

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



Rapport annuel de l'Administrateur
2009 – 2010
Canada

Photographie fournie gracieusement par
Alan Betton, Marine Surveyor
Total Boat Marine Surveyors Ltd.
Sidney, (Colombie-Britannique)

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

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

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

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

Rapport annuel de l'Administrateur

2009 – 2010

Canada

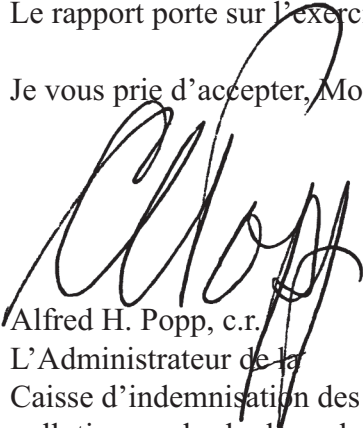
L'honorable John Baird, C.P., député
Ministre des transports, de l'infrastructure et des collectivités
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

Monsieur le Ministre,

Conformément à l'article 121 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM), j'ai l'honneur de vous présenter le Rapport annuel de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, aux fins de son dépôt devant chaque chambre du Parlement.

Le rapport porte sur l'exercice financier qui se termine le 31 mars 2010.

Je vous prie d'accepter, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments distingués.



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	3
Répercussions des modifications de la LRMM sur le traitement des demandes de recouvrement de créances	4
Répercussions des modifications de la LRMM sur la gouvernance de la CIDPHN ...	4
Illustration 1: Limites actuelles de responsabilité et d'indemnisation pour des déversements provenant de pétroliers au Canada	6
Tableau 2: Contributions canadiennes au Fonds international	7
2. Événements canadiens ayant entraîné des déversements d'hydrocarbures	9
2.1 Déversement d'origine inconnue - Port Cartier (2000)	9
2.2 Lavallee II (2002)	10
2.3 Anscomb (2004)	11
2.4 Sea Shepherd II (2004)	13
2.5 Sea Sprite (2005)	14
2.6 Extasia 1 (2005)	15
2.7 Saxony (2006)	15
2.8 SCL Bern (2006)	16
2.9 Wishing Star (2006)	17
2.10 Robertson II (2007)	18
2.11 Robson Bight (2007)	19
2.12 Robson Bight (2007)	20
2.13 Ambassador (2007)	20
2.14 Remorqueur Grande Baie (2007)	20
2.15 Stephanie & Darrel (2007)	21
2.16 Déversement d'hydrocarbures au Royal Hamilton Yacht Club	22
2.17 Remorqueur Winamac (2008)	23
2.18 MLJet (2008)	23
2.19 Gala Babe II (2008)	24
2.20 Farley Mowat (2008)	24
2.21 King Darwin (2008)	26
2.22 Columbia (2008)	26
2.23 Déversement d'origine inconnue - Thunder Bay (2008)	27
2.24 Déversement d'origine inconnue - Thunder Bay (2008)	28
2.25 Delta I (2008)	29
2.26 Ganges I (2008)	30
2.27 May's Landing (2008)	31
2.28 Patricia Louise (2008)	32
2.29 Saxon Viking (2008)	33
2.30 La Lumiere (2008)	33
2.31 Steveston II (2008)	34
2.32 Island Ranger (2008)	35
2.33 Voilier – Havre de Toronto (2009)	35
2.34 Déversement d'origine inconnue - passage Burrard (2009)	36
2.35 Sea Wing II (2009)	37
2.36 Meota (2009)	37

2.37	Just Magic (2009)	38
2.38	Hey Dad (2009)	39
2.39	Camino Real (2009)	39
2.40	Déversement d'origine inconnue – Parry Sound (2009)	40
2.41	Déversement d'origine inconnue – Port de Hamilton (2010)	41
3.	Enjeux et occasions	43
4.	Initiatives de relations externes	47
4.1	Conférence annuelle de la Fédération maritime du Canada	47
4.2	Conférences à McGill	47
4.3	Association canadienne de droit maritime	47
4.4	Conseil consultatif maritime canadien (chapitre national)	48
4.5	Conseil consultatif maritime canadien (Nord)	50
4.6	Programme relatif aux déversements d'hydrocarbures dans l'Arctique	52
4.7	Dépôts d'équipement de la Garde côtière canadienne	53
4.8	Atelier Canada-É.-U. sur le financement des interventions liées aux déversements d'hydrocarbures	54
4.9	Bâtiments laissés à l'abandon et à l'état d'épaves	54
4.10	Visite en Chine	55
4.11	Visite de la délégation de l'Académie chinoise des sciences des transports et d'autres instituts du ministère des transports	55
4.12	Conférence de l'équipe régionale d'intervention d'urgence	56
4.13	Cours de commandant sur place	56
4.14	Réunion avec le Commissaire de la Garde côtière canadienne	57
5.	Participation de la CIDPHN au Régime d'indemnisation international	59
5.1	Réunion du FIPOL de 1992	59
5.2	Réunions tenues à Londres – du 15 au 18 juin 2009	59
5.3	Réunions tenues à Londres – du 13 au 17 octobre 2009	60
6.	Partie relative aux aspects financiers	63

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)
NM	Navire de pêche (FV)
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 2010, la valeur du droit de tirage spécial* (DTS) était de 1,53115 \$. 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 2010. La partie 1 décrit le régime canadien d'indemnisation qui, depuis le 2 janvier 2010, est régi par le chapitre 21 des Lois du Canada, 2009 – la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* modifiée. 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) et du Protocole de 2003 portant création d'un fonds complémentaire. Ces fonds répartissent 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 (CRC), du FIPOL de 1992 et du Protocole de 2003 portant création d'un fonds complémentaire, les limites actuelles de responsabilité et d'indemnisation disponibles au Canada, y compris pour la mer territoriale et la zone économique exclusive, figurent 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*. Le 23 juin 2009, le projet de loi C-7 a reçu la sanction royale et est devenu le chapitre 21 des Lois du Canada, 2009. Les dispositions du chapitre 21 sont entrées en vigueur le 2 janvier 2010. En plus de contenir des dispositions importantes régissant les activités de la Caisse d'indemnisation, ces dispositions mettent en application deux instruments internationaux, qui ont été ratifiés par le Canada le 2 octobre 2009. Ces deux instruments sont la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute) et le Protocole de 2003 sur la Convention internationale portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Protocole de 2003 portant création d'un fonds complémentaire). Tel que mentionné ci-haut, la partie 1 du présent rapport annuel y fait référence.

Section financière

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, douze demandes d'indemnisation canadiennes ont été réglées et un montant total de 197 392,66 \$ a été payé, y compris les intérêts. L'Administrateur a recouvré 157 597,73 \$ auprès de tiers responsables, pour des versements effectués par prélèvement sur la Caisse d'indemnisation. Aucune contribution n'a été versée au FIPOL de 1992 pour des sinistres à l'étranger au cours du présent exercice financier.

Pour l'exercice financier amorcé le 1^{er} avril 2010, la responsabilité maximale de la Caisse d'indemnisation s'élève à 155 318 424 \$ pour toutes les demandes d'indemnisation visant un seul rejet d'hydrocarbures. Depuis le 1^{er} avril 2010, le ministre des Transports est investi du pouvoir statutaire d'imposer une levée de contributions de 46,57 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 en fonction de l'indice des prix à la consommation. Aucune levée de contributions n'a été imposée depuis 1976.

Au 31 mars 2010, le surplus accumulé dans la Caisse d'indemnisation était de 386 238 190 \$.

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 ont aussi été faites par des représentants des administrations provinciales et municipales, ainsi que par des citoyens en vue de déterminer s'ils étaient 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 événements signalés à l'Administrateur n'ont pas entraîné de demande d'indemnisation à la Caisse d'indemnisation. Ces événements ont été traités de manière satisfaisante à l'échelle locale, ce qui suppose dans la plupart des cas que les assureurs des propriétaires de navires en ont assumé la responsabilité financière. Dans ces cas, la Caisse d'indemnisation n'a pas eu besoin de mener une enquête.

Les événements de déversement 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. Cette partie fait aussi mention des demandes d'indemnisation qui en sont à diverses étapes d'évaluation. L'Administrateur a traité 56 dossiers actifs sur des événements au cours de l'exercice. De ce nombre, 41 sont abordés. 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 événements de déversements d'hydrocarbures. Au cours de l'exercice, douze nouvelles demandes ont été reçues (montant total de 3 127 832,40 \$). Des enquêtes sont en cours, mais elles n'ont pas toutes été achevées avant le 31 mars 2010.

Défis et possibilités

Au cours de l'année, l'Administrateur 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. Ces nouvelles exigences administratives ont considérablement accru la charge de travail de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. Cette charge de travail accrue devait être assumée en plus du travail de base de la Caisse d'indemnisation lié aux enquêtes et au règlement des demandes. La partie 3 fait mention de plusieurs de ces défis, notamment :

- Planifier le déménagement des bureaux de la Caisse d'indemnisation au 180, rue Kent, avec l'aide de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada et de Transports Canada;
- Négocier avec Transports Canada en vue de l'acquisition d'une application gouvernementale commune qui fera un suivi systématique de la mise au rancart et des périodes de conservation des dossiers et gèrera les délais prescrits pour le traitement des demandes;
- Adopter de nouvelles pratiques en matière de ressources humaines à la Caisse d'indemnisation pour aborder le besoin croissant de stabilité au niveau du soutien administratif et protéger la continuité opérationnelle de la Caisse d'indemnisation;
- Élaborer un protocole d'entente en collaboration avec Transports Canada pour préciser les rôles et les responsabilités de la Caisse d'indemnisation et du Ministère et inclure officiellement tous les services que Transports Canada offre à la Caisse d'indemnisation;
- Explorer des méthodes d'échange de l'information et de coopération mutuelle avec divers réseaux de petits ministères et organismes fédéraux;
- Réaliser une étude approfondie de l'historique de la Caisse d'indemnisation relativement aux contributeurs et aux hydrocarbures donnant lieu à contribution;
- Réorganiser les activités de la Caisse d'indemnisation de façon à ce qu'elles tiennent compte des nouveaux changements apportés à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

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 à la Caisse d'indemnisation. Au cours de l'exercice visé par le présent rapport, il convient de noter que les initiatives de relations externes ont compris un certain nombre de visites internationales. Divers pays s'intéressent de plus en plus au fonctionnement du fonds national canadien, notamment la République de Corée, la Chine, le Japon et plus récemment, la Fédération de Russie. Les initiatives de relations externes sont décrites à la partie 4 et incluent les activités suivantes :

- Présence de l'Administrateur et d'un expert-conseil en matière maritime engagé par la Caisse d'indemnisation aux séances du Conseil consultatif maritime canadien dans le cadre des conférences nationales semestrielles tenues à Ottawa;
- Participation aux réunions de l'Association canadienne de droit maritime et des représentants gouvernementaux tenues à Ottawa;
- Participation de l'Administrateur aux discussions avec le Commissaire de la Garde côtière canadienne et la haute direction au sujet du traitement des demandes déposées par la Garde côtière;
- Présence d'un expert-conseil en matière maritime à titre de représentant de la Caisse d'indemnisation aux réunions du Conseil consultatif maritime – CCMC Nord, tenues à Québec et à Yellowknife, dans les Territoires du Nord-Ouest;
- Présence de l'Administrateur à la conférence annuelle de la Fédération maritime du Canada à Montréal;
- Présentation d'exposés par l'Administrateur aux étudiants en droit de la Faculté de droit de l'Université McGill sur les activités de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires;
- Présence d'un expert-conseil en matière maritime à titre de représentant de la CIDPHN à la 36^e conférence de la l'équipe régionale d'intervention d'urgence (ERIU), Région de l'Atlantique, tenue à Moncton, au Nouveau-Brunswick;
- Participation de l'Administrateur à un cours de formation des commandants sur place offert au Collège de la Garde côtière canadienne pour fournir de l'information sur l'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures majeur;
- Présence d'un expert-conseil en matière maritime engagé par la Caisse d'indemnisation à l'installation d'entrepôt d'équipement maritime de la Garde côtière canadienne à Richmond, en Colombie-Britannique;
- Présence de l'Administrateur, de même que de représentants du U.S. Oil Spill Liability Trust Fund et de membres de la United States Coast Guard et de la Garde côtière canadienne, à l'Atelier Canada-États-Unis sur le financement des interventions liées aux déversements d'hydrocarbures tenu à Seattle, dans l'État de Washington;
- Présence de l'Administrateur à une réunion de l'Académie chinoise des sciences des transports tenue à Beijing pour expliquer les activités de la Caisse d'indemnisation;
- Présentation d'un exposé par l'Administrateur sur les activités de la Caisse d'indemnisation au forum maritime international de Shanghai;
- L'Administrateur et Transports Canada, co-hôtes d'une délégation chinoise de l'Académie chinoise des sciences des transports en visite au Canada pour étudier le fonds national canadien.

Le Régime d'indemnisation international

La partie 5 du rapport annuel porte principalement sur 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, du FIPOL de 1971 et du Fonds complémentaire, notamment :

- Les réunions du conseil d'administration et du Comité directeur tenues à Londres du 15 au 18 juin 2009;
- Les réunions de l'Assemblée générale du Fonds, du Comité directeur et du conseil administratif tenues à Londres du 12 au 16 octobre 2009.

La partie 5 du présent rapport annuel fait ressortir certains des points à l'ordre du jour des réunions du FIPOL. L'Administrateur s'intéresse à différents aspects du FIPOL, notamment le traitement des demandes et le budget. De plus, l'Administrateur juge qu'il est souhaitable de surveiller étroitement les politiques du FIPOL relativement aux demandes. Une participation active aux réunions permet d'assurer la plus grande harmonisation possible des politiques et des pratiques de la Caisse d'indemnisation relativement aux demandes avec celles du FIPOL.

1. Le régime canadien d'indemnisation

La Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (CIDPHN) a été créée en vertu des modifications apportées à l'ancienne *Loi sur la marine marchande du Canada* (LMMC), qui sont entrées en vigueur le 24 avril 1989. La CIDPHN a succédé à la Caisse des réclamations de la pollution maritime (CRPM), qui existait depuis 1973. En 1989, le montant accumulé dans la CRPM, soit une somme de 149 618 850,24 \$ a été transféré dans la CIDPHN. Depuis le 8 août 2001, la CIDPHN est régie par la partie 6 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM) Statuts du Canada de 2001, chapitre 6, qui a remplacé les modifications précitées à la LMMC. Tel qu'indiqué dans le dernier rapport annuel, le 29 janvier 2009, le ministre des Transports a déposé un projet de loi à la Chambre des communes contenant des modifications à la LRMM (projet de loi C-7). Le 23 juin 2009, le projet de loi a reçu la sanction royale et est devenu le chapitre 21 des Statuts du Canada de 2009. Les modifications comprennent un nouveau libellé de la Partie 6 de la LRMM et comporteront plus de précisions tel qu'indiqué ci-après.

La CIDPHN est un compte spécial établi dans les comptes du Canada sur lequel des intérêts sont versés tous les mois par le ministre des Finances. Conformément aux dispositions pertinentes de la LRMM, le ministre des Transports dispose du pouvoir statutaire d'imposer une redevance sur chaque tonne métrique d'hydrocarbures donnant lieu à contribution importée au Canada ou transportée à l'extérieur du Canada en vrac à bord d'un navire. La redevance est indexée une fois l'an en fonction de l'indice des prix à la consommation, et tout récemment celle-ci était de 46,57 cents la tonne métrique. Une redevance de 15 cents la tonne a été imposée à compter du 15 février 1972 jusqu'au 1^{er} septembre 1976. Durant cette période, une somme totale de 34 866 459,88 \$ a été recueillie de 65 contributeurs et a été créditée à la CRPM. Parmi les parties qui ont contribué à la CRPM, mentionnons les suivantes : des compagnies pétrolières, des centrales énergétiques, des fabricants de pâtes et papiers, des usines de produits chimiques et d'autres industries lourdes. Aucune redevance n'a été imposée depuis la suspension d'un tel prélèvement en 1976.

Les dispositions susmentionnées contenues au chapitre 21 sont entrées en vigueur le 2 janvier 2010. En plus de renfermer d'importantes dispositions régissant le fonctionnement de la CIDPHN, ces dispositions mettent en œuvre deux instruments internationaux, qui ont été ratifiés par le Canada en date du 2 octobre 2009, notamment, la *Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile et l'indemnité pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute* (*Convention sur les hydrocarbures de soute*) et le *Protocole de 2003 portant création d'un Fonds International d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures*, (*Protocole portant création d'un Fonds complémentaire*). La Convention sur les hydrocarbures de soute, comme le laisse entendre son nom, fournit des règles internationales régissant les déversements d'hydrocarbures de soute. Alors que le Canada dispose d'un régime statutaire sur les hydrocarbures de soute depuis le début des années 1970, la mise en œuvre des règles internationales au Canada présente un avantage additionnel du fait que tous les navires d'une jauge brute de plus de 1 000 tonneaux doivent maintenir une assurance ou une autre garantie financière qui permet aux parties qui demandent une indemnisation relativement à un événement de pollution par les hydrocarbures causé par des navires de soumettre leur demande d'indemnisation directement à l'assureur ou à toute personne fournissant la garantie financière. Cette caractéristique pourrait être particulièrement avantageuse pour la CIDPHN au chapitre des actions de recours puisque la plupart des demandes d'indemnisation soumises à la Caisse visent des déversements non liés à des navires-citernes.

Le Protocole portant création d'un fonds complémentaire établit le *Fonds International d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures* (*Fonds complémentaire*), qui attribue une indemnisation relativement aux déversements des navires-citernes en sus des montants accordés par le fonds FIPOL de 1992. La participation du Canada au Fonds complémentaire fournit une protection additionnelle à la CIDPHN advenant le cas où des

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

déversements causés par des navires-citernes causeraient des dommages dus à la pollution au Canada ou dans les eaux de compétence canadienne.

Sous réserve des modalités de la législation applicable, la CIDPHN peut servir à payer les indemnités en cas de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ou les dommages anticipés en tout lieu au Canada ou en eaux canadiennes y compris dans la zone économique exclusive du Canada, résultant d'un déversement d'hydrocarbures causé par un navire. La CIDPHN paie les demandes d'indemnité admises relativement aux déversements d'hydrocarbures causés par les navires de toutes catégories. La CIDPHN n'est pas restreinte à payer des indemnités liées aux déversements causés par les pétroliers océaniques ou aux déversements d'hydrocarbures persistants, comme c'est le cas du fonds FIPOL de 1992.

La CIDPHN peut également fournir une indemnité supplémentaire (une quatrième tranche) advenant le cas où les fonds en vertu de la Convention sur la responsabilité civile de 1992 (Convention CRC), de la Convention du fonds FIPOL de 1992 et du Fonds complémentaire relatifs aux déversements des pétroliers au Canada seraient insuffisants pour donner suite à toutes les demandes d'indemnité admises. (Voir l'illustration 1).

Durant l'année financière qui a débuté le 1^{er} avril 2010, le montant maximal de la responsabilité de la CIDPHN a été fixé à 155 318 424, 00 \$ pour toutes les demandes d'indemnité liées à un même déversement d'hydrocarbures. Ce montant est indexé une fois l'an. Voici certaines des catégories de demandes d'indemnité pour lesquelles on peut recourir à la CIDPHN :

- Demandes d'indemnité pour des dommages causés par la pollution;
- Demandes d'indemnité pour des frais et débours liés au nettoyage d'un déversement d'hydrocarbures y compris le coût des mesures de prévention;
- Demandes d'indemnité pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et pour les coûts de dépollution lorsque l'identité du navire qui a causé le déversement ne peut être déterminée, événement qui est connu sous le nom de déversement d'origine inconnue.

Les personnes appartenant à une large catégorie de travailleurs œuvrant dans le secteur de l'industrie canadienne de la pêche peuvent soumettre une demande d'indemnité en raison de la perte de revenu lié à un déversement d'hydrocarbures causé par un navire. Le régime obligatoire actuel de demandes d'indemnités prescrit en vertu de la Partie 6 de la LRMM est fondé sur le principe du pollueur-payeur. Le régime repose sur les quatre éléments suivants :

1. Tous les frais et dépens doivent être raisonnables;
2. Toutes les mesures de dépollution prises doivent être des mesures raisonnables;
3. Tous les frais et dépens doivent avoir été engagés;
4. Toutes les demandes d'indemnité soumises à la CIDPHN doivent faire l'objet d'une enquête par une instance indépendante (l'Administrateur).

La CIDPHN est à la fois un fonds de dernier recours, c'est-à-dire que la Caisse d'indemnité paie une indemnité dans les cas où les demandeurs ont été incapables d'obtenir le plein paiement de leurs demandes du propriétaire du navire ou de toute autre partie, et un fonds de premier recours, c'est-à-dire que les demandeurs peuvent soumettre leurs demandes d'indemnité directement à la Caisse d'indemnité qui assume la tâche de récupérer l'indemnité du pollueur ou de la partie responsable.

La Caisse d'indemnité : Un fonds de dernier recours

Le régime canadien d'indemnité est fondé sur le principe fondamental que le propriétaire du navire est responsable de toute pollution par les hydrocarbures causée par le navire. Par conséquent,

la LRMM rend le propriétaire du navire responsable inconditionnellement de tout dommage dû à la pollution par les hydrocarbures causée par le navire et des frais et dépens engagés par le ministre des Pêches et des Océans et toute autre personne au Canada pour les mesures de dépollution et de prévention. Advenant un déversement d'hydrocarbures causé par un navire-citerne, le régime de responsabilité inconditionnelle est régi par la Convention sur la responsabilité civile de 1992 (CRC), entérinée dans la législation canadienne en vertu de l'article 48 de la LRMM. Dans le cas de déversements d'hydrocarbures de soute, le régime de responsabilité est régi par la Convention sur les hydrocarbures de soute, entérinée dans la législation canadienne en vertu de l'article 69 de la LRMM. Les déversements d'hydrocarbures ne sont pas visés par l'une ou l'autre de ces conventions mais ils sont plutôt visés par le régime de responsabilité établi en vertu de l'article 76 de la LRMM.

