

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



Rapport annuel de l'Administrateur
2010 – 2011

Canada

Image de la page couverture : Le 25 août, 2010, à Resolute au Nunavut, une équipe de Rangers canadiens, réservistes avec le ministère de la Défense nationale du nord, mettent en pratique leurs compétences nouvellement acquises lors d'un exercice de nettoyage d'un déversement de pétrole. Aucun produit pétrolier n'a été utilisé lors de cette mise en scène qui a été menée par la Garde côtière canadienne. La partie 4.10 du présent rapport s'y réfère.

Photographie fournie gracieusement par
Carol Launderville
Garde côtière canadienne, Région du Centre et de l'Arctique
Canada

Publié par l'Administrateur de la
Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution
par les hydrocarbures causée par les navires
180, rue Kent – Pièce 830
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

2010 – 2011

Canada

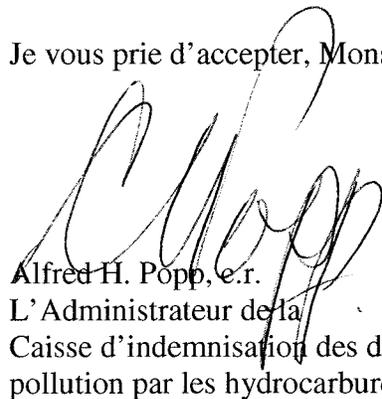
L'honorable Denis Lebel, C.P., député
Ministre des transports, de l'infrastructure et des collectivités
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

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 2011.

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



Alfred H. Popp, e.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 CIDPHN : Un fonds de dernier recours..... | 3 |
| La CIDPHN : Un fonds de premier recours | 3 |
| Répercussions des modifications de la LRMM sur le traitement des demandes de | |
| recouvrement de créances..... | 4 |
| Illustration 1 - Limites de responsabilité et d'indemnisation par incident, pour les | |
| déversements provenant de pétroliers au Canada..... | 5 |
| Tableau 1 - Contributions canadiennes aux Fonds internationaux | 6 |
| 2. Événements canadiens ayant entraîné des déversements d'hydrocarbures | 9 |
| 2.1 Lavallee II (2002) | 9 |
| 2.2 Wishing Star (2006) | 10 |
| 2.3 Robertson II (2007)..... | 12 |
| 2.4 Robson Bight (2007)..... | 12 |
| 2.5 Robson Bight (2007)..... | 14 |
| 2.6 Remorqueur Grande Baie (2007) | 15 |
| 2.7 Stephanie & Darrel (2007) | 16 |
| 2.8 MLJet (2008)..... | 16 |
| 2.9 Gala Babe II (2008)..... | 17 |
| 2.10 King Darwin (2008) | 18 |
| 2.11 Delta I (2008) | 18 |
| 2.12 Ganges I (2008)..... | 20 |
| 2.13 Patricia Louise (2008)..... | 21 |
| 2.14 Saxon Viking (2008)..... | 22 |
| 2.15 La Lumiere (2008) | 22 |
| 2.16 Steveston II (2008) | 23 |
| 2.17 Island Ranger (2008)..... | 24 |
| 2.18 Rivers Inlet (2008) | 25 |
| 2.19 Voilier, havre de Toronto (2009) | 25 |
| 2.20 Oceanic (2009) | 26 |
| 2.21 SeaWing II (2009)..... | 27 |
| 2.22 Meota (2009)..... | 28 |
| 2.23 Just Magic (2009) | 28 |
| 2.24 Hey Dad (2009)..... | 29 |
| 2.25 Camino Real (2009) | 30 |
| 2.26 Déversement d'hydrocarbures d'origine inconnue, havre de Hamilton (2009) | 31 |
| 2.27 Rain Dancer (2009)..... | 31 |
| 2.28 Norqueen (2009) | 32 |
| 2.29 Sion (2009) | 34 |
| 2.30 Beverly K (2009)..... | 34 |
| 2.31 Westville (2009) | 35 |
| 2.32 Saida (2009) | 36 |
| 2.33 Jameson Point (2009) | 36 |
| 2.34 Garganey (2010) | 37 |
| 2.35 Jessie Island XI (2010) | 37 |
| 2.36 Richelieu (2010) | 38 |
| 2.37 J W Shelley (2010) | 39 |
| 2.38 Avataq (2010) | 39 |

| | | |
|-----------|--|-----------|
| 2.39 | Clipper Adventurer (2010) | 39 |
| 2.40 | Nanny (2010) | 40 |
| 2.41 | Corregidor (2010) | 41 |
| 2.42 | Bruce Dawn (2010) | 41 |
| 2.43 | Seaspan Barge 156 (2010) | 42 |
| 2.44 | Lions Gate (2010) | 43 |
| 2.45 | Zodiac (2010) | 43 |
| 2.46 | Asiaborg (2010) | 44 |
| 2.47 | Barge à l'abandon (2010) | 44 |
| 2.48 | Rosemary G (2010) | 44 |
| 2.49 | Resilience (2010) | 45 |
| 2.50 | Irene W (2011) | 46 |
| 3. | Enjeux et occasions | 47 |
| 4. | Initiatives de relations externes | 51 |
| 4.1 | Rencontre avec le Conseil de gestion de la Garde côtière canadienne | 51 |
| 4.2 | Conseil consultatif maritime canadien (chapitre national) | 51 |
| 4.3 | Réunions de l'Association canadienne de droit maritime | 53 |
| 4.4 | Programme des déversements accidentels d'hydrocarbures dans l'Arctique | 54 |
| 4.5 | Présentation au groupe sur la pratique du droit maritime ministère de la Justice | 54 |
| 4.6 | Quatrième forum maritime international de Séoul | 55 |
| 4.7 | Conférence de l'Équipe régionale d'intervention pour la protection environnementale | 55 |
| 4.8 | 39 ^e conférence annuelle canadienne sur le droit international | 56 |
| 4.9 | Défis de la navigation internationale pendant l'Année du marin | 56 |
| 4.10 | Conseil consultatif maritime canadien (Nord) | 57 |
| 4.11 | Réunion nationale sur l'intervention environnementale de la Garde côtière canadienne | 59 |
| 4.12 | Guide de gestion des déchets de déversements d'hydrocarbures en milieu marin de l'Atlantique | 59 |
| 4.13 | Conférence sur la prévention et la lutte à la pollution par les hydrocarbures en milieu marin | 60 |
| 4.14 | Réunion ouverte de l'Association canadienne de droit maritime | 60 |
| 4.15 | Conférence à McGill | 61 |
| 5. | Participation de la CIDPHN au Régime international d'indemnisation | 63 |
| 5.1 | Incidents | 63 |
| 5.2 | Budget | 66 |
| 5.3 | Groupe de travail | 67 |
| 5.4 | La Convention SNDP et le protocole de 2010 | 67 |
| 6. | États financiers | 69 |

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) |
| CIDPHN | Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (SOPF) |
| CRC | Convention sur la responsabilité civile (CLC) |
| Club P&I | Mutuelle de protection et d'indemnisation (assurances maritimes) (P&I Club) |
| CMQC | Compagnie minière Québec Cartier |
| CRPM | Caisse des réclamations de la pollution maritime (MPCF) |
| DTS | Droits de tirage spéciaux* (SDR) |
| EC | Environnement Canada |
| EP | Embarcation de plaisance (PC) |
| EPA | Environmental Protection Agency |
| ERIU | Équipe régionale d'intervention d'urgence (REET) |
| FIPOL | Fonds international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (IOPC) |
| FV | Navire de pêche |
| GCC | Garde côtière canadienne (CCG) |
| ITOPF | International Tanker Owners Pollution Federation |
| IU | Intervention d'urgence (ER) |
| JB | Jauge brute (GT) |
| LMMC | Loi sur la marine marchande du Canada (CSA) |
| LE | Lettre d'engagement (LOU) |
| LRMM | Loi sur la responsabilité en matière maritime (MLA) |
| MARPOL | Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires |
| MPO | Ministère des pêches et des océans (DFO) |
| MT | Navire-citerne |
| NLEA | Newfoundland and Labrador Environmental Association |
| OI | Organisme d'intervention (RO) |
| OMI | Organisation maritime internationale (IMO) |
| PE | Protocole d'entente (MOU) |
| PETA | Protection de l'eau, de l'air et des terres (WLAP) |
| PNSA | Programme national de surveillance aérienne (NASP) |
| SCF | Service canadien de la faune (CWS) |
| SCTM | Services de communication et de trafic maritimes (MCTS) |
| SITREP | Rapport de situation |
| SIMEC | Société d'intervention maritime, Est du Canada (ECRC) |
| SIMOC | Société d'intervention maritime, Ouest du Canada (WCMRC) |
| SMTC | Sécurité maritime de Transports Canada (TCMS) |
| SNPD | Substances nocives et potentiellement dangereuses (HNS) |
| STNL | Société des transports du Nord limitée (NTCL) |
| STOPIA | Accord de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes de petites dimensions |
| TC | Transports Canada |
| UE | Union européenne (EU) |

* Au 1^{er} avril 2011, la valeur du droit de tirage spécial* (DTS) était de 1,52243 \$ CAD. 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 financier se terminant le 31 mars 2011. 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 (LRMM). 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 l'un des états contractants à l'égard des Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, lesquels sont constitués du Fonds de 1992 (fonds FIPOL de 1992) et du Fonds complémentaire de 2003. 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 (CLC), 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, sont illustrées à l'illustration 1.

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, 18 demandes d'indemnisation canadiennes ont été réglées, pour une somme totalisant 435 236,21 \$, incluant les intérêts. Qui plus est, la Caisse d'indemnisation a versé au fonds FIPOL de 1992 des contributions de 3 895 877,19 \$ pour des incidents ayant eu lieu à l'extérieur du Canada – partie 5.3.

Durant l'année financière qui a débuté le 1^{er} avril 2011, le montant maximal de la responsabilité de la CIDPHN a été fixé à 157 803 519 \$ pour toutes les demandes d'indemnisation liées à un même déversement d'hydrocarbures. En date du 1^{er} avril 2011, le ministre des Transports est investi des pouvoirs légaux d'imposer une levée de contribution de 47,32 cents par tonne métrique de pétrole, comme le prévoit la LRMM, importée au Canada par navire ou expédiée en vrac 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 2011, le surplus accumulé dans la Caisse d'indemnisation était de 392 257 686 \$.

Événements canadiens ayant entraîné des déversements d'hydrocarbures

L'Administrateur a reçu de différentes sources, notamment de la Garde côtière canadienne, du ministère de l'Environnement et du Bureau de la sécurité des transports, des rapports d'incidents de pollution marine par les hydrocarbures. En outre, des demandes ont aussi été faites, de temps à autre, 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.

Bon nombre des incidents qui ont été signalés à l'Administrateur par la Garde côtière canadienne n'ont entraîné aucune demande d'indemnisation à l'égard de la Caisse d'indemnisation. Ces événements ont été traités de manière satisfaisante à l'échelle locale, ce qui suppose dans la plupart

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

des cas que les assureurs des propriétaires de navires en ont assumé la responsabilité financière. Dans les cas où le propriétaire de navire a réglé les demandes d'indemnisation, la Caisse d'indemnisation n'a pas eu besoin de faire 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 évalués et ont fait l'objet d'un règlement au cours de l'exercice. Cette partie renferme également les demandes d'indemnisation qui se trouvent à un stade plus ou moins avancé. L'Administrateur a traité 50 dossiers actifs sur des événements au cours de l'exercice. 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, 21 nouvelles demandes ont été reçues pour un montant total de 521 158,65 \$. Des enquêtes sont en cours, mais elles n'ont pas toutes été achevées avant le 31 mars 2011.

Enjeux et occasions

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. Il fallait réaliser cette charge de travail accru en plus du nombre croissant des tâches essentielles de la Caisse d'indemnisation relativement à l'enquête et au règlement des demandes d'indemnisation. Ces défis sont abordés en détail à la partie 3.

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. Cette initiative donne l'occasion à l'Administrateur d'approfondir sa compréhension des points de vue de chaque demandeur, propriétaire de navire, entreprise de décontamination et des autres acteurs qui interviennent en cas d'événements ayant entraîné des déversements d'hydrocarbures et qui déposent des demandes en vue d'être indemnisés par le fonds. 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. Les opérations du fonds canadien suscitent de plus en plus l'intérêt, notamment de la République de Corée, de la Chine et du Japon. Les initiatives de sensibilisation sont abordées à la partie 4.

Outre les événements et les activités ci-dessus, l'Administrateur a pris part à un certain nombre d'initiatives de sensibilisation internationales. À Vancouver, il a assisté à un événement sur les Défis pour la navigation internationale au cours de l'Année du marin. Sa présentation abordait l'application du régime relatif à la pollution canadien et international, puisqu'ils concernent tous deux le régime de responsabilité et d'indemnisation lié à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. Qui plus est, l'Administrateur a été invité par les organisateurs du 4^e Forum maritime international de Séoul, dans la République de Corée, à faire une présentation afin d'expliquer en quoi consiste le Fonds canadien d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires.

Le Régime d'indemnisation international

La partie 5 du présent rapport insiste sur la participation de l'Administrateur au Régime d'indemnisation international durant l'année. L'Administrateur a participé, à titre de membre de la

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

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.

La partie 5 met en relief certains des points à l'ordre du jour, dont il a été question aux réunions du FIPOL. L'Administrateur s'intéresse à différents aspects des fonds FIPOL, à savoir les questions concernant les incidents et les allocations budgétaires. De plus, l'Administrateur juge qu'il est souhaitable de surveiller étroitement les politiques du FIPOL relativement aux demandes. Grâce à une participation active aux rencontres internationales, les politiques et les pratiques de la CIDPHN relativement aux demandes sont aussi conformes que possible à 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. Auparavant, la CIDPHN était régie par la Partie 6 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM), qui a remplacé les modifications précitées à la LMMC. Depuis le 2 janvier 2010, la Caisse est régie par la partie 7 de la Loi, qui figure dans les modifications énoncées au chapitre 21 des Statuts du Canada de 2009.

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 47,32 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.

En plus de renfermer d'importantes dispositions régissant le fonctionnement de la CIDPHN, les dispositions susmentionnées contenues au chapitre 21 mettent en œuvre deux instruments internationaux qui ont été ratifiés par le Canada en date du 2 octobre 2009. Ces instruments sont 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. 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 a établi 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 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 indemnisations en cas de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ou les dommages

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

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'indemnisation 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 CLC), 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 2011, le montant maximal de la responsabilité de la CIDPHN a été fixé à 157 803 519 \$ 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 par les hydrocarbures;
- Demandes d'indemnité pour des frais et débours liés au nettoyage d'un déversement d'hydrocarbures y compris le coût des mesures de prévention; et
- 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 et 7 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 déposées auprès de la CIDPHN doivent faire l'objet d'une enquête par l'Administrateur à titre d'instance indépendante.

La CIDPHN est 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. La Caisse d'indemnité est aussi 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, dans la mesure où elle estime que la demande d'indemnité est admissible.

Nota :

- (1) L'illustration 1 indique les limites actuelles au chapitre de la responsabilité et de l'indemnité s'appliquant aux déversements d'hydrocarbures causés par les pétroliers au Canada.
- (2) Le tableau 1 indique les contributions du Canada aux fonds internationaux depuis 1989.

La CIDPHN : Un fonds de dernier recours

Le régime canadien d'indemnisation 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 (Convention CLC), 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 qui ne sont pas visés par l'une ou l'autre de ces conventions sont 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 CIDPHN : 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 de 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 à l'encontre de 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 à 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 à partir de la CIDPHN, il est subrogé aux droits du demandeur et il est tenu de prendre toutes les mesures raisonnables pour recouvrer du propriétaire

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

du navire ou de toute personne responsable le montant de l'indemnisation payée aux demandeurs. Par conséquent, l'Administrateur peut tenter 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 de recouvrement de créance, mais il peut continuer cette action seulement s'il a payé la créance et s'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'établir le bien-fondé d'une action contre le Fonds de limitation de responsabilité du propriétaire du navire constitué en vertu des dispositions de la Convention 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

Tel que mentionné dans le dernier rapport annuel, 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 de même 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.

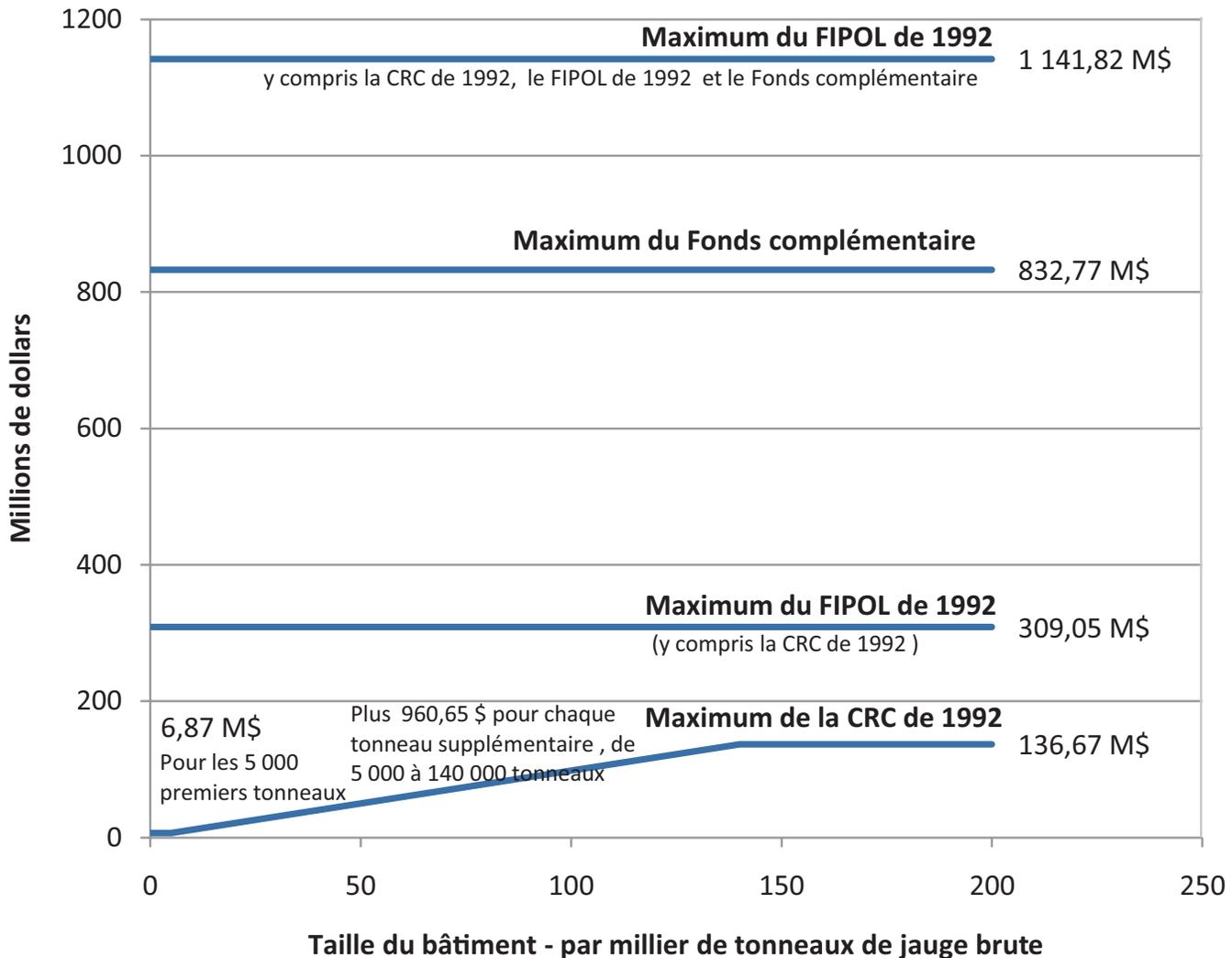
Il faut mentionner que, compte tenu de l'expérience de la CIDPHN relativement aux demandes de recouvrement de créances, la plupart des demandes traitées par la Caisse sont régies par les règles s'appliquant au régime canadien énoncées à l'article 76 et dans les articles suivants de la Loi. Un grand nombre de ces demandes de recouvrement de créances sont encore liées à des dépenses encourues relativement aux mesures de dépollution et de prévention visant des bâtiments à l'état d'épave et abandonnés, un sujet qui a régulièrement fait l'objet de commentaires de l'Administrateur dans les rapports annuels précédents.

Illustration 1

Limites de responsabilité et d'indemnisation par incident, pour les déversements provenant de pétroliers au Canada

En fonction de la valeur du DTS (1,52243 \$ CAD), au 1^{er} avril 2011

| | |
|--|-------------------------|
| Fonds international (FIPOL) | 1 141 822 500 \$ |
| Fonds national total (CIDPHN) | 157 803 519 \$ |
| Total disponible pour le Canada | 1 299 626 019 \$ |



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 du Fonds complémentaire.

Le montant combiné disponible dans le cadre de la CRC de 1992, du FIPOL de 1992 et du Fonds complémentaire est de 1 141,82 millions de dollars. Le montant du CIDPHN qui s'élève à près de 157,803 millions de dollars additionné au Fonds international équivaut à environ 1,300 milliards de dollars qui sont disponibles pour le cas où un pétrolier déverserait sa cargaison en eaux canadiennes, y compris dans les eaux territoriales et la zone économique exclusive.

Tableau 1

Contributions canadiennes aux Fonds internationaux

Depuis 1989, la Caisse d'indemnisation a versé environ 51 millions de dollars au Fonds international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL), tel qu'indiqué dans le tableau ci-après.

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

| Exercice financier | Contribution de la Caisse d'indemnisation (en dollars) |
|---------------------------|---|
| 1989/90 | 207 207,99 |
| 1990/91 | 49 161,28 |
| 1991/92 | 1 785 478,65 |
| 1992/93 | 714 180,48 |
| 1993/94 | 4 927 555,76 |
| 1994/95 | 2 903 695,55 |
| 1995/96 | 2 527 058,41 |
| 1996/97 | 1 111 828,20 |
| 1997/98 | 5 141 693,01 |
| 1998/99 | 902 488,15 |
| 1999/00 | 273 807,10 |
| 2000/01 | 6 687 696,71 |
| 2001/02 | 2 897 244,45 |
| 2002/03 | 3 219 969,17 |
| 2003/04 | 4 836 108,49 |
| 2004/05 | 3 448 152,80 |
| 2005/06 | - |
| 2006/07 | 360 233,37 |
| 2007/08 | 106 305,06 |
| 2008/09 | 5 161 013,63 |
| 2009/10 | - |
| 2010/11 | 3 895 877,19 |
| Total | 51 156 755,45 |

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 plupart 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 commençant le 1^{er} avril 2010 et se terminant le 31 mars 2011, l'Administrateur a traité 50 dossiers actifs liés à des événements. Il s'agit de dossiers qui portent sur des demandes d'indemnisation auprès de la Caisse d'indemnisation ou sur des mesures pouvant avoir été prises pour protéger adéquatement les intérêts de la Caisse d'indemnisation. Quelque 21 nouvelles demandes ont été reçues au cours de l'exercice (montant total de 521 158,65 \$). Des enquêtes sont en cours, mais n'étaient pas terminées à la fin de l'exercice. Au cours de l'année, 18 demandes ont été réglées et un montant total de 435 236,21 \$, y compris les intérêts, a été versé.

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

2.1 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 bateau 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, embauché par la GCC, a conclu que le bâtiment était sans valeur. Ce dernier a alors proposé à titre de solution la plus économique pour parer aux risques continus présumés de pollution par les hydrocarbures, de 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 et il a été décidé de procéder à la démolition.

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.

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

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 \$.

La Caisse d'indemnisation ayant été informée de tous les aspects de la situation, il ne restait que quelques éléments à résoudre. Une offre de règlement a été présentée à la GCC le 27 février 2003. 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, l'Administrateur a intenté une action en recouvrement devant la Cour suprême de la Nouvelle-Écosse à Halifax en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

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'inscription du jugement arrivera à échéance le 15 septembre 2013.

Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert et sera réexaminé lorsque la date d'expiration de l'inscription du jugement se rapprochera.

2.2 Wishing Star (2006)

Le 26 juillet 2006, le centre des Services de 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 conclu 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 matelas absorbants. Des plongeurs 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 Wainwright Marine Services, 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 susceptibles de se trouver encore 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. 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 réalisé quelques recherches et celles-ci ont révélé qu'il existait certaines possibilités de recouvrement des coûts. Conséquemment, il a donné comme instruction à son conseiller juridique d'entreprendre une action en recouvrement 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 pouvaient 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.

2.3 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.

