comité directeur a également reçu une mise à jour complète sur l'événement du *Hebei Spirit*. À compter de mars 2009, des demandes d'indemnisation d'un montant total de 250 millions de livres ont été présentées auprès du Bureau des demandes d'indemnisation établi en collaboration avec le Club P&I. On s'attend à ce que les pertes découlant de cet événement excèdent le montant d'indemnisation disponible aux termes du Régime international. Comme il a été mentionné précédemment, la République de Corée n'est pas partie au Fonds complémentaire. Compte tenu de l'incertitude relativement au nombre total de demandes, le Comité directeur a maintenu le niveau de paiement des demandes recevables à 35 %.

**Caisse d'indemnisation des
dommages dus à la pollution
par les hydrocarbures causée
par les navires
États financiers
au 31 mars 2009**

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

Rapport des vérificateurs

Raymond Chabot Grant Thornton
S.E.N.C.R.L./LLP
2505 St-Laurent
Ottawa, Ontario K1H 1E4

Tel.: 613 236-2211
Fax: 613 236-6104

www.rcgt.com

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 2009 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 2009 ainsi que des résultats de ses activités et des flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada.

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

Comptables agréés
Experts-comptables autorisés

Ottawa, Canada
le 7 mai 2009

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 2009

	<u>2009</u>	<u>2008</u>
	\$	\$
Revenus		
Intérêts	10 122 651	14 454 922
Recouvrement des demandes déjà réglées	33 100	7 163
	<u>10 155 751</u>	<u>14 462 085</u>
Demandes d'indemnisation		
Paiements effectués et provisions envers des demandes d'indemnisation canadiennes	(565 464)	(972 347)
Contribution aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (note 8)	(5 161 014)	(106 305)
	<u>(5 726 478)</u>	<u>(1 078 652)</u>
	<u>4 429 273</u>	<u>13 383 433</u>
Dépenses de fonctionnement		
Honoraires de l'Administrateur et de l'Administrateur adjoint	105 809	106 374
Frais légaux	258 981	187 456
Frais de consultation	102 874	68 675
Frais de vérification	20 800	3 098
Services administratifs, salaires et dépenses de bureau	126 747	147 672
Déplacements	36 584	38 495
Loyer	97 552	87 100
Frais d'impression - rapport annuel	14 630	15 000
Dépenses de la <i>Loi sur l'accès à l'information et de la protection des renseignements personnels</i> (note 6)	61 529	83 596
Amortissement des immobilisations	3 872	3 011
	<u>829 378</u>	<u>740 477</u>
Excédent de l'exercice	3 599 895	12 642 956
Excédent accumulé au début de l'exercice	376 425 567	363 782 611
Excédent accumulé à la fin de l'exercice	<u>380 025 462</u>	<u>376 425 567</u>

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers et la note 3 fournit d'autres informations sur les résultats.

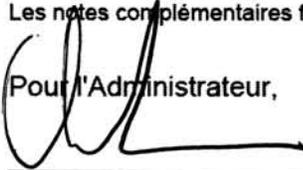
Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires
Bilan

au 31 mars 2009

	<u>2009</u>	<u>2008</u>
	\$	\$
ACTIF		
Actif à court terme		
Solde du compte auprès du Receveur général du Canada (note 4)	380 473 601	376 453 502
Débiteurs	30 000	
	<u>380 503 601</u>	<u>376 453 502</u>
Immobilisations (note 5)	20 156	17 124
	<u>380 523 757</u>	<u>376 470 626</u>
PASSIF		
Passifs à court terme		
Créditeurs et frais courus	223 117	45 059
Provision pour demandes sous révision (note 7)	275 178	
	<u>498 295</u>	<u>45 059</u>
EXCÉDENT ACCUMULÉ	<u>380 025 462</u>	<u>376 425 567</u>
	<u>380 523 757</u>	<u>376 470 626</u>
Éventualités (note 8)		

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 2009

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 recouvrements des demandes déjà réglées 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 et 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 2009

3 - INFORMATIONS SUR LES RÉSULTATS

	<u>2009</u>	<u>2008</u>
	\$	\$
Gain sur devises étrangères inclu dans la Contribution aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures	337 837	-

4 - 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 1,71 % et 3,37 %. Le taux pour mars 2009 était de 1,71 %.

5 - IMMOBILISATIONS

	<u>2009</u>		
	<u>Coût</u>	<u>Amortissement cumulé</u>	<u>Coût non amorti</u>
	\$	\$	\$
Équipement informatique	5 005	3 094	1 911
Mobilier et agencements	22 034	3 789	18 245
	<u>27 039</u>	<u>6 883</u>	<u>20 156</u>

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

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

Notes complémentaires

au 31 mars 2009

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

	2009	2008
	\$	\$
Coûts administratifs	11 041	11 293
Frais de consultation	50 213	46 314
Frais légaux	275	25 884
Formation		105
	61 529	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 6 174 \$ (8 274 en 2008) afin de maintenir les systèmes de classement appropriés qui respectent cette Loi.

7 - INCERTITUDE RELATIVE À LA MESURE

Dû aux incertitudes inhérentes face aux processus de révision des demandes, il y a possibilité que la provision pour demandes sous révision soit insuffisante. Une provision de 275 178 \$ a été comptabilisée pour les demandes reçues avant le 31 mars 2009 pour lesquelles la révision n'était pas encore complétée. La provision est basée sur les estimations de la direction et supportée par des faits historiques des derniers vingt-quatre mois. Tous ajustements subséquents déterminés par des examens additionnels seront comptabilisés dans l'exercice au cours duquel les demandes seront examinées.

8 - ÉVENTUALITÉS

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 2009 sera déboursé et comptabilisé par la Caisse lorsque celui-ci aura été déterminé et cotisé 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 5 161 014 \$ (106 305 \$ en 2008) aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

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

Notes complémentaires

au 31 mars 2009

8 - ÉVENTUALITÉS (suite)

Pour l'exercice financier débutant le 1er avril 2009, la responsabilité maximale de la Caisse s'élève à 154 392 072 \$ (152 110 416 \$ en 2008) pour toutes les demandes d'indemnisation visant un seul déversement d'hydrocarbures. De plus, débutant le 1er avril 2009, le ministre des Transports est investi des pouvoirs légaux pour imposer une levée de contributions de 46,29 cents (45,61 cents en 2008) 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 levée de contribution n'a été imposée depuis 1976.

9 - OPÉRATIONS CONCLUES AVEC DES 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 97 552 \$ (87 100 \$ en 2008) à Travaux publics et Services gouvernementaux Canada pour l'utilisation de l'espace de bureau.

10 - 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.