Tel que prévu par la LRMM, en première instance, un demandeur peut intenter une action contre un propriétaire de navire. En vertu de la législation, l'Administrateur de la CIDPHN est une partie à toute action devant les tribunaux canadiens intentée contre le propriétaire d'un navire, son garant ou les Fonds FIPOL (voir l'article 109 de la LRMM). Dans un tel cas, l'étendue de la responsabilité de la CIDPHN en tant que dernier recours est indiquée à l'article 101 de la LRMM. L'Administrateur a également le pouvoir et l'autorisation de participer au règlement d'un tel litige, et peut prélever de la Caisse d'indemnisation des montants au titre des versements requis en vertu des modalités du règlement.

Un organisme d'intervention (OI) tel que défini dans la LMMC n'a aucune créance directe contre la CIDPHN mais peut soumettre une demande de recouvrement de créance ou demande d'indemnisation pour des frais et dépens non remboursés lorsqu'il a épuisé ses droits de recouvrement à l'encontre du propriétaire d'un navire.

La Caisse d'indemnisation : un fonds de premier recours

La CIDPHN peut également être un fonds de premier recours pour les demandeurs, y compris l'État.

Tel que prévu dans l'article 103 de la LRMM, toute personne qui a subi des pertes ou des dommages ou qui a engagé des frais et des débours peut présenter à l'Administrateur de la CIDPHN une demande en recouvrement de créance en raison de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, à une seule exception près. Tel qu'indiqué précédemment, un OI établi en vertu de la LMMC ne peut soumettre de demande directe de recouvrement de créance contre la CIDPHN.

L'Administrateur, en tant qu'autorité indépendante, a l'obligation de réaliser une enquête et une évaluation relativement aux demandes de recouvrement de créances ou demandes d'indemnisation déposées à la CIDPHN. Pour ces fins, l'Administrateur a les pouvoirs d'un commissaire en vertu de la Partie I de la *Loi sur les enquêtes*, qui comprend le pouvoir de citer des témoins à comparaître, de les obliger de témoigner sous serment et d'obtenir des documents.

L'Administrateur peut soit faire une offre d'indemnisation ou décliner la demande de recouvrement de créance dans la mesure où celle-ci n'a pas été admise aux fins d'indemnisation. Le seul recours d'un demandeur insatisfait de la décision finale de l'Administrateur consiste à faire appel devant la Cour fédérale du Canada, dans les 60 jours suivant la notification de la décision de l'Administrateur.

Lorsque l'Administrateur paie une créance, il est subrogé aux droits du demandeur et il est tenu de prendre toutes les mesures raisonnables pour recouvrer du propriétaire du navire ou de toute personne responsable le montant de l'indemnisation payée aux demandeurs. Par conséquent, l'Administrateur peut intenter une action réelle contre le navire faisant l'objet d'une demande (ou contre les parties ayant bénéficié de la vente, si le navire a été vendu) pour obtenir une garantie visant à protéger la CIDPHN advenant le cas où aucune autre garantie n'est fournie. L'Administrateur est en droit d'exiger une garantie soit avant soit après la réception d'une demande

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

de recouvrement de créance, mais il ne peut continuer cette action que s'il a payé la créance et qu'il est subrogé aux droits du demandeur (voir l'article 102 de la LRMM).

Tel qu'indiqué précédemment, l'Administrateur a l'obligation de prendre des mesures raisonnables pour recouvrer auprès du propriétaire du navire, du FIPOL ou de toute autre personne, le montant de l'indemnisation qu'il a versée aux demandeurs, montant prélevé sur la Caisse d'indemnisation. Cela comprend le droit d'intenter une action contre le Fonds de limitation de responsabilité du propriétaire du navire constitué en vertu des dispositions de la CRC de 1992.

Il convient de noter que toutes les demandes de recouvrement de créance faites en vertu de la LRMM doivent être soumises dans les délais prescrits. Ces délais sont prescrits soit par les conventions internationales qui régissent la créance soit par les délais prescrits dans la Loi (voir le paragraphe 77(6)). Il est particulièrement important de noter que la Loi prescrit des délais plus courts dans les cas où le demandeur choisit de déposer sa demande de recouvrement de créance auprès de l'Administrateur (premier recours)(voir le paragraphe 103(2)). L'idée sous-tendant l'imposition de délais plus courts est de permettre à l'Administrateur de continuer l'action de recouvrement de la créance dans les délais prescrits lorsque la demande a été admise et a fait l'objet d'un paiement prélevé sur la CIDPHN.

Répercussions des modifications de la LRMM sur le traitement des demandes de recouvrement de créances

On ne prévoit pas que les modifications de la LRMM, figurant au chapitre 21 des Statuts du Canada de 2009, auront des répercussions importantes sur les procédures de traitement des demandes de recouvrement des créances établies par la CIDPHN au fil des ans. Tant les fonctions de premier recours que celles de dernier recours de la Caisse d'indemnisation ont été sauvegardées dans les modifications, ainsi que le pouvoir de détenir des navires et les pouvoirs de l'Administrateur en ce qui concerne les enquêtes relatives aux demandes de recouvrement de créances ainsi que l'exercice des pouvoirs de commissaire en vertu de la Partie 1 de la *Loi sur les enquêtes*. Cependant, l'évaluation réelle des demandes de recouvrement sera faite, le cas échéant, en fonction des modalités des conventions pertinentes auxquelles le Canada adhère. Ces conventions ont été ajoutées à la Loi dans des annexes. L'évaluation des demandes de recouvrement par renvoi direct aux conventions pertinentes s'appuiera sur l'uniformisation internationale dans l'application de ces conventions et permettra d'éviter les ambiguïtés pouvant se produire lorsque les demandes de recouvrement sont fondées sur des dispositions statutaires paraphrasant ces conventions au lieu d'être fondées sur les dispositions des conventions elles-mêmes.

Répercussions des modifications de la LRMM sur la gouvernance de la CIDPHN

Les modifications de la LRMM figurant au chapitre 21 contiennent un certain nombre de dispositions qui amélioreront la gouvernance de la CIDPHN. Bien qu'au fil des années, la Caisse d'indemnisation, avec l'aide du ministère des Transports, ait établi des pratiques et des procédures comptables appropriées, il s'agissait plutôt d'une question de pratique courante plutôt qu'une question d'obligation statutaire. En vertu des modifications à la Loi, ces pratiques sont devenues une exigence statutaire (voir l'article 120 de la Loi). De plus, même si la CIDPHN a adopté comme pratique depuis les deux dernières années d'inclure dans son rapport annuel les états financiers de la Caisse et le rapport d'un vérificateur, cette pratique est maintenant devenue une obligation de nature législative (voir l'article 121 de la Loi). En dernier lieu, il faut souligner que pour les fins d'uniformité avec les pratiques de l'ensemble du gouvernement découlant de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, l'Administrateur sera tenu, au moins une fois tous les cinq ans, d'exécuter un examen spécial des

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

systèmes de contrôle et d'information et des pratiques de gestion de la CIDPHN.

L'Administrateur est d'avis que ces obligations de même que les obligations résultant de la décision du gouvernement prise il y a quelques années d'assujettir la CIDPHN à la *Loi sur l'accès à l'information* et à la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, soulèvent la question suivante : les pratiques actuelles de dotation de la Caisse d'indemnisation sont-elles appropriées? À l'heure actuelle, l'Administrateur s'appuie sur les pouvoirs qui lui sont conférés par la Loi pour obtenir tout avis professionnel, technique et autre qu'il juge nécessaire pour accomplir ses tâches (voir l'article 81 de la Loi avant qu'on y apporte des modifications et article 100 de la nouvelle Loi après modifications). Il s'agit de déterminer s'il s'agit d'un outil adéquat pour assurer la dotation en personnel de la Caisse d'indemnisation, compte tenu de sa transformation et de la nécessité d'assurer une continuité. L'Administrateur espère approfondir cette question avec des fonctionnaires du ministère des Transports.

Notes:

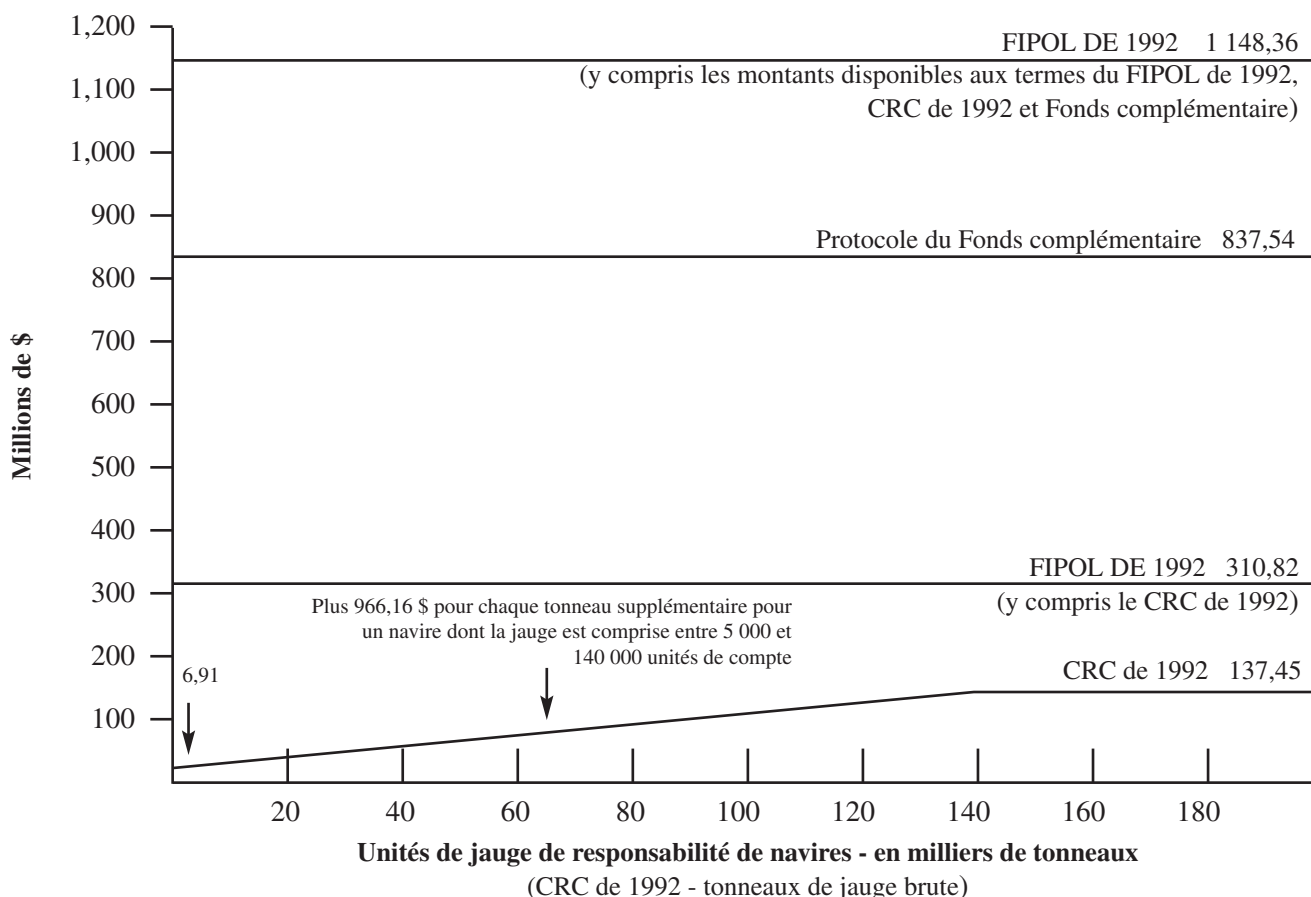
- (1) Pour plus de renseignements sur la participation du Canada et de la Caisse d'indemnisation aux fonds internationaux, et sur les accords à conformité facultative STOPIA et TOPIA, voir la partie 5 aux présentes et l'appendice A du rapport annuel de l'Administrateur pour 2006-2007.
- (2) L'illustration 1 indique les limites actuelles au chapitre de la responsabilité et de l'indemnisation s'appliquant aux déversements d'hydrocarbures causés par les pétroliers au Canada.
- (3) Le tableau 2 indique les contributions du Canada aux fonds internationaux depuis 1989.

Illustration 1

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

En fonction de la valeur du DTS ⁽¹⁾ au 1^{er} avril 2010

Fonds international (FIPOL)	1 148 362 500 \$
Fonds domestique (CIDPHN)	155 318 424 \$
Ensemble Global au Canada	1 303 680 924 \$



(1) Au 1^{er} avril 2010, la valeur du droit de tirage spécial (DTS) était d'environ 1,53115 \$. 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. Voir le paragraphe 54(1) de la LRMM et l'ordonnance 1703 du C.P. d'octobre 2003. 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, du FIPOL de 1992 et du Fonds complémentaire s'élève à 1 148,36 millions \$. Au Canada, en sus de cette somme viennent s'ajouter les 155,32 millions \$ de la Caisse d'indemnisation, ce qui permet maintenant de disposer au total de 1 303,68 millions \$ lors d'un déversement d'hydrocarbures provenant d'un navire-citerne au Canada.

Tableau 2

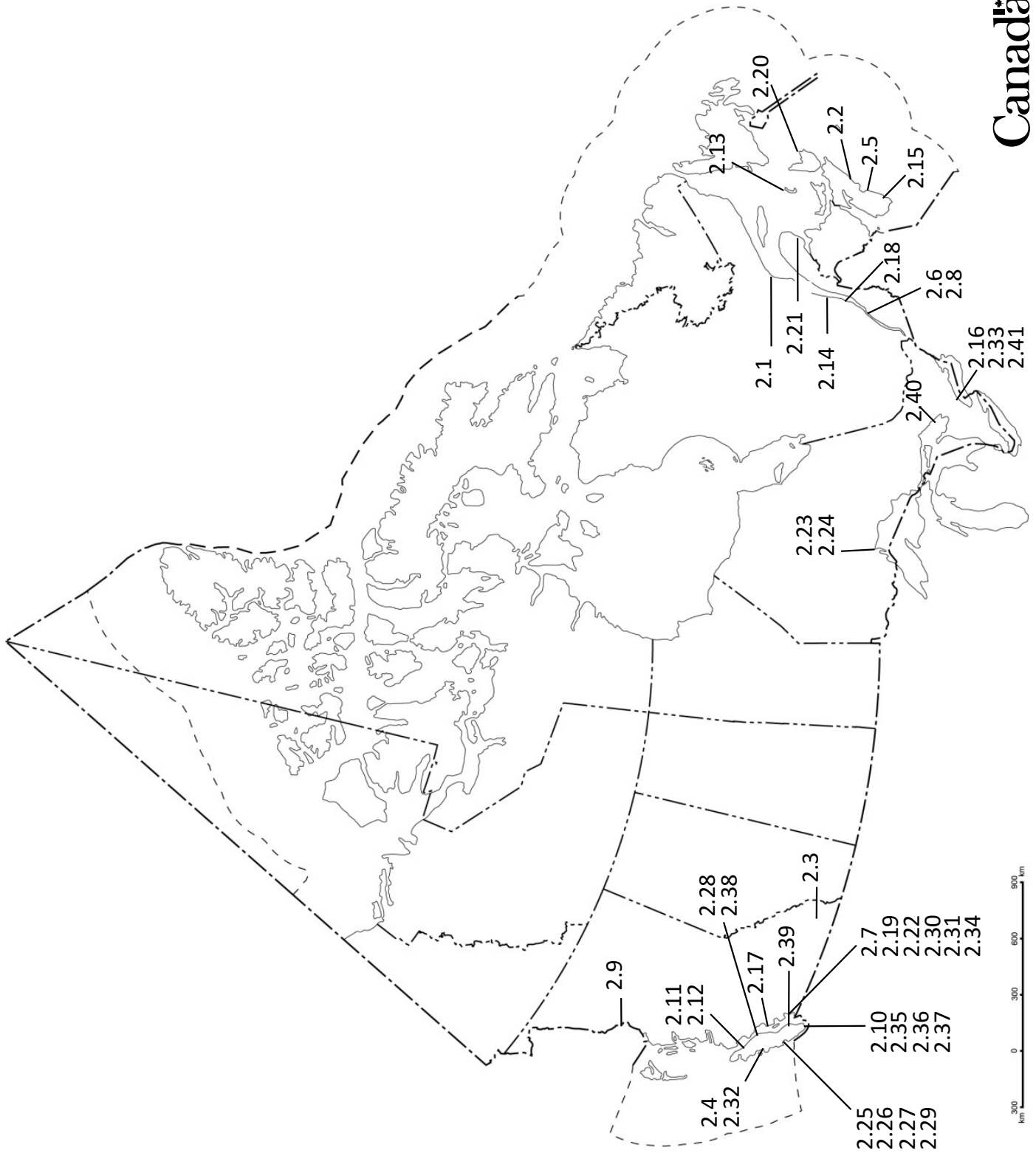
Contributions canadiennes aux Fonds internationaux

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.

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
2009/10	-
Total	47 260 878,26

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

Note : Durant les exercices financiers 2005-2006 et 2009-2010 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 la responsabilité en matière maritime* pour couvrir les frais et débours engagés 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 traités 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 56 dossiers actifs liés à des événements. De ce nombre, 41 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 3 127 832,40 \$). 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 représentants 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 engagés 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

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

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 engagés contre le propriétaire du navire, en Cour fédérale.

En date de la fin du dernier exercice, l'Administrateur poursuivait son action en recouvrement à l'encontre du navire *Anangel Splendour* et de ses propriétaires. Le procès devait se tenir le 2 novembre 2009 à Montréal. Des préparatifs ont été entrepris afin de préparer la Caisse d'indemnisation en vue du procès contre le propriétaire du navire. Toutefois, avant la date du procès, les parties en sont arrivées à un règlement à l'amiable. De ce fait, la demande a été réglée à l'amiable pour 150 000 \$ sans reconnaissance de responsabilité de la part des défendeurs propriétaires de navire. L'Administrateur est d'avis que le montant du règlement était raisonnable compte tenu des coûts du procès et du risque inhérent de litige. Le 1^{er} octobre 2009, un chèque de 150 000 \$ a été reçu payable au Receveur général du Canada et crédité à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. Par conséquent, le 1^{er} octobre 2009, l'Administrateur a fermé le dossier.

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* est un navire en bois américain qui a été construit en 1942 pour servir de dragueur de mines, mais qui par la suite a 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 Garde côtière canadienne (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 d'une citerne à combustible installée 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 d'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, 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 était au courant de 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 *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, 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.

Entretemps, le dossier demeure ouvert et sera réexaminé lorsque la date d'expiration du dépôt du jugement se rapprochera.

2.3 Anscomb (2004)

Le bâtiment *Anscomb* servait de transbordeur provincial sur le lac Kootenay (Colombie-Britannique),

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

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 Garde côtière canadienne (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 avril 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 *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, le conseiller juridique de l'Administrateur a déposé un exposé détaillé de demande d'indemnisation devant la Cour fédérale à Vancouver, pour amorcer une action en recouvrement contre l'*Anscomb*. Par la suite, le navire *DPW n° 590* a été saisi le 4 octobre 2005, à titre de navire jumeau de l'*Anscomb*. La mise sous séquestre a eu lieu au lac 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 21 décembre 2009, l'Administrateur a chargé son conseiller juridique de déterminer si des mesures raisonnables pouvaient être prises pour recouvrer le montant impayé à la suite du règlement à l'amiable conclu le 7 décembre 2005. Le conseiller juridique a fait appel aux services de CPA International Investigations Inc. Compte tenu du résultat des enquêtes et des conseils de son conseiller juridique, l'Administrateur est d'avis que toutes les mesures raisonnables ont été

prises pour recouvrer le montant impayé par le propriétaire du navire, mais qu'il n'existe aucun espoir raisonnable d'un recouvrement. De ce fait, le 10 mars 2010, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.4 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 Sécurité maritime de Transports Canada (SMTC) et les autorités provinciales ont dépêché des représentants sur les lieux pour enquêter à ce sujet. On a 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 GCC a délivré une ordonnance d'intervention en vertu des dispositions de l'article 678 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

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 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 *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Le 3 mars 2005, la GCC a accepté l'offre de 331 892,31 \$ plus des intérêts, de l'Administrateur, et l'Administrateur a demandé que soit versée au ministère des Pêches et des Océans/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*

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

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 engagés 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 engagées. 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 au paragraphe 87(3) de la LRMM. Le 18 novembre 2008, une déclaration a été signifiée au défendeur, lequel a déposé une défense qui dit essentiellement qu'il était le propriétaire du bâtiment pendant une courte période en 1992 et qu'il a vendu le bâtiment à une personne qui l'a vendu à une autre personne avant l'événement.

Compte tenu du résultat de l'enquête et suivant la recommandation de son conseiller juridique, l'Administrateur a conclu que toutes les mesures raisonnables ont été prises pour recouvrer les frais et débours et qu'il n'existe aucun espoir raisonnable d'un recouvrement. Par conséquent, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.5 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 Garde côtière canadienne (GCC) 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 ministère des Pêches et des Océans (MPO)/GCC a déposé auprès de l'Administrateur une demande d'indemnisation 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 *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Le conseiller juridique a indiqué qu'il était impossible de retrouver le propriétaire. Étant donné le montant en cause, l'Administrateur a jugé que le coût associé à la poursuite de l'enquête n'était pas raisonnable et a décidé de fermer le dossier.

2.6 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 (GCC) 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 ministère des Pêches et des Océans (MPO)/GCC, d'un montant de 7 597,73 \$ pour les frais et débours engagés 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.