Le 21 juillet 2010, à la suite d'une enquête et d'une évaluation finale de la demande d'indemnisation, l'Administrateur a fait au ministère de Pêches et Océans et à la GCC une offre d'un montant établi à 19 084,85 \$, plus les intérêts, à titre de règlement final conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. L'offre a été acceptée et l'Administrateur a acheminé le paiement de 21 759,59 \$, plus les intérêts. L'Administrateur a fermé le dossier.

2.4 Robson Bight (2007)

Nota : Cette demande (2.4) du ministère de l'Environnement de la Colombie Britannique, et la demande subséquente (2.5) de la Garde côtière canadienne découlent du même événement.

Le 20 août 2007, une barge, du nom de *Crown Forest 84-12*, appartenant à Ted Leroy Trucking, a chaviré alors qu'elle était prise en remorque par le N/M *Kathy L*, appartenant à Gowlland Towing Ltd, et la majeure partie de l'équipement transporté à son bord est tombé à la mer. La cargaison transportée par la barge comportait un camion-citerne diesel contenant 10 000 litres de diesel et un conteneur cubique contenant 1 400 litres d'huile lubrifiante et de fluide hydraulique. L'événement s'est produit à l'extrémité nord-est de l'île de Vancouver dans les limites de la réserve écologique de Robson Bight, décrite dans la documentation comme une zone très sensible fréquentée par diverses espèces fauniques, notamment par des épaulards.

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

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

sous l'eau. L'irisation est demeurée à la surface pendant trois jours après l'événement. Ted Leroy Trucking a retenu les services de Burrard Clean Operations, un organisme d'intervention bien connu sur la côte ouest, afin qu'il prenne les mesures nécessaires pour contenir les hydrocarbures qui s'étaient échappés. Conformément aux conseils de l'équipe régionale d'intervention pour la protection environnementale, des barrages de retenue ont été placés autour de certaines plages dans les limites de la réserve écologique.

Le deuxième jour de l'événement, le 21 août, le gouvernement provincial a établi un poste de commandement à Port McNeil pour gérer l'intervention provinciale sur place et pour donner à Ted Leroy Trucking de l'information tactique sur d'autres zones sensibles à protéger. Étant donné que l'équipement qui a coulé, notamment le camion citerne, contenait surtout du diesel léger, celui-ci s'est dispersé relativement rapidement. Le 22 août, un vol de surveillance de Transports Canada a révélé que 95 % de l'irisation d'hydrocarbures aperçue la veille près de la côte s'était dispersée. On s'attendait à ce que le reste du diesel s'évapore et se dissipe de façon naturelle. Le Service canadien de la faune a indiqué qu'il n'avait trouvé aucun oiseau mazouté. On n'a pas constaté d'impact important sur la faune ou sur le littoral à la suite du déversement. Quelques jours plus tard, les barrages de retenue ont été retirés par Burrard Clean sur instruction de Ted Leroy Trucking. Le poste de commandement provincial a été démoli en fin de soirée le 23 août.

En novembre et en décembre 2007, plusieurs plongées ont été effectuées pour retrouver l'équipement et évaluer son état au moyen d'un véhicule piloté par le plongeur qui produit une bande vidéo montrant l'équipement immergé. L'équipement, notamment le camion-citerne, a été découvert et semblait en bon état. On a constaté que le dispositif de verrouillage du compartiment avant du camion était partiellement ouvert.

Le 18 avril 2008, le ministre de l'Environnement provincial et le ministre des Pêches et des Océans fédéral ont annoncé des plans en vue du renflouement de l'épave du Robson Bight. À la suite de cette annonce, l'Administrateur a retenu les services d'un conseiller juridique et d'un expert maritime pour qu'ils suivent l'évolution de la situation et lui fournissent des conseils sur les divers aspects du plan de renflouement élaboré par le ministère de l'Environnement de la Colombie-Britannique.

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 le 19 mai et n'a pas entraîné d'autres fuites d'hydrocarbures. Le camion-citerne contenait près de 3 000 litres de diesel et le réservoir cubique contenait 1 800 litres de matières dangereuses.

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 *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. La demande de la province comporte trois articles :

1. Les frais et débours, s'élevant à 47 590,13 \$, engagés pour l'intervention initiale;
2. Les frais et débours, s'élevant à 150 713,11 \$, engagés pour les opérations de plongée afin de situer l'équipement et d'évaluer son état; et
3. Les frais et débours, s'élevant à 2 509 173,90 \$, engagés pour renflouer le camion-citerne et le réservoir cubique.

L'Administrateur a retenu les services d'un conseiller juridique et d'un expert maritime pour participer à une enquête et à une évaluation approfondies de chaque élément de la demande. Les résultats ont donc été les suivants :

Frais et débours liés à l'intervention initiale

L'Administrateur a estimé que cette section de la demande était légitime, à l'exception des frais de

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

3 049,12 \$ pour les services de modélisation obtenus d'Environnement Canada afin de prévoir les effets de l'écoulement potentiel d'hydrocarbures de l'équipement immergé pendant le renflouement. Par conséquent, cette partie de la demande a été réduite de 3 049,12 \$ et la somme de 44 541,01 \$ a été offerte pour les frais et les débours consacrés à l'intervention initiale.

Frais et débours liés aux opérations de plongée

L'Administrateur a accepté le fait que les personnes chargées de traiter des conséquences de l'événement doivent connaître l'emplacement et l'état de l'équipement qui avait glissé de la barge afin de décider des nouvelles mesures à prendre, le cas échéant. L'Administrateur a donc autorisé les frais et les débours liés aux opérations de plongée, à l'exception de 4 000 \$. Par conséquent, cette partie de la demande a été approuvée, ce qui représente une somme de 146 713,11 \$ pour les frais et les débours engagés.

Frais et débours liés aux opérations de renflouement

Compte tenu de la documentation déposée avec la demande d'indemnisation et en réponse à une demande d'autres renseignements subséquente, l'Administrateur a conclu que le renflouement du camion-citerne et du réservoir cubique n'était pas une mesure raisonnable. L'Administrateur a estimé que les mesures prises n'étaient pas proportionnelles à la menace posée. Par conséquent, l'Administrateur a refusé la demande de 2 509 173,09 \$ correspondant aux frais et débours consacrés aux activités de renflouement.

Le 23 juillet 2010, l'Administrateur a envoyé une lettre au ministère de l'Environnement de la Colombie-Britannique. L'offre, soit le règlement total et définitif de la demande, s'élevait à 191 254,12 \$, plus les intérêts, conformément aux dispositions de la LRMM. L'offre n'a pas été acceptée dans les délais prescrits par la Loi. Par conséquent, aucun paiement n'a été effectué et l'Administrateur a fermé le dossier.

2.5 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 Robson Bight.

La demande de la GCC était divisée en deux parties :

1. Les frais et les débours, s'élevant à 9 780,84 \$, engagés pour les opérations de plongée afin de trouver l'équipement et évaluer son état; et
2. Les frais et les débours, s'élevant à 83 055,40 \$, engagés pour le renflouement du camion citerne et du réservoir cubique.

Frais et débours liés aux opérations de plongée

Compte tenu de la documentation présentée, l'Administrateur a estimé que la première partie de la demande était légitime et a offert 9 780,84 \$, plus les intérêts, à titre de règlement total et définitif de cette partie de la demande.

Frais et débours liés aux opérations de renflouement

En ce qui a trait à la deuxième partie de la demande, l'Administrateur a demandé et obtenu des renseignements et de la documentation supplémentaires de la part de la GCC afin de faire progresser l'enquête et l'évaluation des coûts de surveillance de la GCC pour le renflouement. Comme il a été conclu que les activités de renflouement, que la GCC a accepté de financer conjointement avec le ministère de l'Environnement de la Colombie-Britannique, n'étaient pas proportionnelles à la menace réelle, l'Administrateur a estimé que le renflouement était une mesure déraisonnable. Par conséquent, la demande de 83 055,40 \$, correspondant à la surveillance des activités de renflouement a été rejetée.

Le 23 juillet 2010, l'Administrateur a offert au ministère des Pêches et des Océans/GCC la somme de 9 780,84 \$, plus les intérêts, calculés conformément aux dispositions de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* à titre de règlement total et définitif de sa demande. L'offre n'a pas été acceptée dans les limites prescrites par la Loi. Par conséquent, aucun paiement n'a été versé et l'Administrateur a fermé le dossier.

2.6 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 a assumé 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 activités de dépollution se sont poursuivies. Un autre remorqueur, l'*Alexis Simard*, a subi les contrecoups du déversement; sa coque a été recouverte d'hydrocarbures. Le 4 janvier, les activités ont porté essentiellement sur la récupération de la glace recouverte d'hydrocarbures. Des membres du personnel du MPO/GCC, (notamment des représentants de la Direction générale des océans, de l'habitat et de l'application de la loi) et du ministère de l'Environnement du Québec, 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 activités 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 activités 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 présenté également une demande aux propriétaires du remorqueur. Dans ce cas, 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.

La Garde côtière a indiqué que le montant total de la demande a été réglé par le propriétaire du navire. Par conséquent, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.7 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 l'entreprise RMI Marine Limited pour qu'elle enlève les contaminants souillés par les hydrocarbures trouvés à bord du bateau de pêche abandonné. Le contrat prévoyait l'élimination des hydrocarbures usés. Les tarifs de l'entrepreneur correspondaient aux tarifs convenus dans le cadre d'un accord d'offre à commandes entre la compagnie et la GCC. Le 8 juin, les travaux de dépollution étaient terminés. Des membres du personnel de Transports Canada et de la GCC ont inspecté le bâtiment et ont avisé le directeur du port et Environnement Canada que le bâtiment était libre de tout polluant tel que convenu.

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 *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. L'offre a été acceptée et l'Administrateur a acheminé le paiement de 14 505,11 \$, plus 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 inscrit 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'inscription du jugement en vertu de la *Loi sur l'enregistrement foncier* expirera le 23 décembre 2013, et l'inscription 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. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.8 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 a pris les mesures appropriées à cet égard. Il a été déterminé par la suite 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 de la dépollution 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 du 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 dans la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Le délai de prescription de deux ans pour la présentation par les requérants d'une demande à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires a expiré le 1^{er} avril 2010. Par conséquent, le conseiller juridique a reçu l'instruction de renvoyer la lettre de garantie à la direction des assurances du propriétaire du navire. L'Administrateur a fermé le dossier.

2.9 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, formant 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, la Fraser River Pile and Dredge, pour le renflouement du bâtiment et son transport au port de plaisance 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 avait 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 des machines. Selon l'expert maritime, la valeur réelle en argent du *Gala Babe* 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 de retenir les services d'un expert maritime pour la réalisation d'une évaluation du bâtiment au port de plaisance et la détermination de sa juste valeur marchande. Le 2 février, un expert maritime de l'entreprise Oceatec Marine Services Ltd., embauché 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 *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 au MPO/GCC pour un montant de 21 314,03 \$, plus les intérêts, 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 21 941,78 \$, incluant les intérêts.

L'Administrateur a chargé le conseiller juridique d'examiner la faisabilité d'intenter une action en recouvrement conformément à la LRMM. Le conseiller juridique a réalisé une enquête en vue de déterminer s'il était possible de récupérer les coûts de Jay Sea Fisheries Ltd., le propriétaire enregistré du *Gala Babe II*. Une lettre de demande a été envoyée par courrier recommandé à Jay Sea Fisheries Ltd. Le conseiller juridique a découvert que la GCC avait vendu le navire et que la licence de pêche était incorporée au programme de rachat et que la compagnie n'avait pas d'autres actifs. Le conseiller juridique a également demandé une nouvelle recherche sur la compagnie Jay Sea

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

Fisheries Ltd. Les recherches du bureau d'enregistrement et des sûretés mobilières ont révélé qu'il n'existait aucun bien immobilier ou personnel au nom du propriétaire. Compte tenu des résultats de ces enquêtes, l'Administrateur a conclu qu'il ne serait pas raisonnable de prendre d'autres mesures pour recouvrer le paiement. Par conséquent, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.10 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 alors qu'il procédait à un 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 de raccordement 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 embauché par la GCC.

La Caisse d'indemnisation n'a pas reçu de demande relative à cet événement, mais le MPO/la GCC indique que le 16 avril 2009, il a conclu un règlement avec le propriétaire du navire concernant les frais et les débours liés à l'intervention faisant suite à l'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 de l'équipement avait été souillé par le déversement et qu'il n'avait pu l'utiliser pendant un certain temps. 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.

2.11 Delta I (2008)

Le 3 janvier 2008, la Garde côtière canadienne (GCC) a reçu un rapport selon lequel, pendant les Fêtes, la barge *Delta I*, qui était chargée de ferrailles d'acier, s'était renversée 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, la barge était complètement immergée. 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 de la barge a déclaré que son assurance n'assumerait pas les coûts du retrait de l'équipement contenant des hydrocarbures, et qu'il tenterait lui-même de retirer l'équipement dans la mesure de ses capacités. Le 12 février, le propriétaire a indiqué que toutes les pièces d'équipement pouvant être source de pollution avaient été retirées, à l'exception de la camionnette et de l'excavatrice.

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

Le 25 février, les agents des pêches ont signalé une remontée intermittente et une irisation d'hydrocarbures à l'endroit où la barge avait sombré. Le propriétaire a accepté de déployer des estacades flottantes 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. En outre, EC s'attendait à ce que toutes les mesures raisonnables soient prises pour retirer la source de pollution. La fermeture est entrée en vigueur peu de temps après.

Le 1^{er} avril, la GCC a retenu les services de Saltair Marine Services Ltd. pour effectuer un examen en plongée de la zone. Le plongeur a découvert l'excavatrice à une courte distance de la barge. Elle était renversée dans 35 à 40 pieds d'eau et la camionnette et de la ferraille d'acier s'étaient déposées par dessus. À côté et en dessous de la barge se trouvait une grande quantité de ferrailles d'acier et d'autres pièces d'équipement lourd. Par exemple, il y avait une remorque/un conteneur de fret de 40 pieds sous la barge, 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 de la barge. 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 avait indiqué que le réservoir d'essence contenait seulement 113 litres de carburant. Manifestement, le propriétaire n'avait pas fait état des autres hydrocarbures.

Le 16 avril, la GCC a appris que Saltair Marine Services Ltd avait conclu une entente avec le propriétaire au sujet du retrait de la barge et de la ferraille d'acier la semaine suivante. Le propriétaire estimait que la valeur des ferrailles et de la barge suffirait pour compenser les coûts. Le retrait de l'excavatrice n'était pas compris 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 la barge a été renflouée et qu'il y avait suffisamment de ferrailles pour compenser les coûts engagés jusque-là. La GCC a ensuite embauché 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 142 604,26 \$ 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 au sujet du contrat avec Saltair Marine Services. Parallèlement, le conseiller juridique a été chargé d'embaucher un expert maritime local afin d'interroger l'entrepreneur chargé du renflouement et le personnel de la GCC et pour faire rapport sur la pertinence des travaux effectués pour sortir de l'eau l'équipement contenant des hydrocarbures. Le 19 janvier 2010, la GCC a répondu à la demande de l'Administrateur concernant la documentation additionnelle.

Le 21 décembre 2010, après avoir mené une enquête conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, l'Administrateur a informé la GCC qu'il avait l'intention de présenter une offre d'indemnisation, mais qu'il envisageait de réduire considérablement le montant total de la demande. La GCC a cependant obtenu davantage de temps – jusqu'au 31 janvier 2011 – pour faire d'autres représentations au sujet des préoccupations soulevées. Le 31 janvier, une réponse écrite a été reçue de la GCC.

Comme le délai de prescription de la demande de réclamation contre le propriétaire de la barge, Swail Developments Ltd., se terminait le 31 décembre 2010 ou aux alentours de cette date, l'Administrateur a demandé au conseiller juridique d'entamer des procédures contre Swail Developments Ltd. afin de protéger les intérêts de la Caisse d'indemnisation, en attendant la finalisation de la demande.

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

Le 7 mars 2011, l'Administrateur a informé la GCC qu'à la suite de son enquête et de son évaluation approfondies, il présentait une offre globale de 100 000,00 \$, intérêts inclus, à titre de règlement total et définitif de la demande. À la fin de l'exercice, l'Administrateur n'avait pas reçu d'acceptation de l'offre. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.12 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 d'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 obturer 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 dépêché au port d'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 pour des raisons de sécurité, 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 la barge du sous traitant sont arrivés de Tofino. D'autres pièces d'équipement sont arrivées de Ladysmith par barge plus tard dans la journée. Lorsqu'ils sont montés à bord de la barge 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 matelas 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 matelas absorbants et les déchets d'huile résiduelle qui se trouvaient à l'intérieur du bâtiment. Le *Ganges 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 *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Le 21 juillet, on a demandé à la GCC de fournir des renseignements et des documents additionnels au sujet de son contrat avec l'entreprise de renflouement. Une réponse écrite a été reçue le 19 janvier 2010.

Pour terminer l'enquête et l'évaluation de cette demande, l'Administrateur a chargé le conseiller juridique d'embaucher un expert maritime pour examiner la documentation portant sur les services fournis par l'entrepreneur, Saltair Marine Services Ltd. et poursuivre l'enquête. On a demandé à l'expert de parler directement aux responsables ayant participé à l'opération. L'enquête avait pour

but de déterminer si les mesures prises étaient raisonnables et, dans ce cas, si les frais étaient justes et raisonnables en fonction des services fournis.

Le 21 décembre 2010, l'Administrateur a informé la GCC qu'il prévoyait de présenter une offre d'indemnisation, mais qu'il envisageait de réduire considérablement le montant total de la demande. La GCC a obtenu la possibilité de faire de nouvelles observations par écrit au sujet des questions soulevées dans la lettre de l'Administrateur. Le 11 février 2011, une réponse a été reçue.

Le 7 mars 2011, l'Administrateur a informé la GCC qu'à la suite de son enquête et de son évaluation approfondies, il présentait une offre globale de 28 740,00 \$, intérêts inclus, à titre de règlement complet et final de la demande. À la fin de l'exercice, l'Administrateur n'avait pas reçu d'acceptation de l'offre. Entretemps, le dossier demeure ouvert.

2.13 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 du fait que des hydrocarbures s'échappaient 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. 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 immergé. 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. Dans l'intervalle, 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 sans danger les hydrocarbures du *Patricia Louise* était de démanteler le bâtiment. De ce fait, l'entreprise DCD a été chargée de transporter le bâtiment à terre, à bonne distance du port de plaisance, et de le démanteler aux fins de l'enlèvement des hydrocarbures.

Le 3 novembre, le processus de démantèlement 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 *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 36 377,82 \$,

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

incluant les intérêts, soit transféré de la Caisse d'indemnisation au MPO/GCC à titre de paiement de la demande.

L'Administrateur a chargé le conseiller juridique de faire enquête pour déterminer s'il existait une partie contre laquelle intenter un recours. Le conseiller juridique a donc mené les recherches appropriées pour trouver des terrains et des bâtiments enregistrés au nom du propriétaire enregistré. Il a découvert que le propriétaire n'avait pas d'adresse fixe et ne semblait pas posséder d'actifs admissibles. L'Administrateur a conclu qu'il n'était pas justifié de poursuivre les activités de recouvrement. Par conséquent, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.14 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 d'Ucluelet sur 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 lendemain.

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 basculerait sur le flanc 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 des renseignements 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 requises 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 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 *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.

Le 30 juillet, 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. À la suite de cette nouvelle enquête, l'Administrateur a conclu qu'il n'était pas justifié de prendre de nouvelles mesures et il a donc fermé le dossier.

2.15 La Lumiere (2008)

Le 10 mai 2008, un article paru dans le périodique *Vancouver Sun* signalait que le bâtiment *La*

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

L'Administrateur a demandé au conseiller juridique de confier à un expert maritime d'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. qui devait utiliser un véhicule submersible télécommandé 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 245 à 290 pieds. La bande vidéo montre que la coque semblait intacte. Le 17 mai, seule une petite irisation intermittente d'hydrocarbures était visible. La GCC a alors demandé à l'organisme d'intervention Burrard Clean de retirer le barrage flottant de retenue. On est ensuite passé à une phase d'observation seulement.

Le 7 mai 2010, quelques jours seulement avant la fin du délai de prescription, le ministère des Pêches et des Océans (MPO)/GCC a déposé une demande d'un montant de 127 149,07 \$ en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM). Un accusé de réception de la demande a été reçu le 14 mai.

Le 1^{er} février 2011, après une enquête et une évaluation de la demande, l'Administrateur a fait une offre finale au MPO/GCC pour le montant établi de 85 641,19 \$, plus les intérêts, conformément à la LRMM. À la fin de l'exercice, l'Administrateur n'avait pas reçu d'acceptation de l'offre. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.16 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 une barge 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.

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

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 démolé 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 à 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 afin de déterminer le montant approprié de l'offre d'indemnisation.

Le 26 mai 2010, à la suite d'une enquête et d'une évaluation de la demande, l'Administrateur a fait une offre au MPO/GCC pour le montant établi de 68 929,70 \$, plus les intérêts, à titre de règlement total et définitif conformément à la LRMM. L'offre a été acceptée et le 8 juin 2010, l'Administrateur a acheminé le paiement de 71 888,97, intérêts compris.

L'Administrateur a chargé le conseiller juridique de mener une enquête afin de déterminer si des mesures raisonnables pouvaient être prises pour recouvrer efficacement auprès du propriétaire le montant versé au MPO/GCC. Le 15 octobre 2010, une lettre recommandée a été envoyée au propriétaire du navire afin de tenter de recouvrer les coûts. La lettre a été retournée et portait la mention « n'habite plus à cette adresse ». À la suite d'une autre enquête, l'Administrateur a conclu qu'il était peu probable d'obtenir un recouvrement du propriétaire. Par conséquent, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.17 Island Ranger (2008)

Le 30 novembre 2008, le remorqueur en bois de 68 pieds, l'*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 des crabiers (« 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 mises à l'air libre à tribord, mais celles à 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 pour qu'il renfloue l'*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 de dépollution et de renflouement menées par le propriétaire du navire.

Le 26 janvier 2009, l'*Island Ranger* a été renfloué et les autres réservoirs à carburant ont été pompés. Le bâtiment a été élingué entre deux barges et transporté vers un site éloigné où le courant était moins fort. 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 à 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, au sujet de 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 suivant l'avis de son conseiller juridique, que l'entreprise n'était pas en mesure de payer la demande.

Il appert que le propriétaire poursuit même la GCC en justice sous prétexte qu'une bouée s'était déplacée et que, pour cette raison, l'*Island Ranger* avait percuté un rocher et avait coulé.

Le 24 juin 2010, l'Administrateur a informé la GCC qu'en raison du litige en cours entre le propriétaire du navire et la GCC, aucune offre d'indemnisation ne serait faite avant le règlement du litige. L'Administrateur a également indiqué qu'il serait bon que la GCC tienne la Caisse d'indemnisation informée des progrès du litige.

À la fin de l'exercice, l'Administrateur, avec l'aide du conseiller juridique, continue de surveiller le dossier en attendant l'issue du litige en cours. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.18 Rivers Inlet (2008)

Le 6 octobre 2008, Burrard Clean Operations (BCO), une division de la Western Canada Marine Response Corporation, a répondu à une demande d'aide de la part du propriétaire du centre de villégiature Rivers Inlet Inc. se trouvant près de Prince-Rupert, en Colombie-Britannique. Un déversement d'hydrocarbures s'était produit dans l'inlet à proximité du quai du centre de villégiature. BCO a demandé à un entrepreneur local, Shearwater Marine Group, de se rendre sur place et de retirer les hydrocarbures de la surface de l'eau. Avec l'aide d'un barrage flottant, de matelas absorbants et d'autres produits, le travail de dépollution a pu être terminé le lendemain.

Le 21 avril 2010, BCO a déposé une demande auprès de la Caisse d'indemnisation d'un montant de 9 660,76 \$, conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Dans sa demande, BCO a indiqué n'avoir reçu qu'un paiement total de 1 000,00 \$ de la partie responsable qui l'a informé de son impossibilité de payer davantage en raison de difficultés financières.

Le 22 juin, l'Administrateur a demandé des renseignements et de la documentation supplémentaires concernant les détails de l'opération liée à l'événement afin de faire progresser son enquête et son évaluation. En réponse, le 12 juillet, BCO a signalé que lors d'une discussion avec son gestionnaire des interventions en cas de déversement, il avait appris que « le déversement était dû au fait que le bouchon d'un réservoir de carburant diesel était resté ouvert et que le diesel s'écoulait dans l'inlet ». Par conséquent, le 14 juillet 2010, l'Administrateur a informé le demandeur que la Caisse d'indemnisation n'était pas en mesure de faire une offre d'indemnisation pour le nettoyage des déversements d'hydrocarbures qui proviennent de sources terrestres. L'Administrateur a donc fermé le dossier.