L'Administrateur a examiné la faisabilité d'intenter une action en recouvrement des coûts conformément au paragraphe 87(3) de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Vers la fin de l'exercice, des discussions ont eu lieu avec l'assureur du propriétaire du petit bâtiment en vue de recouvrer les coûts. Le 9 juin 2009, le conseiller juridique a obtenu une offre de règlement de 7 597,73 \$. Une entente de désistement et de subrogation a été exécutée à l'égard du sinistre de l'*Extasia I*. Le 10 juillet 2009, un chèque de 7 597,73 \$ à l'ordre du Receveur général du Canada a été reçu. L'Administrateur a demandé que le chèque soit crédité à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. En conséquence, le 13 juillet 2009, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.7 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 Garde côtière canadienne (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 retenu les services d'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 demandé à la GCC de poursuivre les travaux 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.

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

Le 9 février 2008, le ministère des Pêches et des Océans (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 a examiné la possibilité d'intenter une action en recouvrement des coûts conformément au paragraphe 87(3) de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Toutefois, le propriétaire est introuvable. Par conséquent, l'Administrateur est d'avis qu'il serait déraisonnable de continuer à dépenser des fonds publics dans l'espoir de recouvrer le montant. De ce fait, le 3 septembre 2009, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.8 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 Garde côtière canadienne (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 engagés lors du nettoyage ayant fait suite à cet événement.

Le 15 décembre 2008, le ministère des Pêches et des Océans (MPO)/GCC a déposé une demande d'indemnisation de 16 991,50 \$ auprès de la Caisse d'indemnisation concernant les frais et débours engagés 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.

Le 11 janvier 2010, le conseiller juridique a reçu la confirmation que la GCC avait conclu un règlement avec le propriétaire du navire et que, par conséquent, il retirait la demande qu'il avait présentée auprès de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. En conséquence, le conseiller juridique a retrouvé et renvoyé la lettre de garantie au club P&I. Ainsi, le 12 janvier 2010, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.9 Wishing Star (2006)

Le 26 juillet 2006, le Centre de service des communications et du trafic maritime 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 Garde côtière canadienne (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 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 ministère des Pêches et des Océans (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 pouvaient 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* (LRMM). 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/GCC a été autorisé.

L'Administrateur a donné comme instruction à son conseiller juridique d'entreprendre une action

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

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 à 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.

Le 28 octobre 2009, le conseiller juridique a indiqué que, en tenant compte des résultats de l'enquête, il ne servirait à rien de réaliser un examen à l'appui d'une exécution. De plus, le paiement du jugement semble être irrécouvrable pour le moment. Par conséquent, le 12 novembre 2009, l'Administrateur a décidé de mettre le dossier en suspens pour deux ans. Le dossier sera réexaminé après cette période.

2.10 Robertson II (2007)

L'Administrateur a été mis au courant de cet événement par la Garde côtière canadienne (GCC). 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'aéroglysseur 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 engagés.

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.

Le 17 décembre 2009, l'Administrateur a donné comme instruction à son conseiller juridique d'enquêter sur la situation du propriétaire enregistré du bâtiment, Atlantic and Pacific Seafoods, afin d'étudier les possibilités qui s'offrent à la Caisse d'indemnisation concernant le recouvrement de toute indemnisation versée à la GCC.

Le 19 janvier 2010, l'Administrateur a reçu une lettre de la GCC en réponse à la demande du 17 avril 2008. En conséquence, l'Administrateur continue son enquête et l'évaluation de la demande. Entretemps, le dossier demeure ouvert.

2. 11 Robson Bight (2007)

Nota : Cette demande (2.11) du ministère de l'Environnement de la Colombie-Britannique, et la demande subséquente (2.12) de la Garde côtière canadienne découlent du même événement.

Le 20 août 2007, une barge appartenant à Ted Leroy Trucking a chaviré alors qu'elle était prise en remorque, et la majeure partie de l'équipement transporté à son bord est tombé dans la mer. L'événement a eu lieu dans les limites de la réserve écologique Robson Bight, que la documentation de la demande présente comme une région très vulnérable, fréquentée de temps à autre par des épaulards et d'autres animaux sauvages. Une partie de l'équipement qui est tombé à l'eau contenait des hydrocarbures. Une vaste irisation d'hydrocarbures d'une longueur de quelque 14 kilomètres et d'une largeur de 500 mètres a été aperçue à la surface de l'eau peu après que l'équipement se soit enfoncé sous l'eau. L'irisation est demeurée à la surface de l'eau pendant trois jours après l'événement. Ted Leroy Trucking a retenu les services de l'organisme d'intervention Burrard Clean Operations afin qu'il prenne les mesures nécessaires pour contenir les hydrocarbures qui s'étaient échappés. L'équipement qui a sombré, notamment un camion-citerne, contenait surtout du carburant diesel léger, qui s'est dissipé relativement rapidement.

Le 22 août, un vol de surveillance de Transports Canada a révélé 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.

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 était fort probable que le réservoir de diesel ait été écrasé bien avant que le camion n'atteigne le fond. Ils ont ensuite modifié leur opinion.

En novembre et en décembre 2007, la province de la Colombie-Britannique et le gouvernement fédéral ont réalisé une série de plongées à frais partagés au moyen d'un véhicule piloté par le plongeur. 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. Des séquences vidéo ont été produites pendant les plongées. L'équipement, notamment le camion-citerne, semblait être en bon état.

En mai 2009, la décision a été prise de procéder au renflouement du camion-citerne et du réservoir cubique. L'opération a été accomplie avec succès et n'a pas entraîné d'autres fuites d'hydrocarbures. Le camion-citerne contenait près de 3 000 litres de carburant diesel et le réservoir cubique contenait 1 800 litres de matières dangereuses.

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.

Le 13 août 2009, la province de la Colombie-Britannique a présenté une demande de 2 707 477,14 \$ à la Caisse d'indemnisation, conformément à la partie 6 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. La demande de la province comporte trois sections distinctes :

- Activités initiales d'intervention en cas de déversement (août et septembre 2007) – montant de la demande : 47 590,13 \$
- Opérations de plongée (novembre à décembre 2007) – montant de la demande : 150 713,11 \$
- Opérations de renflouement (mai 2009) – montant de la demande : 2 509 173,90 \$

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

2.12 Robson Bight (2007)

Le 19 août 2009, la Garde côtière canadienne (GCC) a présenté une demande d'un montant de 92 836,24 \$ auprès de la Caisse d'indemnisation pour ses frais et débours liés à la surveillance des activités de renflouement du camion-citerne et du réservoir cubique, ainsi qu'à l'état de préparation aux fins d'une intervention appropriée en cas de déversement d'hydrocarbures dans le cadre des activités de renflouement. Par ailleurs, des coûts ont été engagés pour la conduite des opérations de plongée visant à localiser l'équipement.

L'Administrateur a obtenu de l'information et de la documentation additionnelles de la GCC afin de faire progresser l'enquête et l'évaluation de la demande. En date de la fin de l'exercice, l'Administrateur poursuit son enquête et l'évaluation de la demande. Le dossier demeure ouvert.

2.13 Ambassador (2007)

Le 27 septembre 2007, le bureau du ministère des Pêches et des Océans (MPO)/Garde côtière canadienne (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 MPO. 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 au conseiller juridique par le Standard Club relativement à toute demande qui pourrait être présentée à la Caisse d'indemnisation à la suite de cet événement.

Après la survenue 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.

En date du 7 janvier 2010, aucune demande liée à l'événement n'avait été présentée à la Caisse d'indemnisation. Lors d'une discussion ultérieure avec le conseiller juridique concernant les dispositions applicables de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* sur les prescriptions, l'Administrateur a conclu qu'il semblait que toutes les demandes dans le cadre desquelles la Caisse d'indemnisation pourrait être subrogée par le propriétaire de navire étaient prescrites (aux termes du paragraphe 5.85(2) de la Loi). À la lumière de cette interprétation, le conseiller juridique a été chargé de renvoyer la lettre de garantie à l'avocat du propriétaire du navire. Par conséquent, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.14 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 Garde côtière canadienne (GCC) a assumé

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'intervention d'urgence de la GCC. Une équipe régionale d'intervention pour la protection environnementale 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 2008, toutes les opérations de dépollution étaient terminées.

Le 29 décembre 2009, l'Administrateur a reçu du MPO/GCC une demande d'indemnisation, d'un montant de 42 949,15 \$. La demande visait les frais et débours engagés par la GCC pour la surveillance pendant 24 jours des activités de renflouement de la Société d'intervention maritime, Est du Canada, dont les services avaient été retenus au nom du propriétaire du navire. La demande a été reçue deux jours avant la fin du délai de prescription pour la présentation de ce type de demande auprès de l'Administrateur.

Le 6 janvier 2010, l'Administrateur a accusé réception de la demande et a demandé qu'on lui confirme si la GCC avait bel et bien également présenté une demande aux propriétaires du remorqueur. Le cas échéant, cela aurait une incidence sur la façon de mener l'enquête relative à cette demande. Le 17 mars 2010, l'Administrateur a reçu la confirmation que la demande avait été présentée au propriétaire du navire le 20 janvier 2010 et qu'un paiement dans les 30 jours avait été exigé. L'Administrateur continue à suivre de près l'évolution de la situation. Le dossier demeure ouvert.

2.15 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.

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

Le 9 février 2008, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation du ministère des Pêches et des Océans (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* (LRMM).

Le 13 mai 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. Par conséquent, ces dossiers feront l'objet d'un examen autour de ces dates. Entretemps, le dossier demeure ouvert.

2.16 Déversement d'hydrocarbures au 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 maritime de Hamilton/Halton et la Garde côtière ont été informés de l'événement.

Le capitaine adjoint de port a retenu les services de 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 plancher 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.

L'Administrateur a chargé son conseiller juridique d'enquêter sur la faisabilité d'un recouvrement efficace des coûts de 2 768,36 \$ payés en réponse à la demande. Compte tenu de l'enquête du conseiller juridique, l'Administrateur a conclu qu'il n'existait aucun espoir raisonnable d'un recouvrement dans ce cas. Par conséquent, le 25 novembre 2009, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.17 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 du quai gouvernemental 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 joindre 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 ministère des Pêches et des Océans (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* (LRMM).

À la suite de son enquête 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.

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. À la suite de l'enquête du conseiller, l'Administrateur est d'avis qu'il n'est pas raisonnablement envisageable de recouvrer les coûts liés à l'événement. Par conséquent, le 24 mars 2010, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.18 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*.

En date de la fin de l'exercice, aucune demande n'a été reçue. Toutefois, puisque le délai de prescription pour la présentation d'une demande à la Caisse d'indemnisation n'est pas écoulé, le

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

conseiller juridique a reçu l'instruction de conserver la lettre de garantie jusqu'à l'expiration du délai de prescription prévu en vertu de la LRMM.

Le dossier de l'Administrateur demeure ouvert.

2.19 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 Garde côtière canadienne (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 GCC 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. L'expert maritime de l'entreprise a fourni à la GCC un rapport indiquant que le bâtiment a été immergé dans des eaux saumâtres pendant trois à quatre jours. Le bâtiment avait été mal entretenu et avait subi des dommages. De plus, il n'était pas rentable de le renflouer, et on ne lui attribuait qu'une valeur d'épave ou une valeur de récupération de la coque et de la machinerie. Selon l'expert maritime, la valeur réelle en argent du *Gala Babe II* était de 20 000 \$ à 25 000 \$.

Le 9 janvier, la GCC a informé l'Administrateur de l'événement et a indiqué que les frais et débours engagés pourraient atteindre 100 000 \$. L'Administrateur, en prévision d'une demande d'indemnisation 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. Le 2 février, un expert maritime de l'entreprise Oceantec Marine Services Ltd., engagé au nom de la Caisse d'indemnisation, a indiqué dans son rapport qu'il estimait à un montant de 15 000 \$ à 20 000 \$ la juste valeur marchande du bâtiment. Celui-ci a ensuite été vendu par la GCC pour une somme de 11 715,90 \$, et ce montant est pris en compte dans la présente demande.

Le 20 août 2009, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation du ministère des Pêches et des Océans (MPO)/GCC pour des frais et débours s'élevant à 21 314,03 \$ conformément à la partie 6 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Le 7 janvier 2010, après avoir terminé son enquête et l'évaluation de la demande, l'Administrateur a fait une offre de 21 314,03 \$, 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 21 941,78 \$, incluant les intérêts.

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.

2.20 Farley Mowat (2008)

Le 12 avril 2008, le NM *Farley Mowat* a été saisi dans le cadre d'activités illégales alléguées pendant la saison de la chasse au phoque dans le golfe du Saint-Laurent. Le bâtiment a été remorqué jusqu'au

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

Cap-Breton, en Nouvelle-Écosse, où il a été amarré au quai de Sydport du port de Sydney et mis sous séquestre par le ministère des Pêches et des Océans (MPO). Le jour suivant, les responsables de l'application de la loi du MPO ont engagé un expert maritime pour la réalisation d'un examen de l'état du bâtiment et l'évaluation de son état de navigabilité. L'inspection a révélé que le bâtiment n'avait aucune fuite externe, mais qu'il y avait du carburant diesel, de l'huile lubrifiante pour moteur et des fluides hydrauliques à bord. De plus, il y avait des fuites internes dans la salle des machines. Il y avait 15 barils d'hydrocarbures à l'arrière du pont. Selon les recommandations de l'expert maritime, les responsables de l'application de la loi du MPO ont demandé à la Garde côtière canadienne (GCC) de déployer un barrage flottant autour du bâtiment jusqu'à ce qu'il soit remis à ses propriétaires, jusqu'à ce que les réparations nécessaires aient été réalisées et/ou que les produits pétroliers en aient été retirés.

Le 25 avril, la GCC a ceinturé le bâtiment d'un barrage flottant à titre de mesure de prévention contre la pollution. Le barrage flottant est resté en place jusqu'au 25 novembre, date à laquelle il a été retiré en raison de l'accumulation de salissures marines et de la possibilité de rupture du barrage flottant et du matériel connexe en cas de fuite d'hydrocarbures du bâtiment. Dans la documentation de la demande, rien n'indique qu'il y aurait eu une fuite d'hydrocarbures.

Le 11 décembre, la GCC a émis un ordre à l'intention du propriétaire du *Farley Mowat* pour qu'il retire tous les produits pétroliers du bâtiment. Aucune réponse n'a été reçue du propriétaire pour indiquer qu'il assumerait la responsabilité du bâtiment et du risque connexe de pollution par les hydrocarbures. Le 17 décembre, l'agent d'intervention environnementale de la GCC a rencontré des représentants de l'application de la législation sur les pêches du MPO et l'entrepreneur principal au quai de Sydport pour discuter de la situation. Toutes les parties étaient d'avis que les polluants devaient être éliminés. Par conséquent, la GCC a confié les activités de retrait des hydrocarbures à l'entreprise RMI Marine Services. Le retrait des tous les hydrocarbures accessibles a été terminé le 23 décembre 2008.

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

Le 24 mars 2010, après avoir terminé son enquête et l'évaluation de la demande, l'Administrateur a fait une offre de 45 862,29 \$, plus les intérêts, au MPO/GCC, à titre de règlement total et définitif de la demande, conformément à la LRMM. L'offre a été acceptée et l'Administrateur a acheminé le paiement de 45 584,20 \$, incluant les intérêts.

Avant la conclusion de l'enquête relative à la demande, l'Administrateur a été informé d'une demande à la Cour fédérale du Canada aux fins de la vente judiciaire du *Farley Mowat* au nom de Sa Majesté la Reine (représentée par le ministre des Pêches et des Océans). Pour protéger les droits qu'il pourrait acquérir par subrogation au moment du paiement de la demande de la GCC, l'Administrateur a chargé son conseiller juridique d'entamer une action conservatoire devant la Cour fédérale pour veiller à ce qu'il soit remboursé par le produit de la vente du bâtiment.

Le bâtiment a ensuite été vendu pour la somme de 5 000 \$, qui a été versée en totalité au shérif pour lui permettre d'assumer les coûts liés à la vente. Puisque le bâtiment est alors devenu quitte de toute dette et charge relatives aux demandes préexistantes, y compris la demande de l'Administrateur visant à obtenir une indemnisation qui pourrait être versée à la GCC, l'Administrateur a conclu qu'il n'existait aucun espoir raisonnable de recouvrement en action réelle à l'encontre du bâtiment en soi. L'Administrateur a également enquêté pour déterminer s'il existait un espoir raisonnable d'obtenir une indemnisation dans le cadre d'une action personnelle contre le propriétaire du navire. Sur la recommandation de son conseiller juridique, l'Administrateur a conclu qu'il n'était pas raisonnable d'engager d'autres poursuites contre le propriétaire du navire. Par conséquent, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.21 King Darwin (2008)

Le 27 septembre 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 riveraines. Les services de la Société d'intervention maritime, Est du Canada, ont été retenus 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 engagés.

L'Administrateur a reçu une copie de la lettre de garantie du conseiller juridique engagé par la GCC, Nouvelle-Écosse. La Caisse d'indemnisation n'a pas reçu de demande relativement à cet événement.

En septembre 2009, le conseiller juridique d'une entreprise de dragage, Beaver Marine Limited, qui exploitait de l'équipement au port de Dalhousie, a communiqué avec l'Administrateur. Il alléguait que l'équipement avait été souillé par le déversement et qu'il avait été impossible de l'utiliser pendant une certaine période. Par conséquent, le conseiller juridique était d'avis qu'il pourrait demander une indemnisation au propriétaire du *King Darwin*, au Fonds international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et à la Caisse d'indemnisation. Par la suite, un exposé de la demande déposé à la Cour fédérale au nom de Beaver Marine a été signifié à la Caisse d'indemnisation. Toutefois, par suite de négociations entre les conseillers juridiques, l'action contre la Caisse d'indemnisation a été abandonnée en novembre 2008. Puisque le litige se poursuit entre d'autres parties, l'Administrateur n'a pas fermé le dossier et suivra l'évolution de la situation.

2.22 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 à l'abandon. 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 retenu les services de 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 engagés. 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.

Par suite de son enquête et de l'évaluation de la demande, l'Administrateur a fait une offre à l'Administration portuaire de Steveston pour un montant établi à 68 760,33 \$, plus les intérêts, à titre de règlement total et définitif de la demande, conformément aux articles 86 et 101 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM). Le demandeur a accepté l'offre de l'Administrateur pour ce qui est de la partie de la demande jugée recevable.

Une entente de désistement et de subrogation a été exécutée par un agent dûment autorisé de l'Administration portuaire. Le 9 juillet 2009, un chèque de 69 874,09 \$, incluant les intérêts, a été envoyé à l'Administration portuaire de Steveston à titre de règlement de la demande.

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. D'après les enquêtes subséquentes et les opinions du conseiller juridique, l'Administrateur a conclu qu'il était improbable que la Caisse d'indemnisation obtienne un recouvrement du propriétaire. Par conséquent, il est inutile d'effectuer des dépenses additionnelles à cet égard. L'Administrateur a donc fermé le dossier.

2.23 Déversement d'origine inconnue, Thunder Bay (2008)

Remarque : La présente demande et la demande subséquente (2.24) 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 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.

Initialement, 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 déclenché une intervention en vertu de 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.

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

Le 22 octobre 2008, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation de la part de Seaway Marine Transport pour les frais et débours engagés 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 de 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 jugée 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.

Le 14 avril 2009, après avoir reçu l'entente de désistement et de subrogation en bonne et due forme, un chèque d'un montant de 30 628,51 \$, incluant les intérêts, a été envoyé à Seaway Marine Transport.

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 de la pollution par les hydrocarbures. Toutefois, il n'était pas convaincu que le déversement n'avait pas été causé par un navire. 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.

2.24 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 d'indemnisation de Lakehead Marine & Industrial Inc. pour les frais et débours engagés 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 de 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.

Le 16 avril 2009, après avoir reçu l'entente de désistement et de subrogation en bonne et due forme, un chèque d'un montant de 28 528,74 \$, incluant les intérêts, a été envoyé à Lakehead Marine & Industrial Inc. pour régler la demande liée à cet événement.

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 du déversement d'hydrocarbures. Toutefois, l'Administrateur n'était pas convaincu que le déversement n'avait pas été causé par un navire. 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.

2.25 Delta I (2008)

Le 3 janvier 2008, la Garde côtière canadienne (GCC) a reçu un rapport selon lequel, pendant les Fêtes, le chaland *Delta I*, qui était chargé de ferrailles d'acier, s'était renversé dans la baie Toquart, du côté ouest de l'île de Vancouver. Au cours de l'enquête qui a suivi, le propriétaire a indiqué que la seule pièce d'équipement contenant des hydrocarbures était une pelle rétrocaveuse. En date du 10 janvier, le chaland était complètement submergé. La GCC n'avait pas considéré l'événement comme présentant un risque de pollution jusqu'à ce que l'on découvre par la suite que d'autres pièces d'équipement contenaient des hydrocarbures, notamment une camionnette et quelques récipients d'hydrocarbures. De plus, on a découvert que la pelle rétrocaveuse était en réalité une excavatrice pleine grandeur.

Le 30 janvier, la GCC a informé le propriétaire de ses responsabilités juridiques, qui consistent à prendre des mesures pour prévenir toute fuite de polluants et à aviser la GCC de ses intentions. Le 5 février, le propriétaire du chaland a déclaré que son assurance n'assumerait pas les coûts du retrait de l'équipement contenant des hydrocarbures, et qu'il retirerait lui-même l'équipement dans la mesure de ses capacités. En date du 12 février, le propriétaire a indiqué que toutes les pièces d'équipement pouvant causer de la pollution avaient été retirées, à l'exception de la camionnette et de l'excavatrice.

Le 25 février, les agents des pêches ont signalé une remontée intermittente et une irisation d'hydrocarbures à l'endroit où le chaland avait sombré. Le propriétaire a accepté de déployer des barrages flottants pour retenir les hydrocarbures remontés en surface. Le 20 mars, Environnement Canada a fourni à la GCC une déclaration des risques pour l'environnement indiquant qu'EC envisageait la fermeture du secteur coquillier de la région. La fermeture est entrée en vigueur peu de temps après.

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

Le 1^{er} avril, la GCC a procédé à un examen en plongée du secteur et a trouvé l'excavatrice, renversée dans 35 à 40 pieds d'eau, non loin du chaland. La camionnette et des ferrailles d'acier s'étaient déposées par-dessus l'excavatrice. À côté et en dessous du chaland se trouvaient une quantité considérable de ferrailles d'acier et d'autres pièces d'équipement lourd. Par exemple, il y avait une remorque/conteneur de fret d'une longueur de 40 pieds sous le chaland ainsi que d'autres débris.

La GCC a consulté un vendeur du même type d'excavatrices, qui a laissé entendre que la quantité d'huile contenue dans l'excavatrice était probablement plus importante que la quantité indiquée par le propriétaire du chaland. L'information fournie par le vendeur a démontré que l'excavatrice pouvait contenir 422 litres d'huile hydraulique, 38 litres d'huile moteur et 40 litres d'huile pour engrenages. Le propriétaire a indiqué que le réservoir d'essence contenait seulement 113 litres de carburant. Manifestement, le propriétaire n'a pas inclus les autres huiles.

Le 16 avril, la GCC a appris que Saltair Marine Services Ltd avait conclu une entente avec le propriétaire relativement au retrait du chaland et de la ferraille d'acier la semaine suivante. Le propriétaire estimait que la valeur des ferrailles et du chaland suffirait pour compenser les coûts. Le retrait de l'excavatrice n'a pas été inclus dans l'entente, car il n'aurait pas été rentable de la retirer pour sa valeur d'épave. Pendant les activités de renflouement, on a constaté qu'une partie de la cargaison de ferrailles contenait des hydrocarbures et engendrait de la pollution lorsqu'on la déplaçait. L'entrepreneur a suspendu ses activités lorsque le chaland a été hissé et qu'il y avait suffisamment de ferrailles pour compenser les coûts engagés jusque-là. La GCC a ensuite engagé l'entrepreneur pour qu'il retire tous les autres objets contenant des hydrocarbures, y compris l'excavatrice. L'opération a été achevée au cours de la première semaine de mai.

L'année suivante, 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 engagés pour la prestation des services de surveillance et des services contractuels.

Le 21 juillet 2009, on a demandé à la GCC de fournir des renseignements additionnels et des documents justificatifs relativement au contrat avec Saltair Marine Services. Parallèlement, le conseiller juridique a été chargé d'engager un expert maritime local afin d'interroger l'entrepreneur en renflouement et le personnel de la GCC et pour faire rapport sur la pertinence des travaux effectués pour hisser l'équipement contenant des hydrocarbures.

Le 19 janvier 2010, la GCC a répondu à la demande de l'Administrateur concernant la documentation additionnelle. Entretemps, l'enquête et l'évaluation se poursuivent. Par conséquent, le dossier demeure ouvert.

2.26 Ganges I (2008)

Le 6 juillet 2008, les agents d'intervention environnementale de la base de la Garde côtière canadienne (GCC) à Victoria ont été informés que l'embarcation de plaisance *Ganges I* s'était échouée et gîtait à 45 degrés dans le secteur du port de Ucluelet, du côté ouest de l'île de Vancouver. La coque du bâtiment était percée et ses réservoirs laissaient s'écouler du carburant diesel. Le navire-baliseur *Provo Wallis* de la GCC était sur les lieux et a secouru l'équipage. La GCC a réussi à obtenir les mises à l'air libre des réservoirs et a déployé un barrage absorbant autour du *Ganges I*.

Le 7 juillet, en raison de l'incapacité du propriétaire à prendre les mesures appropriées à la suite de l'événement, le personnel de la GCC de Victoria a été déployé au port de Ucluelet avec de l'équipement d'intervention et un bateau de 17 pieds. Le personnel d'intervention d'urgence n'a pas été en mesure de monter à bord du bâtiment échoué de façon sécuritaire en raison de l'état de la mer et de la force des vents. Par conséquent, les services de l'entreprise Saltair Marine Services Ltd. ont été retenus. Des membres de son personnel se sont rendus sur place le matin suivant avec

un plus gros bateau et sont montés à bord du bâtiment endommagé afin de réaliser une évaluation en vue de l'enlèvement des hydrocarbures. Le jour suivant, des employés de Saltair Marine Services Ltd. sont arrivés par route et ont apporté un petit remorqueur. Leur inspection a révélé que le bâtiment pourrait être renfloué et que l'on devrait le transporter ailleurs pour le détruire et en retirer les hydrocarbures sans danger. Il fallait aller chercher une partie de l'équipement requis pour renflouer le bâtiment à Ladysmith. Des chaînes d'élingage ont été disposées autour de la coque aux fins de l'opération de levage. Entretemps, le bâtiment perdait toujours des hydrocarbures en raison des dommages additionnels survenus au cours de la nuit.

Le 9 juillet, le remorqueur et le chaland du sous-entrepreneur sont arrivés de Tofino. D'autres pièces d'équipement sont arrivées de Ladysmith par chaland plus tard dans la journée. Lorsqu'ils sont montés à bord du chaland afin de veiller aux préparatifs liés au pompage du carburant, les entrepreneurs ont constaté que les réservoirs étaient vides en raison d'un tuyau de remplissage endommagé et d'un robinet d'interconnexion ouvert. Environ 12 gallons d'huile usée ont été récupérés dans le moteur et le réservoir d'huile lubrifiante. Des tampons absorbants ont été placés dans l'espace machine et dans les réservoirs à carburant afin d'absorber l'huile résiduelle. Après la récupération des hydrocarbures, les entrepreneurs ont reçu leur congé. Il n'était plus nécessaire de démanteler le bâtiment. Le jour suivant, le personnel de la GCC est retourné au site avec Saltair Marine Services Ltd. et a retiré les tampons absorbants et les déchets d'huile résiduelle qui se trouvaient à l'intérieur du bâtiment. Le *Gange I* a été laissé là où il s'était échoué. Aucune mesure additionnelle n'était prévue.

Le 23 mars 2009, l'Administrateur a reçu une demande du ministère des Pêches et des Océans (MPO)/GCC pour des frais et débours s'élevant à 47 895,49 \$, conformément à la partie 6 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Le 21 juillet, on a demandé à la GCC de fournir des renseignements et des documents additionnels relativement à son contrat avec l'entreprise de renflouement. Une réponse écrite a été reçue le 19 janvier 2010. En date de la fin de l'exercice, l'Administrateur poursuit son enquête avec l'aide de son conseiller juridique, qui a été chargé d'engager un expert maritime au nom de la Caisse d'indemnisation. L'expert maritime réalise une enquête pour déterminer si les mesures prises étaient raisonnables aux fins de l'intervention de récupération des hydrocarbures et, le cas échéant, si les frais étaient justes et raisonnables en fonction des services fournis. Entretemps, le dossier demeure ouvert.

2.27 May's Landing (2008)

La demande liée à l'événement met en cause un vieux chaland, le *May's Landing*, qui avait été utilisé comme plate-forme d'hélicoptère et d'entretien pour l'industrie forestière locale de Toquart Bay, à l'île de Vancouver. Le 29 septembre 2008, un expert-conseil des Premières nations de Toquart et de Coulson Forest Products a téléphoné au personnel d'intervention environnementale de la Garde côtière canadienne (GCC) pour signaler que le chaland gîtait considérablement et risquait de couler. La GCC a communiqué avec le propriétaire pour qu'il stabilise le chaland en pompant le surplus d'eau par-dessus bord. Le 2 octobre et le 21 octobre, des employés de la GCC se sont rendus au bâtiment et ont constaté que le chaland était toujours incliné. Rien n'indiquait que de l'eau avait été pompée par-dessus bord.

Le 12 novembre, le personnel de la GCC et un expert maritime de la Sécurité maritime de Transports Canada ont inspecté le chaland. Ils n'ont pas trouvé d'hydrocarbures dans les réservoirs à carburant ni ailleurs sous le pont. Toutefois, un certain nombre de réservoirs et de compartiments étaient exposés à la marée ou aux pluies. Sur le pont, il y avait des fûts de 45 gallons, un chariot à grue et des seaux de plastique qui contenaient des hydrocarbures. Les 8 et 9 décembre, le personnel de la GCC a retiré trois fûts d'hydrocarbures, y compris l'huile hydraulique du chariot à grue et d'autres huiles usées. Les hydrocarbures ont été confiés à un entrepreneur chargé de l'éliminer.

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

Le 20 mars 2009, l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation a reçu une demande d'indemnisation du ministère des Pêches et des Océans (MPO)/GCC pour des frais et débours de 3 209,82 \$, conformément à la partie 6 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Le 7 juillet, après l'enquête et l'évaluation de la demande, l'Administrateur a fait une offre au MPO/GCC pour un montant établi à 3 209,82 \$, plus les intérêts. L'offre a été acceptée par le MPO/GCC, et le 13 juillet 2009, l'Administrateur a ordonné le versement de la somme de 3 290,60 \$, incluant les intérêts.

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

2.28 Patricia Louise (2008)

L'événement s'est produit le 1^{er} novembre 2008, lorsque le *Patricia Louise* a coulé à un quai du port de plaisance Discovery à Campbell River, en Colombie-Britannique. Une nappe d'hydrocarbures s'est formée à cause des remontées provenant du bâtiment qui, selon les rapports, contenait environ 100 gallons de carburant diesel. L'Administration portuaire a déployé un barrage flottant autour du bâtiment. Lorsqu'un agent d'intervention environnementale de la Garde côtière canadienne est arrivé sur les lieux, le *Patricia Louise* était en voie d'être renfloué à la surface. Au nom du propriétaire, les responsables du port de plaisance avaient retenu les services de l'entreprise de chalands et de grues, DCD Pile Driving (1990) Ltd., pour remettre à flot le bâtiment submergé. L'intérieur était recouvert de carburant diesel. La grue a maintenu le bâtiment à la surface pendant toute la nuit, pendant que l'on attendait les instructions du propriétaire. DCD a informé la GCC que le bâtiment ne resterait pas à flot s'il n'était pas maintenu par la grue. Il n'était pas sécuritaire de retirer les hydrocarbures, à moins de renflouer le bâtiment et de le transporter à terre. Entretemps, le personnel de la GCC a demandé à DCD Pile Driving de fournir une estimation du coût pour l'enlèvement des hydrocarbures du bâtiment.

Le 2 novembre, le propriétaire a informé la GCC qu'il n'avait pas les moyens d'assumer les coûts de renflouement du bâtiment ni les coûts du retrait ou de l'élimination des hydrocarbures. Le bâtiment n'était pas assuré. L'agent de la GCC a informé le propriétaire de ses responsabilités. La GCC s'est chargée de l'intervention relative à l'événement de pollution. L'agent principal d'intervention de la GCC a rencontré les représentants de DCD et a examiné la portée des travaux et le processus de démantèlement. L'entreprise DCD Pile Driving a informé la GCC que la seule façon de retirer les hydrocarbures sans danger du *Patricia Louise* était de démanteler le bâtiment. De ce fait, l'entreprise DCD a été chargée de transporter le bâtiment à terre, hors du port de plaisance, et de le démanteler aux fins de l'enlèvement des hydrocarbures.

Le 3 novembre, le processus de déconstruction a commencé. Les services de l'entreprise A L Woods Bulldozing ont été retenus par DCD pour fournir une excavatrice pour la démolition et des services de camionnage pour la mise au rebut des débris. Le jour suivant, le *Patricia Louise* a été entièrement démantelé et les hydrocarbures ont été retirés. Un chargement de métal, six chargements de bois mazouté, dix sacs de matériel absorbant et environ 45 gallons d'hydrocarbures ont été retirés du site où le bâtiment a été démantelé.

Le 23 mars 2009, l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation a reçu une demande d'indemnisation du ministère des Pêches et des Océans (MPO)/GCC pour des frais et débours s'élevant à 36 696,95 \$, conformément à la partie 6 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Le 2 février 2010, après l'enquête et l'évaluation de la demande, l'Administrateur a fait une offre au MPO/GCC pour le montant établi de 35 364,76 \$, plus les intérêts. L'offre a été acceptée par le

MPO/GCC et, le 11 février 2010, l'Administrateur a demandé qu'un montant de 48 594,20 \$, incluant les intérêts, soit transféré de la Caisse d'indemnisation au MPO/GCC à titre de paiement de la demande.

En date de la fin de l'exercice, l'Administrateur et son conseiller juridique enquêtent afin de déterminer s'il existe une partie contre laquelle un recours pourrait être intenté. Entretemps, le dossier demeure ouvert.

2.29 Saxon Viking (2008)

La présente demande est liée à un événement mettant en cause un bateau de pêche de 60 pieds, le *Saxon Viking*, qui s'est échappé de son mouillage au port de Ucluelet de l'île de Vancouver et s'est échoué près d'une base d'hydravions. Le bateau, qui avait environ 500 gallons de mazout à son bord, prenait l'eau avec la marée montante, mais ne déversait pas d'hydrocarbures polluants. Le 14 novembre 2008, la Garde côtière auxiliaire canadienne (GCAC) et la Gendarmerie royale du Canada se sont rendues sur les lieux et ont tenté de renflouer le bâtiment. La GCC a informé le propriétaire de ses responsabilités relativement au risque de pollution par les hydrocarbures. On lui a demandé de produire un plan d'action d'ici le jour suivant.

Le 16 novembre, la GCC a vérifié l'état du bâtiment. Il s'était déplacé plus loin sur la vasière et était échoué à marée haute. Au cas où le bâtiment se retournerait à la marée descendante, le personnel de la GCC a obturé les mises à l'air libre accessibles. Le 18 novembre, l'équipe d'intervention environnementale de la GCC à Victoria a retiré les contenants d'hydrocarbures. Un représentant de la GCC a rencontré le propriétaire et lui a remis une lettre d'« avis », dans laquelle on lui demandait de l'information sur les mesures qu'il avait l'intention de prendre pour prévenir le rejet d'hydrocarbures polluants. Le propriétaire a indiqué qu'il n'avait pas les ressources pour prendre des mesures à l'égard du risque de pollution. Le jour suivant, le personnel de la GCC a pompé le carburant des réservoirs du bâtiment. Quelque 24 fûts de mazout ont été retirés. L'huile usée a été transportée à la base de la GCC pour qu'elle soit mise au rebut.

Le 29 janvier 2009, la GCC a envoyé une lettre au propriétaire avec un état des coûts pour lui demander d'effectuer un paiement de 10 036,28 \$ dans les 30 jours, pour ses frais et débours. La GCC n'a pas reçu de réponse.

Le 20 mars 2009, l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation a reçu une demande d'indemnisation du MPO/GCC pour des frais et débours s'élevant à 9 999,32 \$, conformément à la partie 6 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Le 7 juillet, après l'enquête et l'évaluation de la demande, l'Administrateur a fait une offre au MPO/GCC pour le montant établi de 9 999,32 \$, plus les intérêts. L'offre a été acceptée par le MPO/GCC le 28 juillet 2009. L'Administrateur a demandé le transfert de 10 249,60 \$, incluant les intérêts, de la Caisse d'indemnisation à titre de paiement de la demande.

L'Administrateur a chargé son conseiller juridique d'enquêter pour déterminer si des mesures raisonnables pouvaient être prises auprès du propriétaire pour le recouvrement efficace du montant payé au MPO/GCC. Entretemps, le dossier demeure ouvert.

2.30 La Lumiere (2008)

Le 10 mai 2008, un article paru dans le quotidien *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

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

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 de dépollution 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 un barrage flottant de retenue des hydrocarbures 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 bulles 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 afin 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 le bâtiment *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 le barrage flottant de retenue. La GCC est ensuite passée à une phase d'observation seulement.

Le 10 février 2009, la GCC a informé l'Administrateur que le dossier de cet événement était toujours ouvert. À la fin de l'exercice, aucune demande d'indemnisation n'avait été présentée à la Caisse d'indemnisation. Entretemps, le dossier demeure ouvert.

2.31 Steveston II (2008)

Le 27 novembre 2008, la Garde côtière canadienne (GCC) a reçu un rapport selon lequel le *Steveston II*, un ancien bateau de pêche, avait partiellement coulé alors qu'il se trouvait à quai au port de Ladner, en Colombie-Britannique. L'Administration portuaire de Ladner a informé la GCC que toutes ses tentatives pour joindre le propriétaire enregistré avaient échoué. Ce dernier n'avait donné aucune nouvelle et n'avait pas été vu depuis six mois.

Le bâtiment abandonné perdait du carburant diesel et des liquides hydrauliques. Le personnel d'intervention environnementale de la GCC s'est rendu sur les lieux et a déployé un barrage flottant autour du bâtiment. Un récupérateur a été utilisé pour recueillir les déchets d'hydrocarbures remontant à la surface. De plus, des matelas absorbants et des barrages flottants ont été utilisés pour nettoyer les petites nappes d'hydrocarbures qui s'étaient formées dans d'autres secteurs du bassin du port.

Le personnel de la GCC a retenu les services de l'entreprise Fraser River Pile and Dredge pour remonter le bâtiment du fond marin. Le 28 novembre, le bâtiment a été renfloué, placé sur un chaland et transporté jusqu'à l'installation à terre de l'entreprise aux fins d'une évaluation plus approfondie de la coque endommagée. Il a été déterminé que plusieurs planches de la coque avaient cédé et que le bâtiment était saturé de polluants.

Les 19 et 20 décembre, les services d'une entreprise de services environnementaux, Hazco, ont été retenus pour l'enlèvement de tous les hydrocarbures des réservoirs à carburant et des machines. L'intérieur du vieux bâtiment, construit en 1919, s'est révélé contaminé. Par conséquent, le *Steveston II* a été complètement démoli et mis au rebut dans une décharge.

Le 16 juin 2009, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation de 68 929,72 \$ du MPO/GCC pour ses frais et débours, conformément au paragraphe 51(1) et aux articles 84 et 85 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

L'Administrateur a accusé réception de la documentation et a informé le MPO/GCC que la demande faisait l'objet d'une enquête en vue de déterminer quelle offre d'indemnisation appropriée pouvait être faite. En date de la fin de l'exercice, l'enquête et l'évaluation se poursuivent. Entretemps, le dossier demeure ouvert.

2.32 Island Ranger (2008)

Le 30 novembre 2008, le remorqueur en bois de 68 pieds, le *Island Ranger*, s'est échoué et a partiellement coulé au port de Tofino, en Colombie-Britannique. Le côté bâbord du bâtiment était immergé à contre-courant, à environ 70 mètres du quai aux crabes (« crab dock »). Selon les rapports, le remorqueur contenait 800 gallons de carburant diesel, 84 gallons d'huile lubrifiante et une certaine quantité de liquides hydrauliques. L'équipage a réussi à obturer les événements tribord, mais les événements bâbord étaient inaccessibles. Le personnel de la Garde côtière canadienne (GCC) a aidé le propriétaire à placer des barrages flottants autour du bâtiment pour retenir les hydrocarbures s'échappant de la timonerie.

Le 1^{er} décembre, le propriétaire a retenu les services d'un entrepreneur pour qu'il remédie à la situation et qu'il renfloue le *Island Ranger*. Le 3 décembre, les barrages flottants que la GCC avait disposés autour du bâtiment ont été retirés et redéployés en vue de protéger une plage voisine désignée comme une plage coquillière locale. Le 5 décembre, le personnel de la GCC a ramené son équipement d'intervention en cas de pollution à Victoria, mais a continué de surveiller les activités d'assainissement et de renflouement menées par le propriétaire du navire.

Le 26 janvier, le *Island Ranger* a été renfloué et les autres réservoirs à carburant ont été pompés. Le bâtiment a été élingué entre deux chalands et transporté vers un site éloigné où il y avait moins de courant. Le propriétaire a démantelé le bâtiment et a mis les débris au rebut.

Le 16 juin 2009, l'Administrateur a examiné une demande du ministère des Pêches et des Océans (MPO)/GCC d'un montant de 54 337,20 \$ pour les frais et débours engagés, conformément au paragraphe 51(1) et aux articles 84 et 85 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Le 23 juin, l'Administrateur a demandé de l'information additionnelle à la GCC pour déterminer si elle avait effectué un suivi auprès du propriétaire du navire, Hustler Tug & Barge Limited, relativement à ses efforts pour que l'entreprise assume les coûts de la demande de la GCC. Le 29 janvier 2010, la GCC a répondu à la demande d'information de l'Administrateur et a indiqué qu'elle avait effectué un suivi auprès du propriétaire du navire. Le propriétaire avait indiqué, en se fondant sur l'avis de son conseiller juridique, que l'entreprise n'était pas en mesure de payer la demande. Le propriétaire envisageait même de poursuivre la GCC en justice sous prétexte qu'une bouée était déplacée et que, pour cette raison, le *Island Ranger* avait percuté une paroi rocheuse et coulé.

En date de la fin de l'exercice, l'Administrateur poursuit son enquête et l'évaluation de la demande avec l'aide de son conseiller juridique. Entretemps, le dossier demeure ouvert.

2.33 Voilier – Havre de Toronto (2009)

Le 9 janvier 2009, la Garde côtière canadienne (GCC) 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

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

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 GCC a posté un ordre à l'intention du propriétaire du voilier pour l'aviser de prendre des mesures pour retirer tout polluant du voilier et pour que ce dernier soit adéquatement accosté avant le 19 janvier 2009. Aucune réponse n'a été reçue du propriétaire avant la fin du délai.

L'Administrateur, en prévision d'une demande, a chargé son conseiller juridique d'engager un expert maritime pour qu'il aide à évaluer tout plan de la GCC relativement au retrait du voilier.