2.19 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 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 mis à la poste 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 accosté adéquatement 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 de retenir les services d'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 que le propriétaire enregistré n'avait pris aucune mesure pour éliminer tout autre risque de pollution par les hydrocarbures, la GCC avait retiré de l'eau 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.

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

Le 10 janvier 2011, la période de prescription pour déposer une demande auprès de la Caisse d'indemnisation à l'égard de cet événement est venue à expiration. Aucune demande n'a été reçue. Par conséquent, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.20 Oceanic (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 de l'inlet 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 des dommages importants 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 renvoyé 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. Le personnel de la sécurité maritime de Transports Canada (TC), qui était également sur les lieux, a inspecté le bâtiment à la recherche d'une preuve qu'il était à l'origine de l'événement de 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 rejoints, car des oiseaux mazoutés avaient été retrouvés le long du rivage. La GCC a poursuivi son enquête en prélevant des échantillons du carburant de l'*Oceanic* et des hydrocarbures à la surface de l'eau à l'intention du personnel de Sécurité maritime. La GCC a considéré l'événement comme un déversement d'origine inconnue, à moins que l'enquête en cours, y compris l'analyse des échantillons, ne révèle que l'*Oceanic* est la source du déversement. Dans l'intervalle, le navire suspect, l'*Oceanic*, a été autorisé à quitter la province.

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.

Trois demandes distinctes, d'un montant total de 3 102,88 \$ ont été déposées auprès de la Caisse d'indemnisation par des membres du port de plaisance à l'égard des frais et débours liés au nettoyage des hydrocarbures qui souillaient les bateaux de plaisance en cause. L'expert maritime embauché au nom de la Caisse d'indemnisation a fait enquête. Il a déterminé que les hydrocarbures qui pénétraient dans les eaux du port de plaisance correspondaient aux combustibles lourds ou intermédiaires utilisés par les grands navires commerciaux. L'expert a également constaté qu'il n'y a pas de pipelines pour pétrole lourd ni de sources terrestres de pétrole lourd près du terminal des navires de croisière de Canada Place. L'expert a émis l'opinion que la source la plus plausible des hydrocarbures déversés était le N/M *Oceanic*.

À la suite de l'enquête sur les trois demandes, l'Administrateur a conclu que le montant total de 3 102,88 \$ était légitime. Les trois demandeurs ont accepté les offres de l'Administrateur. Le 20 janvier 2011, chaque demandeur a signé l'accord de désistement et de subrogation applicable,

et l'indemnisation de 3 256,20 \$, intérêts compris, a été versée conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

L'Administrateur a conclu que les perspectives de recouvrement des coûts dans ce cas étaient inexistantes. Par conséquent, une fois le paiement effectué, le dossier a été fermé.

2.21 SeaWing 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 son état. 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 embauché 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'entrepreneur. 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 *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Le 11 février 2010, l'Administrateur a chargé le conseiller juridique d'embaucher un expert maritime d'Oceatec Marine Services Limited pour faire enquête afin de déterminer si toutes les dépenses pourraient raisonnablement être considérées comme correspondant à des mesures de prévention de la pollution ou si certaines étaient en fait liées à l'enlèvement de l'épave. L'expert a indiqué qu'à la suite de son enquête, il estimait, tout comme l'expert maritime indépendant de Lipsett Marine Consultants Ltd. dont les services avaient été retenus par la GCC, que le *Sea Wing II* représentait une véritable source possible de pollution par les hydrocarbures. De plus, selon l'expert technique de la Caisse d'indemnisation, la seule méthode pratique pour empêcher que les hydrocarbures continuent de s'échapper du navire consistait à le remorquer à terre. L'expert technique a également estimé que l'élimination complète des hydrocarbures, qui avaient été absorbés dans les éléments en bois du bâtiment abandonné, exigeait le démantèlement de la coque.

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

À la suite de l'évaluation et de l'enquête sur les circonstances entourant l'événement, l'Administrateur a conclu que le montant de 30 268,68 \$ était légitime. Par conséquent, à compter du 1^{er} février 2011, conformément à la LRMM, il a fait une offre d'un montant de 30 268,68 \$, plus les intérêts, à titre d'indemnisation pour le règlement total et définitif. À la fin de l'exercice, l'Administrateur n'avait pas reçu d'acceptation de l'offre. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.22 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.

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 embauché 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 *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Le 11 février 2010, l'Administrateur a chargé le conseiller juridique d'embaucher un expert maritime d'Oceatec Marine Services Limited pour déterminer si toutes les dépenses pouvaient raisonnablement correspondre à des mesures de prévention de la pollution ou si certaines étaient en fait liées à l'enlèvement de l'épave. L'expert a indiqué qu'à la suite de son enquête, il estimait, tout comme l'expert maritime indépendant de la GCC, que le *Meota* devait être ramené à terre et démantelé. À la suite de l'enquête et de l'évaluation de l'événement, l'Administrateur a conclu que le montant de 25 290,45 \$ était légitime. Par conséquent, le 1^{er} février 2011, conformément à la LRMM, il a fait une offre de 25 290,45 \$, plus les intérêts, à titre d'indemnisation pour un règlement total et définitif. À la fin de l'exercice, l'Administrateur n'avait pas reçu l'acceptation de l'offre. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.23 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 immergé et amarré à une barge en voie de détérioration présentait un risque de pollution par les hydrocarbures. On a finalement rejoint 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 embauché 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 *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Le 11 février 2010, l'Administrateur a chargé son conseiller juridique d'embaucher un expert maritime d'Oceatec Marine Services afin d'enquêter pour déterminer si toutes les dépenses pouvaient raisonnablement être considérées comme des mesures de prévention de la pollution, ou si certaines d'entre elles étaient, essentiellement, liées à l'enlèvement de l'épave. L'expert a indiqué qu'à la suite de son enquête, il estimait, tout comme l'expert indépendant de la GCC qu'il fallait démanteler le *Just Magic* et en retirer les hydrocarbures polluants.

À la suite de l'enquête et de l'évaluation, l'Administrateur a conclu que le montant de 12 266, 64 \$ était légitime. Par conséquent, le 1^{er} février 2011, conformément à la LRMM, il a fait une offre d'indemnisation d'un montant de 12 266,64 \$, plus les intérêts, à titre de règlement total et définitif. À la fin de l'exercice, l'Administrateur n'avait pas reçu d'acceptation de l'offre. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.24 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 remédier à la situation. Le lendemain, 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 embauché 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 32 960,91 \$, conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Le 11 février 2010, l'Administrateur a chargé son conseiller juridique d'embaucher un expert maritime d'Oceatec Marine Services afin d'enquêter pour déterminer si toutes les dépenses pouvaient raisonnablement être considérées comme liées à des mesures de prévention de la pollution, ou si

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

certaines d'entre elles étaient, essentiellement, liées au retrait de l'épave. L'expert a indiqué qu'à la suite de son enquête, il estimait, tout comme l'expert indépendant de la GCC que le bâtiment n'avait aucune valeur et devrait être démantelé pour retirer tous les polluants sans danger, de façon à éviter toute pollution éventuelle du milieu marin.

À la suite de l'enquête et de l'évaluation, l'Administrateur a conclu que le montant de 32 069,53 \$ était légitime. Le 1^{er} février 2011, conformément à la LRMM, il a fait une offre de 32 069,53 \$, plus les intérêts, à titre d'indemnisation pour un règlement total et définitif. À la fin de l'exercice, l'Administrateur n'avait pas reçu l'acceptation de l'offre. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.25 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 immergé depuis plusieurs mois. Au moment de l'inspection, le bâtiment perdait du carburant diesel, le moteur et d'autres pièces d'équipement 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 MPO/GCC d'un montant de 23 264,74 \$, conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Le 11 février 2010, l'Administrateur a chargé son conseiller juridique d'embaucher un expert maritime d'Oceatec Marine Services Limited afin d'enquêter pour déterminer si toutes les dépenses pouvaient raisonnablement être considérées comme liées à des mesures de prévention de la pollution, ou si certaines d'entre elles étaient, essentiellement, liées au retrait de l'épave.

Contrairement à des événements semblables, un examen indépendant de l'état du *Camino Real* n'a pas été effectué avant de décider de démanteler le navire. En l'absence d'un examen indépendant, il a été demandé à la GCC d'expliquer ce qui avait motivé la décision de démanteler le navire. Le 9 novembre 2010, la GCC a répondu que son personnel d'intervention environnementale sur place avait observé que le navire, construit en bois et recouvert d'une couche extérieure en fibre de verre, était immergé à marée basse et que la quille était à découvert. Le pourrissement du bois était très avancé et l'eau de mer entraînait à travers le bordé détérioré. Après avoir pris des mesures temporaires pour limiter l'infiltration d'eau, le *Camino Real* a été remorqué à Ladysmith, où, le 15 juillet, il a été retiré de l'eau et démantelé. En tout, 51 litres d'hydrocarbures ont été retirés pendant ce processus.

Le 17 décembre 2010, à la suite de l'enquête et de l'évaluation de la demande, l'Administrateur a fait une offre au MPO/GCC au montant établi de 19 440,49 \$, plus les intérêts. Cette offre a été acceptée le 7 février 2011. Par conséquent, le 8 février, l'Administrateur a acheminé le paiement au montant de 20 346,91 \$, intérêts compris.

À la fin de l'exercice, l'Administrateur fait enquête afin de déterminer s'il existe une partie contre laquelle tenter un recours. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.26 Déversement d'hydrocarbures d'origine inconnue, havre de Hamilton (2009)

Le 14 décembre 2009, l'administration portuaire de Hamilton a reçu un rapport d'un représentant des terminaux Vopak au sujet d'une irisation d'hydrocarbures à la surface de l'eau le long du quai 11 du côté sud du port. Le Centre d'intervention en cas de déversement du ministère de l'Environnement provincial a été informé de l'événement, et un enquêteur du Centre s'est rendu sur les lieux. Un patrouilleur du port de Hamilton est également arrivé sur les lieux pour enquêter. Le patrouilleur a rencontré les représentants de deux des installations maritimes qui se partagent le quai, à savoir, Vopak Terminals of Canada et IKO Industries.

L'inspecteur du ministère de l'Environnement (ME) a mené une enquête sur l'événement et n'a trouvé aucune source terrestre de polluant. Un polluant semblait s'écouler dans l'eau à partir d'une canalisation dans le mur du quai. Il a été déterminé que l'action des vagues faisait entrer et sortir le mélange huileux de la canalisation du mur de l'ancien quai, canalisation qui n'est plus en service. Dans le cadre de l'enquête du ME, on a procédé à une recherche à terre qui n'a pas permis de trouver une installation pouvant être source des polluants. Le directeur du port s'est également rendu sur place, mais n'a pas pu détecter de source sur terre ou dans l'eau. Il n'y avait pas de navires à cet endroit et le seul trafic maritime dans ce secteur était un remorqueur qui était parti le matin même.

L'administration portuaire de Hamilton a retenu les services d'un entrepreneur local, Team-Hazco Environnemental Services, pour dépolluer le site et éliminer les hydrocarbures sur l'eau. L'irisation d'hydrocarbures couvrait une zone d'environ 800 à 1000 pieds carrés.

Le 12 avril 2010, l'Administrateur a reçu une demande de l'administration portuaire de Hamilton d'un montant de 10 959,95 \$, conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Le 14 avril, l'Administrateur a accusé réception de la demande et de la documentation justificative.

Afin de mener son enquête, l'Administrateur a chargé le conseiller juridique de se rendre au port de Hamilton pour tenter de savoir comment et de quel endroit les hydrocarbures s'étaient retrouvés dans l'eau au quai 11. Le conseiller juridique s'est rendu sur place et a interrogé les responsables. Il a indiqué qu'il n'avait pas été en mesure d'établir que l'événement n'avait pas été causé par un bateau.

Dans son évaluation globale de la demande, l'Administrateur a conclu que la documentation accompagnant la présentation des preuves était suffisante pour montrer que des frais et débours avaient été effectivement engagés. La documentation montrait également que des mesures raisonnables avaient été prises pour nettoyer le déversement et éliminer les déchets d'hydrocarbures. Par conséquent, le 23 juin 2010, l'Administrateur a fait à l'administration portuaire de Hamilton une offre d'un montant total de 10 959,95 \$, plus les intérêts, à titre d'indemnisation pour la demande. L'offre a été acceptée. Une fois que l'entente de désistement et de subrogation a été signée par un responsable dûment autorisé et renvoyée, l'Administrateur a acheminé le paiement d'un montant de 11 106,78 \$, intérêts compris, le 22 juillet 2010.

L'Administrateur a accepté la demande à titre de déversement d'origine inconnue et aucun recours ne pouvait être intenté. Par conséquent, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.27 Rain Dancer (2009)

Le 20 août 2009, la Garde côtière canadienne (GCC) a reçu un rapport selon lequel un ancien bateau de pêche, le *Rain Dancer*, converti en bateau de plaisance, avait coulé et que des hydrocarbures s'en écoulaient dans le port de plaisance de Bella Coola, en Colombie-Britannique. Le personnel d'intervention de la GCC de la base de Richmond a été déployé avec de l'équipement d'intervention pour évaluer la situation. Sur les lieux, il a été constaté que le navire avait coulé plusieurs semaines

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

auparavant, mais que des hydrocarbures ne s'en échappaient que depuis tout récemment. Le directeur du port a déployé un barrage flottant absorbant, mais n'a pas réussi à rejoindre le propriétaire. Le 29 août, la GCC a déployé un autre barrage flottant autour du bateau. La GCC a retenu les services d'entrepreneurs privés de Shearwater Marine Group, pour renflouer le bateau, le démanteler et le mettre au rebut. Les entrepreneurs ont placé des élingues sous la coque du bâtiment et l'ont remonté à la surface. La GCC a embauché un expert maritime pour procéder à un examen de l'état du bateau et en évaluer la valeur. L'expert a inspecté le bateau une fois qu'il a été remonté et suspendu à l'aide d'une grosse grue et deux élingues. Le rapport d'inspection de l'expert a indiqué que du fait que le bateau avait séjourné dans l'eau du 28 juillet au 29 août, le bordé de la coque, les machines et les instruments n'étaient pas raisonnablement réparables et que la valeur de l'épave était nulle. L'expert a également constaté une épaisse couche de limon huileux dans tout le bateau. L'expert a informé la GCC que la démolition était la seule solution pour ce bateau en bois de 39 pieds construit en 1921.

La GCC a confirmé que la surface de tous les ponts et l'intérieur du bateau étaient couverts d'hydrocarbures et que la coque en bois en était saturée. Par conséquent, le *Rain Dancer* a été démantelé sur place et les débris contaminés ont été transportés par camion vers le centre de déchets et de recyclage local pour y être éliminés conformément aux directives et à la réglementation provinciales. La GCC a indiqué qu'environ 400 litres de carburant diesel et autres huiles à moteur ont été retirés des réservoirs.

Le 6 avril 2010, l'Administrateur a reçu du ministère des Pêches et des Océans (MPO)/GCC une demande d'un montant de 60 988,93 \$, à l'égard des frais et débours engagés conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

L'Administrateur a mené une enquête et évalué la demande et a fait une offre au MPO/GCC relativement au montant établi de 60 988,93 \$, plus les intérêts, à titre de règlement, conformément à la LRMM. L'offre a été acceptée par le MPO/GCC, et le 30 novembre 2010, l'Administrateur a acheminé le paiement de 63 365,00 \$, intérêts compris.

L'Administrateur a chargé le conseiller juridique d'enquêter pour déterminer s'il existait une partie contre laquelle il était possible d'intenter un recours. La recherche du conseiller juridique dans le système de recherche d'informations sur l'immatriculation des navires de Transports Canada a montré que le *Rain Dancer* n'était plus immatriculé au Canada depuis le 10 mars 2008. Le propriétaire du *Rain Dancer* ne possédait pas non plus d'autres navires immatriculés. De plus, une recherche dans le registre des biens personnels a indiqué que le propriétaire ne semblait pas posséder de biens immobiliers, par ailleurs, aucun bien meuble ne figurait dans le registre. L'Administrateur a donc conclu qu'il était impossible de prendre de nouvelles mesures raisonnables à titre de recours et, par conséquent, a fermé le dossier.

2.28 Norqueen (2009)

L'événement s'est produit le 3 juin 2009 date à laquelle on a constaté que des hydrocarbures s'écoulaient de l'ancien bateau de pêche, le *Norqueen*, pendant qu'il était à quai à Comox, en Colombie-Britannique. L'administration portuaire a retiré la nappe d'hydrocarbures qui semblait provenir du réservoir de jour du bateau. Le 6 juin, le personnel de la Garde côtière canadienne est monté à bord du bateau et a constaté que le réservoir de jour ne contenait que 1,5 pouce de carburant, mais continuait de s'écouler sur le pont. De plus, le réservoir hydraulique était plein et les moteurs contenaient de l'huile lubrifiante. D'autre part, de l'eau de mer s'infiltrait lentement à travers une cloison du tunnel d'arbre. Le propriétaire a indiqué qu'il prendrait des mesures pour limiter la fuite d'hydrocarbures et l'infiltration d'eau.

Le 23 juin, l'administration portuaire a indiqué que le bateau n'était pas entretenu comme il avait été convenu antérieurement entre la GCC et le propriétaire. L'administration portuaire avait pompé le

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

bateau quatre fois au cours des dernières semaines. À cette date, la GCC avait remis une lettre d'avis au propriétaire lui signifiant que le *Norqueen* continuait de prendre l'eau et qu'il allait couler en l'absence de pompes fréquents. Les polluants à bord allaient donc se déverser si le bateau coulait. On a demandé au propriétaire quelles étaient ses intentions concernant des mesures correctives. Par conséquent, de juillet à septembre, le navire a été maintenu en état par le propriétaire.

Le 28 octobre, la GCC a appris que le propriétaire avait déclaré faillite. La GCC a retenu les services d'un examinateur de Lipsett Marine Consultants Ltd. afin de déterminer l'état du *Norqueen*. L'expert a indiqué que la coque avait été construite en 1941 et était composée de membrures de chêne et d'un bordé contenant des renforts d'acier entre les membrures. Les deux réservoirs de carburant étaient très rouillés, et leur retrait et remplacement exigeraient un travail de démantèlement important. Le *Norqueen* a été maintenu à flot uniquement par les pompes de cale automatiques. Le rapport contient des photographies montrant clairement la détérioration générale de la coque et la corrosion des machines. L'examineur de la GCC a conclu que la valeur nette du bâtiment était nulle. L'expert a indiqué que le bâtiment coulerait à brève échéance s'il n'était pas surveillé régulièrement. L'administration portuaire a informé la GCC que l'alimentation électrique terrestre vers la pompe de cale automatique du bateau ne serait pas fiable pendant l'automne et l'hiver. En cas de panne de courant, le bateau allait sans doute couler.

Le 2 novembre, une nouvelle lettre d'avis a été envoyée au fiduciaire qui a informé la GCC qu'il n'avait pas les ressources requises pour s'occuper du bateau et ne tenterait pas de le faire. La GCC a retenu les services de Saltair Marine Services Ltd. pour déplacer le bateau jusqu'à Ladysmith et organiser une surveillance de la pompe. Le 6 novembre, environ 300 gallons de carburant en vrac ont été retirés et en date du 19 novembre, le *Norqueen* avait été partiellement démantelé et les moteurs et les réservoirs d'huile retirés. La coque a ensuite été transportée vers une installation à terre où elle a été démantelée et éliminée.

Le 6 avril 2010, l'Administrateur a reçu une demande d'un montant de 96 716,06 \$ du ministère des Pêches et des Océans (MPO)/GCC à l'égard des frais et débours engagés, conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

D'après la documentation liée à la demande, l'Administrateur a estimé qu'une partie des frais et débours engagés était en réalité liée au retrait de l'épave, en particulier au démantèlement et à l'élimination des débris à la suite du retrait des réservoirs de carburant et des machines. L'Administrateur a donc embauché un expert maritime d'Oceatec Marine Services Ltd. pour examiner le rapport de l'examineur de la GCC et communiquer avec l'entrepreneur chargé de l'élimination des déchets, Saltair Marine Services Ltd. On a demandé à l'expert de donner son opinion pour savoir si les services rendus pour se débarrasser du *Norqueen* constituaient des mesures de prévention de la pollution ou devaient être considérés comme un retrait de l'épave. Le 14 décembre 2010, l'expert d'Oceatec Marine Services Ltd. a exprimé l'opinion qu'en fonction de la documentation fournie et de l'information obtenue de Saltair Marine Services, tous les services rendus correspondaient en fait à des mesures de prévention de la pollution.

Le 4 janvier 2011, après avoir terminé l'enquête sur la demande, l'Administrateur a fait une offre d'indemnisation au MPO/GCC au montant établi de 92 378,57 \$, plus les intérêts, à titre de règlement total et définitif, conformément à la LRMM. L'offre a été acceptée et le 8 février 2011, l'Administrateur a acheminé le paiement de 97 131,63 \$, intérêts compris, conformément à la Loi.

L'Administrateur a chargé le conseiller juridique d'enquêter pour déterminer si des mesures raisonnables pouvaient être prises en vue d'un recouvrement auprès du propriétaire du montant versé au MPO/GCC. Le 17 février 2011, l'Administrateur a conclu qu'aucune autre mesure n'était envisageable, puisque le propriétaire avait fait faillite. Par conséquent, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.29 Sion (2009)

Le 12 août 2009, l'ancien bateau de pêche en bois de 36 pieds, le *Sion*, a coulé et laissait s'échapper des hydrocarbures au quai Centennial du port de Ganges, en Colombie-Britannique. L'intervention a été initialement prise en charge par l'équipage du bateau de sauvetage de la Garde côtière canadienne (GCC) de Ganges qui a installé un barrage de retenue et des matelas absorbants pour contenir et récupérer les remontées d'hydrocarbures. Le personnel d'intervention environnementale de la GCC de Victoria est arrivé plus tard avec de l'équipement additionnel. Ils ont rencontré le propriétaire qui a déclaré ne pas avoir les ressources nécessaires pour faire face à la situation.

La GCC a embauché un entrepreneur local, Island Marine Construction Services, pour renflouer le navire, ce qui a été fait le jour même. Un expert maritime de Lipsett Marine Consultants a été embauché par la GCC pour procéder à un examen de l'état du *Sion* et pour évaluer sa valeur. L'expert a indiqué que le *Sion* était en mauvais état et n'était pas apte à naviguer, car il ne servait plus à la pêche depuis plusieurs années et était délabré. Le moteur et les composants auxiliaires avaient été complètement immergés dans l'eau salée et n'étaient plus utilisables. L'expert a estimé que la valeur du *Sion* était nulle. L'expert a également indiqué que le bateau laissait s'échapper dans l'eau du carburant, de l'huile à moteur et de l'huile d'engrenages, ce qui représentait une grave menace de pollution. Il a recommandé que le *Sion* soit remorqué à terre, démantelé et éliminé. La GCC a demandé à l'entrepreneur de démanteler le bateau afin d'en retirer les hydrocarbures. Ce travail, réalisé le 13 août, a nécessité quatre chargements de camion pour transporter les débris à une décharge.

Le 4 novembre 2009, la GCC a écrit au propriétaire pour demander le paiement correspondant aux frais et débours liés à l'intervention. Le propriétaire a répondu le 23 novembre qu'il n'avait pas les ressources financières pour lui permettre de couvrir les frais et les débours.

Le 6 avril 2010, l'Administrateur a reçu une demande d'un montant de 23 456,08 \$ du ministère des Pêches et des Océans (MPO)/GCC correspondant aux frais et débours engagés, conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime (LRMM)*. L'Administrateur a accusé réception de la demande le 7 avril et a demandé de l'information supplémentaire au sujet de la présentation de la demande. Une réponse a été reçue le 5 octobre. Après avoir terminé l'enquête et l'évaluation de la demande, le montant de 20 167,12 \$ a été jugé légitime. Par conséquent, le 22 décembre 2010, conformément à la LRMM, l'Administrateur a fait une offre au MPO/GCC au montant établi de 20 167,12 \$, plus les intérêts, à titre de règlement total et définitif, conformément à la LRMM. L'offre a été acceptée et le 4 février 2011, le paiement de 21 000,06 \$, intérêts compris, a été effectué.