Le 9 avril 2009, la GCC a informé l'Administrateur qu'étant donné que le propriétaire enregistré avait omis de prévenir tout risque éventuel de pollution par les hydrocarbures, la GCC avait retiré le voilier englouti. Le bateau était considéré une perte totale, et sa valeur de récupération était de faible à nulle. Par conséquent, la GCC a autorisé la Ville de Toronto à se départir de l'épave.

L'Administrateur n'a pas reçu de demande relativement à cet événement. En attendant l'expiration du délai de prescription pour la présentation de demandes auprès de l'Administrateur, le dossier demeure ouvert.

2.34 Déversement d'hydrocarbures d'origine inconnue – passage Burrard (2009)

Le 11 août 2009, l'Administrateur a été informé d'un événement par un porte-parole représentant un port de plaisance privé situé sur la côte sud du passage Burrard au port de Vancouver. Le 30 juillet, on a constaté que les courants avaient amené une nappe d'hydrocarbures dans le port de plaisance, ce qui avait causé beaucoup de dommages à quatorze embarcations de plaisance. Le quotidien *Vancouver Sun* rapportait que le déversement d'hydrocarbures provenait du navire de croisière *Oceanic*, amarré au terminal pour navires de croisière de Canada Place. Le porte-parole avait communiqué avec Transports Canada et la Garde côtière canadienne (GCC) et avait été référé à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires aux fins d'indemnisation. L'Administrateur l'a informé du processus à suivre et des documents justificatifs requis pour présenter une demande à la Caisse d'indemnisation.

Le 12 août, l'Administrateur a demandé à la GCC de fournir d'autres renseignements sur l'événement. La GCC a répondu que, le 30 décembre, un agent de service de la GCC avait reçu un rapport indiquant qu'une irisation d'hydrocarbures avait été aperçue à Canada Place. L'agent de service avait alors demandé au directeur de port de mener une enquête. Ce dernier avait indiqué que l'irisation d'hydrocarbures se limitait aux pourtours du navire de croisière *Oceanic*. Il est intervenu en retenant les services de l'entreprise Burrard Clean Operations, qui a réalisé des activités d'écumage jusque tard dans la nuit pour nettoyer les parois du navire de croisière. Transports Canada (TC), qui était également sur les lieux, a inspecté le bâtiment à la recherche d'une preuve qu'il était la source de la pollution, mais en vain.

Le directeur de port a demandé à la GCC de prendre la relève à titre de commandant sur place. Environnement Canada et le Service canadien de la faune ont été joints, car des oiseaux mazoutés avaient été retrouvés le long du rivage. La GCC a poursuivi son enquête en prélevant pour TC des échantillons du carburant de l'*Oceanic* et des hydrocarbures à la surface de l'eau. La GCC a considéré l'événement comme un déversement d'origine inconnue, à moins que l'enquête en cours de TC, y compris l'analyse des échantillons, ne révèle que l'*Oceanic* est la source du déversement.

Le 30 août, l'Administrateur a chargé son conseiller juridique de retenir les services d'un expert maritime pour enquêter sur les circonstances entourant l'événement auprès de Burrard Clean

Operations, la GCC, la Sécurité maritime de Transports Canada et le représentant du port de plaisance. En date de la fin de l'exercice, aucune demande n'a été reçue relativement à cet événement. Entretemps, le dossier demeure ouvert.

2.35 Sea Wing II (2009)

Le 31 mai 2009, la Garde côtière canadienne (GCC) a été informée qu'un bateau de pêche avait été abandonné sur la plage de Chatham Islands, en Colombie-Britannique. Le personnel d'intervention environnementale de la GCC à Victoria a enquêté et a trouvé des hydrocarbures dans le bâtiment et à la surface de l'eau, mais il était trop risqué de travailler à bord du bâtiment en raison de sa condition. La GCC n'a pas été en mesure de trouver le propriétaire et, par conséquent, a décidé d'enlever le bâtiment.

Le 21 juin, les services de l'entreprise Saltair Marine Services Ltd. ont été retenus pour qu'elle remorque l'épave jusqu'à son installation de Ladysmith, non loin de là. Un expert maritime de Lipsett Marine Consultant Ltd. a été engagé pour déterminer l'état du bâtiment. L'expert maritime a indiqué que le *Sea Wing II*, un navire de 45 pieds, avait été construit en 1968 et était fait de cèdre et de chêne. Des parties du bâtiment étaient pourries et la poupe était manquante. L'ensemble du bâtiment avait été inondé par les marées, à l'exception de la timonerie. La salle des machines était contaminée par des hydrocarbures. De plus, le bâtiment n'avait aucune valeur de récupération. Étant donné que les pompes devaient fonctionner en permanence pour maintenir le bâtiment à flot et comme il y avait des contaminants à bord, l'expert maritime a recommandé que le bâtiment soit transporté à terre, démantelé et mis au rebut. La GCC a retenu les services de Saltair Marine Services Ltd. pour le démantèlement du bâtiment et l'enlèvement des polluants.

Le travail de démantèlement a été accompli au cours d'une période de neuf jours, du 22 juin au 2 juillet. Le bâtiment a été retiré de l'eau et placé dans une aire de retenue en béton pour que les huiles usées soient retenues dans un bassin pendant le processus de démolition. Le carburant et les huiles ont été vidés du réservoir à carburant, des machines et des canalisations. Une excavatrice a été utilisée pour démanteler le bâtiment et trier les débris, à savoir la fibre de verre, les déchets de bois et les ferrailles d'acier recyclables. Après la démolition, l'équipage a été employé au nettoyage de l'aire de retenue en béton et au triage des matériaux absorbants trempés. Après le démantèlement de l'épave, les barrages et les matelas absorbants, y compris 175 litres d'hydrocarbures et d'eau mazouteuse, ont été éliminés par l'entreprise NEWALTA Industrial Division. Les débris et les déchets liés à la démolition du bateau de pêche ont été mis au rebut par l'entreprise DBL Disposal Services.

Le 15 décembre 2009, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation de 35 552,69 \$ du ministère des Pêches et des Océans/GCC, conformément à la partie 6 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Le 11 février 2010, l'Administrateur a chargé son conseiller juridique d'engager un expert maritime au nom de la Caisse d'indemnisation pour qu'il enquête afin de déterminer si toutes les dépenses peuvent raisonnablement être considérées comme des mesures de prévention de la pollution ou si certaines d'entre elles étaient, essentiellement, liées au retrait de l'épave. Entretemps, le dossier demeure ouvert.

2.36 Meota (2009)

Le 6 juin 2009, la Garde côtière canadienne (GCC) a reçu un rapport selon lequel un bâtiment ancré abandonné était en train de couler au port de Tsehum, près de Sydney, en Colombie-Britannique. Le personnel d'intervention d'urgence de la GCC s'est rendu sur le site et a trouvé le vieux bâtiment à coque en bois, le *Meota*, à environ 75 pieds au large des côtes. Il reposait sur le fond et gîtait à tribord. Une irisation d'hydrocarbures a été constatée autour de l'épave.

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

Le propriétaire du navire a informé la GCC qu'il n'avait pas les ressources pour prendre des mesures en vue de remédier à la situation. De ce fait, la GCC a retenu les services d'un entrepreneur, Saltair Marine services Ltd., pour qu'il renfloue le bâtiment et le transporte à son installation à Ladysmith. Le bâtiment a été maintenu à flot au chantier naval grâce à des opérations de pompage qui nécessitaient une supervision constante.

Le 13 juin, un expert maritime a été engagé par la GCC pour déterminer l'état du bâtiment. L'expert maritime a indiqué que le *Meota*, un navire de 70 ans et d'une longueur de 45 pieds, avait un bordé en cèdre et des membrures en chêne. Le bâtiment a été retrouvé à l'abandon après qu'il eut coulé. La structure était en grande partie pourrie. L'expert maritime a conclu que, compte tenu de l'état du bâtiment et du fait que des produits pétroliers se trouvaient encore à bord, le bâtiment devrait être remorqué jusqu'à terre et démantelé.

Le 19 juin, le *Meota* a été ramené à terre par Saltair Marine Services Ltd. et démantelé. Environ 60 litres d'essence, 12 litres d'huile lubrifiante et 280 litres de carburant diesel ont été retirés du bâtiment.

Le 15 décembre 2009, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation du ministère des Pêches et des Océans/GCC d'un montant de 27 564,01 \$, conformément à la partie 6 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Le 11 février 2010, l'Administrateur a chargé son conseiller juridique d'engager un expert maritime au nom de la Caisse d'indemnisation, afin qu'il enquête pour déterminer si toutes les dépenses peuvent raisonnablement être considérées comme des mesures de prévention de la pollution, ou si certaines d'entre elles étaient, essentiellement, liées au retrait de l'épave. Entretemps, le dossier demeure ouvert.

2.37 Just Magic (2009)

Le 23 juin 2009, la Garde côtière canadienne (GCC) a reçu un rapport selon lequel un navire avait coulé à Tod Inlet, en Colombie-Britannique. Le personnel d'intervention environnementale de la GCC à Victoria a enquêté et a déterminé que l'ancien bateau de pêche partiellement submergé et amarré à un chaland en voie de détérioration présentait un risque de pollution par les hydrocarbures. On a finalement joint le propriétaire, qui a indiqué qu'il n'avait pas les ressources financières pour prendre des mesures à cet égard.

La GCC a retenu les services de Saltair Marine Services Ltd. pour renflouer le bâtiment abandonné et le transporter à son installation de Ladysmith. De plus, un expert maritime a été engagé pour déterminer l'état du bâtiment. L'expert maritime a établi que le bateau de pêche à filet maillant, construit en 1958, avait coulé jusqu'au niveau du pont, au milieu du navire. Il avait maintenu une flottabilité suffisante pour ne pas couler complètement. Il était demeuré ainsi pendant plus d'un an. L'expert maritime a conclu que les dommages et la détérioration du bateau étaient irréparables et que le bâtiment représentait un danger pour l'environnement. L'expert maritime a demandé que l'épave soit remorquée jusqu'à terre et démantelée. Après l'examen de l'état du navire réalisé par l'expert maritime, la GCC a retenu les services de Saltair Marine Services Ltd. aux fins du démantèlement du *Just Magic* et de l'enlèvement des polluants.

Le 15 décembre 2009, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation du ministère des Pêches et des Océans/GCC d'un montant de 13 659,53 \$, conformément à la partie 6 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Le 11 février 2010, l'Administrateur a chargé son conseiller juridique d'engager un expert maritime au nom de la Caisse d'indemnisation afin d'enquêter pour déterminer si toutes les dépenses peuvent

raisonnablement être considérées comme des mesures de prévention de la pollution, ou si certaines d'entre elles étaient, essentiellement, liées au retrait de l'épave. Entretemps, le dossier demeure ouvert.

2.38 Hey Dad (2009)

Le 28 juin 2009, la Garde côtière canadienne (GCC) a été informée qu'un ancien bateau de pêche de 50 pieds avait coulé à Gowlland Harbour, en Colombie-Britannique. Le bâtiment laissait s'échapper des hydrocarbures qui remontaient à la surface de l'eau. La GCC est intervenue en déployant un barrage flottant et des matelas absorbants pour récupérer les déchets d'hydrocarbures provenant du bâtiment coulé.

Le propriétaire du bâtiment a informé la GCC qu'il n'avait pas d'assurance et qu'il n'avait pas les moyens financiers pour faire face à la situation. Le jour suivant, étant donné que les hydrocarbures continuaient à remonter à la surface, la GCC a retenu les services de l'entreprise DCD Pile Driving pour renflouer l'épave. Lorsque le bâtiment a été soulevé jusqu'à la surface, toutes les tentatives de pompage visant à remettre le *Hey Dad* à flot ont échoué. Par conséquent, la GCC a fait remorquer le navire, élingué par une grue, jusqu'au débarcadère pour barges de Middle Point aux fins d'une évaluation approfondie. L'expert maritime engagé a indiqué à la GCC que le bâtiment était sans valeur et devait être démantelé pour en retirer tous les polluants. Le 30 juin, le bâtiment a été démantelé, puis les débris et les déchets d'hydrocarbures ont été éliminés de façon à éviter toute pollution éventuelle du milieu marin.

Le 15 décembre 2009, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation du ministère des Pêches et des Océans/GCC d'un montant de 37 960,91 \$, conformément à la partie 6 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Le 11 février 2010, l'Administrateur a chargé son conseiller juridique d'engager un expert maritime au nom de la Caisse d'indemnisation afin d'enquêter pour déterminer si toutes les dépenses peuvent raisonnablement être considérées comme des mesures de prévention de la pollution, ou si certaines d'entre elles étaient, essentiellement, liées au retrait de l'épave. Entretemps, le dossier demeure ouvert.

2.39 Camino Real (2009)

Le 10 juillet 2009, la Garde côtière canadienne (GCC) a reçu un rapport selon lequel un bâtiment avait coulé près de Union Bay, à proximité de Comox, en Colombie-Britannique. L'enquête de la GCC a déterminé que l'ancien bateau de pêche était partiellement submergé depuis plusieurs mois. Au moment de l'inspection, le bâtiment perdait du carburant diesel, le moteur et d'autres équipements contenaient des hydrocarbures et les réservoirs contenaient du carburant. La coque du bâtiment était faite de bois et était recouverte d'une couche extérieure en fibre de verre. Les recherches réalisées en collaboration avec l'Administration portuaire de Comox pour retrouver le propriétaire ont révélé que le bâtiment avait été vendu par le propriétaire enregistré à une personne qui avait vécu à bord du bâtiment l'automne précédent.

Le 14 juillet, la GCC a retenu les services de Saltair Marine Services Ltd. pour renflouer le bâtiment. Des mesures temporaires ont été prises pour réduire l'infiltration d'eau de façon à ce que le bâtiment puisse être remorqué au chantier maritime de Ladysmith, en C.-B. Le bâtiment a ensuite été démoli, puis les débris et les déchets de bois ont été éliminés par l'entrepreneur.

Le 15 décembre 2009, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation du ministère des Pêches et des Océans/GCC d'un montant de 23 264,74 \$, conformément à la partie 6 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

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

Le 11 février 2010, l'Administrateur a chargé son conseiller juridique d'engager un expert maritime au nom de la Caisse d'indemnisation afin d'enquêter pour déterminer si toutes les dépenses peuvent raisonnablement être considérées comme des mesures de prévention de la pollution, ou si certaines d'entre elles étaient, essentiellement, liées au retrait de l'épave. Entretemps, le dossier demeure ouvert.

2.40 Déversement d'hydrocarbures d'origine inconnue – Parry Sound (2009)

Le 17 juillet 2009, un déversement d'hydrocarbures s'est produit à un port de plaisance appartenant à la municipalité de Parry Sound et exploité par la Chambre de commerce locale. Le directeur du secteur riverain a communiqué avec le Centre d'intervention en cas de déversement du ministère de l'Environnement de l'Ontario. Les services d'une entreprise locale, Adams Bros. Construction Ltd., ont été retenus pour contenir et enlever le carburant diesel au port et près du quai du port de plaisance de Big Sound.

Un technologue en environnement a été engagé conjointement avec Adams Bros. Construction Ltd. aux fins de l'intervention. Il a été conclu que si aucune mesure d'atténuation n'était prise, le carburant contaminerait les embarcations accostées, les propriétés avoisinantes et les eaux de surface. Au port, des barrages flottants ont été placés autour du site du déversement, et des matelas absorbants ont été placés le long du quai pour absorber les hydrocarbures retenus à cet endroit. Environ 1 500 litres d'eau mazouteuse et de mazout ont été récupérés au port de plaisance. Les barrages flottants ont été enlevés le 20 juillet et tous les barrages et les matelas ont été éliminés conformément aux règlements environnementaux de l'Ontario.

Le 3 septembre 2009, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation d'un montant de 6 987,04 \$ présentée à la Caisse d'indemnisation, conformément à la partie 6 de *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, par la municipalité de Parry Sound pour les frais et débours engagés lors du nettoyage. Le demandeur a caractérisé l'événement comme un déversement d'origine inconnue. Après réception de la demande, l'Administrateur a ouvert une enquête et a demandé de l'information additionnelle. Par la suite, l'information et la documentation additionnelles demandées ont été fournies. Pendant l'enquête, le département du développement communautaire de la municipalité a confirmé qu'il n'y avait pas de points de rejet dans le secteur général du port de plaisance. De plus, la Chambre de commerce a indiqué qu'elle ignorait si des navires commerciaux ou des embarcations de plaisance étaient à l'ancre, étaient amarrés ou transitaient dans la zone à l'ouest du port de plaisance au moment où l'événement s'est produit. Par ailleurs, le personnel d'intervention d'urgence de la base de la Garde côtière à Parry Sound, lorsqu'il a été interrogé, n'a pas été en mesure d'ajouter de l'information quant à la source possible du déversement d'hydrocarbures d'origine inconnue.

Le 2 décembre 2009, l'Administrateur a fait une offre d'un montant de 6 987,04 \$, plus les intérêts, à titre de règlement total et définitif de la demande. Le 11 décembre 2009, l'Administrateur a reçu la confirmation que le demandeur avait accepté l'offre d'indemnisation. La municipalité de Parry Sound a reçu une entente de désistement et de subrogation aux fins de signature. Lorsque l'entente a été exécutée par un agent dûment autorisé et renvoyée à l'Administrateur, le chèque réquisitionné a été posté au demandeur à titre de paiement complet et final.

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

2.41 Déversement d'origine inconnue – port de Hamilton (2010)

Le 10 février 2010, l'Administrateur a été informé par l'Administration portuaire de Hamilton qu'un déversement d'hydrocarbures s'était produit dans le port le 14 décembre 2009. Le ministère provincial de l'Environnement a été informé de l'événement, mais les autorités n'ont pas été en mesure de trouver la source du déversement. L'Administration portuaire avait engagé des dépenses de 10 959,95 \$ pour nettoyer la pollution par les hydrocarbures. L'Administration portuaire compilait, à ce moment-là, de l'information afin de présenter une demande à la Caisse d'indemnisation. En date de la fin de l'exercice, aucune demande n'a été reçue. Entretemps, le dossier demeure ouvert.

3. Enjeux et occasions

L'exercice se terminant le 31 mars 2010 s'est avéré très occupé. Les activités essentielles de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (Caisse d'indemnisation), notamment l'évaluation et le paiement des demandes d'indemnisation présentées à la suite de dommages de la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, se poursuivent à un rythme soutenu. La politique de la Caisse d'indemnisation demeure que de telles demandes d'indemnisation devraient être traitées rapidement. Le but consiste à faciliter le paiement des demandes d'indemnisation afin de minimiser les difficultés financières de ceux qui ont subi les conséquences de tels déversements. L'Administrateur est également conscient du fait que le principe sous-jacent de la loi applicable, la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM), vise à faire payer ces indemnités par le pollueur. Par conséquent, si possible, toutes les mesures raisonnables devraient être prises afin de récupérer les montants provenant de la Caisse d'indemnisation de l'armateur ou de tout autre tiers responsable. L'enquête et le paiement rapide de demandes d'indemnisation établies demeurent donc le défi principal de l'Administrateur et de son personnel restreint.

Grâce à l'aide précieuse de l'expert-conseil maritime embauché par la Caisse d'indemnisation et des conseillers juridiques partout au pays, ces objectifs ont été largement atteints. S'il y a des retards dans le paiement d'indemnisation, c'est souvent en raison de documents inadéquats ou mal remplis déposés à l'appui de la demande. De plus, malheureusement, la plupart des demandes d'admission présentées directement à la Caisse d'indemnisation concernent des navires laissés à l'abandon et les armateurs ont soit disparu ou ne possèdent aucun bien saisissable, ce qui rend le recouvrement de l'indemnisation impossible. Dans les cas où les déversements ont été causés par un bâtiment ayant un armateur responsable, et que ce dernier est bien assuré, l'indemnisation a souvent été payée sans avoir recours à la Caisse d'indemnisation. Dans les rapports passés, l'Administrateur a souvent fait allusion au problème des navires laissés à l'abandon. Ces navires représentent un défi continu pour la Caisse d'indemnisation et les gouvernements fédéral et provinciaux ainsi que les administrations municipales. L'Administrateur demeure disposé à en discuter pour régler ce problème.

Dans les rapports annuels précédents, en particulier le dernier, l'Administrateur aborde le défi posé par l'augmentation considérable de sa quantité de travail administratif à la suite d'efforts pour se conformer aux lois et aux politiques du gouvernement visant à accroître la transparence et la responsabilisation. Après l'adoption du projet de loi C-7 et de son entrée en vigueur comme chapitre 21 des Lois du Canada de 2009, certaines de ces exigences sont devenues obligatoires. On peut rappeler que la Caisse d'indemnisation est un organisme très petit, doté entièrement de personnel ne faisant pas partie de la fonction publique. Au sein des plus grands ministères et organismes du gouvernement, la conformité à ces exigences est souvent réalisée à l'aide de personnel à plein temps, alors que cela n'est pas possible à la Caisse d'indemnisation en raison de sa taille. Elle doit donc se fier en grande partie à des experts-conseils pour effectuer ce travail. Le fait d'assurer que la Caisse d'indemnisation s'acquitte de toutes ses obligations juridiques, tout en n'accroissant pas son personnel sans raison, demeure un défi important.

Étant donné que plusieurs petits organismes sont aux prises avec des problèmes semblables, l'Administrateur assiste régulièrement aux réunions du Groupe des chefs des organismes fédéraux dans le but d'en apprendre le plus possible sur la façon dont les autres petits organismes gèrent ces difficultés. L'Administrateur a également fait participer son gestionnaire de bureau aux réunions organisées au profit de ces organismes dans le but de faire du réseautage. L'Administrateur souhaite particulièrement apprendre au sujet des services partagés entre les ministères et les organismes du gouvernement, ce qui constitue une manière efficace, selon lui, de composer avec les coûts administratifs croissants. En outre, cette mesure assurera que les besoins en personnel et les coûts connexes n'atteignent pas une proportion inégalée aux coûts associés à ses activités essentielles d'enquête et de paiement des demandes d'indemnisation établies.