L'Administrateur a chargé le conseiller juridique de faire enquête pour déterminer s'il existait une partie contre laquelle tenter un recours. Le conseiller juridique, après s'être renseigné, a indiqué que le propriétaire de fait du *Sion*, qui était en possession du bateau et l'utilisait lorsqu'il a coulé, et le propriétaire enregistré étaient incapables de respecter leurs obligations légales du point de vue financier en vertu de la LRMM. L'Administrateur a conclu qu'il ne serait pas raisonnable de pousser les démarches plus avant et, par conséquent, a fermé le dossier.

2.30 Beverly K (2009)

Le 24 septembre 2009, la Garde côtière canadienne (GCC) a reçu un rapport selon lequel deux navires étaient échoués et avaient partiellement coulé dans le port de Tsehum, en Colombie-Britannique. À leur arrivée sur les lieux ce jour-là, les membres du personnel d'intervention environnementale de la GCC ont constaté que le bateau de pêche en bois, le *Beverly K*, s'était échoué la proue en premier sur un rocher et que son étrave se trouvait sous l'eau. Le second navire, un bateau de croisière avait été retiré. Des barrages absorbants ont été déployés autour du navire. Le propriétaire a déclaré qu'il n'avait pas les ressources pour faire face à la situation. Il ne savait pas combien de carburant se trouvait à bord et a confirmé que les mises à l'air libre des réservoirs de carburant n'étaient pas

branchées. Le propriétaire a été informé que la GCC se chargerait du renflouement du bateau aux frais du propriétaire. La GCC a retenu les services d'Island Marine Construction Services Ltd. (IMC) pour renflouer le bateau et éliminer la menace de pollution par les hydrocarbures, mais plus tard ce jour-là le propriétaire a indiqué qu'il avait maintenant les ressources nécessaires et a décidé d'embaucher son propre entrepreneur. Il a été informé qu'il demeurerait responsable des coûts déjà engagés par la GCC. IMC a reçu son congé et l'entrepreneur du propriétaire a renfloué et retiré le bateau de l'eau le 26 septembre. Le risque de pollution par les hydrocarbures a disparu.

Le 12 novembre 2009, la GCC a écrit au propriétaire pour demander le paiement de 8 931,71 \$ à l'égard des coûts engagés par le ministère des Pêches et des Océans. Le propriétaire n'a pas répondu. Le 31 mars 2010, l'Administrateur a reçu une demande d'un montant de 9 010,66 \$ du ministère des Pêches et des Océans (MPO)/GCC à l'égard des frais et débours engagés, conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Le 6 octobre 2010, après évaluation et enquête de la demande, l'Administrateur a fait une offre au MPO/GCC d'un montant de 9 010,66 \$, plus les intérêts, à titre de règlement total et définitif conformément à la LRMM. L'offre a été acceptée et l'Administrateur a acheminé la somme de 9 300, 22\$, intérêts compris. À la fin de l'exercice, l'Administrateur a chargé le conseiller juridique d'enquêter sur la possibilité d'un recours. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.31 Westville (2009)

Le 5 décembre 2009, la GRC a signalé au Centre de coordination de sauvetage qu'un bateau de pêche en bois de 40 pieds, le *Westville*, avait coulé partiellement pendant qu'il était amarré au large du Port Alice, en Colombie-Britannique. Le lendemain, le personnel d'intervention environnementale de la Garde côtière canadienne (GCC) a été informé que le navire laissait échapper des polluants. Le 7 décembre, le navire de la GCC, le *John P Tully*, a déployé un barrage absorbant autour de l'épave, qui était censé contenir jusqu'à 2 000 litres de carburant diesel. Le 8 décembre, la GRC a signifié une lettre d'avis au propriétaire du bateau au nom de la GCC. La lettre d'avis informait le propriétaire de ses responsabilités légales consistant à prendre des mesures pour prévenir toute autre pollution par les hydrocarbures. Le propriétaire a répondu qu'il n'avait pas la capacité de faire face à l'événement.

La GCC a retenu les services d'un entrepreneur local, North Island Diving Commercial, pour renflouer le bateau de pêche et le stabiliser afin que le personnel d'intervention environnementale puisse en retirer le mazout. Le 10 décembre, le bateau a été renfloué et environ 400 litres de carburant diesel ont été retirés. Le bateau a été remis à la garde du propriétaire. Le 14 janvier 2010, la GCC a écrit au propriétaire pour demander le paiement de 21 731,88 \$, correspondant aux frais et débours engagés. Il n'y a aucune indication de réponse du propriétaire.

Le 6 avril 2010, l'Administrateur a reçu une demande du ministère des Pêches et des Océans (MPO)/GCC à l'égard des frais et débours de 21 714,28 \$ engagés, conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Le 7 avril, l'Administrateur a demandé de l'information supplémentaire, qui lui a été fournie le 5 octobre. L'Administrateur a terminé son enquête et son évaluation et a estimé que le montant de 21 453,29 \$ était légitime. Par conséquent, conformément à la LRMM, le 21 décembre, il a fait une offre d'indemnisation au MPO/GCC d'un montant de 21 453,29 \$, plus les intérêts, à titre de règlement total et définitif. L'offre a été acceptée et le 18 janvier 2011, l'Administrateur a acheminé le paiement de 22 158,30 \$, intérêts compris.

L'Administrateur a chargé le conseiller juridique de faire enquête pour déterminer s'il existait une partie contre laquelle intenter un recours. Le conseiller juridique a fait des recherches dans le registre d'immatriculation des navires et des biens personnels. De plus, un expert maritime d'Oceatec Marine Services Limited a été embauché pour vérifier l'emplacement du *Westville*.

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

L'enquête a permis de découvrir que le propriétaire enregistré et l'exploitant au moment de l'événement semblent avoir été deux personnes distinctes. L'expert maritime a découvert que le *Westville* avait coulé à nouveau et qu'il se trouvait au large près de Port Alice.

Le 14 février 2011, le conseiller juridique a confirmé qu'après avoir communiqué avec l'exploitant du bateau, il avait obtenu une lettre de lui, ainsi qu'un avis de faillite et un bilan de liquidation. Étant donné que l'exploitant a juré qu'il n'avait pas de biens importants, l'Administrateur a conclu qu'il ne vaudrait sans doute pas la peine de demander une preuve de créance. Le propriétaire enregistré n'a pas répondu non plus à la lettre de demande. Par conséquent, l'Administrateur a conclu qu'il ne serait pas raisonnable de poursuivre les démarches davantage et a fermé le dossier.

2.32 Saida (2009)

Le 17 septembre 2009, la Garde côtière canadienne (GCC) a reçu un rapport selon lequel deux navires avaient coulé ensemble dans le port de Ladysmith, en Colombie-Britannique. En arrivant sur place, le personnel de la GCC a trouvé le *Saida*, un ancien bateau-usine en bois de 87 pieds servant à l'emballage de poisson, qui reposait sur le fond et laissait s'échapper des hydrocarbures. Le second bâtiment, une embarcation de plaisance de 26 pieds, était arrimé au *Saida* qui l'avait entraîné vers le fond. L'embarcation de plaisance ne constituait pas une menace de pollution et a été remise à flot ultérieurement par le propriétaire. Le personnel de la GCC a informé le propriétaire de ses responsabilités et obligations légales. Le propriétaire a indiqué que le navire contenait environ 80 gallons de mazout et environ 80 gallons d'autres huiles. Il a également informé la GCC qu'il n'avait pas les moyens de renflouer le *Saida*. La GCC a embauché un entrepreneur local, Saltair Marine Services Limited, pour déployer des barrages flottants et des dispositifs absorbants en vue de contenir les fuites de pétrole provenant du navire, et le ramener à la surface.

L'opération de renflouement s'est avérée plus difficile que prévu. Le renflouement et le pompage n'ont pu être terminés que le 20 septembre. La GCC a alors retenu les services d'un expert maritime de Lipsett Marine Consultants Ltd. pour procéder à un examen de l'état, évaluer le navire et donner des conseils sur l'élimination des polluants. L'expert a déterminé que le navire continuait de prendre l'eau et ne pouvait pas être laissé sans surveillance. Il a trouvé un niveau de pourriture et de détérioration important sur toute la structure du navire recouverte et saturée d'hydrocarbures et a estimé qu'il s'agissait d'une source de contamination par les hydrocarbures dans le secteur. L'expert maritime a recommandé de déplacer le navire à terre, de le démanteler et de l'éliminer. À la suite de l'examen de l'expert maritime, la GCC a retenu les services de Saltair Marine Services Limited pour déplacer le navire vers ses installations maritimes voisines pour retirer tout le carburant, démanteler le bateau et jeter les débris.

Le 4 janvier 2010, la GCC a écrit au propriétaire pour demander un paiement de 99 317,48 \$ à l'égard des coûts engagés par le ministère des Pêches et des Océans pour cet événement. Aucune réponse n'a été reçue du propriétaire.

Le 31 mars, l'Administrateur a reçu une demande de la GCC d'un montant de 94 567,57 \$. Le 7 avril, l'Administrateur a accusé réception de la demande et de la documentation. Il a demandé de l'information supplémentaire à la GCC. Une réponse a été reçue le 5 octobre. Le 1^{er} février 2011, après enquête et évaluation de la demande, l'Administrateur a fait une offre finale d'indemnisation au ministère des Pêches et des Océans/GCC au montant établi de 85 390,81 \$, plus les intérêts, à titre de règlement total et définitif. À la fin de l'exercice, l'Administrateur n'avait pas reçu l'acceptation de l'offre. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.33 Jameson Point (2009)

L'événement s'est produit le 9 décembre 2009, lorsque l'ancien remorqueur de 90 pieds en acier immatriculé aux États-Unis, le *Jameson Point*, construit en 1944, a fait savoir que son ancre draguait

le fond au large de Pointe Escuminac, au Nouveau-Brunswick, en route vers la rivière Miramichi. Le navire de la GCC, le *George R. Pearkes*, a remorqué le navire au quai de Summerside à Holman, à l'Île-du-Prince-Édouard. Il semble que le remorqueur n'ait pas été en mesure de supporter les conditions de mer agitée et du vent. Avec le navire à quai à Summerside, le 10 décembre, le personnel d'intervention environnementale de la GCC, assisté d'un inspecteur de Sécurité maritime de Transports Canada, a examiné l'état du navire pour déterminer s'il existait une menace de pollution. En plus de carburant en vrac et des lubrifiants moteur entreposés au-dessus du pont, un réservoir de 500 gallons de diesel et un certain nombre de fûts de 45 gallons de produits inconnus se trouvaient à bord. L'équipage était en train de préparer le bateau pour l'hiver.

Le 15 décembre, le gardien de quai a signalé que le navire s'était incliné de 12 degrés. Il était préoccupé par des déversements possibles à partir du réservoir à mazout et des fûts de carburant sur le pont et par la stabilité générale du navire. Des conseils juridiques ont été obtenus et un Avis de détention a été envoyé au propriétaire. Le 6 janvier 2010, l'entrepreneur du propriétaire, GNL Environmental Inc., a enlevé et éliminé le mazout à bord, le réservoir de 500 gallons et les barils de 45 gallons et a également pompé les fonds de cale et scellé les mises à l'air libre des principaux réservoirs de carburant. La GCC a suivi l'opération.

Le 20 octobre 2010, l'Administrateur a reçu une demande d'un montant de 3 385,22 \$ du ministère des Pêches et des Océans/GCC à l'égard des frais et débours engagés, conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Après avoir terminé l'enquête sur la demande, l'Administrateur a estimé que le montant total était légitime. Par conséquent, le 17 mars 2011, conformément à la LRMM, il a fait une offre de 3 385,22 \$, plus les intérêts, à titre de règlement total et définitif de cette demande. À la fin de l'exercice, l'Administrateur n'avait pas reçu l'acceptation de l'offre. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.34 Garganey (2010)

Le 14 avril 2010, à Rivière St-Charles, au Québec, le vraquier *Garganey* a déversé environ 1 000 litres de mazout intermédiaire pendant des opérations de mazoutage. Le déversement, causé par un débordement, a contaminé la coque du navire et des parties du quai. Le propriétaire du navire a retenu les services de l'organisme d'intervention, la Société d'intervention maritime, Est du Canada, pour les travaux de dépollution, ce qui comprenait la retenue et la récupération de la nappe de mazout, ainsi que le nettoyage de la coque et du quai. Le personnel de la GCC a été chargé de surveiller l'intervention.

Comme le déversement semblait relever de la Convention sur les hydrocarbures de soude, la GCC a embauché un conseiller juridique pour obtenir un cautionnement. De plus, au cas où le déversement ne serait pas couvert par la Convention sur les hydrocarbures de soude, le conseiller juridique a obtenu une lettre de garantie au nom de la Caisse d'indemnisation. La Caisse d'indemnisation n'a pas reçu de demande concernant cet événement. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.35 Jessie Island XI (2010)

Le 18 janvier 2010, la Garde côtière canadienne (GCC) a reçu un rapport selon lequel deux navires avaient coulé ensemble dans le port de Ladysmith, en Colombie-Britannique, à la suite d'une forte tempête de vent. Le premier était un bateau à voile de 30 pieds et l'autre un ancien bateau de pêche de 55 pieds – le *Jessie Island XI*. Les bateaux ont coulé dans environ 30 pieds d'eau. Le propriétaire qui possédait les deux bateaux a informé le personnel d'intervention environnementale de la GCC qu'il y avait des hydrocarbures à bord du *Jessie Island XI*. La GCC a installé un barrage flottant de retenue.

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

Le propriétaire a reçu une lettre d'avis expliquant ses responsabilités et ses obligations. Le propriétaire a répondu qu'il n'avait pas les ressources pour faire face au déversement d'hydrocarbures ou pour renflouer les épaves. Par conséquent, la GCC a retenu les services de Saltair Marine Services Ltd. pour récupérer les bateaux. Un bon de commande de Pêches et Océans Canada a été émis pour cette opération. Le 19 janvier, l'entrepreneur a renfloué le bateau à l'aide d'une barge et d'une grue et l'a ensuite déplacé vers ses installations voisines pour déterminer les risques de pollution par les hydrocarbures. Le bateau continuait de prendre l'eau et devait être pompé périodiquement.

Le 20 janvier, la GCC a embauché un expert maritime de Lipsett Marine Consultants Ltd. pour procéder à un examen de l'état du bateau et en estimer la valeur. L'expert a conclu que le bateau souillé par les hydrocarbures n'était pas en état de naviguer et représentait un danger évident pour l'environnement. Il a également indiqué que le bateau devait être démantelé et éliminé et que sa valeur était nulle. La GCC a donc demandé à Saltair Marine Services Ltd. de démanteler le bateau pour enlever tous les hydrocarbures et jeter les débris. L'épave a été complètement démantelée le 29 janvier.

Le 11 mars, la GCC a envoyé par la poste au propriétaire du *Jessie Island XI* une demande d'un montant de 34 281,41 \$ pour le paiement des frais et débours engagés. Aucune réponse n'a été reçue.

Le 19 avril 2010, l'Administrateur a reçu une demande du ministère des Pêches et des Océans (MPO)/GCC d'un montant de 34 281,31 \$, conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM). Après avoir terminé l'enquête et l'évaluation de la demande, l'Administrateur a estimé que le montant total était légitime. Par conséquent, le 6 octobre, conformément à la LRMM, une offre d'un montant de 34 281,31 \$, plus les intérêts, a été faite à titre de règlement total et définitif de la demande. L'offre a été acceptée le 26 octobre, et l'Administrateur a acheminé le paiement de 34 971,87 \$, intérêts compris.

L'Administrateur fait enquête pour savoir si des mesures raisonnables peuvent être prises pour recouvrer les coûts auprès du propriétaire pour le montant versé au MPO/GCC. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.36 Richelieu (2010)

Nota : Deux demandes (2.36) et (2.37) découlent du même événement.

Le 12 juillet 2010, en route vers la Voie maritime du Saint-Laurent, à environ un kilomètre de l'écluse de Côte Ste-Catherine, le vraquier immatriculé au Canada, le *Richelieu*, s'est échoué et a déversé du mazout. La nappe initiale couvrait une superficie d'environ 500 mètres par 500 mètres. La Voie maritime a été fermée pour tenter d'éviter que la nappe d'hydrocarbures ne s'étende. Le propriétaire du navire a informé la Garde côtière canadienne (GCC) qu'il avait retenu les services de l'organisme d'intervention Société d'intervention maritime, Est du Canada ltée (SIMEC) pour procéder aux travaux de dépollution. Afin de surveiller les activités d'intervention, la GCC a assumé le rôle d'agent de surveillance fédéral. Il a fallu plusieurs jours pour terminer le nettoyage et réouvrir la Voie maritime.

Le 15 novembre 2010, l'Administrateur a reçu une demande de Boralex Inc., une centrale hydroélectrique de Saint-Lambert, concernant une perte de production pendant l'événement. Un montant de 40 438,90 \$ était réclamé dans la demande.

Le 16 novembre, l'Administrateur a chargé le conseiller juridique d'enquêter sur la demande. À la fin de l'exercice, ces enquêtes n'étaient pas terminées. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.37 J W Shelley (2010)

Au moment de l'échouement du *Richelieu* (voir la Section 2.36), le *J W Shelley*, immatriculé au Canada, le suivait de près et sa coque a pu avoir été fortement souillée. L'Administration de la voie maritime a demandé au *J W Shelley* de s'amarrer au quai à Côte Ste-Catherine jusqu'à la réouverture de la Voie maritime. Transports Canada a émis un avis de sécurité maritime ordonnant que la coque du navire soit nettoyée à la satisfaction des inspecteurs de la sécurité des navires avant de repartir. Le navire est finalement parti le 15 juillet après avoir perdu trois jours d'opérations.

Le 28 septembre 2010, l'Administrateur a reçu du propriétaire du navire une demande d'un montant de 70 656,89 \$ à l'égard des frais et débours engagés, ce qui comprenait le coût du nettoyage de la coque et la perte de profit nette.

Le 30 septembre 2010, l'Administrateur a chargé le conseiller juridique d'enquêter sur la demande. À la fin de l'exercice, ces enquêtes n'étaient pas encore terminées. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.38 Avataq (2010)

L'Administrateur a été informé de cet événement par la Garde côtière canadienne (GCC) le 7 juillet 2010. La veille, alors qu'il déchargeait le long du quai de Valleyfield, au Québec, l'*Avataq*, immatriculé au Canada, a constaté des hydrocarbures à la surface de l'eau, apparemment entre le quai de chargement et le navire. L'équipage a immédiatement appliqué le plan d'action du navire et déployé un barrage flottant de retenue en utilisant des matelas absorbants présents à bord. Par ailleurs, une équipe d'intervention terrestre réunie par Transports Canada et Environnement Canada a commencé les opérations de dépollution sur le littoral. Le lendemain matin, après le départ de l'*Avataq* de Valleyfield, une petite quantité d'hydrocarbures a été signalée le long du littoral. Apparemment, le courant et le vent avaient déplacé les hydrocarbures dans la baie locale à la hauteur des installations portuaires. La GCC est intervenue et a nettoyé le résidu.

Lorsqu'il a été informé de l'événement, l'Administrateur a chargé le conseiller juridique d'assurer un suivi de l'événement, au cas où une demande serait déposée auprès de la Caisse d'indemnisation. Par la suite, le 25 mars 2011, l'Administrateur a reçu une demande du propriétaire/exploitant du N/M *Avataq* d'un montant de 13 707,47 \$ à l'égard des frais et débours engagés pour le nettoyage. La GCC indique qu'elle a déposé une demande auprès du propriétaire du navire, mais qu'elle n'a obtenu encore aucun règlement.

L'Administrateur a entrepris une enquête et une évaluation de la demande déposée par le propriétaire du navire, mais à la fin de l'exercice, ces enquêtes n'étaient pas encore terminées. Le dossier demeure ouvert.

2.39 Clipper Adventurer (2010)

Le 27 août 2010, le *Clipper Adventurer*, navire de croisière immatriculé aux Bahamas, s'est échoué dans le golfe Coronation, dans l'Arctique canadien. Le navire a indiqué qu'il ne prenait pas l'eau et qu'il n'y avait pas de signes de pollution par les hydrocarbures. Après plusieurs vaines tentatives pour renflouer le navire, le capitaine a ordonné une évacuation de tous les passagers et de l'équipage non essentiel. L'*Amundsen*, brise-glace de la GCC, a été envoyé de la mer de Beaufort afin d'évacuer les 128 passagers et les transporter jusqu'à Kugluktuk.

Le navire de croisière a indiqué que les réservoirs de carburant à double fond avaient subi des dommages considérables. Ces dommages se situaient en dessous de la ligne de flottaison et, par conséquent, le mazout est remonté en haut du réservoir en raison d'une infiltration d'eau de mer. Aucune fuite d'hydrocarbures n'a été constatée. La GCC a également vérifié qu'au moment de

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

l'échouage il n'y avait aucun signe de pollution par les hydrocarbures à proximité du navire. Plusieurs jours après l'échouage, une légère irisation était visible, mais elle s'est dissipée rapidement.

Le propriétaire du navire a demandé à sa société de classification, Lloyds Register, d'élaborer un plan de renflouement. Un inspecteur de Sécurité maritime de Transports Canada a assuré la surveillance du plan. La GCC a envoyé le *Sir Wilfred Laurier* à titre de centre de soutien et de logistique pour surveiller la pollution par les hydrocarbures. Transports Canada, Environnement Canada et la GCC ont joué un rôle de surveillance pendant toute la durée du renflouement afin que l'intervention soit appropriée.

L'Administrateur a chargé le conseiller juridique d'enquêter sur l'intervention en cours et de vérifier si le *Clipper Adventurer* avait un certificat d'assurance aux termes de la Convention sur les hydrocarbures de soute. La GCC a indiqué qu'une demande de lettre de garantie, en date du 23 septembre 2010, a été transmise au propriétaire du navire ainsi qu'au représentant du propriétaire sur place.

Le 14 septembre, le *Clipper Adventurer* a été renfloué et remorqué jusqu'à Cambridge Bay, au Nunavut, en vue d'une évaluation des dommages et de réparations préliminaires en préparation d'un retrait de l'Arctique. Le 23 septembre, Transports Canada et la société de classification ont autorisé le navire à se rendre de Cambridge Bay à Nuuk, au Groenland. Sous escorte du brise-glace de la GCC, le navire de croisière a été remorqué jusqu'à Pond Inlet pour y rencontrer un remorqueur transocéanique qui allait le prendre en charge jusqu'au Groenland.

L'Administrateur n'a pas reçu de demande à l'égard de cet événement. En attendant l'expiration de la période de prescription pour le dépôt des demandes à la Caisse d'indemnisation, le dossier de l'Administrateur demeure ouvert.

2.40 Nanny (2010)

Le 1^{er} septembre 2010, un rapport a été reçu du *Nanny*, un pétrolier immatriculé au Canada chargé de carburant diesel, qui s'était échoué sur une barre de sable près de Gjoa Haven, au Nunavut, pendant qu'il livrait du carburant à des collectivités isolées dans l'Arctique. Le navire transportait 9 000 mètres cubes de produits raffinés et a indiqué qu'il n'avait pas subi de dommages structurels ou mécaniques et qu'il n'y avait pas de pollution par les hydrocarbures. Le navire de la GCC, le *Henry Larsen*, se trouvait à proximité et s'est rendu sur les lieux pour surveiller le renflouage. La GCC et les inspecteurs de Sécurité maritime de Transports Canada ont collaboré avec le propriétaire du navire en donnant des conseils et des instructions sur la façon d'élaborer un plan de renflouage. Le *Henry Larsen* a servi de poste de logistique, de commandement et de soutien sur place pour la GCC.

L'Administrateur a chargé le conseiller juridique de coopérer avec la GCC pour obtenir une lettre de garantie à titre de cautionnement.

Le propriétaire du navire a pris des mesures pour transférer une partie de la cargaison du *Nanny* sur le pétrolier *Tuvaq*, un navire appartenant à la même compagnie. Le *Nanny* a ensuite été renfloué le 15 septembre. L'inspecteur de Sécurité maritime et le représentant du navire ont examiné les dommages et autorisé le navire à recharger sa cargaison et à reprendre l'approvisionnement en carburant des collectivités. Les ressources de la GCC ont été démobilisées.

L'Administrateur n'a pas reçu de demande à l'égard de cet événement. En attendant l'expiration de la période de prescription pour le dépôt d'une demande à la Caisse d'indemnisation, le dossier de l'Administrateur demeure ouvert.