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

Au fil des ans, la Caisse d'indemnisation a obtenu un appui généreux de Transports Canada, notamment pour ses services de comptabilité et financiers. Toutefois, elle a besoin de plus d'aide. La réorganisation de ses systèmes de classement, dictée par la conformité de la Caisse d'indemnisation à la *Loi sur l'accès à l'information* et à la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, a maintenant été réalisée. Toutefois, ce travail ne sera pas terminé jusqu'à ce que la Caisse d'indemnisation ait aussi accès à la base de données commune de gestion de l'information dont se sert actuellement le gouvernement fédéral. Cette application constitue un outil essentiel à l'élaboration d'une politique de mise au rancart des dossiers, permet de repérer des dossiers pertinents en fonction des délais de prescription et aide à simplifier toute demande liée à l'AIPRP qui pourrait être déposée auprès de la Caisse d'indemnisation. Des discussions sont en cours avec Transports Canada pour étendre cette application à la Caisse d'indemnisation. Même si la Caisse d'indemnisation pouvait acquérir ce logiciel nécessaire elle-même, cet achat serait extrêmement dispendieux. Espérons que grâce à l'aide de Transports Canada, ce coût exorbitant pourrait être évité.

Dans les rapports annuels précédents, l'Administrateur a fait allusion aux problèmes de dotation liés au manque de personnel et au besoin d'un certain degré de permanence dans les dispositions en matière de dotation. Le fait de se fier entièrement aux organismes d'employés temporaires afin de satisfaire à ses besoins en personnel n'est plus tout à fait satisfaisant, la Caisse d'indemnisation a donc offert des contrats à plus long terme aux employés clés. Cela entraîne un fardeau administratif supplémentaire pour la Caisse d'indemnisation en ce qui a trait à la rémunération et aux avantages sociaux. Celle-ci est mal outillée pour traiter de cette question puisqu'elle a peu d'expérience en la matière. La Caisse d'indemnisation est trop petite pour justifier un personnel à plein temps afin de traiter de cet aspect de son administration. Dans ce cas, l'Administrateur espère obtenir des conseils et de l'aide de Transports Canada.

Comme il a été mentionné ci-dessus, les modifications à la LRMM, contenues au chapitre 21 des Lois du Canada de 2009, sont entrées en vigueur le 2 janvier 2010. L'Administrateur est d'avis que ces modifications ne changeront pas beaucoup les procédures de la Caisse d'indemnisation relativement au traitement de demandes d'indemnisation. De plus, elles renferment des dispositions liées à la gouvernance de la Caisse d'indemnisation. La plupart de ce qui est stipulé dans ces dispositions a déjà été mis en œuvre par l'administration de la Caisse d'indemnisation à titre facultatif. En outre, elles prévoient également un examen spécial qui sera effectué tous les cinq ans en vue de déterminer l'établissement de bons systèmes et pratiques relativement à la comptabilité et le contrôle financier, le but étant d'assurer que les biens et les ressources de la Caisse d'indemnisation sont bien protégés et gérés de façon efficace. En vue d'un tel examen spécial, l'Administrateur, avec l'aide de son gestionnaire de bureau et de ses vérificateurs, examine toutes les pratiques et la procédure afin de veiller à ce que la Caisse d'indemnisation fonctionne de façon efficace et rentable.

Au cours des deux dernières années, on a avisé l'Administrateur que la Caisse d'indemnisation devra déménager de son emplacement actuel dans l'édifice Lorne, 90, rue Elgin, à Ottawa. Le processus de trouver un nouvel emplacement a été difficile. Avec l'aide de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada et de Transports Canada, un nouvel emplacement a été trouvé qui respecte les lignes directrices et les directives du gouvernement. Le déménagement, qui devrait avoir lieu en mai, entraînera une augmentation considérable de la charge de travail du personnel de la Caisse d'indemnisation. Tous les efforts seront déployés afin de s'assurer que le déménagement crée le moins de perturbations possible du travail principal de la Caisse d'indemnisation qui consiste à enquêter et à payer des indemnités établies.

L'Administrateur, avec l'aide de l'expert-conseil maritime de la Caisse d'indemnisation, poursuit un programme de diffusion actif visant à informer les Canadiens des installations prévues par la Caisse d'indemnisation et le rôle qu'elle joue dans le régime canadien de responsabilité et d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. En plus d'assister

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

aux conférences et aux séminaires pour se tenir au courant des nouveaux faits techniques et juridiques dans le domaine de la pollution maritime, l'Administrateur communique également de façon régulière avec des ministères et organismes gouvernementaux et des intervenants principaux. Conformément aux directives du gouvernement, la Caisse d'indemnisation a élaboré un site Web que l'Administrateur considère comme étant un outil essentiel de diffusion. Le défi au cours des prochains mois sera de mettre complètement à jour le site Web à la lumière de modifications récentes à la loi applicable, comme il a été mentionné ci-dessus.

En dernier lieu, le travail sur la mise à jour du Manuel des demandes d'indemnisation n'est pas terminé, principalement car l'Administrateur n'a pas été en mesure de s'attaquer à ce travail, compte tenu des ressources limitées à sa disposition et d'autres priorités indépendantes de sa volonté. Une fois le déménagement terminé, l'Administrateur espère entamer ce projet. Bien que les personnes du gouvernement présentant des demandes d'indemnisation à la Caisse d'indemnisation connaissent bien ses pratiques et ses procédures en ce qui a trait à la demande d'indemnisation, au cours des dernières années, il y a eu certains demandeurs ne provenant pas du gouvernement qui présentaient parfois leur première demande, pour lesquels un accès à un Manuel des demandes d'indemnisation à jour serait utile. Encore une fois, l'Administrateur pense que le Manuel des demandes d'indemnisation, en plus du site Web, constituerait un outil pratique de diffusion.

4. Initiatives de relations externes

L'Administrateur poursuit ses initiatives de relations externes en vue de mieux faire connaître l'existence de la Caisse d'indemnisation et la possibilité d'y avoir recours aux fins d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures provenant des navires. Les groupes intéressés comprennent les citoyens, les assureurs, les organismes d'intervention de même que les organismes des gouvernements provinciaux et du gouvernement fédéral. Ces 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'intervention et d'autres intervenants qui entrent en jeu lors de déversements d'hydrocarbures et qui, de ce fait, présentent une demande d'indemnisation à la Caisse d'indemnisation. Lorsque l'Administrateur assiste à des réunions du Fonds international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL), cela lui permet d'entretenir des liens étroits avec les représentants d'organisations internationales et d'organismes gouvernementaux des États membres du FIPOL.

Au cours de l'année financière visée par le présent rapport, il vaut la peine de noter que les initiatives de relations externes ont compris un certain nombre de visites internationales. Divers pays s'intéressent de plus en plus au fonctionnement du fonds national canadien, notamment la République de Corée, la Chine, le Japon et plus récemment, la Fédération de Russie.

4.1 Conférence annuelle de la Fédération maritime du Canada

Le 1^{er} avril 2009, l'Administrateur a assisté à la conférence annuelle de la Fédération maritime du Canada à Montréal. Cette association, comme l'indique son site Web, a été constituée en société en vertu d'une loi du Parlement et vise à représenter et promouvoir les intérêts des exploitants et des agents de navires participant aux échanges commerciaux du Canada. Ses objectifs prévoient la promotion d'un système de transport durable du point de vue environnemental et axé sur la qualité. Par conséquent, l'Administrateur estime qu'il est avantageux d'entretenir des rapports étroits avec les membres de cette association car il s'agit d'une source de contacts précieux, particulièrement dans la mesure où le transport maritime international peut être en cause dans des événements de pollution par les hydrocarbures causée par les navires.

4.2 Conférences à McGill

À l'invitation de M. John O'Connor, un membre du corps professoral de la faculté de droit de l'université McGill, l'Administrateur a participé à des conférences à l'université, une le 1^{er} avril 2009 et une fois de plus le 31 mars 2010, au cours desquelles il a présenté aux étudiants un compte rendu des activités de la CIDPHN. Son allocution a été faite dans le contexte d'un exposé sur le fonctionnement du régime national et international de responsabilité et d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. À chaque occasion l'allocution s'est avérée très instructive, tant pour les étudiants que pour l'Administrateur, car elle a suscité un certain nombre de questions intéressantes des étudiants. L'Administrateur espère que cette initiative sera répétée dans l'avenir de manière à mieux sensibiliser les futurs avocats à ce domaine très spécialisé du droit maritime. Nous tenons à remercier tout particulièrement M. O'Connor qui a organisé cette initiative.

4.3 Association canadienne de droit maritime

L'Administrateur s'est intéressé de près aux activités de l'Association canadienne de droit maritime. Comme par le passé, le 16 avril 2009, l'Administrateur a assisté à l'assemblée des membres de l'Association et des fonctionnaires gouvernementaux, organisée sous les auspices de Transports

Canada. Lorsque c'était approprié, l'Administrateur a également assisté aux réunions publiques organisées par l'Association sur les tendances actuelles dans le droit maritime canadien. Ces réunions fournissent aussi l'occasion de demeurer en contact avec les membres de l'Association.

4.4 Conseil consultatif maritime canadien (chapitre national)

Le Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) est l'organisme national de consultation pour les questions maritimes. Le CCMC a tenu ses réunions semi-annuelles à Ottawa du 27 au 30 avril et du 3 au 5 novembre 2009. L'Administrateur et un consultant maritime dont les services avaient été retenus par la Caisse d'indemnisation, le capitaine George Legge, ont assisté à certaines des réunions. L'Administrateur a suivi avec intérêt la discussion qui a porté sur toutes les questions liées au milieu marin abordées lors des séances nationales du CCMC. Il s'est informé du régime de réglementation proposé en vue de la prévention de la pollution par les hydrocarbures causée par les navires de toutes classes. Il s'est montré particulièrement intéressé par les délibérations du comité permanent sur l'environnement. Le comité fournit une tribune de consultation et d'échange d'information sur des questions comme la prévention de la pollution par les hydrocarbures et l'intervention en cas de pollution par les hydrocarbures. Il a aussi manifesté de l'intérêt à l'égard des discussions du groupe de travail sur la pollution du milieu marin par les hydrocarbures.

Vous trouverez ci-après un certain nombre de sujets signalés lors des réunions du CCMC et intéressant particulièrement l'Administrateur.

Élimination des déchets maritimes

Durant la séance de novembre 2009, Transports Canada a signalé au CCMC qu'il continue d'élaborer et de mettre en œuvre une stratégie de gestion des déchets pour les navires et les installations à terre. La Sécurité maritime a donné une présentation sur l'étude sur les déchets qu'elle mène actuellement en collaboration avec le ministère des Travaux publics et Services gouvernementaux du Canada en vue d'estimer la quantité de déchets générée par les navires commerciaux. Un contrat a été attribué à Services conseils du gouvernement pour réaliser l'étude. L'étude porte sur les eaux d'égout, les eaux grises, l'eau de cale polluée et les autres hydrocarbures résiduels produits par les machines de navires. Cependant, l'étude ne portera pas sur les embarcations de plaisance, les bateaux de pêche et les unités flottantes de production et de déchargement en mer exploités par l'industrie de l'exploration pétrolière en mer. Les données recueillies serviront à informer les promoteurs de projets d'aménagements portuaires des exigences en matière d'installation de réception des déchets. Lorsque les consultations avec l'industrie maritime seront terminées, le rapport sera fourni aux membres du comité permanent sur l'environnement du CCMC. Le rapport sera disponible sur le site du CCMC.

Durant les discussions, des participants ont souligné que Transports Canada reconnaît qu'il est important que les ports canadiens disposent d'installations adéquates dans les ports canadiens afin de recevoir les déchets d'hydrocarbures des salles des machines et d'autres résidus d'hydrocarbures générés par les navires. Du point de vue économique et pratique, toutes les installations portuaires canadiennes de réception des hydrocarbures doivent être aménagées à un endroit approprié pour répondre aux besoins opérationnels des navires sans délai indu. Les tarifs des installations de réception des hydrocarbures doivent aussi être abordables pour toutes les catégories de navires. Afin d'assurer la conformité avec les règles sur les rejets d'hydrocarbures de la Convention MARPOL, en 2006 Transports Canada a réalisé une étude des installations de réception des déchets d'hydrocarbures dans les ports canadiens. L'étude a démontré que les installations fournies par les exploitants commerciaux sont adéquates, cependant de grands défis pointent à l'horizon compte tenu de l'expansion portuaire et des nouveaux terminaux dans les régions éloignées. Des préoccupations ont été soulevées relativement aux défis associés avec les futurs travaux d'exploration

pétrolière et gazière dans l'Arctique. Il semble qu'il n'y ait aucune installation d'élimination des déchets d'hydrocarbures dans l'Extrême Arctique. Il appert que les exploitants maritimes utilisent les décharges des collectivités. Cette question sera abordée dans l'étude sur la gestion des déchets.

Étude sur le risque environnemental sur la côte Est

Durant les réunions du CCMC tenues en avril 2009, Transports Canada a présenté de l'information sur l'état d'avancement de l'étude en cours visant à évaluer le risque environnemental associé au transport des hydrocarbures le long de la côte sud de Terre-Neuve. Transports Canada, en partenariat avec le ministère des Pêches et des Océans et la Garde côtière canadienne, a entrepris cette étude en 2005 afin d'évaluer le risque d'un déversement d'hydrocarbures accidentel. Pour les fins de l'étude, les fonctionnaires fédéraux ont travaillé en collaboration avec le ministère provincial de l'environnement et l'industrie maritime hauturière locale, et avec d'autres groupes environnementaux. Il a été reconnu qu'en raison de l'accroissement de l'exploration et de la production pétrolière en haute mer sur la côte Est, le trafic de pétroliers a connu une hausse importante, particulièrement dans le secteur de la baie de Plaisance. Mentionnons certains des facteurs examinés : l'accroissement du trafic maritime; les dimensions, l'âge et le nombre de pétroliers transitant dans les eaux côtières; le contrôle et le système de gestion du trafic maritime; les évaluations des probabilités de déversements d'hydrocarbures et les répercussions éventuelles des déversements d'hydrocarbures sur le milieu marin.

En 2009, des assemblées publiques locales ont été tenues dans les collectivités côtières et des exposés ont été faits relativement à l'étude. Des réunions ont également été tenues avec des groupes d'intervenants ciblés, comme les associations de l'industrie pétrolière et gazière et les représentants de l'industrie de la pêche, y compris les organisations environnementales. À la suite du processus de consultation, 25 recommandations ont été transmises par des intervenants et des membres du public. Les hauts fonctionnaires de Transports Canada examinent actuellement les recommandations.

Réforme de la réglementation

Durant la séance de novembre du CCMC, un compte rendu à jour a été fourni sur l'état d'avancement de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*. Les membres du comité ont été avisés que le projet de loi C-3, une loi visant à modifier la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*, a reçu la sanction royale le 11 juin 2009, et est entré en vigueur le 1^{er} août 2009. Les modifications permettent au Canada d'étendre sa compétence dans les eaux arctiques de 100 milles marins à 200 milles marins à partir de ses lignes de base de la mer territoriale.

Programme national de surveillance aérienne

Transports Canada a fait une présentation sur ce sujet. Les ministères et organismes du gouvernement fédéral utilisent les ressources disponibles pour lutter contre la pollution par les hydrocarbures causée par les navires de passage. Transports Canada est chargé de l'orientation globale et de la coordination du Programme national de surveillance aérienne (PNSA). Parmi les objectifs du PNSA, mentionnons l'application de la réglementation sur la prévention de la pollution, la dissuasion, l'intervention d'urgence et l'appui aux programmes d'autres ministères et organismes du gouvernement fédéral, comme la GCC, Environnement Canada, et la Gendarmerie royale canadienne.

L'Administrateur est conscient du fait que le PNSA est une composante essentielle du programme fédéral de prévention de la pollution par les hydrocarbures. Lors des séances tenues en avril par le CCMC, il a donné aux membres un aperçu des objectifs du PNSA. Son exposé a porté sur l'efficacité des arrangements actuels de partenariat opérationnel entre Transports Canada, Environnement Canada, Pêches et Océans, la Garde côtière canadienne et d'autres organismes gouvernementaux.

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

Lors de la réunion de novembre, Transports Canada a indiqué qu'il avait terminé la modernisation des trois aéronefs de surveillance maritime en les dotant de capteurs de télédétection à la fine pointe de la technologie pour accroître la capacité de surveillance globale des aéronefs. Sur ces trois aéronefs, deux sont des Dash 8, l'un étant posté à Moncton et l'autre à Vancouver, l'autre aéronef, un appareil Dash 7, est posté à Ottawa et assure la surveillance des Grands Lacs et des eaux arctiques. Le nouvel appareil Dash 7 a été entièrement équipé de capteurs de télédétection et il a été affecté à la surveillance de l'Arctique durant la saison de navigation 2009. En plus des appareils Dash 7 et 8, un appareil Beachcraft King Air 200 a été affrété et posté à St. John's. En vertu de son contrat d'affrètement, cet appareil est affecté à la patrouille des pêches au large des côtes de Terre-Neuve. Il s'agit d'un aéronef multitâches qui peut aussi effectuer des vols de surveillance de la pollution par les hydrocarbures selon les besoins.

Par son programme de surveillance aérienne, le Canada s'efforce de lancer haut et fort le message que notre milieu marin doit être protégé. Dans toutes les régions côtières, l'appareil de surveillance représente une mesure dissuasive importante pour les pollueurs éventuels. Transports Canada a signalé lors de la réunion de novembre qu'un bâtiment immatriculé à Chypre avait été le premier à faire l'objet de poursuites grâce aux preuves recueillies dans le cadre de la surveillance aérienne effectuée au moyen de la nouvelle technologie installée dans l'appareil Dash 7. Cette cause a résulté en une amende de 40 000 dollars versée dans le Fonds pour dommages à l'environnement.

L'Administrateur apprécie être invité à participer aux délibérations des séances nationales du CCMC.

4.5 Conseil consultatif maritime canadien (Nord)

L'Administrateur a été invité à assister aux réunions du Conseil consultatif maritime canadien régional (CCMC - Nord) tenues dans la ville de Québec du 5 au 6 mai 2009, et à Yellowknife dans les Territoires du Nord-Ouest, du 21 au 22 octobre 2009. En raison d'engagements antérieurs, l'Administrateur n'a pu assister personnellement à ces réunions mais il était représenté par un consultant maritime dont les services avaient été retenus par la Caisse d'indemnisation. Les réunions du CCMC-Nord sont tenues deux fois par année et elles se déroulent habituellement dans différentes localités du Nord. Les participants à ces réunions du CCMC-Nord représentent les gouvernements fédéral et territoriaux de même que tout un éventail d'exploitants de l'industrie du transport maritime dans le Nord. Les discussions sont coprésidées par des représentants du ministère des Pêches et des Océans (bureau de la Région du Centre et de l'Arctique de la Garde côtière canadienne) et du bureau des Services maritimes de Transports Canada de la Région des Prairies et du Nord.

Services du trafic maritime

Durant la séance de mai, Transports Canada a indiqué que les travaux se poursuivent relativement à l'élaboration du projet de règlement sur les services de trafic maritime dans le Nord du Canada (STM), connu aussi sous le nom de NORDREG obligatoire. Ce nouveau règlement qui n'est pas encore en vigueur, vise à promouvoir la sécurité et l'efficacité de la navigation et la protection du milieu marin, et appuie l'engagement de rendre le compte rendu obligatoire dans les eaux du Nord du Canada. Le règlement, une fois en vigueur, établira une zone de trafic maritime pour les eaux au Nord du Canada. Il prescrira quels bâtiments doivent obtenir une autorisation pour entrer dans la Zone STM, en sortir ou naviguer à l'intérieur de celle-ci.

Transports Canada reconnaît qu'un pourcentage élevé de bâtiments exploités dans les eaux de l'Arctique fournissent volontairement des comptes rendus en vertu du système NORDREG en raison des avantages que le service procure.

Intervention environnementale dans l'Arctique

Lors des séances d'octobre, un présentateur a donné un aperçu des responsabilités et des plans d'urgence de la GCC en ce qui concerne l'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures dans le milieu marin de l'Arctique. La GCC est l'organisme principal du gouvernement fédéral au chapitre de l'état de préparation et de l'intervention dans la région située au nord du 60° parallèle de latitude. À cet égard, la GCC a élaboré des stratégies d'intervention individuelles pour les collectivités locales. Cela comporte notamment l'entreposage d'équipement et la prestation de formation aux résidents locaux relativement à l'utilisation de l'équipement pour qu'ils puissent réaliser une intervention en cas de déversements d'hydrocarbures.

Les participants discutent du type et de la quantité d'équipement de lutte contre la pollution par les hydrocarbures et de nettoyage emmagasiné actuellement à Churchill, Iqaluit et Tuktoyoktuk, et ils discutent également de l'équipement d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures transportable par voie aérienne qui se trouve à l'entrepôt de la GCC à Hay River dans les Territoires du Nord-Ouest. On informe les participants à la réunion qu'en plus des dépôts actuels d'équipement existants, la GCC a conçu de nouvelles trousse d'équipement de dépollution déployable dans certaines localités spécifiques de l'Arctique, équipement qui sera déployé dans les localités de l'Arctique durant la présente année financière. L'équipement sera entreposé dans 55 conteneurs qui seront amenés dans différentes localités. Par exemple, en tout, les conteneurs renfermeront plus de 50 000 pieds d'estacades de retenue des hydrocarbures, et d'autre équipement de mesures de lutte contre la pollution par les hydrocarbures. En outre, les brise-glaces de la GCC continueront de transporter de l'équipement de première intervention pour lutter contre les déversements; soulignons que les membres d'équipage disposent de la formation voulue pour utiliser cet équipement.