2.41 Corregidor (2010)

Le 20 mai 2010, la Garde côtière canadienne (GCC) a reçu un rapport du directeur du port selon lequel le *Corregidor*, ancien bateau de pêche en bois de 70 pieds ancré dans la baie Bedwell, en Colombie-Britannique, prenait l'eau et était en train de couler avec une quantité inconnue de polluants à son bord. Le directeur du port a demandé de l'aide pour évaluer le risque pour l'environnement si le bateau coulait. L'*Osprey*, un navire de la GCC, est intervenu en premier et son équipage a observé de l'huile émulsionnée dans la salle des moteurs, de l'eau mazouteuse dans les cales et une inclinaison de 5 à 10 degrés. Initialement, le personnel de la GCC n'a pas été en mesure de retirer l'eau mazouteuse du navire, compte tenu de la fragilité écologique du secteur. Il craignait pour la stabilité du navire en raison du retrait d'une cloison et de l'eau libre se trouvant à bord.

Le 21 mai, la GCC a retenu les services d'un entrepreneur, Fraser River Pile et Dredge Inc., pour transférer les hydrocarbures du navire à son point d'ancrage dans un camion-citerne à vide et sans causer d'autres difficultés au navire. L'entrepreneur et le personnel de la GCC se sont rendus sur les lieux le 22 mai et ont enlevé environ 8 500 litres d'eau mazouteuse et de carburant diesel, ainsi que de nombreux conteneurs d'autres produits d'hydrocarbures. Ce travail a été achevé le 22 mai. L'entrée dans la salle des machines a été jugée dangereuse.

Le 16 août, la GCC a écrit au propriétaire pour demander le paiement de 26 320,80 \$ pour les coûts engagés par le ministère des Pêches et des Océans à l'égard de cet événement. Le propriétaire n'a pas répondu.

Le 18 octobre 2010, l'Administrateur a reçu une demande de la GCC d'un montant de 26 893,95 \$. Il a accusé réception de la demande et des documents justificatifs.

L'Administrateur a fait enquête sur les circonstances entourant l'événement. L'enquête a permis de révéler qu'une fois les hydrocarbures et les autres polluants enlevés, le port de Vancouver a pris en charge le navire et l'a remorqué dans le port de Shelter Island Marine sur le Fraser; le navire continuait de prendre l'eau. Peu après, l'administration portuaire s'est débarrassée du *Corregidor*, car le propriétaire ne pouvait pas ou ne voulait pas assumer les frais que l'administration portuaire accumulait. La documentation de la demande a été évaluée et le 15 décembre 2010, l'Administrateur a fait une offre finale au MPO/GCC au montant établi de 25 518,99 \$, plus les intérêts, à titre de règlement total. L'offre a été acceptée et l'Administrateur a acheminé le paiement de 25 949,42 \$, intérêts compris.

L'Administrateur a chargé le conseiller juridique d'examiner la possibilité d'intenter une action en recouvrement conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. À la fin de l'exercice, le dossier demeure ouvert.

2.42 Bruce Dawn (2010)

Le 8 juin 2010, la Garde côtière canadienne (GCC) a été informée que le *Bruce Dawn*, un ancien bateau de pêche, avait coulé pendant la nuit au port de plaisance de Deep Bay, en Colombie-Britannique. L'administration portuaire a signalé de l'huile à la surface de l'eau et indiqué qu'elle avait placé un barrage flottant absorbant autour du navire. Le personnel de la GCC s'est rendu sur les lieux le lendemain et a trouvé une irisation d'hydrocarbures à la surface à l'intérieur et à l'extérieur du barrage flottant. Comme il était fort probable que le navire contienne davantage d'hydrocarbures et vu que le site se trouvait à proximité d'un bassin d'ostréiculture, la GCC a conclu que le navire devait être renfloué pour éliminer la menace de pollution. Un entrepreneur, Sawchuck Pile Driving, a été embauché et le travail a commencé le matin du 11 juin. Le navire a été renfloué et pompé ce jour-là. Une fine couche de carburant diesel recouvrait l'intérieur. Le propriétaire a déclaré qu'il n'avait pas la capacité de faire face à l'événement.

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

La GCC a retenu les services d'un expert maritime local pour examiner le navire et évaluer le potentiel de pollution. L'expert a mentionné un niveau de pourriture avancé dans la coque et la superstructure et indiqué que les moteurs et les autres systèmes étaient inutilisables. L'examen du navire a permis de constater que les réservoirs de carburants étaient vides ou contenaient de l'eau. Ils ont été vidés pour confirmer la quantité restante. Le moteur contenait de l'eau seulement et l'appareil à gouverner et la transmission étaient étanches. La GCC a conclu que le navire ne posait plus de risque de pollution et l'a laissé à la garde du directeur du port.

Le 20 octobre 2010, l'Administrateur a reçu du ministère des Pêches et des Océans (MPO)/GCC une demande d'un montant de 12 375,87 \$, conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Le 2 novembre, l'Administrateur a accusé réception de la demande et de la documentation justificative.

Dans son évaluation globale de la demande, l'Administrateur a conclu que les mesures prises étaient raisonnables. La documentation accompagnant la demande pour prouver que les frais et les débours avaient été effectivement engagés était suffisante. Par conséquent, le 15 décembre 2010, l'Administrateur a fait une offre finale d'indemnisation au MPO/GCC au montant établi de 10 473,07 \$, plus les intérêts, à titre de règlement total et définitif. L'offre a été acceptée le 8 février 2011, et l'Administrateur a acheminé le paiement de 10 666,63 \$, intérêts compris.

L'Administrateur a chargé le conseiller juridique d'enquêter pour déterminer si des mesures raisonnables pouvaient être prises afin de recouvrer les coûts auprès du propriétaire correspondant au montant payé au MPO/GCC. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.43 Seaspan Barge 156 (2010)

Le 28 janvier 2010, la Garde côtière canadienne (GCC) a reçu un rapport selon lequel le *Seaspan Barge 156* était en train de couler le long du quai de Powell River, en Colombie-Britannique. L'évaluation initiale de la GCC a confirmé que la barge prenait l'eau et qu'environ 800 litres de carburant se trouvaient à bord dans un réservoir situé sur le pont arrière. Sous le pont, se trouvait également un réservoir de carburant de générateur contenant jusqu'à 500 litres de carburant diesel. Les espaces intérieurs de la barge d'acier à toit plat contenaient beaucoup d'eau. De plus, au niveau de la ligne de flottaison, il y avait de gros trous dans la coque. Des locaux d'habitation avaient été aménagés sur le pont pour servir de camps forestiers flottants pour les employés de l'industrie forestière.

Des membres du personnel de la GCC ont communiqué avec le propriétaire de la barge le jour où ils ont reçu le rapport sur l'événement et l'ont informé de ses responsabilités concernant une pollution éventuelle par les hydrocarbures. Les représentants de la GCC lui ont également demandé un plan écrit pour réduire les probabilités d'un déversement d'hydrocarbures. Le propriétaire est arrivé sur place le 29 janvier et a fourni un plan d'action pour stabiliser la barge et enlever le carburant diesel. La GCC s'est retirée.

Le 15 mars, la GCC a appris que le *Seaspan Barge 156* faisait toujours l'objet de mesures pour l'empêcher de couler et contenait toujours du mazout. Le propriétaire ne s'était pas complètement conformé à la lettre d'avis du 28 janvier et les mesures qu'il avait prises ont été jugées insuffisantes. La GCC a donc informé le propriétaire qu'elle enlèverait le mazout de la barge. La GCC a terminé son inspection et l'enlèvement du carburant le 19 mars.

Le 20 octobre, le ministère des Pêches et des Océans (MPO)/GCC a déposé une demande de 9 848,58 \$ auprès de la Caisse d'indemnisation à l'égard des frais et débours engagés pendant l'intervention, conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Le 1^{er} décembre, après enquête et évaluation de la demande, l'Administrateur a fait une offre au MPO/GCC au montant établi de 9 848,58 \$, plus les intérêts. L'offre a été acceptée, et le

20 décembre, l'Administrateur a acheminé le paiement de 10 115,42 \$, intérêts compris, à titre de règlement total et définitif de la demande d'indemnisation.

L'Administrateur fait enquête pour déterminer si des mesures raisonnables peuvent être prises pour recouvrer les coûts auprès du propriétaire de la barge correspondant au montant versé au MPO/GCC. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.44 Lions Gate (2010)

Le 1^{er} février 2010, la Garde côtière canadienne (GCC) a reçu un rapport selon lequel le *Lions Gate*, bateau de pêche en bois de 15 mètres construit en 1938, avait coulé à Lemmen's Inlet, au port de Tofino, en Colombie-Britannique. L'équipage du bateau de sauvetage de la GCC de Tofino a fait enquête et a découvert une partie seulement de la superstructure au-dessus de l'eau. Une irisation d'hydrocarbures se trouvait à la surface. La GCC a installé un barrage flottant absorbant autour du bateau de pêche coulé. Le propriétaire était sur place et a fait savoir qu'il renflouerait le bateau à la marée du soir. Le lendemain, une épaisse irisation recouvrait une superficie importante de l'anse où le bateau avait coulé. Le personnel d'Environnement Canada s'est rendu sur place et en collaboration avec l'Agence canadienne d'inspection des aliments et le ministère des Pêches et des Océans (MPO) ont fermé temporairement plusieurs élevages de poisson situés près de la zone.

Les tentatives du propriétaire pour renflouer le bateau le soir précédent ont échoué. La GCC a donc retenu les services d'un entrepreneur local, Wichito Marine Services, pour installer un autre barrage flottant de retenue polyvalent de 250 pieds autour de l'épave. De plus, la GCC a demandé qu'une grue soit ramenée de Ladysmith par Saltair Marine Services Ltd. pour renflouer le *Lions Gate*. Toutefois, le 3 février, la GCC a appris qu'il avait été renfloué pendant la nuit par son propriétaire et que les réservoirs de carburant avaient été vidés. La commande de la grue a été annulée alors qu'elle se trouvait en route pour Tofino. Le propriétaire a déplacé le bateau vers une grille à marée où la coque pouvait être réparée. Toute nouvelle menace de pollution par les hydrocarbures avait été éliminée. Le 30 avril, la GCC a écrit au propriétaire pour demander le paiement des coûts engagés à l'égard de l'événement, mais n'a pas reçu de réponse.

Le 20 octobre, l'Administrateur a reçu du MPO/GCC une demande d'un montant de 8 455,79 \$ à l'égard des frais et débours engagés en rapport avec l'événement, conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Après avoir mené une enquête et fait une évaluation de la demande, l'Administrateur a fait une offre au MPO/GCC au montant établi de 7 982,14 \$, plus les intérêts à titre de règlement définitif, conformément à la LRMM. Le MPO/GCC a accepté l'offre et le 24 février 2011, l'Administrateur a acheminé le paiement de 8 222,24 \$, intérêts compris. L'Administrateur a chargé le conseiller juridique d'enquêter pour savoir si des mesures raisonnables pourraient être prises pour recouvrer les coûts auprès du propriétaire du *Lions Gate* pour le montant d'indemnisation payé. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.45 Zodiac (2010)

Le 17 mars 2010, la Garde côtière canadienne (GCC) a reçu un rapport selon lequel le *Zodiac*, ancien bateau de pêche en bois de 41 pieds, était en train de couler au quai de l'administration portuaire de Port-Alberni, en Colombie-Britannique. L'administration portuaire a pompé le bateau pour l'empêcher de couler complètement avant que la GCC puisse faire enquête. Le bateau avait déjà subi un incendie et il ne restait que la coque et une partie de la timonerie. Les deux réservoirs de carburant contenaient du carburant diesel et un fût de 200 litres de carburant se trouvait sur le pont. Un mélange d'hydrocarbures flottant se trouvait encore dans la coque. L'administration portuaire et la GCC ont identifié le propriétaire, mais n'ont pas pu le rejoindre ni par lettre recommandée ni autrement. Le 7 avril, le personnel d'intervention environnementale du bureau de la GCC à

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

Victoria a enlevé les hydrocarbures polluants à bord. Le *Zodiac* a été laissé à quai aux soins de l'administration portuaire. Le 19 mai, la GCC a écrit au propriétaire pour demander le paiement des coûts engagés à l'égard de l'événement, mais n'a pas reçu de réponse.

Le 18 octobre, l'Administrateur a reçu du ministère des Pêches et des Océans (MPO) /GCC une demande d'un montant de 3 915,16 \$ à l'égard des frais et débours liés à l'événement, conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM). Après avoir mené une enquête et fait une évaluation de la demande, l'Administrateur a fait une offre au MPO/GCC au montant établi de 3 915,16 \$, plus les intérêts, à titre de règlement définitif, conformément à la LRMM. L'offre a été acceptée, et le 9 novembre 2010, l'Administrateur a acheminé le paiement de 3 997,07 \$, intérêts compris. L'Administrateur estime qu'il ne serait pas raisonnable de dépenser des fonds publics supplémentaires pour tenter de recouvrer le montant de 3 997,07 \$. Par conséquent, le 31 mars 2011, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.46 Asiaborg (2010)

Le 2 novembre 2010, un incident mineur s'est produit dans le port de Baie-Comeau, au Québec. Le personnel de la Garde côtière canadienne (GCC) de la Région du Québec a informé l'Administrateur que l'*Asiaborg*, navire de charge immatriculé à l'étranger, laissait s'échapper de l'huile hydraulique d'une grue se trouvant sur le pont. L'Administrateur a demandé au conseiller juridique de collaborer avec la GCC pour obtenir un cautionnement du propriétaire du navire. Une lettre de garantie satisfaisante d'un montant de 30 000 \$ nommant la GCC et la Caisse d'indemnisation, afin de couvrir toute demande éventuelle à l'égard des frais et débours liés au nettoyage de l'huile hydraulique, a été obtenue du club P&I, dans le nord de l'Angleterre.

À la fin de l'exercice, l'Administrateur n'avait pas reçu de demande concernant cet événement. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.47 Barge à l'abandon (2010)

Le 29 avril 2010, la Garde côtière canadienne (GCC) a reçu un rapport de résidents locaux selon lequel une barge abandonnée était échouée et fuyait à Sop's Arm, White Bay, à Terre-Neuve. Le personnel de la GCC s'est rendu sur les lieux et a procédé à un premier examen de la barge en acier de quelque 120 pieds de long et 42 pieds de large. Les 3 et 4 mai, le personnel de la GCC a trouvé environ 500 litres de carburant diesel dans des réservoirs, du carburant dans un véhicule sur le pont et un réservoir de propane partiellement rempli. Aucun hydrocarbure ne s'écoulait de la barge. Il a été impossible de communiquer avec le propriétaire, résident de Benton, à Terre-Neuve. L'enlèvement des hydrocarbures s'est déroulé les 6 et 7 juillet. Environ 800 litres de mazout ont été retirés. Les réservoirs ont été vidés pour réduire au maximum la possibilité que des résidus demeurent. La GCC a conclu que la menace potentielle de pollution par les hydrocarbures avait été éliminée.

Le 18 mars 2011, l'Administrateur a reçu du MPO/GCC une demande de 13 546,76 \$ à l'égard des frais et débours engagés, conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. L'Administrateur a entrepris une enquête sur la demande, mais à la fin de l'exercice, elle n'était pas encore terminée. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.48 Rosemary G (2010)

Le 10 novembre 2010, le *Rosemary G*, bateau de pêche de 11 mètres construit en 1972, a coulé et laissait échapper du carburant diesel dans le port de Ladysmith, en Colombie-Britannique. Avec l'aide de bénévoles locaux, le gardien de quai de Ladysmith a placé un barrage flottant de retenue autour du bateau et a signalé l'événement à la Garde côtière canadienne (GCC). Initialement, la GCC n'ayant pas été en mesure de communiquer avec le propriétaire, a retenu les services

d'un entrepreneur local, Saltair Marine Services Ltd., pour renflouer le *Rosemary G* et enlever les hydrocarbures. Le propriétaire est arrivé alors que l'opération de récupération était déjà bien avancée, mais n'a pas pu fournir les fonds nécessaires pour faire face à la situation. Une fois le bateau renfloué, environ 275 litres d'hydrocarbures ont été enlevés. Le bateau a ensuite été remorqué vers le quai de Saltair Marine Services Ltd. à proximité où une surveillance du pompage a été effectuée. Le 15 novembre, le propriétaire a été informé que la GCC avait terminé et qu'il devait enlever le *Rosemary G* des installations de Saltair Marine Services Ltd. à moins qu'il n'ait pris d'autres dispositions avec l'entrepreneur.

Le 19 janvier 2011, la GCC a présenté au propriétaire une demande de 13 145,60 \$ à l'égard des frais et débours engagés. La GCC n'a pas reçu de réponse. Le 18 mars 2011, le ministère des Pêches et des Océans (MPO)/GCC a déposé une demande de 13 168,47 \$ auprès de la Caisse d'indemnisation à l'égard des frais et débours engagés pendant l'intervention, conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. L'Administrateur a entrepris une enquête sur la demande mais à la fin de l'exercice, l'enquête n'était pas encore terminée. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.49 Resilience (2010)

Le 7 décembre 2010, la Garde côtière canadienne (GCC) a reçu un rapport selon lequel le bateau de pêche en bois de 40 pieds, le *Resilience*, construit en 1926, avait partiellement coulé dans la baie Brendtwood, en Colombie-Britannique. Une irisation d'hydrocarbures non récupérable était visible autour de la poupe du navire. Le personnel d'intervention environnementale du bureau de la GCC à Victoria s'est rendu sur les lieux pour évaluer la situation. Le propriétaire a été rejoint en Alberta, a été informé de l'événement et notifié de ses responsabilités et obligations. Le propriétaire a informé la GCC de son incapacité financière à faire face à la situation et du fait qu'il ne voulait plus du bateau.

La GCC a retenu les services d'un entrepreneur, Saltair Marine Services Ltd., pour renflouer l'épave et enlever les hydrocarbures. Le 9 décembre, l'entrepreneur a remonté le bateau à la surface. L'infiltration d'eau salée a continué. Le navire se trouvait directement au-dessus de câbles sous-marins et était instable. Compte tenu des circonstances, la GCC a chargé l'entrepreneur de transporter le bateau jusqu'à ses installations à Ladysmith où il pourrait travailler en toute sécurité. La GCC a embauché un expert maritime de Lipsett Marine Consultants Ltd. pour que ce dernier procède à un examen de l'état du *Resilience* et pour évaluer sa valeur. L'expert a indiqué que le bateau était en mauvais état et que la structure de la coque était dans un état de pourriture avancé. Il était souillé par les hydrocarbures qui s'en échappaient et continuait de polluer l'environnement. La fuite d'hydrocarbures était tellement importante que le bateau nécessitait une surveillance constante. L'expert a recommandé de transporter le bateau à terre, de le démanteler et de l'éliminer complètement. L'expert a conclu que la valeur de récupération était bien inférieure au coût d'enlèvement des éléments à récupérer. Par conséquent, on a estimé que la valeur du *Resilience* était nulle.

Compte tenu du rapport de l'expert au sujet de l'infiltration continuelle d'eau et de l'incapacité du propriétaire à faire face à la situation, la GCC a chargé Saltair Marine Services Ltd. de sortir le bateau de l'eau, de le démanteler pour enlever tous les hydrocarbures et de jeter les débris.

Le 18 mars 2011, le MPO/GCC a déposé une demande de 26 514,74 \$ auprès de l'Administrateur à l'égard des frais et débours engagés, conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. L'Administrateur a entrepris une enquête et une évaluation de la demande, mais à la fin de l'exercice, l'enquête n'était pas encore terminée. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.50 Irene W (2011)

Le 15 janvier 2011, la Garde côtière canadienne (GCC) a reçu un rapport selon lequel l'*Irene W*, un bateau de pêche de 60 pieds, avait partiellement coulé au quai de Deep Bay, en Colombie-Britannique. Du carburant diesel et de l'huile hydraulique s'échappaient du bateau, construit en bois en 1941. L'administration portuaire avait installé un barrage flottant de retenue et des matelas absorbants. Le bateau était situé près de bassins d'ostréiculture en activité, mais heureusement à ce moment le vent et le courant marin empêchaient les hydrocarbures de se diriger vers les bassins. Lorsqu'il a été rejoint, le propriétaire du bateau a déclaré qu'il n'avait pas les ressources financières nécessaires pour renflouer le navire. Le 17 janvier, la GCC a retenu les services de Sawchuck Pile Diving Ltd. pour renflouer le bateau et enlever les polluants. Le 19 janvier, l'opération de recouvrement a pris fin et les autres hydrocarbures ont été éliminés. Le bateau pouvait se maintenir à flot avec l'aide d'une pompe de cale alimentée à partir de la rive. Après l'élimination des hydrocarbures, l'*Irene W* a été remis au propriétaire sur place, et l'entrepreneur s'est débarrassé des matériaux absorbants et des hydrocarbures récupérés.

Le 18 mars 2011, le ministère des Pêches et des Océans/GCC a déposé une demande de 17 369,80 \$ auprès de l'Administrateur à l'égard des frais et débours engagés, conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. L'Administrateur a entrepris une enquête et une évaluation de la demande, mais à la fin de l'exercice, l'enquête n'était pas encore terminée. Par conséquent, le dossier demeure ouvert.

3. Enjeux et occasions

Au cours de l'exercice financier qui a pris fin le 31 mars 2011, la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (CIDPHN) a eu un certain nombre de défis à relever et certaines possibilités à exploiter. Le travail de base de traitement des réclamations s'est amplifié de façon continue. Depuis la création de la CIDPHN en 1989, laquelle a succédé à la Caisse des réclamations de la pollution maritime, l'Administrateur a recruté des consultants maritimes pour participer aux enquêtes et à l'évaluation des réclamations. Leur nombre variait au fil des ans selon la quantité de réclamations présentées, et le degré de complexité technique des mesures d'intervention pour le nettoyage des déversements d'hydrocarbures.

Au départ, après l'établissement de la CIDPHN, il aurait normalement fallu deux consultants à temps partiel au bureau de la CIDPHN, de même que le détachement occasionnel d'employés sur le terrain. Au cours des dernières années, un seul consultant maritime contractuel a toutefois été engagé pour un maximum de trois jours par semaine. Ne disposant que d'un seul consultant, l'Administrateur a estimé nécessaire de recruter, de temps à autre, des experts techniques en matière maritime, plus particulièrement pour la côte du Pacifique, afin de fournir une aide aux enquêtes faites sur place dans le cas de déversement d'hydrocarbures.

Afin de répondre à l'augmentation du volume de travail découlant d'un nombre accru de réclamations présentées à la CIDPHN et d'exécuter le plus possible le travail à l'interne, l'Administrateur a estimé nécessaire de recruter un consultant maritime supplémentaire à son bureau. Comme les consultants œuvrant à la CIDPHN sont, par tradition, issus du milieu des marins à la retraite résidant dans la région d'Ottawa, la recherche de candidats qualifiés pour occuper ces fonctions a posé un défi supplémentaire. L'Administrateur étudie activement les options possibles pour résoudre ce problème.

L'obligation de mener des recours a présenté un autre défi à relever. L'Administrateur, lorsqu'il règle une réclamation, a l'obligation statutaire de prendre toutes les mesures raisonnables de recouvrer auprès de l'armateur, ou de toute personne responsable, l'indemnisation versée au demandeur. Lorsque le demandeur fait le choix de présenter une demande à la Caisse en premier recours, un délai de prescription, fixé par la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, doit être respecté. Cela constitue donc un défi de taille pour l'Administrateur de respecter ce délai prescrit lorsqu'il intente une action contre l'armateur, plus particulièrement s'il est nécessaire de porter une affaire devant le tribunal.

L'Administrateur fait également face à d'autres difficultés lorsqu'il y a un retard important qui s'accumule entre l'événement et la présentation d'une demande à la Caisse. Pour tenir une enquête approfondie et réaliser une évaluation fiable, l'Administrateur doit souvent demander des précisions supplémentaires sur les circonstances entourant l'incident avant qu'il ne soit en mesure de formuler un règlement. Cela se traduit souvent par des retards supplémentaires importants.

Comme l'indiquent les rapports annuels précédents, le problème de traitement des réclamations découlant de bâtiments négligés et abandonnés demeure une préoccupation constante en matière de recouvrement des coûts. Ce type d'événement de pollution par hydrocarbures comporte habituellement des navires de pêche qui sont vieux et abandonnés et pour lesquels les propriétaires ne peuvent être retrouvés ou ne possèdent aucun actif saisissable. Le recouvrement de l'indemnité payée à même la Caisse devient alors impossible. Au cours de la dernière décennie, il y a eu tout près de 5 millions de dollars qui ont été versés en indemnité pour des réclamations comprenant le retrait et l'élimination de bâtiments abandonnés, principalement sur la côte du Pacifique.

Un autre défi que la CIDPHN a dû relever au cours de l'exercice financier du présent rapport est la demande croissante pour une représentation de la Caisse aux conférences et aux séminaires du gouvernement et de l'industrie maritime, lesquels sont tenus à Ottawa et partout au pays.

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

L'Administrateur et le consultant maritime principal de la CIDPHN ont tous deux participé à ces réunions et y ont fait des présentations, le but étant de sensibiliser les intervenants au régime de responsabilité et d'indemnisation canadien pour les dommages liés à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. La participation à ces conférences et séminaires profite également à la CIDPHN, car ces rencontres donnent l'occasion de bien suivre les progrès techniques et l'évolution juridique dans le domaine du transport maritime. Toutefois, pour la CIDPHN, cela représente un défi de répondre aux différentes demandes de participation à titre de présentateur ou d'expert aux ateliers, étant donné les effectifs restreints.

Les questions ayant revêtu un intérêt particulier pour l'Administrateur sont celles entourant le transport des produits pétroliers vers le Haut-Arctique. Étant donné les nombreuses conférences tenues dans le reste du Canada, c'est un défi pour la CIDPHN de libérer un représentant pour participer aux réunions semestrielles tenues par le Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) dans les collectivités du Nord. Les participants à ces réunions du CCMC représentent le gouvernement fédéral et les gouvernements territoriaux, de même qu'une grande diversité d'exploitants de la mission de ravitaillement par mer de l'industrie du transport maritime.

Heureusement, il n'y a eu, jusqu'à présent, aucune pollution par les hydrocarbures causée par les navires dans les eaux arctiques. Les gestionnaires de mission de ravitaillement attribuent leur réussite opérationnelle et leur dossier de sécurité dans la protection du milieu marin du Nord aux normes de classification élevées des navires commerciaux déployés dans les régions de l'Arctique. Par ailleurs, l'expérience et la formation des officiers et de leurs équipages à bord des navires sont des facteurs qui ont contribué à la prévention des déversements d'hydrocarbures. L'Administrateur est conscient du fait que, dans l'Arctique, les armateurs n'ont pas la possibilité de passer un marché avec une organisation d'intervention canadienne agréée pour la préparation et l'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures. Il n'y a aucune organisation d'intervention au nord du 60^e parallèle, puisque les interventions dans cette région reposent entièrement sur la Garde côtière canadienne.

Le transport maritime commercial s'est accru de manière importante dans l'ensemble des régions de l'Arctique. Les trajets commerciaux empruntent de plus en plus le passage du Nord-Ouest chaque année, et la tendance devrait s'amplifier dans le futur. Par ailleurs, les croisières aventure s'y rendent annuellement. Un incident particulièrement significatif à cet égard est celui ayant impliqué le navire de croisière immatriculé aux Bahamas, le *Clipper Adventurer*, lequel s'est échoué vers la fin août 2010 dans le golfe Coronation. À la même période environ, un navire-citerne immatriculé au Canada, le *Nanny*, lequel était chargé de carburant diesel, s'est échoué près de Gjoa Haven. Heureusement, il n'y a eu aucun déversement d'hydrocarbures dans les deux incidents (voir les paragraphes 2.39 et 2.40).

Le dernier rapport annuel a déjà fait mention des modifications apportées à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* du chapitre 21 des *Lois du Canada* (2009). Comme attendu, ces modifications n'ont pas eu d'incidences substantielles sur les procédures de règlement des réclamations de la CIDPHN. Les tâches administratives de la Caisse ont, quant à elles, continué de s'accroître. La Caisse emploie maintenant trois employés à temps plein pour répondre à cette charge administrative accrue. Certaines des activités supplémentaires découlent des modifications apportées à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, comme susmentionné, lesquelles visaient la promotion d'une plus grande transparence dans les activités de la CIDPHN; par exemple, l'exigence par la loi d'une vérification annuelle. Cependant, d'autres facteurs ont également contribué à cet aspect du travail. Voici un survol de quelques-uns des défis et de quelques-unes des possibilités rencontrées par la CIDPHN au cours du dernier exercice financier :

- Achèvement du déplacement des bureaux de la CIDPHN au 180 rue Kent avec l'aide de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada et de Transports Canada;

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

- Négociation des prestations en matière d'emploi et de soins de santé des employés et, selon les conditions applicables, versement des cotisations au Régime enregistré d'épargne-retraite;
- Conclusion du Protocole d'entente avec Transports Canada et, par la suite, lancement de la facturation des différents fournisseurs de services ministériels;
- Participation aux activités d'apprentissage pour les chefs des organismes fédéraux et échange de renseignements avec divers réseaux de petits ministères et organismes fédéraux; et
- Concertation des efforts avec Transports Canada pour recueillir des renseignements sur les acheminements de pétrole au Canada dans le cadre de l'examen approfondi des rapports de quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution à l'égard du Fonds international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL).

L'Administrateur félicite le Commissaire de la Garde côtière canadienne et son personnel à l'égard des réunions périodiques qu'ils ont tenues. Ces réunions ont permis de favoriser une compréhension mutuelle, plus particulièrement quant au processus de réclamation et au besoin de présenter des réclamations détaillées en temps voulu à la CIDPHN.

La croissance des dernières années, dans les deux axes d'activités administratives, a provoqué une transformation de la CIDPHN. L'augmentation du volume de réclamations a engendré une plus grande charge de travail pour les consultants maritimes et l'Administrateur; cependant, cela a entraîné des répercussions en cascade sur les activités administratives. En raison de cet accroissement, il s'est avéré important de mettre en place un effectif plus qualifié et permanent afin d'assurer un traitement efficace et efficient tant pour les réclamations que pour les exigences administratives. Il est probable que ces questions constitueront des défis, et que d'autres se poseront pour la CIDPHN dans les années à venir.

4. Initiatives de relations externes

L'Administrateur poursuit ses initiatives de relations externes visant à mieux faire connaître l'existence de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (CIDPHN) et la possibilité d'y avoir recours aux fins d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. Les groupes d'intérêts comprennent des citoyens, des assureurs, des organismes d'intervention, des organismes gouvernementaux fédéraux et provinciaux et des organismes commerciaux. Ces initiatives de relations externes donnent à l'Administrateur l'occasion d'approfondir sa compréhension personnelle des perspectives des demandeurs, des armateurs, des entrepreneurs en nettoyage de la pollution et d'autres intervenants qui entrent en jeu à la suite d'un déversement d'hydrocarbures et présentent subséquemment une demande d'indemnisation. Lorsque l'Administrateur assiste aux réunions du Fonds international d'indemnisation pour les 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'exercice financier visé par le présent rapport, mentionnons que les initiatives de relations externes comprenaient une visite à Séoul, en République de Corée. En outre, l'Administrateur a assisté aux réunions du FIPOL dans le Royaume-Uni et au Maroc dans le cadre de la délégation canadienne – la partie 5 du présent rapport y réfère. Tel qu'indiqué dans des rapports antérieurs, on observe un intérêt croissant relativement à l'exploitation du fonds canadien, notamment en République de Corée, au Japon et en Chine.

4.1 Rencontre avec le Conseil de gestion de la Garde côtière canadienne

Le 13 avril 2010, à l'invitation du Commissaire de la Garde côtière canadienne (GCC), l'Administrateur a assisté à une réunion du Conseil de gestion de la GCC. La réunion avait pour but de présenter un exposé sur la procédure des réclamations et plus particulièrement sur les préoccupations soulevées relativement aux réclamations présentées par la GCC. L'Administrateur a indiqué qu'il voyait d'un bon œil la possibilité de dialoguer avec les cadres supérieurs de la GCC. Il a souligné que la politique de la CIDPHN est de payer les réclamations, mais que ces dernières doivent être examinées et que le paiement doit se faire selon les principes établis dans la législation applicable, soit la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Comme cette loi est fondée sur le principe du « pollueur-payeur », il importe que les réclamations soient présentées rapidement et que la documentation soit la plus complète possible, de façon à faciliter les enquêtes de l'Administrateur et les recours subséquents qu'il est tenu de prendre si une indemnisation est versée à même la CIDPHN. L'exposé a été bien accueilli et le Commissaire a convenu du fait que les procédures internes doivent être examinées afin d'atténuer toute préoccupation soulevée quant à la présentation de certaines réclamations émanant de la GCC.

4.2 Conseil consultatif maritime canadien (chapitre national)

Le Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) est l'organisme consultatif national rattaché à Transports Canada qui examine les questions maritimes. Les réunions ont lieu deux fois par année, soit au printemps et à l'automne, à Ottawa et dans chacune des Régions de Transports Canada. Parmi les membres, on trouve des représentants d'entreprises de transport maritime, des organismes à vocation maritime, des intervenants de l'industrie de la pêche et d'autres intervenants qui ont un intérêt reconnu à l'égard du transport maritime, de la sécurité maritime, de la navigation, de la pollution par les hydrocarbures et de l'intervention. Les questions abordées au cours des réunions du CCMC concernent l'élaboration et l'application de normes, de lois, de règlements et de codes nationaux. Parmi les autres sujets abordés, mentionnons l'acceptation des conventions, des règles et des recommandations de l'Organisation maritime internationale. Sept comités permanents examinent les enjeux relatifs aux préoccupations des intervenants en matière de services maritimes, de sécurité maritime et de prévention de la pollution.

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

Le CCMC a tenu des réunions nationales semestrielles au Centre de conférences du gouvernement, à Ottawa, du 26 au 29 avril 2010 et du 1^{er} au 4 novembre 2010. Quelque 425 participants provenant de toutes les régions du pays se sont inscrits d'avance aux réunions tenues en novembre. L'Administrateur et un expert-conseil embauché par la CIDPHN, le capitaine George Legge, ont assisté à certaines des séances du CCMC. Les délibérations du Comité permanent sur l'environnement intéressent particulièrement l'Administrateur. Ce comité permanent et ses groupes de travail offrent une tribune de consultation et d'échange d'information sur des questions telles que la prévention de la pollution, l'indemnisation et les responsabilités et l'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures causé par les navires.

Un certain nombre de points à l'ordre du jour examinés dans les séances du CCMC intéressent particulièrement l'Administrateur, comme les suivants :

Intervention environnementale

À la réunion d'avril du CCMC, Transports Canada a fait le point sur le projet de Règlement sur l'intervention environnementale, qui s'appliquera aux bâtiments, aux organismes d'intervention agréés et aux installations de manutention d'hydrocarbures. Le Règlement sur l'intervention environnementale proposé est un instrument qui permettra de veiller à ce que les organismes d'intervention satisfassent à des exigences précises et soient agréés par le ministre, pour présenter aux bâtiments et aux installations de manutention d'hydrocarbures des ententes les liant aux organismes d'intervention. Cet instrument exige également que les navires (bâtiments) et les installations de manutention d'hydrocarbures concluent un arrangement avec un organisme d'intervention et prescrit les procédures, l'équipement et les ressources dont se servira une installation de manutention d'hydrocarbures lorsqu'un bâtiment charge et décharge des hydrocarbures sur place.

Organismes d'intervention

Tous les bâtiments visés qui effectuent du commerce dans les eaux canadiennes doivent, en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, disposer d'un plan d'urgence en cas de pollution par les hydrocarbures. De plus, l'armateur est tenu de conclure une entente avec un organisme d'intervention agréé qui peut intervenir à la suite d'un déversement d'hydrocarbures. L'entente est aussi le moyen dont disposent les organismes d'intervention pour percevoir les droits couvrant les coûts de l'état de préparation qu'ils assument pour satisfaire aux exigences de l'agrément.

On compte quatre organismes d'intervention agréés au Canada, qui offrent des services d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin, au sud du 60^e degré de latitude Nord. Ces organismes sont gérés par l'industrie et sont financés au moyen des droits imputés aux utilisateurs. Ces quatre organismes sont les suivants :

- La Western Canada Marine Response Corporation (WCMRC), qui réalise des interventions généralement dans les eaux de la Colombie-Britannique;
- La Société d'intervention Maritime, Est du Canada (SIMEC), qui est présente dans les eaux des Grands Lacs, du Québec (SIMEC) et de la côte atlantique (à l'exception de deux petites zones au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Écosse);
- La Atlantic Emergency Response Team (ALERT), qui réalise des interventions dans le port de Saint-John et dans les eaux environnantes, au Nouveau-Brunswick; et
- Point Tupper Marine Services Limited (PTMS), qui offre des services dans le port de Hawkesbury et dans ses approches, en Nouvelle-Écosse.

Bien que les organismes d'intervention soient des sociétés indépendantes, ils sont liées les uns aux autres en vertu de diverses ententes de soutien et d'aide mutuelle qui font en sorte que leurs ressources se complètent si un déversement d'hydrocarbures majeur se produit dans le milieu

marin. Dans l'Est du Canada, les sociétés ALERT et PTMS ont conclu une entente de soutien et d'aide mutuelle avec la SIMEC. Dans l'Ouest du Canada, WCMRC a conclu une entente de soutien en gestion opérationnelle avec la SIMEC.

L'Administrateur connaît les capacités opérationnelles des organismes d'intervention canadiens. L'Administrateur et les experts-conseils du domaine maritime profitent de chaque occasion de visiter les dépôts régionaux de stockage d'équipement d'intervention des organismes d'intervention. Ces visites personnelles des installations leur donnent l'occasion de s'informer de la capacité globale d'intervention de l'industrie en cas de déversement d'hydrocarbures important dans le milieu marin. L'Administrateur est intéressé à maintenir une collaboration et une relation permanentes avec les organismes d'intervention, dans toutes les régions du Canada. Il reconnaît pleinement que leurs responsabilités et rôles respectifs en matière de prévention de la pollution causée par les déversements d'hydrocarbures, de préparation et d'intervention sont des éléments essentiels du régime national de protection du milieu marin du Canada.

Risque de déversement d'hydrocarbures sur la côte Sud de Terre Neuve et Labrador

Transports Canada a publié son rapport sur l'évaluation du risque sur la côte Sud de Terre Neuve et Labrador. L'étude avait pour objectif d'évaluer les risques de pollution par les hydrocarbures dans les eaux canadiennes au large de la côte Sud de Terre Neuve et Labrador, ce qui comprend la baie Placentia, occasionnés par le trafic important des pétroliers dans ce secteur.

Une série de consultations ont été menées récemment par Transports Canada, conjointement avec Pêches et Océans, la GCC, Environnement Canada, et le ministère provincial de l'Environnement. Parmi les sujets importants soulevés au cours de la série de consultations auprès des intervenants, mentionnons les déversements d'origine inconnue et le rejet illégal des eaux de cale dans la zone en général, ainsi que l'absence d'une infrastructure le long de la côte Sud de Terre-Neuve et Labrador qui permettrait d'effectuer un nettoyage à la suite d'un déversement d'hydrocarbures de grande envergure. La majeure partie de l'équipement d'intervention se trouve à St. John's, dans un dépôt central.

L'Administrateur apprécie qu'on l'invite à participer aux délibérations rattachées aux séances nationales du CCMC.

Nota : Pour plus de renseignements sur l'évaluation des risques, consultez la section 4.1 du rapport annuel 2009-2010 de l'Administrateur de la CIDPHN.

4.3 Réunions de l'Association canadienne de droit maritime

L'Administrateur a assisté à deux réunions de l'Association canadienne de droit maritime (ACDM) à Halifax, les 3 et 4 juin 2010. La première réunion était un séminaire organisé pour l'ACDM visant à informer les membres des nouveautés dans le domaine du droit maritime. On a demandé à l'Administrateur de présenter un document sur les modifications apportées à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM) contenues dans le chapitre 21 des Lois du Canada, 2009. Dans son document, l'Administrateur donne un bref aperçu de la CIDPHN et de son évolution de caisse de dernier recours à caisse de premier recours. Il mentionne que les modifications mettent en œuvre deux instruments internationaux, à savoir la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute et le Protocole de 2003 sur la Convention de 1992 sur le FIPOL. L'Administrateur fait remarquer que le régime canadien est considérablement amélioré grâce à l'adhésion à ces deux instruments; il formule également certaines remarques au sujet du traitement des réclamations de la CIDPHN, mais exprime l'opinion provisoire selon laquelle les modifications à la LRMM ne changeront pas de façon importante le traitement des réclamations.

La deuxième réunion était l'assemblée générale annuelle (AGA) de l'ACDM, à laquelle l'Administrateur assiste régulièrement à titre de membre de l'association. Les assemblées servent

à informer les membres des questions abordées par l'association et à rendre compte de la situation financière de cette dernière. Ces assemblées représentent des occasions de maintenir les contacts avec les intervenants importants de l'industrie maritime du Canada. Bien que les membres de l'association soient surtout des avocats, d'autres intérêts du secteur du transport maritime commercial sont également représentés par ses membres constituants. À la lumière des rapports présentés à l'AGA, il est manifeste que l'association est très active et que sa situation financière est saine.

4.4 Programme des déversements accidentels d'hydrocarbures dans l'Arctique

L'Administrateur était représenté par un expert-conseil, le capitaine George Legge, au 33^e colloque technique sur le Programme des déversements accidentels d'hydrocarbures causés par les navires dans l'Arctique (AMOP), qui se tenait du 7 au 9 juin 2010 à Vancouver. Ces colloques techniques sur la contamination de l'environnement et l'intervention environnementales sont parrainés par la Direction de la science et de la technologie d'Environnement Canada. Les colloques ont pour objectif d'élargir la base des connaissances et de perfectionner la technologie afin de lutter contre les déversements d'hydrocarbures en milieu marin et dans l'Arctique. Il s'agit d'une tribune technique internationale traitant des déversements d'hydrocarbures se produisant dans tous les environnements et d'autres sujets liés aux déversements d'hydrocarbures. Au cours de la conférence d'une durée de trois jours, on a abordé un large éventail de questions liées au développement technique, aux approches opérationnelles et à la planification d'urgence.

Plusieurs délégués de la Norvège ont présenté un exposé relativement aux recherches sur le terrain portant sur les interventions en cas de déversements d'hydrocarbures survenant dans les eaux prises par les glaces. On a expliqué que la Norvège met en œuvre des programmes de mesures d'urgence en cas de déversement d'hydrocarbures dans l'Arctique et dans les autres eaux recouvertes de glaces. Ces programmes, établis en 2006, sont exécutés conjointement par le gouvernement et l'industrie. La délégation norvégienne a également présenté un exposé sur l'utilisation de produits dispersants sur le pétrole brut dans diverses conditions glacielles. Afin de mieux connaître le potentiel d'utilisation des dispersants, on a mené une étude approfondie sur l'efficacité et la dispersabilité de différents hydrocarbures altérés par divers scénarios de déversement et régimes de glaces. D'autres exposés et présentations ont été informatifs et visaient une gamme d'équipements modernes de nettoyage des hydrocarbures et les récentes technologies applicables. Ce type d'information actualisée est très utile à l'Administrateur dans son processus d'examen et d'évaluation des réclamations présentées à la CIDPHN.

4.5 Présentation au groupe sur la pratique du droit maritime, ministère de la Justice

À l'invitation du président du groupe sur la pratique du droit maritime, l'Administrateur a présenté un exposé au groupe le 2 septembre 2010. L'exposé portait sur les récentes modifications apportées à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, qui sont contenues dans le chapitre 21 des Lois du Canada, 2009. L'Administrateur a fait remarquer qu'on a remanié les dispositions sur la responsabilité régissant la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, qui se trouvent à la partie 6 de la Loi. On peut désormais classer les réclamations pour pollution par les hydrocarbures en déterminant si elles sont visées par le régime international mis en place par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, par la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soude ou par aucune de ces conventions, auquel cas les réclamations sont traitées selon les règles nationales. Dans les deux premiers cas, les conventions pertinentes ont été jointes à la législation et sont en vigueur au Canada.

Les réclamations pour perte de revenu des pêcheurs ont été retenues et continuent de recevoir un traitement distinct en vertu de la nouvelle partie 7, ajoutée à la législation. Ces réclamations peuvent

être présentées directement à la CIDPHN, à moins qu'elles forment une partie des réclamations pouvant être faites dans le cadre des recours prévus à la partie 6.

L'Administrateur a indiqué qu'à son avis, la modification du libellé des dispositions sur la responsabilité n'amènera aucun changement d'ordre pratique aux procédures de traitement des réclamations de la CIDPHN. Les procédures et les politiques applicables demeurent étroitement harmonisées avec celles du régime international, notamment les politiques et les pratiques établies par le FIPOL.

4.6 Quatrième forum maritime international de Séoul

Les organisateurs du forum susmentionné ont invité l'Administrateur, les 14 et 15 octobre 2010, à remettre un document sur le fonctionnement de la CIDPHN, le fonds national canadien. Le forum comprenait un séminaire spécial sur les régimes d'indemnisation des dommages attribuables à la pollution par les hydrocarbures dans le milieu marin. Outre l'Administrateur, un représentant de l'administration chinoise était présent pour fournir des précisions sur le fonds national chinois. Bien que la législation permettant d'établir ce fonds soit en place, le fonds chinois n'est pas encore opérationnel. En outre, on comptait un représentant de l'administration coréenne au sein du groupe d'experts réunis pour discuter du sujet. La notion de fonds national est actuellement examinée en Corée, mais à ce jour, aucune sanction officielle n'a été donnée en vue de la création réelle d'un tel fonds. Les autorités coréennes se préoccupent particulièrement des moyens convenables d'offrir une indemnisation. Elles ont dû composer, il y a trois ans, avec les conséquences de l'incident du *Hebei Spirit*, qui a donné lieu à des réclamations dont le montant dépassait de beaucoup l'indemnisation réservée aux demandeurs coréens en vertu de la convention de 1992 sur le FIPOL.

Dans son document sur la CIDPHN, l'Administrateur relate l'historique de la caisse d'indemnisation canadienne et de sa transformation de fonds de dernier recours à fonds de premier recours. Il souligne que la législation canadienne a tout de même conservé le principe du pollueur-payeur. Les propriétaires de bâtiments qui ont causé un déversement d'hydrocarbures demeurent les principales parties qui doivent verser une indemnisation pour remédier aux dommages causés par un tel déversement. La présentation décrit également l'interaction entre la caisse d'indemnisation canadienne et les fonds internationaux constitués par la convention de 1992 sur le FIPOL et le protocole de 2003. L'Administrateur fait remarquer que la politique sur les réclamations de la CIDPHN est largement fondée sur celle du FIPOL. De plus, l'Administrateur décrit l'entente unique prévoyant que la contribution canadienne au FIPOL soit versée par la CIDPHN, au nom des bénéficiaires canadiens d'hydrocarbures donnant lieu à contribution.

4.7 Conférence de l'Équipe régionale d'intervention pour la protection environnementale

L'Administrateur était représenté par un conseiller en matière maritime, le capitaine George Legge, à la 37^e conférence de l'Équipe régionale d'intervention d'urgence (ERIU) tenue à Charlottetown (Île du Prince Édouard), les 27 et 28 octobre 2010. En se fondant sur des renseignements généraux, le groupe de l'ERIU se spécialise dans les urgences environnementales. Les membres représentent plusieurs ministères fédéraux et provinciaux et administrations municipales, des collectivités autochtones, des organismes du secteur privé et des particuliers locaux.

Les réunions de l'ERIU se tiennent tous les ans et constituent un forum d'échange d'information scientifique et technique sur l'intervention d'urgence. En cas de déversement d'hydrocarbures important, l'ERIU convoque la partie responsable ou le commandant sur place de l'organisme gouvernemental responsable et lui donne des conseils relativement aux conséquences sur l'environnement.

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

Au cours des réunions d'octobre, plusieurs des exposés étaient axés sur le déversement d'hydrocarbures causé par l'installation Deepwater Horizon dans le golfe du Mexique. Le représentant de la garde côtière des États-Unis a indiqué que l'incident a donné lieu à la plus importante intervention après un déversement d'hydrocarbures de toute l'histoire américaine.

Les divers exposés ont porté essentiellement sur le thème suivant : la région de l'Atlantique a dû déterminer quelles leçons il fallait tirer du déversement survenu dans le golfe et comment il faut prévenir un déversement important en milieu marin et s'y préparer.

L'Administrateur apprécie le fait qu'on l'invite à assister et à participer à la conférence de l'ERIU.

4.8 39^e conférence annuelle canadienne sur le droit international

Le 28 octobre 2010, l'Administrateur a été invité à siéger à un groupe d'experts à la conférence susmentionnée, afin de présenter un exposé sur le régime de responsabilité et d'indemnisation dans l'Arctique canadien. L'exposé comprenait un bref historique de la législation canadienne applicable dans l'Arctique canadien, débutant par l'adoption, en 1970, de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* (LPPEA). La législation a été élaborée à la suite du passage du pétrolier battant pavillon américain *Manhattan* l'année précédente.