Tel qu'indiqué dans les rapports annuels précédents, les propriétaires de navires ne disposent pas d'arrangements contractuels avec un organisme d'intervention agréé durant les opérations dans les eaux arctiques. En réalité, il n'existe pas d'organisme d'intervention pour les eaux au Nord du 60° parallèle de latitude. Les exploitants de la mission de ravitaillement dans l'Arctique considèrent qu'un déversement d'hydrocarbures pourrait se produire dans un certain nombre de localités où les hydrocarbures sont transbordés au moyen de boyaux flottants à partir du navire jusqu'à la côte. Pour atténuer ce risque, les pétroliers commerciaux qui livrent du mazout durant la mission annuelle de ravitaillement de l'Arctique sont équipés d'équipement de lutte contre la pollution par les hydrocarbures. Les boyaux de transbordement des hydrocarbures et autre équipement de déchargement par allèges utilisés par ces navires sont conçus spécifiquement pour les opérations dans l'Arctique canadien.

En plus de la formation donnée au personnel des navires avant leur départ de ports du Sud, les exploitants de pétroliers effectuent des exercices relatifs aux déversements d'hydrocarbures et des exercices de déploiement de matériel de prévention de la pollution au moment de leur arrivée sur place dans les localités nordiques. Ces exercices de formation visent à fournir aux membres d'équipage des navires l'occasion de pratiquer le déploiement du matériel de lutte contre les déversements d'hydrocarbures en conditions réelles lorsque des hydrocarbures sont pompés au moyen des boyaux flottants et durant les activités de déchargement des chalands. Une partie de l'équipement de lutte contre la pollution utilisé durant ces exercices est fourni par le bureau de la Garde côtière canadienne pour la Région du Québec. Par ailleurs, de l'équipement est fourni par La Fédération des coopératives du Nouveau-Québec (FCNQ). Des représentants de FCNQ et du gouvernement du Nunavik se trouvent sur place durant les exercices de déversements d'hydrocarbures à titre d'observateurs. En outre, Transports Canada veille à ce qu'un inspecteur de la Sécurité des navires soit présent lors des séances de formation.

Réforme de la réglementation

Transports Canada a informé les participants à la réunion du CCMC des progrès accomplis relativement au projet de réforme de la réglementation associée à la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, et a fait mention de l'importance des consultations publiques. On a rappelé aux participants que les questions spécifiques qu'ils aimeraient voir abordées seront soumises à l'attention du comité permanent approprié du secrétariat national du CCMC .

Un représentant du ministère de l'environnement et des ressources naturelles (ERN) du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest (GTNO) a présenté et lu un document que le GTNO aimerait voir versé au dossier relativement à la prise dans les glaces de barges chargées de pétrole. Cette prise dans les glaces est faite volontairement dans tous les Territoires du Nord-Ouest en vue d'entreposer pour l'hiver de forts volumes d'hydrocarbures. Plus précisément, ERN soutient qu'il n'est pas en faveur de cette méthode de prise dans les glaces de barges chargées de pétrole, sauf dans des situations d'urgence lorsqu'il n'existe aucune autre solution de rechange raisonnable. ERN soutient qu'il faudrait mener une large consultation avec les collectivités, les organismes, les instances de réglementation et d'autres parties intéressées avant l'élaboration de lignes directrices ou de règlements pour encadrer cette pratique.

Mission de ravitaillement de l'Arctique

Durant les réunions, tant à Québec qu'à Yellowknife, des exposés ont été fait par diverses compagnies de transport maritime relativement aux opérations annuelles de ravitaillement et la livraison de produits pétroliers aux localités arctiques. En outre, les participants ont donné un aperçu des exercices de déversements d'hydrocarbures effectués régulièrement par les compagnies de transport effectuant la mission de ravitaillement.

L'Administrateur est très intéressé à mieux approfondir ses connaissances des questions entourant le transport par mer des produits pétroliers dans l'Extrême-Arctique.

4.6 Programme relatif aux déversements d'hydrocarbures dans l'Arctique

L'Administrateur était représenté par un consultant maritime lors du 32^e séminaire technique du programme relatif aux déversements d'hydrocarbures causés par les navires dans l'Arctique (AMOP) qui se tenait à Vancouver du 9 au 11 juin 2009. Ces séminaires techniques sur la pollution de l'environnement et l'intervention environnementale sont commandités par la direction générale des Sciences et de la technologie d'Environnement Canada. Ces séminaires ont pour objectif d'améliorer la base de connaissances et la technologie pour lutter contre les déversements d'hydrocarbures dans le milieu marin, particulièrement dans l'Arctique. Il s'agit d'une tribune internationale technique traitant des déversements d'hydrocarbures dans tout milieu ainsi que d'autres sujets liés aux déversements d'hydrocarbures. Des discussions ont été tenues pendant la conférence d'une durée de trois jours relativement aux progrès techniques, aux approches opérationnelles et à la planification d'urgence.

L'exposé sur les Lignes directrices sur la gestion des déchets dans les régions reculées de l'Arctique (*Waste Management Guidelines for Remote Arctic Regions*) a fait ressortir le fait que les activités d'intervention faisant suite à des déversements d'hydrocarbures en région éloignée peuvent générer de gros volumes de déchets opérationnels et de déchets d'hydrocarbures qui doivent être transférés et être soit recyclés soit éliminés. La quantité de déchets générée par les activités de dépollution des rives n'est pas directement liée au volume d'hydrocarbures déversés ni à l'emplacement où s'est

produit l'événement. Elle dépend plutôt des méthodes choisies par l'équipe de gestion de lutte contre les déversements. Des mémoires à l'appui du rétablissement naturel des lieux affectés ont été présentés. L'exposé a résumé les résultats d'une étude menée par un groupe de travail du Conseil de l'Arctique et visant à établir des lignes directrices générales et des stratégies relativement à la gestion des déversements d'hydrocarbures dans les régions de l'Arctique. Un calculateur de gestion des déchets a donc été établi pour servir de guide aux utilisateurs (logiciel informatique) et d'outil de planification pour aider les décideurs.

D'autres programmes faisaient mention d'études de cas et d'expériences récentes relativement à des déversements d'hydrocarbures, comme des exposés faits par un représentant de l'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd. L'un des exposés portait sur les difficultés, d'ordre financier et opérationnel, de mobiliser des bénévoles pour intervenir lors de déversements majeurs –on avait alors fait mention de l'événement impliquant le *Hebei Spirit* en Corée, à titre d'exemple. Des problèmes similaires ont été éprouvés lors de l'événement survenu dans la baie de San Francisco impliquant le *Cosco Busan*. Il avait alors fallu procurer des vêtements de sécurité aux bénévoles, ce qui avait occasionné une dépense importante et comme ces derniers n'avaient pas reçu de formation, on a considéré que leurs efforts n'étaient pas nécessairement des plus utiles et n'offraient pas un bon rapport coût-efficacité.

Les présentoirs que l'on trouvait lors des réunions étaient instructifs et fournissaient des renseignements sur tout un éventail d'équipement de lutte contre la pollution par les hydrocarbures et sur les derniers progrès technologiques. Ces renseignements à jour sont fort utiles à l'Administrateur pour le processus d'enquête et d'évaluation lié aux demandes d'indemnisation soumises à la Caisse d'indemnisation. Le coordonnateur du séminaire a exprimé son appréciation relativement au fait que la Caisse avait encore une fois délégué un représentant à la conférence AMOP d'Environnement Canada.

4.7 Dépôts d'équipement de la Garde côtière canadienne

À l'occasion du séminaire technique AMOP qui s'est tenu à Vancouver, un expert-conseil en matière maritime au service de l'Administrateur s'est rendu à l'installation d'entreposage d'équipement maritime de la GCC à Richmond. Le dépôt comprend un ensemble d'équipement de dépollution, de chalands de confinement et d'équipement auxiliaire utilisé dans la Région du Pacifique pour contenir et récupérer des hydrocarbures en mer et sur des plages polluées. L'inventaire du dépôt comprend des estacades, des récupérateurs, des bateaux, des chalands de travail, des chalands de confinement et des réservoirs de stockage pour les déchets d'hydrocarbures récupérés. Il comprend également une grande quantité d'équipement de traitement et de nettoyage du littoral et des unités de communication mobiles pour les personnes assurant le commandement. L'équipement utilisé lors des événements de déversements d'hydrocarbures à partir de la base de Richmond est standardisé et il s'agit du même équipement que celui utilisé dans les autres dépôts d'équipement dans la Région du Pacifique, comme à la base de la GCC à Victoria. L'uniformisation de l'équipement réduit les besoins en matière de formation et facilite le déploiement des ressources d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures partout dans la Région.

Les connaissances de première main acquises lors de ces visites de même que les renseignements obtenus sont très bénéfiques. L'Administrateur souhaite donc visiter des installations dans d'autres Régions de la Garde côtière et poursuivre la collaboration et les relations de travail entre les deux organismes.

4.8 Atelier Canada-É.-U. sur le financement des interventions liées aux déversements d'hydrocarbures

L'Administrateur a été invité à présenter un exposé sur le fonctionnement de la CIDPHN lors de l'atelier précité à Seattle, les 22 et 23 juillet 2009. Des représentants du U.S Oil Spill Liability Trust Fund créé en vertu de la Oil Pollution Act of 1990 (OPA 90), des membres de la U.S. Coast Guard ainsi que des membres de la Garde côtière canadienne ont assisté à l'atelier. Bien que les États-Unis n'adhèrent pas au régime international, un représentant du Fonds FIPOL a également assisté à l'atelier. Sa présence était justifiée puisque dans l'éventualité d'un déversement majeur d'hydrocarbures transfrontalier causé par un pétrolier, les demandeurs canadiens pourraient soumettre une demande d'indemnisation au Fonds FIPOL.

L'atelier s'est avéré très instructif et a permis de souligner les différences fondamentales entre le régime canadien de responsabilité et d'indemnisation, qui est étroitement lié au régime international, et le régime des États-Unis qui, dans sa version actuelle, a été établi après l'événement de l'*Exxon Valdez* survenu en 1989. Ces différences pourraient constituer un facteur important dans le cas de déversements d'hydrocarbures transfrontaliers causés par des navires.

L'une des principales différences entre le régime des États-Unis et celui du Canada, du moins dans la perspective du FIPOL, réside dans le fait que le Oil Spill Liability Trust Fund peut financer des mesures d'intervention avant même la présentation de demandes d'indemnisation. Par ailleurs, le FIPOL de même que la CIDPHN, sont essentiellement des fonds axés sur les demandes d'indemnisation. Cela signifie qu'au Canada, les coûts et dépenses assumés pour les mesures d'intervention, par exemple par la Garde côtière canadienne, doivent être déboursés avant que les parties qui ont engagé ces coûts puissent soumettre une demande d'indemnisation à la CIDPHN et le cas échéant au Fonds FIPOL.

Ces différences entre les deux régimes de même que certaines autres différences par exemple au chapitre des dommages environnementaux, méritent réflexion car il faut trouver des moyens d'atténuer les répercussions de ces différences advenant un déversement majeur d'hydrocarbures, ce qui, fort heureusement, s'est produit très rarement à ce jour. De futurs ateliers sont prévus et l'Administrateur entend y participer s'il reçoit une invitation à cet effet.

4.9 Bâtiments laissés à l'abandon et à l'état d'épaves

Dans ses rapports antérieurs, l'Administrateur a régulièrement attiré l'attention sur le problème des bâtiments laissés à l'abandon et à l'état d'épaves. Le problème est particulièrement marqué dans les ports pour petits bateaux qui disposent de ressources financières très limitées pour régler le problème des bâtiments abandonnés dans leurs ports. Ce problème a été souligné à l'Administrateur par diverses parties à maintes reprises. En juillet, l'Administrateur a rencontré des représentants de la Small Craft Harbors Association de Colombie-Britannique à Vancouver afin de discuter de ce problème. Même si aucune solution n'a été trouvée, l'Administrateur a approfondi sa connaissance du problème et a offert de tenir une autre réunion avec les représentants afin d'étudier les diverses options à cet égard. Un bon nombre de ces bâtiments abandonnés sont en quelque sorte des bombes à retardement qui si on ne fait rien au moment opportun deviendront un risque pour l'environnement. Comme l'état de ces bâtiments se détériore, ils représentent aussi un risque pour la sécurité. Si l'on n'agit pas au bon moment, cela risque d'accroître le coût des mesures qui devront être prises éventuellement pour éviter les dommages d'ordre environnemental.

4.10 Visite en Chine

Tel que mentionné précédemment, le fonctionnement de la Caisse d'indemnisation canadienne suscite de plus en plus d'intérêt à l'étranger. Comme l'a appris l'Administrateur, certaines compétences envisagent sérieusement de créer une caisse d'indemnisation nationale. L'Administrateur a assisté au forum maritime international de Shanghai, qui s'est tenu les 15 et 16 septembre 2009. Les organisateurs du forum ont demandé à l'Administrateur d'y assister et de présenter une communication sur les activités de la CIDPHN. L'exposé qu'il a présenté portait sur l'historique de la Caisse d'indemnisation canadienne, sur les procédures de traitement des demandes de recouvrement de créances soumises à la Caisse d'indemnisation et a fourni une description des interrelations de la Caisse d'indemnisation canadienne et du FIPOL. L'article a été bien reçu et a été intégré aux documents de séance officiels de la conférence.

Lors d'une réunion antérieure tenue à Beijing avant le Forum en présence de représentants de l'Académie chinoise des sciences des transports, l'Administrateur a fourni plus de précisions sur le fonctionnement de la CIDPHN. L'Administrateur a appris que le gouvernement chinois est très avancé dans ses plans de mise en œuvre de sa propre caisse d'indemnisation. D'après la documentation fournie à l'Administrateur, il est clair que la caisse d'indemnisation chinoise comportera des critères d'indemnisation forts semblables aux critères établis par le FIPOL même si dans l'immédiat la Chine n'envisage pas d'adhérer au régime international. Il est intéressant de noter toutefois que la région administrative spéciale de Hong Kong est un membre du Fonds FIPOL.

Vous trouverez dans la prochaine partie plus de renseignements sur les projets de la Chine visant la création d'une caisse d'indemnisation.

4.11 Visite de la délégation de l'Académie chinoise des sciences des transports et d'autres instituts du ministère des transports

Le 19 octobre 2009, une délégation de 14 personnes de l'Académie chinoise des sciences des transports et d'autres instituts du ministère des transports à Beijing a visité Ottawa. La délégation a été accueillie conjointement par l'Administrateur et Transports Canada.

La visite avait pour but d'étudier sur place la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. L'Administrateur a été avisé que l'Académie chinoise des sciences des transports était en voie de rédiger un règlement visant la création d'une caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. Cette caisse serait financée par les contributions des receveurs de cargaisons d'hydrocarbures persistants (ou de leurs agents) transportées par mer jusque dans les ports chinois. Il est entendu que le règlement viserait toute pollution causée par les navires et toute activité liée aux navires causant des dommages dus à la pollution dans les eaux relevant de la compétence de la République populaire de Chine.

Les responsables de la délégation ont fait parvenir d'avance à l'Administrateur un aperçu des sujets dont ils aimeraient discuter. Ces sujets portaient notamment sur des renseignements fondamentaux, dont l'historique de la Caisse d'indemnisation, les règles administratives, la structure organisationnelle, les rôles et responsabilités et les procédures de gestion opérationnelle. En outre, parmi les sujets abordés mentionnons également les principes de l'indemnisation et la portée et la nature des indemnisations.

Durant la réunion avec la délégation, les diverses présentations en PowerPoint ont permis de donner un aperçu global de la législation canadienne relativement à la responsabilité en matière maritime et au transport maritime, de même qu'un aperçu du régime d'indemnisation du Canada relativement

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

aux interventions liées à la pollution du milieu marin. Des représentants de Transports Canada et de la Garde côtière canadienne ont aidé à fournir des réponses aux questions écrites soumises par l'Académie chinoise des sciences des transports après l'exposé.

La visite s'est terminée par une visite des bureaux de la CIDPHN au cours de laquelle les membres de la délégation chinoise ont eu une autre occasion de poser des questions sur le fonctionnement général de la Caisse d'indemnisation. Le dirigeant de la délégation, M. Zhuang Changbo, directeur général adjoint de l'académie des transports, a manifesté son appréciation, au nom de la délégation chinoise, et il a indiqué que tous les membres de la délégation étaient très satisfaits de la réunion et trouvaient qu'elle avait été des plus instructive et valable.

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

L'Administrateur était représenté par un expert-conseil en matière maritime lors de la 36^e conférence de l'équipe régionale d'intervention d'urgence (ERIU), région de l'Atlantique, qui s'est tenue à Moncton au Nouveau-Brunswick, les 28 et 29 octobre 2009. La conférence a porté sur les perspectives en cas d'événements de déversements d'hydrocarbures, sur les nouvelles technologies, sur les mesures de lutte contre la pollution, sur les études de cas, sur les leçons apprises, les communications 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 large éventail d'expertise pouvant intervenir en cas d'urgences environnementales, y compris lors de déversements d'hydrocarbures causés par les navires.

À titre d'information, l'ERIU se compose de membres du personnel d'organismes du gouvernement fédéral, des gouvernements provinciaux, des Premières Nations, des administrations municipales, et d'autres organismes qui disposent d'une expertise et d'information et qui assument des responsabilités en matière d'urgences environnementales et de protection de l'environnement. Le secteur privé et les associations du secteur privé participent également à l'ERIU car ces instances ont intérêt à assurer que du personnel bien équipé et ayant reçu la formation appropriée soit disponible pour réagir en cas de déversements d'hydrocarbures.

Durant une intervention en cours, un cadre supérieur d'Environnement Canada préside habituellement les réunions de l'ERIU qui fournissent au commandant sur place de la Garde côtière canadienne ou à l'organisme d'intervention des renseignements de nature environnementale et scientifique comme le mouvement du déversement, les projections de trajectoires, et les avis relatifs aux prévisions météorologiques. En outre, l'ERIU peut approuver le recours à la technique de dispersion chimique et à d'autres techniques de nettoyage du rivage.

L'Administrateur apprécie le fait d'être invité à participer aux conférences de l'ERIU. Il arrive fréquemment que l'Administrateur donne un exposé durant les réunions afin d'expliquer le mandat de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, et indique le type de documentation requise lorsqu'un demandeur dépose une demande à la Caisse d'indemnisation.

4.13 Cours de commandant sur place

À l'invitation du Collège de la Garde côtière canadienne, l'Administrateur a participé au cours de commandant sur place (CSP) donné à Sydney, en Nouvelle-Écosse en novembre 2009. L'Administrateur a fourni de l'information sur le recours à la CIDPHN relativement aux demandes d'indemnisation fondées sur les coûts et dépenses liés aux interventions en cas de déversements d'hydrocarbures causés par les navires au Canada. Le cours de CSP d'une durée d'une semaine est destiné aux commandants sur place chargés d'assurer la coordination et la direction des interventions

en cas d'événements de pollution maritime. Le cours a pour but de familiariser les participants, provenant de la Garde côtière canadienne et du secteur privé, aux divers types de plans, de processus, de structures et de ressources organisationnelles nécessaires pour réaliser une intervention en cas d'événement majeur de pollution menaçant l'environnement. Le cours porte essentiellement sur la préparation des commandants sur place aux demandes et contraintes entourant des déversements majeurs ou modérés. L'un des aspects importants et évidents de tout incident de déversement d'hydrocarbures réside dans les mesures subséquentes prises en vue de recouvrer les coûts et dépenses associés aux activités d'intervention.

L'Administrateur a fourni de l'information sur l'histoire de la Caisse d'indemnisation canadienne depuis sa création en 1973. Il a souligné son évolution à partir d'un fonds essentiellement de dernier recours à un fonds de premier recours qu'il est devenu. L'Administrateur a noté que la Caisse d'indemnisation canadienne a été établie pour le bénéfice des demandeurs et non pour celui des propriétaires de navires qui assument la principale responsabilité au chapitre des déversements causés par leurs navires. Le principe fondamental sur lequel repose le régime canadien d'indemnisation, énoncé dans la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, demeure le principe du « pollueur-payeur ». L'Administrateur a aussi souligné le fait qu'une bonne tenue de dossiers est essentielle pour assurer la réalisation fructueuse d'une poursuite dans le cadre d'une demande d'indemnisation. Lorsque l'Administrateur fait une offre d'indemnisation, il est tenu de prendre toutes les mesures raisonnables pour recouvrer le montant payé par le fonds de la partie (habituellement le propriétaire du navire) responsable du déversement. Il se tourne alors vers le demandeur qui doit fournir une justification pour sa demande d'indemnisation. De là l'importance de tenir de bons registres, dans lesquels des inscriptions devraient être faites dès que la décision est prise de prendre des mesures d'intervention.

L'Administrateur a également fait équipe avec des représentants de l'Unité d'intervention d'urgence de la Garde côtière, de l'International Tanker Owners Oil Pollution Federation et de la British Coastguard Administration afin de répondre aux questions des participants au cours portant sur le recouvrement des coûts au Canada et dans le monde entier. Dans l'ensemble, l'Administrateur a trouvé que le cours était un exercice utile et une très bonne occasion pour apprendre à connaître les intervenants clés qui entreraient en jeu si un déversement d'hydrocarbures majeur se produisait au Canada.

4.14 Réunion avec le Commissaire de la Garde côtière canadienne

En janvier, l'Administrateur a tenu une réunion avec le Commissaire de la Garde côtière canadienne et son Sous-Commissaire afin de discuter de divers sujets d'intérêt mutuel. On estime qu'il est bénéfique d'entretenir des rapports réguliers avec la haute direction de la Garde côtière, compte tenu du fait que de nombreuses réclamations traitées par la Caisse d'indemnisation proviennent de la Garde côtière.