Les modifications relatives à la zone située au sud du soixantième parallèle apportées dans la *Loi sur la marine marchande du Canada* (LMMC) en 1971, à la suite de l'incident du *Arrow* de 1970, ont établi un régime de responsabilité fondé sur le régime international contenu dans la Convention de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CRC). Ainsi, le Canada appliquait deux régimes – un au nord du 60^e parallèle et un au sud du 60^e parallèle. Les deux régimes ont été subséquemment fusionnés grâce à l'adhésion du Canada à diverses conventions internationales, notamment la Convention CRC de 1969 et la Convention de 1971 sur le Fonds (1989), leurs protocoles de 1992 (2001) et, récemment, le fonds complémentaire de 2003 et la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute (2010). Cependant, certains aspects du régime de la LPPEA s'appliquent toujours. Depuis 2001, la législation régissant la pollution causée par les navires au Canada fait partie de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

L'Administrateur a signalé certaines anomalies associées à l'exploitation de deux régimes. La LPPEA contient encore la notion de responsabilité directe du propriétaire de la cargaison, une notion qui n'existe plus dans les dispositions de la LRMM. En outre, il a signalé une certaine confusion pouvant découler de l'application de limites de responsabilité. Les régimes de responsabilité comme tels sont constitués différemment. En effet, le régime de la LPPEA est un régime de responsabilité *absolue* et le régime applicable en vertu de la LRMM, fondé sur diverses conventions internationales, est un régime de *stricte* responsabilité. Enfin, des différences peuvent également surgir selon que le déversement constitue un rejet de *déchets* autres que des hydrocarbures ou un rejet d'hydrocarbures.

L'Administrateur a indiqué que même si ces anomalies n'ont pas fait l'objet d'un examen judiciaire à ce jour, il serait préférable de les réexaminer compte tenu du fait que la navigation dans l'Arctique s'intensifie, afin d'éviter des litiges coûteux dans l'avenir.

4.9 Défis de la navigation internationale pendant l'Année du marin

L'Administrateur a assisté à l'événement susmentionné, tenu à Vancouver le 18 novembre 2010, afin de présenter un exposé sur l'application des conventions internationales sur la pollution dans les eaux canadiennes. En raison du temps limité alloué pour l'exposé, il s'est contenté de traiter des conventions internationales associées à la responsabilité et à l'indemnisation en cas de pollution causée par les navires.

L'exposé était divisé en deux parties. D'abord, l'Administrateur a présenté un bref compte rendu de l'historique de la législation canadienne régissant la responsabilité et l'indemnisation liées à la pollution causée par les navires dans les eaux de juridiction canadienne. Il a fait remarquer que lorsque la législation initiale a été adoptée au début des années 1970, à titre de partie XX de la *Loi sur la marine marchande du Canada* (LMMC) de l'époque et pour donner suite à l'incident du *Arrow* survenu en 1970 au large de la côte de la Nouvelle-Écosse, le Canada a préféré un régime « fait au Canada » qui, tout en adoptant les caractéristiques du régime international émergent, est demeuré hors du régime international jusqu'à la fin des années 1980. En 1989, le Canada a modifié son régime pour l'harmoniser pleinement avec le régime international, établi dans la convention de 1969 sur la responsabilité civile et la convention de 1971 sur le FIPOL. Le régime a été modifié de nouveau en 2001 pour permettre au Canada d'adopter les protocoles de 1992 rattachés à ces conventions. Le 2 janvier 2010, la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM), qui reprenait les dispositions régissant la responsabilité et l'indemnisation contenues dans la LMMC (2001) relativement à la responsabilité et à l'indemnisation, a été modifiée de nouveau afin d'appliquer le Protocole de 2003 sur la convention de 1992 sur le FIPOL et la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute. Ainsi, le régime canadien est désormais entièrement harmonisé avec le régime international.

Dans la deuxième partie de l'exposé, l'Administrateur a abordé les principaux éléments du régime canadien, en soulignant que le propriétaire d'un bâtiment demeure la principale partie responsable de la pollution par les hydrocarbures causée par son navire, mais en soulignant également que les requérants peuvent avoir accès à la CIDPHN pour le paiement des réclamations (fonds de premier recours). Dans le cas où les réclamations sont fondées, la CIDPHN est dans l'obligation de prendre toutes les mesures raisonnables pour récupérer les montants qu'elle a versés auprès du propriétaire du bâtiment ou de toute autre partie pouvant être responsable de l'incident de pollution. De cette façon, la notion de « pollueur-payeur » est préservée dans le droit canadien. L'exposé s'est terminé par un bref examen de la notion de pure perte économique et l'Administrateur a souligné que la politique du FIPOL sur l'indemnisation d'une telle perte peut aller au-delà de ce que le droit canadien reconnaîtrait.

L'exposé a été bien accueilli. L'autre conférencier dans le segment de ce séminaire était un représentant de la Fédération internationale des armateurs pétroliers contre la pollution (ITOPF), qui a parlé de la collaboration entre l'industrie et le gouvernement dans le cadre d'une intervention faisant suite à un déversement en mettant l'accent sur le rôle de l'ITOPF dans la communication de conseils techniques objectifs sur l'intervention en cas de déversement.

4.10 Conseil consultatif maritime canadien (Nord)

L'Administrateur a été invité à assister aux réunions du Conseil consultatif maritime canadien régional (CCMC-N) tenues à Iqaluit (Nunavut) les 5 et 6 mai et à Winnipeg (Manitoba) les 24 et 25 novembre 2010. L'Administrateur était représenté par le capitaine George Legge. Les réunions du CCMC-N ont lieu tous les semestres et se tiennent habituellement dans différentes collectivités du Nord. Les participants à ces réunions représentent les gouvernements fédéral et territoriaux, y compris divers exploitants de l'industrie du transport maritime du Nord. Les discussions sont coprésidées par le directeur régional, du Groupe Marine de Transports Canada, Région des Prairies et du Nord et par le Commissaire adjoint de la GCC, Région du Centre et de l'Arctique.

Intervention environnementale dans l'Arctique

Lors des réunions du mois de mai, la GCC a signalé qu'un exercice d'intervention environnementale conjoint du Canada et des États-Unis a été effectué en mars 2010 à Anchorage, en Alaska. L'exercice sur table a réuni un certain nombre d'organismes américains et canadiens qui contribuent à la coordination requise dans le cas d'un éventuel déversement d'hydrocarbures dans les zones frontalières de la mer de Beaufort.

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

Au cours des réunions de novembre, les participants ont été informés des plans d'urgence de la GCC visant à réaliser des interventions à la suite de déversements d'hydrocarbures en milieu marin survenant dans la région de l'Arctique, au nord du 60^e degré de latitude. La discussion était principalement axée sur la configuration de la proposition associée au conteneur d'équipement de nettoyage pour les collectivités de l'Arctique, installé dans les collectivités. Fondamentalement, les plans finals prévoient l'établissement de 18 emplacements offrant diverses combinaisons d'ensembles d'estacades, d'ensembles de nettoyage des rives et d'ensembles de purge de plage. Chaque emplacement possédera un ensemble en fonction des besoins propres à la collectivité. En outre, trois emplacements (Tuktoyaktuk, Iqaluit et Churchill) posséderont des ensembles pour les collectivités ainsi qu'un dépôt contenant une vaste cache d'équipement d'intervention. On a expliqué que la base de la GCC de Hay River possède un lot d'équipement d'intervention rapide transportable par avion au moyen d'un avion exigeant une piste d'atterrissage de 3 000 pieds ou plus. Il est également possible de reconfigurer le lot d'équipement transportable par avion en prévision d'un atterrissage dans des hameaux plus petits.

On a souligné que pendant l'été, deux grands navires, soit le *Clipper Adventurer*, un bateau de croisière, et le *Nanny*, un pétrolier, ont sombré dans les eaux côtières du Nunavut – les sections 2.39 et 2.40 y font référence. Ces incidents n'ont pas donné lieu à une pollution par les hydrocarbures, mais ont mis en évidence les problèmes que peuvent poser les interventions en cas de pollution par les hydrocarbures dans l'Extrême-Arctique isolé. Cela soulève des questions sur les préjudices que peut subir l'environnement au fur et à mesure que le trafic des bâtiments augmente dans les eaux vulnérables du Nord.

Nota : Pour plus de renseignements sur la planification d'urgence et la formation des équipages en prévision de l'intervention environnementale dans l'Arctique, consultez la section 4.5 du rapport annuel 2009-2010 de l'Administrateur de la CIDPHN.

Opérations de ravitaillement et exercices de déversement d'hydrocarbures

Au cours des réunions du CCMC-Nord, plusieurs entreprises de transport maritime ont présenté des exposés sur leurs opérations annuelles de ravitaillement par marchandises générales, ce qui comprend la livraison de produits de mazout aux différentes collectivités de l'Arctique. Les divers représentants d'entreprises ont présenté un aperçu des exercices de déversement d'hydrocarbures dans l'Arctique et de formation des équipages effectués régulièrement par les entreprises de transport maritime effectuant du ravitaillement. Par exemple, un représentant de Petro-Nav a fait état des mesures de précaution prises pour la livraison du mazout dans les collectivités du Nord du Québec. On a expliqué qu'au cours de l'été 2010, un exercice de déversement d'hydrocarbures a été effectué à Povungnituk, dans la région du Nunavik située dans le Nord du Québec. Les entreprises de transport maritime effectuant du ravitaillement mènent régulièrement des exercices de déversement d'hydrocarbures dans l'Arctique. L'exercice s'est tenu conjointement avec l'équipe d'intervention d'urgence de la collectivité et avec des inspecteurs de la sécurité des navires de Transports Canada. L'objectif principal est de prévenir la pollution et d'améliorer l'efficacité et l'efficience d'une intervention conjointe de la collectivité et de l'industrie en cas de déversement d'hydrocarbures.

Outre les exercices de formation sur les déversements d'hydrocarbures des armateurs, la GCC a effectué un exercice de simulation de déversement d'hydrocarbures causé par un navire à *Resolute*, dans l'Extrême-Arctique. De plus, la GCC a participé à l'Opération Nanook, un exercice annuel conjoint du Commandement maritime du Canada et de la GCC. Des services étrangers ont également participé à l'exercice. Par exemple, des navires de la garde côtière des États-Unis et de la garde côtière du Danemark se trouvaient sur place. L'exercice annuel a pour objectif de donner une formation sur les patrouilles associées aux catastrophes et à la souveraineté dans l'Arctique. L'un des segments de l'Opération Nanook portait principalement sur le confinement et sur l'assainissement découlant d'un déversement de mazout simulé.

Réforme de la réglementation

Les représentants de Transports Canada ont informé les participants à la réunion du CCMC-N de la progression du projet de réforme de la réglementation associé à la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, en insistant sur l'importance des consultations publiques. On a rappelé aux participants que les questions particulières qu'ils souhaitent voir aborder seront portées à l'attention du comité permanent compétent du secrétariat national du CCMC.

Au cours de la réunion de novembre, les représentants de Transports Canada ont indiqué qu'un rapport sur les questions liées au blocage dans les glaces des chalands de pétrole chargés de mazout sera terminé et accessible d'ici la fin de février 2011. Le fait de laisser les navires bloqués dans les glaces afin de procéder au stockage du mazout pendant l'hiver dans des chalands, sauf en cas d'urgence ne laissant place à aucune autre solution raisonnable, a été une des grandes préoccupations soulevées par les gouvernements territoriaux au cours des réunions du CCMC-N.

Services du trafic maritime

Les représentants de Transports Canada ont indiqué que le nouveau *Règlement sur la zone de services de trafic maritime du Nord canadien* (NORDREG) obligatoire est entré en vigueur en juillet 2010. Le nouveau règlement favorisera la sécurité et l'efficacité de la navigation et la protection de l'environnement. Dans le cadre des nouvelles procédures de signalement du NORDREG, les bâtiments doivent désormais obtenir une autorisation avant de pénétrer et de naviguer dans la zone des Services du trafic maritime ou avant de la quitter.

L'Administrateur est très intéressé à se tenir au courant des enjeux entourant le transport des produits pétroliers par mer dans tout l'Arctique. Par conséquent, la présence régulière d'un représentant à la réunion du CCMC-Nord est considérée comme avantageuse en vue de bien comprendre le déroulement des activités maritimes dans l'Arctique.

4.11 Réunion nationale sur l'intervention environnementale de la Garde côtière canadienne

Pour donner suite à une demande de la haute direction de la GCC, l'Administrateur a été représenté par le capitaine George Legge à la réunion sur l'intervention environnementale tenue du 19 au 21 janvier 2011 à Halifax (Nouvelle-Écosse). Les participants ont eu droit à un bref aperçu du régime d'indemnisation canadien. L'exposé portait principalement sur l'examen et l'évaluation des réclamations présentées par la GCC à la CIDPHN. Une discussion subséquente a porté sur certaines des préoccupations de l'Administrateur relativement au degré de documentation des réclamations. Par exemple, lorsque l'Administrateur reçoit des preuves à l'appui détaillées et des explications écrites, y compris des reçus et des factures, l'examen et l'évaluation des réclamations se font rapidement. Essentiellement, l'Administrateur requiert des preuves documentaires suffisantes pour pouvoir déterminer les mesures de recours à prendre à l'encontre de la partie responsable, s'il y a lieu.

4.12 Guide de gestion des déchets de déversements d'hydrocarbures en milieu marin de l'Atlantique

Tel que demandé, l'Administrateur a accompagné le capitaine George Legge qui devait assister à une réunion au bureau d'Environnement Canada de Dartmouth (Nouvelle-Écosse) le 21 janvier 2011. La réunion avait pour objectif de contribuer à la section du guide de gestion susmentionné dans le titre, qui fait référence à la CIDPHN. Les discussions ont porté sur les divers régimes canadiens qui régissent la responsabilité et l'indemnisation associées aux déversements d'hydrocarbures causés par les navires. De plus, un aperçu de la documentation requise pour présenter une réclamation à la Caisse d'indemnisation a été donné lors des discussions.

4.13 Conférence sur la prévention et la lutte à la pollution par les hydrocarbures en milieu marin

L'Administrateur était représenté par le capitaine George Legge au colloque sur la prévention de la pollution et la lutte contre la pollution par les hydrocarbures en milieu marin tenu dans la ville de Québec les 2 et 3 février 2011. La conférence internationale et le salon commercial étaient organisés par l'Institut maritime du Québec afin de réunir des professionnels du transport des hydrocarbures et des experts de l'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures. Aux participants canadiens se sont joints des conférenciers des États-Unis (garde côtière des É.-U. et National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA)), de la France (Centre Européen des Énergies Renouvelables (CEDER)) et de la Grande-Bretagne (International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF)). Les kiosques de divers pays, comme l'Islande, la Belgique, les États-Unis et le Canada, comptaient également des représentants internationaux illustrant diverses mesures de prévention de la pollution par les hydrocarbures et de l'équipement de nettoyage. La conférence ciblait l'industrie maritime, les entreprises de transport maritime, des représentants de ministères fédéraux et provinciaux, des groupes environnementaux, des experts en intervention en cas de déversement d'hydrocarbures, des chercheurs et des développeurs de technologies, qui œuvrent dans le secteur de la prévention de la pollution par les hydrocarbures en milieu marin et de l'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures.

Le programme de la conférence était réparti en séances distinctes, dont une séance portant sur une recherche technique du Canada visant à contrer les répercussions environnementales néfastes d'un déversement d'hydrocarbures dans les eaux recouvertes de glaces du golfe du Saint-Laurent, une séance spéciale sur le déversement d'hydrocarbures provenant de l'installation Deepwater Horizon dans le golfe du Mexique, une formation et une préparation à l'intervention d'urgence en cas de pollution par les hydrocarbures en milieu marin et en cas d'accident de chimiquiers, les régimes d'indemnisation canadiens et internationaux et plusieurs études de cas.

4.14 Réunion ouverte de l'Association canadienne de droit maritime

L'Administrateur a assisté à une réunion ouverte organisée par l'ACDM le 9 février 2011. La réunion permettait d'entendre un exposé donné par Ann Legars, de la Fédération maritime du Canada, au sujet de deux projets de loi de député faisant actuellement l'objet d'un examen par le Parlement. Le premier projet de loi (C-469) prévoit la promulgation d'une déclaration canadienne des droits en matière d'environnement. Le deuxième projet de loi (C-606) vise à modifier la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* en désignant une zone océanique adjacente à la côte du Canada zone d'exclusion pour le transport d'hydrocarbures à bord de pétroliers. La modification, si elle est approuvée, conférerait au ministre des Pêches et des Océans le pouvoir de désigner d'autres zones d'exclusion de ce genre.

Une des préoccupations fondamentales associées au projet de loi C-469 est son incidence sur les traités internationaux, et particulièrement ceux contenant des normes techniques, que le Canada a mis en œuvre et qui constituent le fondement de bon nombre de règlements canadiens. Afin d'atténuer les infractions éventuelles liées aux obligations prévues dans les traités, l'ACDM, en se présentant devant le comité parlementaire qui examine le projet de loi, a proposé une modification qui assurerait qu'en cas de conflit, les traités internationaux s'appliquent. Cette proposition a été acceptée par le comité.

Le deuxième projet de loi, tel que mentionné précédemment, vise à établir une zone d'exclusion pour le trafic des pétroliers. On a signalé que la frontière Nord de la zone d'extension, illustrée dans l'annexe du projet de loi, au large de la côte Nord-Ouest de la Colombie-Britannique, pourrait comprendre une frontière maritime qui fait encore l'objet d'un différend avec nos voisins américains.

Une discussion intéressante a été menée, assortie de questions sur les deux textes de loi proposés. Il reste à voir si ces textes seront éventuellement promulgués. Si c'est le cas, ils nécessiteront sans aucun doute une étude plus approfondie permettant d'évaluer leurs répercussions.

4.15 Conférence à McGill

Conformément aux pratiques antérieures, 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 une conférence à l'université, le 9 mars 2011, au cours de laquelle 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. 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.

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

Comme on a pu le lire dans les rapports annuels préalables de l'Administrateur, le Canada est membre du régime international d'indemnisation depuis le 24 avril 1989. Le régime international a été décrit dans les rapports annuels préalables, en particulier dans le rapport de 2005-2006, annexe A, à la page 67. Étant donné que l'Administrateur est chargé de rendre compte chaque année du volume d'hydrocarbures reçus au Canada par la mer et de régler les contributions au nom des receveurs canadiens en fonction de ces rapports, il participe à toutes les sessions des organes directeurs des Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL). L'Administrateur suit également de près les demandes d'indemnisation présentées aux FIPOL pour que le traitement des demandes par la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (CIDPHN) concorde le plus près possible avec les demandes adressées aux FIPOL.

Au cours de l'exercice qui a pris fin le 31 mars 2011, l'Administrateur a assisté aux réunions des organes directeurs des FIPOL en juin et en octobre 2010 (à Londres, au Royaume-Uni) et en mars 2011 (à Marrakech, au Maroc), en tant que membre de la délégation canadienne. Cette dernière réunion a eu lieu à Marrakech à l'invitation du gouvernement marocain. Signalons que la réunion des organes directeurs s'est déroulée simultanément, comme il avait été décidé au préalable sous la présidence éclairée de M. Jerry Rysanek (Canada). À la réunion qui a eu lieu à Marrakech au mois de mars, M. Rysanek a annoncé qu'il démissionnerait de ses fonctions à l'issue de la réunion d'octobre 2011.

On ne songe pas à donner un compte rendu détaillé de ces réunions, étant donné que les rapports des décisions prises peuvent être consultés en ligne à l'adresse www.iopcfund.org. Pour les besoins de ce rapport, on a seulement l'intention de rappeler les points saillants de ces réunions. Ceux-ci peuvent être regroupés en deux catégories : les questions qui se rapportent aux incidents et les questions budgétaires. On propose également de traiter du Sixième Groupe de travail intersessions du Fonds de 1992 créé par les organes directeurs pour discuter des problèmes relatifs aux incidents qui donnent lieu à un grand nombre de petites demandes, lesquelles sont souvent soumises sans pièces ou avec des pièces insuffisantes à l'appui.

5.1 Incidents

Élément positif, aucun sinistre relevant du champ d'application des FIPOL n'a été signalé au cours de l'exercice qui a pris fin le 31 mars 2011. Tous les débats des organes directeurs, notamment du Comité exécutif du Fonds de 1992 et du Conseil d'administration du Fonds de 1971, ont donc eu trait aux demandes résultant des sinistres survenus les années précédentes et qui ne sont pas encore classées, soit parce que le règlement des demandes n'est pas terminé, soit à cause d'un contentieux en cours. On se rappellera que, même si la Convention de 1971 portant création du Fonds n'est plus en vigueur, il reste des demandes impayées à l'égard des sinistres survenus avant que le Fonds de 1971 ne cesse d'exister. Le Conseil d'administration du Fonds de 1971, qui se compose de représentants des États, dont le Canada, qui étaient membres du Fonds de 1971 à l'époque où il a cessé d'exister, se réunit donc régulièrement pour traiter des demandes non réglées et continuera de le faire jusqu'à ce que toutes les demandes aient été réglées.

En commençant par le Conseil d'administration du Fonds de 1971, alors que des progrès réguliers sont enregistrés dans le règlement des demandes impayées, deux sinistres ont occupé la majeure partie des délibérations du Conseil, à savoir le *Nissos Amorgos* (1997) et le *Plate Princess* (1997), survenus tous deux au Venezuela. Les deux sinistres révèlent des caractéristiques troublantes, essentiellement attribuables au fait que le fonds du FIPOL est d'avis que les demandes d'indemnisation sont frappées de prescription. Dans le cas du *Plate Princess*, des jugements ont été portés contre le fonds du FIPOL, même si l'on a des raisons de croire que le Fonds n'a

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

pas été convenablement informé des demandes d'indemnisation dans les délais prescrits par la Convention sur la responsabilité civile et qu'il n'a pas non plus été convenablement informé des actes de procédure, de sorte que le Fonds n'a pas eu la possibilité de préparer sa défense. En l'occurrence, les procédures au Venezuela approchent maintenant de leur terme avec la perspective imminente que le jugement porté contre le fonds du FIPOL ne puisse plus faire l'objet d'un appel. Conformément aux conditions de la Convention sur la responsabilité civile de 1971, le jugement deviendra alors exécutoire devant tout tribunal ayant compétence en la matière, notamment les tribunaux de tout autre État contractant (article X).

L'issue des poursuites judiciaires au Venezuela dans le cas du *Plate Princess* a été l'objet d'un intense débat du Conseil d'administration du Fonds de 1971, à la fois à sa session d'octobre 2010 et à sa session de mars 2011. La délégation vénézuélienne a fait pression sur le Conseil pour qu'il donne l'ordre au Secrétariat d'autoriser le paiement des demandes conformément au jugement du tribunal. À sa session du mois de mars, le Conseil a décidé d'intimer l'ordre au directeur de ne pas verser de paiement, comme le demandait la délégation vénézuélienne, au motif que la loi n'a pas été régulièrement appliquée. Reste à savoir quelles mesures, le cas échéant, le gouvernement vénézuélien prendra pour faire appliquer le jugement final de ses tribunaux. Manifestement, la résolution ultime de cette affaire revêtira une importance cruciale, non seulement pour les demandes en souffrance dans le sinistre du *Nissos Amorgos*, mais, plus généralement, pour le fonctionnement du régime international d'indemnisation étant donné que l'article X figure également dans la Convention sur la responsabilité civile de 1992.

Pour ce qui est du Fonds de 1992, le débat du Comité exécutif a été dans une large mesure dominé par deux sinistres – le *Volgoneft* (novembre 2007) et l'*Hebei Spirit* (décembre 2007). Même si des progrès réguliers ont été enregistrés dans l'évaluation des demandes dans le premier cas, aucun paiement n'a été versé à cause de problèmes relatifs à la mise en œuvre des traités constitutifs en droit russe. À sa dernière session du mois de mars 2011, le Comité a appris que les tribunaux avaient décidé que l'évaluation des dégâts causés à l'environnement conformément à une procédure appelée « Methodika » ne convenait pas dans les affaires régies par les conventions internationales. Un important obstacle au règlement des demandes a ainsi été éliminé.

D'autre part, les tribunaux ont décidé que la tempête à l'origine de l'éclatement du navire n'était pas de nature si exceptionnelle qu'elle dégageait l'armateur de ses responsabilités en vertu de l'alinéa III.2a) de la Convention sur la responsabilité civile. Ainsi, l'armateur et ses assureurs devront participer au paiement de l'indemnisation dans ce cas. Des options visant le règlement du « déficit d'assurance » sont en cours de discussion entre le Secrétariat du Fonds et le gouvernement de Russie. Peut-être faut-il rappeler que le soi-disant déficit d'assurance est attribuable au manquement du gouvernement russe de modifier le droit russe pour refléter le montant plus élevé des limites dans la Convention sur la responsabilité civile approuvée par une résolution du Comité juridique de l'OMI en 2000. Le résultat est que l'armateur a réussi à constituer un fonds de limitation inférieure à ce qui aurait été autrement possible en vertu du régime international.