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

Comme l'indiquent les rapports annuels précédents de l'Administrateur, le Canada est membre du régime d'indemnisation international depuis le 24 avril 1989. Nota : Pour une description du régime international, voir le Rapport annuel de l'Administrateur de 2005-2006 (appendice A, p. 67). La Caisse d'indemnisation doit faire rapport chaque année sur la quantité d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçus au Canada par mer et payer la contribution canadienne au FIPOL, établie d'après 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 d'indemnisation.

5.1 Réunions du FIPOL de 1992

Au cours de l'exercice qui s'est terminé le 31 mars 2009, l'Administrateur a assisté, à titre de membre de la délégation canadienne, à un certain nombre de réunions des organes dirigeants et des groupes de travail du FIPOL de 1992 et du FIPOL de 1971. Bien que la Convention de 1971 sur le Fonds international ne soit plus en vigueur, comme en font état les rapports annuels précédents, un conseil administratif lié à ce Fonds continue de se réunir pour fournir des directives à l'égard d'un certain nombre d'événements régis par cette Convention et qui ne sont pas encore résolus. 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 suivante : www.iopcfund.org. Le présent rapport ne présentera que certains des faits saillants de ces réunions.

5.2 Réunion tenue à Londres du 15 au 18 juin 2009

En juin 2009, le conseil administratif, au nom de l'Assemblée du FIPOL de 1992, s'est réuni pour discuter de diverses questions. Le sujet le plus digne de mention avait trait à une proposition du directeur consistant à tenir des réunions simultanées des organes dirigeants (conseil administratif et assemblées) du FIPOL de 1971, du FIPOL de 1992 et du Fonds complémentaire. La nouvelle formule proposée pour les réunions avait pour but d'éviter le double emploi de la documentation, des discussions et de la prise de décision qui a caractérisé les réunions de ces organes dans le passé. Il avait été convenu qu'il y aurait un seul compte rendu de décisions mais que pour des fins de garantie légale, le compte rendu indiquerait que chaque organe a entériné les décisions avec les modifications appropriées le cas échéant. Les décisions relatives au budget seront encore prises distinctement par chaque organe dirigeant, puisque chacun des organes dirigeants dispose de budgets de fonctionnement distincts adaptés à ses besoins particuliers. Il avait été convenu que la réunion qui se tiendrait en octobre prendrait cette forme à titre d'essai. Il sera question des résultats de cette réunion dans la partie qui suit et qui donne un compte rendu de la réunion.

Le conseil administratif a aussi reçu un compte rendu du gestionnaire de la technologie informatique pour le Fonds FIPOL relativement à l'élaboration d'une base de données renfermant toutes les décisions prises par les organes dirigeants depuis la création du Fonds FIPOL en 1978. Puisque les travaux sur la base de données sont achevés, celle-ci devrait être intégrée au site web du Fonds FIPOL pour qu'elle puisse servir aux délégués, au grand public, au Secrétariat du Fonds FIPOL de même qu'aux avocats et aux experts qui travaillent avec le Fonds. L'Administrateur voit cette initiative d'un bon œil, puisqu'elle contribuera à une coordination plus étroite du traitement des demandes de recouvrement pour les deux fonds. Cela favorisera également une plus grande uniformisation du traitement des demandes de recouvrement de créances à l'échelle mondiale en ce qui touche les Fonds FIPOL.

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

Lors de la réunion de juin, le Comité directeur du FIPOL de 1992 a tenu sa 45^e session. Le comité a reçu des rapports sur un certain nombre d'événements, notamment des incidents mettant en cause le *Prestige* (novembre 2002), le *Volgoneft 139* (novembre 2007) et le *Hebei Spirit* (décembre 2007). Il est possible d'obtenir des précisions sur les événements précités et sur d'autres événements dont s'occupe le Comité, en consultant le rapport annuel de 2008 du Fonds FIPOL, au www.iopcfund.org. Il est question des derniers développements survenus relativement à ces événements dans la partie qui suit, qui fait état de la réunion du Comité directeur tenue en octobre.

5.3 Réunion tenue à Londres du 12 au 16 octobre 2009

Les organes dirigeants du Fonds FIPOL, ainsi que le Comité directeur, se sont réunis en octobre à Londres dans le cadre de leur réunion automnale traditionnelle. Tel que mentionné précédemment, il a été convenu lors des réunions de ces organes en juin que les organes dirigeants devraient tenir des réunions simultanées afin d'éviter le double emploi des discussions et de la documentation. Par conséquent, les réunions du mois d'octobre ont été tenues conformément aux nouveaux arrangements convenus. Essentiellement, les réunions ont été tenues sous la présidence du président de l'Assemblée du FIPOL de 1992 (M. Jerry Rysanek, Canada), avec les trois autres présidents présents sur la tribune pour assurer que les décisions prises seront endossées de manière appropriée par chaque organe dirigeant. Sous l'habile direction de M. Rysanek, les réunions se sont déroulées sans anicroches et cela a permis de réduire considérablement le volume de discussions et de documents, ce qui signifie que cette nouvelle procédure sera vraisemblablement utilisée pour les futures réunions des organes dirigeants.

Le compte rendu de cette réunion est disponible sur le site Web des Fonds FIPOL à l'adresse Web mentionnée précédemment. Pour les fins du présent rapport annuel, il a été proposé de souligner seulement certains des points discutés. Comme en font état les rapports annuels précédents, l'Administrateur s'intéresse à deux aspects des travaux des Fonds FIPOL, notamment le traitement des demandes de recouvrement de créances et le budget. Il est bon de rappeler qu'en vertu des dispositions de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, l'Administrateur a la responsabilité de faire rapport annuellement des quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçus au Canada par mer et de payer la contribution de la CIDPHN du Canada au FIPOL au nom des contributeurs canadiens qui reçoivent chaque année des volumes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution dépassant 150 000 tonnes. Les contributions imposées par le Fonds FIPOL sont calculées en fonction des rapports sur les hydrocarbures reçus provenant des États contractants et des estimés fournis par le Secrétariat du Fonds FIPOL relativement aux montants qui seront requis pour payer les demandes de recouvrement de créances et pour financer les coûts administratifs du Secrétariat. En outre, l'Administrateur considère qu'il est souhaitable de faire un suivi étroit des politiques et des pratiques du Fonds FIPOL en matière de demandes de recouvrement de créances afin de s'assurer que les politiques et les pratiques de la Caisse d'indemnisation en matière de demandes de recouvrement de créances sont harmonisées autant que possible avec celles des Fonds FIPOL.

Le conseil administratif du FIPOL de 1971 continue de s'occuper d'un nombre restreint mais significatif de demandes de recouvrement de créances, ce qui empêche la liquidation finale de ce fonds. Deux événements méritent une mention particulière. Il semble bien que l'événement impliquant le *Nissos Amorgos*, remontant à février 1997 et mentionné dans des rapports annuels précédents, ne sera pas réglé de sitôt. Ce cas soulève de grandes préoccupations. Le FIPOL a adopté comme position que certaines des créances sont forcloses. En outre, le FIPOL ne semble pas avoir été notifié de manière appropriée des demandes de recouvrement de créances et a donc été privé de la possibilité de préparer une défense adéquate. Des efforts ont été faits en vue de résoudre des questions en souffrance au moyen de négociations, mais jusqu'à maintenant, cela n'a donné aucun résultat concret. Le FIPOL devra prendre des décisions difficiles advenant le cas où les jugements rendus par les tribunaux vénézuéliens seraient entérinés sans possibilité d'appel et s'il devait s'avérer que ces jugements entrent vraiment en conflit avec les termes des conventions fondamentales.

Un autre cas, l'événement impliquant le *Plate Princess* (mai 1997), qui s'est aussi produit au Venezuela, soulève des préoccupations similaires. Dans ce cas, il existe un autre élément de préoccupation du fait que la documentation à l'appui de certaines des demandes de recouvrement de créances aurait, selon certains experts du FIPOL, été falsifiée. La délégation vénézuélienne s'est objectée à une telle allégation, notant que les tribunaux ont accepté la documentation. Une fois de plus, le FIPOL sera confronté à des choix difficiles, si les décisions rendues par les tribunaux à ce jour deviennent exécutoires.

Le conseil administratif du FIPOL de 1992, agissant au nom de l'Assemblée de 1992, a pris note d'un certain nombre d'événements traités à l'heure actuelle par le comité directeur du FIPOL de 1992. En ce qui concerne l'événement du *Prestige* (novembre 2002), certains progrès ont été accomplis. Les demandes de recouvrement de créances du gouvernement, tant en Espagne qu'en France, ont été évaluées et ont été fortement réduites. Par ailleurs, on a fait mention d'un certain nombre de décisions rendues par les tribunaux. Généralement, ces décisions tendent à appuyer les critères des créances du FIPOL, ce qui renforce ainsi l'application uniforme du régime international. Mentionnons des procédures judiciaires présentant un intérêt particulier qui ont été intentées en cour fédérale des États-Unis par le gouvernement espagnol à l'encontre du American Bureau of Shipping. Le FIPOL n'est pas une partie impliquée dans ces procédures, mais ses représentants les suivent de près étant donné que le résultat éventuel de ces procédures pourrait avoir des répercussions importantes sur les recours que pourrait avoir le FIPOL afin d'obtenir une indemnisation pour les créances qu'il a payées ou qu'il pourrait être tenu de payer.

En ce qui a trait à l'événement du *Volgoneft* (novembre 2007), le conseil administratif a pris note du fait que des progrès ont été accomplis pour résoudre à l'amiable certains des problèmes complexes qui ont envenimé ce cas. Ces problèmes comprennent par exemple ce qu'on a appelé un « défaut d'assurance » et l'utilisation de la procédure d'évaluation des demandes de recouvrement de créances connue sous le nom de « methodika ». Dans les deux cas, les discussions se poursuivent entre le FIPOL et le gouvernement russe afin de trouver des solutions acceptables. Un autre aspect préoccupant de ce cas a trait aux allégations du propriétaire du navire et de son assureur selon lesquelles la tempête qui a causé l'événement était de nature exceptionnelle, le rendant ainsi admissible à une complète exonération de responsabilité relativement à l'événement. Au moins un tribunal semble avoir déterminé que la tempête que le navire a affrontée n'était pas exceptionnelle, ce qui suppose que la défense mentionnée à l'article III.2(a) de la Convention sur la responsabilité civile, exonérant le propriétaire de toute responsabilité, ne pourrait être invoquée.

Le conseil administratif a pris note du rapport sur l'événement du *Hebei Spirit* (décembre 2007). Des précisions sur l'événement et sur les progrès accomplis relativement aux demandes sont indiquées dans le compte rendu de décisions du conseil. Pour les fins du présent rapport, il suffirait sans doute de soumettre l'une de ces questions préoccupantes au Secrétariat et aux membres du FIPOL, notamment le grand nombre de demandes mineures de recouvrement de créances faites par des demandeurs qui n'ont souvent pas été en mesure de produire les documents nécessaires pour appuyer et justifier leurs demandes. Bien que les experts du FIPOL soient convaincus du fait que des pertes ont été encourues, il est difficile et parfois impossible de produire des preuves écrites pour les justifier. À la suggestion du directeur, le conseil a accepté de mettre sur pied un groupe de travail intersessionnel afin d'étudier le problème posé par le grand nombre de demandes mineures de recouvrement de créances et de formuler des recommandations visant le traitement de ces demandes.

On a également demandé au groupe de travail d'examiner un autre problème. Les clubs de P et I ont souligné à quelques occasions qu'ils étaient réticents à faire des paiements provisoires dans certaines compétences. Le problème a trait essentiellement à une disposition de la Convention sur la responsabilité civile qui exige que le propriétaire d'un navire constitue un fonds de limitation déposé devant le tribunal ou une autre autorité compétente afin de se prévaloir de la limite de responsabilité. Le fonds peut être constitué soit en déposant la somme requise en cour ou en produisant des garanties bancaires appropriées. Cependant ces fonds ne peuvent être distribués tant que toutes les demandes

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

de recouvrement de créances n'ont pas été déposées de façon à ce que toutes les demandes soient traitées sur un pied d'égalité. Puisqu'on ne peut connaître avec certitude le nombre exact de demandes qui seront soumises avant la fin des délais prescrits par la Convention, les assureurs sont réticents à faire des paiements du fait qu'ils pourraient ne pas être reconnus par les tribunaux. Ils courent donc le risque de payer un montant supérieur au montant correspondant à la limite de responsabilité du propriétaire. Par conséquent, on a demandé au groupe de travail de se pencher sur le problème et de formuler des recommandations à cet égard. Il faut souligner que la capacité des clubs de P et I de faire des paiements provisoires anticipés est un élément très important pour garantir que les auteurs de demandes de recouvrement, en particulier les petites entités, sont payés aussi rapidement que possible.

Le conseil administratif a aussi abordé la question du budget. Les membres du conseil ont entériné les dépenses administratives proposées par le directeur dans le cadre du budget de 2010. La bonne nouvelle réside dans le fait que l'on pourra financer ce budget à même le financement existant de sorte qu'il n'y aura pas de levée de contributions pour le Fonds général. De même, les budgets liés aux dépenses administratives pour le FIPOL de 1971 et le Fonds complémentaire ont été entérinés par les membres de ces Fonds. Dans les deux cas, il a été convenu qu'aucune levée de contributions ne sera imposée pour les dépenses administratives.

Les participants à l'assemblée ont aussi abordé la question des Fonds des grosses demandes d'indemnisation. Ces fonds sont établis pour les gros événements donnant lieu à des indemnisations qui ne peuvent être payés à même les Fonds généraux, y compris le fonds de roulement. Les fonds principaux font l'objet de levées de contributions distinctes, tel que requis à la lumière de l'évaluation et du paiement des demandes d'indemnisation. Les fonds qui sont une source majeure de préoccupation sont les Fonds des grosses demandes d'indemnisation à l'égard du *Prestige*, du *Volgoneft 139* et du *Hebei Spirit*. Dans les trois cas, il a été décidé de lever des contributions (*Prestige*, 3 millions de livres sterling, *Volgoneft 139*, 40 millions de livres sterling, *Hebei Spirit*, 52 millions de livres sterling). Dans le cas du *Prestige* et du *Hebei Spirit*, il a été convenu que la levée de contributions serait différée mais que le directeur serait autorisé à facturer une partie ou l'ensemble de la levée de contributions durant la deuxième moitié de 2010 au besoin. Dans le cas du *Volgoneft 139*, la levée de contributions a également été différée mais dans ce cas la facturation dépendra de la décision du Comité exécutif de faire les paiements relativement à cet événement. La condition rattachée à ce cas était jugée nécessaire, étant donné le problème en souffrance mentionné précédemment qui n'avait pas encore été résolu, et ayant trait à la mise en œuvre proprement dite du régime international en Russie.

Finalement, il faudrait consulter le rapport du Comité de vérification en ce qui touche au non-paiement des contributions. Pendant un certain temps, l'organisme de vérification a étudié ce problème à la demande des bureaux de direction des fonds FIPOL. Cet enjeu, lié étroitement au problème du défaut de présentation des rapports sur les hydrocarbures, a affecté les Fonds FIPOL pratiquement à compter du moment de leur création. Bien qu'il soit généralement accepté que la plupart des réceptionnaires d'hydrocarbures donnant lieu à contribution produisent un rapport et paient des contributions et bien que le volume d'hydrocarbures ne faisant pas l'objet de rapports et, conséquemment, ne faisant pas l'objet de contributions, soit peu élevé, cela demeure une source d'iniquité dans le système qui doit être assumée par ceux qui produisent leurs reçus et paient des contributions régulièrement et dans les délais prescrits. Le résultat de la discussion menée à l'égard du rapport de l'organisme de vérification a été présenté par M. Emil DiSanza du Canada : une résolution a été adoptée visant à encourager les États comprenant des contributeurs en défaut à prendre diverses mesures. L'organisme de vérification fera un suivi afin de déterminer l'efficacité des mesures et en rendra compte en octobre prochain.

6. États financiers

Cette partie contient le rapport des vérificateurs sur la situation financière de la Caisse au 31 mars 2010 ainsi que des résultats de ses activités.

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

**États financiers
au 31 mars 2010**

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

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

www.rcgt.com

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 2010 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 2010 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.

Comptables agréés
Experts-comptables autorisés

Ottawa, Canada
le 11 mai 2010

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 2010

	2010	2009
	\$	\$
Revenus		
Intérêts	9 338 533	10 122 651
Recouvrement des demandes déjà réglées	157 598	33 100
	<u>9 496 131</u>	<u>10 155 751</u>
Demandes d'indemnisation		
Paiements effectués et provisions envers des demandes d'indemnisation canadiennes	(2 523 772)	(565 464)
Contribution aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (note 8)		(5 161 014)
	<u>(2 523 772)</u>	<u>(5 726 478)</u>
	<u>6 972 359</u>	<u>4 429 273</u>
Dépenses de fonctionnement		
Honoraires de l'Administrateur et de l'Administrateur adjoint	99 199	105 809
Frais légaux	164 439	258 981
Frais de consultation	90 104	57 273
Frais de vérification	17 000	20 800
Services administratifs, salaires et dépenses de bureau	235 348	186 978
Déplacements	31 666	36 584
Loyer	104 520	97 552
Dépenses de la <i>Loi sur l'accès à l'information et de la protection des renseignements personnels</i> (note 6)	11 977	61 529
Amortissement des immobilisations	5 378	3 872
	<u>759 631</u>	<u>829 378</u>
Excédent de l'exercice	6 212 728	3 599 895
Excédent accumulé au début de l'exercice	380 025 462	376 425 567
Excédent accumulé à la fin de l'exercice	<u>386 238 190</u>	<u>380 025 462</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

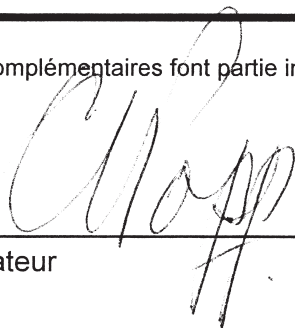
Bilan

au 31 mars 2010

	<u>2010</u>	<u>2009</u>
	\$	\$
ACTIF		
Actif à court terme		
Solde du compte auprès du Receveur général du Canada (note 4)	388 952 708	380 473 601
Débiteurs		30 000
	<u>388 952 708</u>	<u>380 503 601</u>
Immobilisations (note 5)	78 204	20 156
	<u>389 030 912</u>	<u>380 523 757</u>
PASSIF		
Passifs à court terme		
Créditeurs et frais courus	144 098	223 117
Provision pour demandes sous révision (note 7)	2 648 624	275 178
	<u>2 792 722</u>	<u>498 295</u>
EXCÉDENT ACCUMULÉ	<u>386 238 190</u>	<u>380 025 462</u>
	<u>389 030 912</u>	<u>380 523 757</u>
Éventualités (note 8)		

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Administrateur



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

Notes complémentaires

au 31 mars 2010

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 créée le 24 avril 1989 et a remplacé la Caisse des réclamations de la pollution maritime. La Caisse est régie par la Partie 6 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM) modifiée par les Lois du Canada, 2009, chapitre 21.

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.

Actifs et passifs financiers

Vu l'échéance à court terme des actifs et passifs financiers de la Caisse, leur valeur comptable est sensiblement équivalente à leur juste valeur à la fin de l'exercice.

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.

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

Notes complémentaires

au 31 mars 2010

2 - CONVENTIONS COMPTABLES (suite)

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
Améliorations locatives	10 ans

3 - INFORMATIONS SUR LES RÉSULTATS

	<u>2010</u>	<u>2009</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 Transport Canada effectue les diverses transactions 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 1,68 % et 2,66 %. Le taux pour mars 2010 était de 2,66 % (1,71 % pour mars 2009).

5 - IMMOBILISATIONS

	<u>2010</u>		
	<u>Coût</u>	<u>Amortissement cumulé</u>	<u>Coût non amorti</u>
	\$	\$	\$
Équipement informatique	8 708	5 996	2 712
Mobilier et agencements	24 757	6 265	18 492
Améliorations locatives	57 000		57 000
	<u>90 465</u>	<u>12 261</u>	<u>78 204</u>
			<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>

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

Notes complémentaires

au 31 mars 2010

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

	<u>2010</u>	<u>2009</u>
	\$	\$
Coûts administratifs	354	11 041
Frais de consultation	11 387	50 213
Frais légaux	<u>236</u>	<u>275</u>
	<u>11 977</u>	<u>61 529</u>

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 2 723 \$ (6 174 \$ en 2009) 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 2 648 624 \$ a été comptabilisée pour les demandes reçues avant le 31 mars 2010 (275 178 \$ en 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 2010 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 néant \$ (5 161 014 \$ en 2009) 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 2010

8 - ÉVENTUALITÉS (suite)

Pour l'exercice financier débutant le 1er avril 2010, la responsabilité maximale de la Caisse s'élève à 155 318 424 \$ (154 392 072 \$ en 2009) pour toutes les demandes d'indemnisation visant un seul déversement d'hydrocarbures. De plus, débutant le 1er avril 2010, le ministre des Transports est investi des pouvoirs légaux pour imposer une levée de contributions de 46,57 cents (46,29 cents en 2009) 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 104 520 \$ (97 552 \$ en 2009) à Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) pour l'utilisation de l'espace de bureau.

La Caisse s'est engagée à verser un somme minimum de 860 055 \$ à TPSGC pour la location d'un nouvel espace de bureau. Les paiements minimums exigibles pour les cinq prochains exercices s'élèvent à 172 011 \$ de 2011 à 2015. La Caisse s'est aussi engagée à verser la somme de 202 054 \$ en 2011 pour la préparation 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.

11 - CHIFFRES DE L'EXERCICE PRÉCÉDENT

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