Alors que des membres du Comité exécutif, dont le Canada, à la session de mars, ont fait état du besoin urgent de régler les demandes d'indemnisation le plus rapidement possible, compte tenu de la date du sinistre, il a néanmoins été décidé de ne pas autoriser le paiement tant qu'on n'aurait pas trouvé une solution au « déficit d'assurance » et que tous les rapports en suspens sur les hydrocarbures pour 2008, 2009 et 2010 n'auraient pas été déposés. Le règlement des demandes dépendra également du règlement par l'assureur des demandes jusqu'à concurrence de la limite de l'armateur reconnue par les tribunaux russes.

Dans le sinistre de l'*Hebei Spirit*, en République de Corée, les FIPOL sont confrontés à d'énormes difficultés en raison du grand nombre de demandes (plus de 125 000) qui ont été présentées au bureau des demandes de règlement, dont beaucoup sont de petite envergure et insuffisamment étayées par des documents. Il est prévu que cela deviendra un problème de taille dans tous les déversements d'importance à l'avenir, à tel point que l'Assemblée du Fonds de 1992 a constitué un groupe de

travail, dont il est question ci-dessus, chargé d'étudier le problème et de proposer des solutions. Alors que le Club P&I (Skuld) a réglé des demandes d'indemnisation, évaluées conformément aux critères des FIPOL, les FIPOL n'ont octroyé aucun paiement, mais seront confrontés à des pressions de plus en plus lourdes tandis que l'armateur atteint sa limite de responsabilité en vertu de la Convention sur la responsabilité civile de 1992.

Compte tenu de l'incertitude qui auréole la situation des demandes dans ce cas, y compris la procédure fastidieuse d'évaluation effective des demandes, le Comité exécutif, lors de réunions préalables, a fixé le niveau de paiement des demandes à 35 % pour s'assurer que toutes les demandes seront réglées sur un pied d'égalité. À sa réunion du mois de mars, le Comité a appris que des négociations sont en cours entre les FIPOL et le gouvernement coréen afin de relever à 100 % le niveau de règlement des demandes établies. Le résultat des discussions du Comité a été d'autoriser le directeur à majorer le niveau de paiement des demandes établies à 100 %, sous réserve des protections suivantes :

1. l'engagement pris par le gouvernement coréen de régler toutes les demandes admises au complet, en sus des limites des Conventions sur la responsabilité civile de 1992 et sur le Fonds;
2. l'engagement pris par le gouvernement coréen de tenir le Fonds à couvert au cas où un tribunal coréen rendrait une décision ordonnant au Fonds de payer une indemnisation dépassant la limite du Fonds de 1992; et
3. l'établissement d'une garantie bancaire au montant de 130 milliards KRW par le gouvernement coréen.

Il a été décidé que le niveau de 35 % resterait en vigueur tant que les protections ci-dessus ne seraient pas en place. Signalons que le Parlement coréen, peu après le sinistre, a adopté une loi spéciale qui impose au gouvernement coréen l'obligation de payer aux victimes une indemnité dépassant le montant total disponible en vertu des conventions. La manière dont le gouvernement coréen s'est occupé du règlement des demandes dans ce cas vaut la peine d'être mentionnée, étant donné que tout porte à croire qu'elle servira de modèle à d'autres pays confrontés aux déversements d'hydrocarbures d'une telle envergure.

Le Comité exécutif a reçu des rapports réguliers sur le sort d'autres sinistres, notamment ceux de l'*Erika* (1999) et du *Prestige* (2002). Dans le premier cas, la plupart des demandes ont été réglées, à l'exception de quelques-unes qui sont encore devant les tribunaux. Comme nous l'avons vu dans les rapports annuels des années préalables, les tribunaux français, tout en faisant valoir qu'ils n'étaient pas liés par les critères des demandes d'indemnisation adressées aux FIPOL, ont, à quelques exceptions près, avalisé l'évaluation des demandes adressées aux FIPOL. Des discussions sont en cours pour tenter de parvenir à un règlement global de toutes les demandes en suspens pour que, dans un avenir proche, on peut l'espérer, cette affaire qui remonte à il y a 13 ans puisse finalement être classée.

Dans le cas du *Prestige*, des progrès réguliers sont enregistrés dans le règlement des demandes. Toutefois, la question de la demande massive présentée par le gouvernement espagnol n'a pas encore été réglée. Il faut mentionner tout particulièrement dans cette affaire les poursuites en justice en cours en Espagne et aux États-Unis. On se rappellera que les FIPOL ne sont pas parties aux poursuites devant la Cour fédérale des États-Unis. Ces poursuites intéressent les demandes présentées par le gouvernement espagnol, selon lequel la société de classification, ABS, a fait preuve de négligence dans l'inspection du pétrolier et lui a octroyé sa classification. ABS a répliqué en affirmant que le gouvernement espagnol avait contribué à la cause du sinistre en refusant d'autoriser le pétrolier touché d'entrer dans ses eaux pour y trouver refuge. Un tel refus, soutient la société, a abouti à l'éclatement inévitable du navire et a causé beaucoup plus de dégâts que ce n'aurait été le cas dans des eaux abritées.

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

Ces poursuites, tout comme les poursuites devant les tribunaux français dans le cas de l'*Erika*, qui impliquent une autre société de classification (RINA), sont suivies des près par les FIPOL, car elles pourraient bien avoir une incidence sur les droits de recours des FIPOL à l'égard des indemnités versées.

À la clôture de l'exercice financier, fort heureusement, il n'y avait aucun sinistre impliquant le Fonds complémentaire.

5.2 Budget

À sa réunion du mois d'octobre, le Conseil d'administration du Fonds de 1992 a adopté son budget de 2011. Le budget est essentiellement subdivisé en deux parties – le budget qui se rapporte au Fonds général et le budget qui se rapporte aux divers fonds des grosses demandes d'indemnisation. Le Fonds général sert à financer le fonctionnement quotidien du Fonds, et couvre des éléments comme les salaires des employés, le fonctionnement des bureaux du FIPOL et le paiement des demandes, autorisées par le directeur, jusqu'à concurrence de 2 millions de livres par sinistre. Le Conseil d'administration a également convenu de maintenir le fonds de roulement du Fonds de 1992 à 22 millions de livres. Compte tenu du budget du Fonds général, il a été convenu de percevoir une contribution de 3,8 millions de livres, payable avant le 31 mars 2011. La portion canadienne de cette taxe, réglée à même la CIDPHN au mois de février, s'élevait à environ 178 327 £.

Étant donné que le Fonds complémentaire n'a jusqu'ici pas reçu de demandes d'indemnisation, les coûts encourus sont essentiellement de nature administrative. L'Assemblée du Fonds complémentaire a donc convenu d'accepter un budget modeste pour son Fonds général de 69 000 £ pour défrayer ses dépenses et de maintenir un fonds de roulement de 1 million de livres. Aucun poste n'a donné lieu à une taxe quelconque.

Pour ce qui est du Fonds de 1971, le Conseil d'administration de ce fonds a approuvé un budget de 505 400 £ pour défrayer ses frais administratifs et régler les petites demandes d'indemnisation. Aucun de ces postes ne nécessite une taxe, le solde du Fonds général du Fonds de 1971 étant suffisant pour la régler.

Signalons qu'au fil des ans, les trois Fonds ont convenu de partager les frais administratifs de fonctionnement d'un Secrétariat commun. Étant donné que l'essentiel des frais administratifs est encouru à l'égard du Fonds de 1992, les deux autres Fonds règlent des frais de gestion forfaitaires au Fonds de 1992.

Le Fonds de 1992 exploite également un certain nombre de fonds de grosses demandes d'indemnisation, notamment à l'égard des sinistres de l'*Erika*, du *Prestige*, du *Volgoneft 139* et de l'*Hebei Spirit*. Ni le Fonds de 1971 ni le Fonds complémentaire n'exploitent de tels fonds à l'heure actuelle. Signalons toutefois que, si le Fonds de 1971 était contraint de payer une indemnisation dans le cas du sinistre du *Plate Princess*, il pourrait être nécessaire d'établir un fonds des grosses demandes d'indemnisation et de percevoir des contributions. À la réunion du mois d'octobre, on a convenu qu'aucune taxe de devait être prélevée par le Fonds des grosses demandes d'indemnisation établi pour le sinistre de l'*Erika*, car il y a suffisamment d'argent dans ce fonds pour payer les demandes en suspens. Dans le cas du Fonds des grosses demandes établi pour le sinistre du *Prestige*, on a décidé de percevoir une taxe de 5 millions de livres qui a été différée jusqu'à ce que l'argent devienne nécessaire. De même, dans le cas du Fonds des grosses demandes établi pour le sinistre du *Volgoneft 139*, il a été convenu de prélever une taxe de 40 millions de livres qui sera différée, jusqu'à la date où le directeur est autorisé à régler les demandes. Enfin, dans le cas du Fonds des grosses demandes établi pour le sinistre de l'*Hebei Spirit*, il a été convenu de percevoir une taxe de 50 millions de livres, payable avant le 1^{er} mars 2011. La portion canadienne de cette taxe, réglée à même la CIDPHN en février, a été d'environ 2 410 516 £. On a décidé de percevoir une autre taxe de 20 millions de livres au titre de ce sinistre, mais elle a été différée.

5.3 Groupe de travail

Comme nous l'avons vu plus haut, les organes directeurs des FIPOL ont créé un groupe de travail, le Sixième Groupe de travail intersessions, pour qu'il étudie le problème du grand nombre de demandes d'indemnisation d'un montant relativement peu élevé en faisant particulièrement attention aux preuves étayant ces demandes. Le groupe de travail a été créé en fonction du grand nombre de demandes résultant de l'événement de l'*Hebei Spirit*. Au cours de l'exercice qui a pris fin le 31 mars 2011, le groupe de travail a tenu deux réunions – une au mois de juin 2010 et l'autre en mars 2011. L'Administrateur a assisté aux deux séances, étant donné que les questions qui se rattachent au traitement des demandes revêtent une importance cruciale pour la CIDPHN.

La présentation d'un grand nombre de demandes donne lieu à un certain nombre de contestations. Dans bien des cas, comme dans celui du sinistre coréen, les demandes présentées n'étaient pas étayées par des documents suffisants. Le problème est encore aggravé par le fait qu'il met à très rude épreuve le nombre limité d'experts capables d'évaluer ces demandes. Pour évaluer les demandes, le Secrétariat de même que l'assureur de l'armateur doivent tenir compte d'un certain nombre de facteurs et de paramètres conflictuels. En général, les FIPOL souscrivent à une politique selon laquelle les demandes doivent être réglées le plus vite possible. Toutefois, la procédure de règlement des demandes doit également tenir compte du fait que les demandes doivent être traitées sur un pied d'égalité. Cela devient particulièrement difficile lorsque la valeur totale estimative des demandes dépasse le montant d'indemnisation disponible en vertu des conventions, ce qui a pour effet que le montant du paiement des demandes est fixé à un niveau nettement inférieur à l'indemnisation réclamée, pour ne rien dire des longs retards attribuables au fait qu'il faut s'assurer que toutes les demandes ont été présentées dans les délais prescrits.

La première séance a été essentiellement consacrée à la définition du problème et à la détermination d'autres axes d'enquête. La deuxième session a porté sur diverses suggestions avancées par les États contractants, dont le Canada, et par des délégations d'observateurs. En particulier, la délégation canadienne a présenté une communication à la session du mois de mars pour proposer l'établissement d'un protocole d'entente (PE) par un État membre avec les assureurs de son pays afin d'avoir accès à un plus grand nombre d'experts moyennant un court préavis. Après avoir débattu de cette proposition, le groupe de travail a demandé à l'organe de vérification d'élaborer un projet de PE qui pourra servir à mobiliser des experts spécialisés.

On trouvera les résultats des délibérations du groupe de travail dans les rapports préparés par le Secrétariat, de concert avec le président du groupe de travail, sur le site des FIPOL (www.iopcfund.org) dont il est question plus haut.

5.4 La Convention SNDP et le protocole de 2010

En avril 2010, l'Administrateur a assisté à la conférence diplomatique organisée sous l'égide de l'Organisation maritime internationale (OMI) à son siège social afin d'adopter un Protocole à la Convention SNDP de 1997. L'objet de ce protocole, se rappellera-t-on peut-être, était d'éliminer les obstacles à la ratification qui ont été décelés au fil des ans. La Convention a été adoptée à l'origine en 1997, même si elle n'a pas réussi au fil des ans à réunir les conditions nécessaires à son entrée en vigueur.

Étant donné que l'Administrateur avait présidé un groupe de travail, créé sous l'égide des FIPOL, afin de rédiger le protocole, il a été invité à présider le Comité plénier à la conférence diplomatique. La conférence diplomatique a été couronnée de succès et le protocole qui en est résulté est aujourd'hui ouvert pour être adopté par les États. Depuis la conférence diplomatique, Transports Canada a publié un document de travail recommandant la modification de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* afin d'adopter la Convention telle que modifiée par le protocole (TP 15093F).

L'Administrateur porte un intérêt soutenu à la Convention SNDP et à son protocole de 2010, étant donné que la Convention possède un volet sur les hydrocarbures. Celle-ci propose un régime de responsabilité et d'indemnisation au titre des hydrocarbures transportés par bateau qui ne sont pas visés par le régime des FIPOL. La CIDPHN traite déjà du transport de ces hydrocarbures. Par ailleurs, selon le document de travail dont il est question plus haut, l'obligation de rendre compte des volumes de ces hydrocarbures et de payer des contributions au Fonds SNDP échoira, comme dans le cas du régime des FIPOL, à la CIDPHN. L'Administrateur continuera de surveiller de près l'entrée en vigueur de cette convention au Canada.

6. États financiers

Cette partie contient le rapport des vérificateurs sur la situation financière de la Caisse au 31 mars 2011 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

31 MARS 2011

**CAISSE D'INDEMNISATION DES
DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR
LES HYDROCARBURES CAUSÉE PAR
LES NAVIRES**

TABLE DES MATIÈRES

| | PAGE |
|---|------|
| Rapport de l'auditeur indépendant | 1 |
| États financiers | |
| État des résultats et du solde de fonds | 3 |
| Bilan | 4 |
| Notes complémentaires | 5 |

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

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

Nous avons effectué l'audit des états financiers ci-joints de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, qui comprennent le bilan au 31 mars 2011, l'état des résultats et du solde de fonds de l'exercice clos à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives résultant de fraudes ou d'erreurs.

Responsabilité de l'auditeur

Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers, sur la base de notre audit. Nous avons effectué notre audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que nous nous conformions aux règles de déontologie et que nous planifions et réalisons l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers comportent des anomalies significatives résultant de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de la Caisse portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de la Caisse. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Opinion

À notre avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de la Caisse au 31 mars 2011, ainsi que de ses résultats d'activités et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada.

Autres points

Les états financiers de la Caisse pour l'exercice clos le 31 mars 2010 ont été audités par un autre auditeur qui a exprimé sur ces états une opinion non modifiée en date du 11 mai 2010.



Marcil Lavallée
Comptables agréés, experts-comptables autorisés

Ottawa (Ontario)
13 mai 2011

CAISSE D'INDEMNISATION DES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES CAUSÉE PAR LES NAVIRES

ÉTAT DES RÉSULTATS ET DU SOLDE DE FONDS
POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2011

3

| | 2011 | 2010 |
|--|----------------|----------------|
| PRODUITS | | |
| Intérêts | 9 389 377 \$ | 9 338 533 \$ |
| Recouvrement des demandes déjà réglées | - | 157 598 |
| | 9 389 377 | 9 496 131 |
| DEMANDES D'INDEMNISATION | | |
| Paiements effectués et provisions envers des demandes d'indemnisation canadiennes | (686 234) | (2 523 772) |
| Renversement de réclamations provisionnées antérieurement | 2 240 251 | - |
| Contributions aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (note 8) | (3 895 877) | - |
| | (2 341 860) | (2 523 772) |
| | 7 047 517 | 6 972 359 |
| CHARGES DE FONCTIONNEMENT | | |
| Honoraires de l'Administrateur et de l'Administrateur adjoint | 99 000 | 99 199 |
| Frais légaux | 102 501 | 164 439 |
| Frais de consultation | 95 751 | 90 104 |
| Frais d'audit | 32 900 | 17 000 |
| Services administratifs, salaires et dépenses de bureau | 376 643 | 235 348 |
| Déplacements | 33 116 | 31 666 |
| Loyer | 176 141 | 104 520 |
| Dépenses relatives à la Loi sur l'accès à l'information et à la protection des renseignements personnels (note 6) | 5 641 | 11 977 |
| Amortissement des immobilisations | 106 328 | 5 378 |
| | 1 028 021 | 759 631 |
| EXCÉDENT DES PRODUITS SUR LES CHARGES | 6 019 496 | 6 212 728 |
| SOLDE DE FONDS AU DÉBUT | 386 238 190 | 380 025 462 |
| SOLDE DE FONDS À LA FIN | 392 257 686 \$ | 386 238 190 \$ |

CAISSE D'INDEMNISATION DES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES CAUSÉE PAR LES NAVIRES

BILAN

31 MARS 2011

4

| | 2011 | 2010 |
|---|-----------------------|-----------------------|
| ACTIF | | |
| ACTIF À COURT TERME | | |
| Solde du compte auprès du Receveur général du Canada (note 4) | 392 525 017 \$ | 388 952 708 \$ |
| IMMOBILISATIONS (note 5) | 474 440 | 78 204 |
| | 392 999 457 \$ | 389 030 912 \$ |
| PASSIF | | |
| PASSIF À COURT TERME | | |
| Créditeurs et frais courus | 82 400 \$ | 144 098 \$ |
| Provision pour demandes sous révision (note 7) | 659 371 | 2 648 624 |
| | 741 771 | 2 792 722 |
| SOLDE DE FONDS | 392 257 686 | 386 238 190 |
| | 392 999 457 \$ | 389 030 912 \$ |

CAISSE D'INDEMNISATION DES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES CAUSÉE PAR LES NAVIRES

NOTES COMPLÉMENTAIRES

POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2011

5

1. STATUT 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 par des modifications de la *Loi sur la marine marchande du Canada* et a remplacé la Caisse des réclamations de la pollution maritime. La Caisse est régie par la Partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM) modifiée par les Lois du Canada, 2009, chapitre 21.

2. MÉTHODES 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

La présentation d'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 requiert l'utilisation de certaines estimations et hypothèses faites par la direction ayant une incidence sur les actifs et les passifs présentés et sur la présentation des actifs et passifs éventuels à la date des états financiers ainsi que sur les postes de produits et de charges constatés au cours de la période visée par les états financiers. Les montants réels pourraient être différents de ces estimations.

Constataion des produits

Les revenus d'intérêts sont constatés lorsqu'ils sont gagnés. Les recouvrements des demandes déjà réglées sont constatés lorsqu'ils sont reçus.

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 selon les périodes qui suivent :

| | Périodes |
|-------------------------|-----------------------|
| Équipement informatique | 3 ans |
| Mobilier et équipement | 10 ans |
| Améliorations locatives | Durée du bail – 5 ans |

Conversion des devises étrangères

Les transactions libellées en devises étrangères sont converties 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

POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2011

6

3. INFORMATIONS SUR LES RÉSULTATS

| | 2011 | 2010 |
|---|----------|------|
| Gain sur devises étrangères inclus dans les contributions aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par des hydrocarbures | 1 205 \$ | - \$ |

4. SOLDE DU COMPTE AUPRÈS DU RECEVEUR GÉNÉRAL DU CANADA

Le solde d'encaisse imputé à la Caisse est inclus à même les comptes à fins déterminés consolidés du gouvernement du Canada. Travaux publics et Services gouvernementaux Canada agit à titre de gardien de ce solde d'encaisse, et Transport Canada effectue les diverses transactions pour le compte de la Caisse. Les intérêts sont crédités au solde selon les dispositions de la LRMM, 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'intérêt ont fluctué entre 1,82 % et 2,93 %. Le taux pour mars 2011 était de 2,52 % (2,66 % pour mars 2010).

5. IMMOBILISATIONS

| | 2011 | | |
|-------------------------|------------|-------------------------|--------------------|
| | Coût | Amortissement cumulé | Coût non amorti |
| Équipement informatique | 37 693 \$ | 18 561 \$ | 19 132 \$ |
| Mobilier et équipement | 173 033 | 23 568 | 149 465 |
| Améliorations locatives | 382 304 | 76 461 | 305 843 |
| | 593 030 \$ | 118 590 \$ | 474 440 \$ |
| | 2010 | | |
| | Coût | Amortissement cumulé | Coût non amorti |
| Équipement informatique | 8 708 \$ | 5 996 \$ | 2 712 \$ |
| Mobilier et équipement | 24 757 | 6 265 | 18 492 |
| Améliorations locatives | 57 000 | - | 57 000 |
| | 90 465 \$ | 12 261 \$ | 78 204 \$ |

CAISSE D'INDEMNISATION DES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES CAUSÉE PAR LES NAVIRES

NOTES COMPLÉMENTAIRES

POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2011

7

6. DÉPENSES RELATIVES À LA LOI SUR L'ACCÈS À L'INFORMATION ET À LA PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS

| | 2011 | 2010 |
|-----------------------|-----------------|------------------|
| Coûts administratifs | 743 \$ | 354 \$ |
| Frais de consultation | 4 898 | 11 387 |
| Frais légaux | - | 236 |
| | 5 641 \$ | 11 977 \$ |

Il n'y a pas eu d'achat de mobilier et équipement au cours de l'exercice en plus des dépenses opérationnelles mentionnées ci-dessus (2010 : 2 723 \$).

7. INCERTITUDE RELATIVE À LA MESURE

Dû aux incertitudes inhérentes face aux processus de révisions demandés, il y a possibilité que la provision pour demandes sous révision soit insuffisante. Une provision de 659 371 \$ a été comptabilisée pour les demandes reçues avant le 31 mars 2011 (2 648 624\$ en 2010) 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 vingt-quatre derniers mois. Tout ajustement subséquent déterminé par des examens additionnels sera comptabilisé dans l'exercice au cours duquel les demandes seront examinées.

8. ÉVENTUALITÉS

La Caisse peut être requise de contribuer une somme annuelle aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, laquelle est déterminée par les corps régissant le Fonds. Les montants contribués à cette organisation sont utilisés pour le nettoyage des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures sous la juridiction des états contractants aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Le montant de cette contribution est contingent 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 d'année en année. Le montant de la contribution est payé et comptabilisé par la Caisse lorsque celui-ci est déterminé et demandé par le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Au cours de l'exercice, la Caisse a contribué une somme de 3 895 877 \$ (2010 : nul \$) 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

POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2011

8

8. ÉVENTUALITÉS (suite)

Pour l'exercice financier débutant le 1er avril 2011, la responsabilité maximale de la Caisse s'élève à 157 803 519 \$ (2010 : 155 318 424 \$) pour toutes les demandes d'indemnisation visant un seul déversement d'hydrocarbures. De plus, débutant le 1er avril 2011, le ministre des Transports est investi des pouvoirs légaux pour imposer une levée de contributions de 47,32 cents (2010 : 46,57 cents) par tonne métrique d'une cargaison en vrac « d'hydrocarbures donnant lieu à contribution » importée au Canada ou expédiée d'un endroit au Canada, sur un navire. La responsabilité maximale et la levée de contributions sont indexées annuellement basées sur l'indice des prix à la consommation. Aucune levée de contributions n'a été imposée depuis 1976.

9. OPÉRATIONS ENTRE PARTIES LIÉES

La Caisse est liée, 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 176 141 \$ (2010 : 104 520 \$) à Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) pour l'utilisation d'espace de bureau.

La Caisse s'est engagée à verser une somme minimale de 902 868 \$ à TPSGC pour la location d'un nouvel espace de bureau. Les paiements annuels minimums exigibles pour les quatre prochains exercices s'élèvent à 225 717 \$ de 2012 à 2015.

10. FLUX DE TRÉSORERIE

L'état des flux de trésorerie n'est pas présenté, car il ne fournirait pas d'information supplémentaire utile pour la compréhension des flux de trésorerie de l'exercice.

11. GESTION DU CAPITAL

L'objectif de la Caisse en termes de gestion du capital est de maintenir un niveau suffisant de solde de fonds pour assurer la pérennité de la Caisse et ainsi pouvoir continuer à réaliser sa mission.

12. 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.