



Célébration **30** ANS

Indemnisation des victimes de la pollution par les hydrocarbures

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



Analyse de l'histoire des 30 ans d'incidents et d'indemnisation des ports et des havres

Canada

Image de la page couverture: "*Chaulk Determination*" de Jacques Gauthier
Lieu: Port de Trois-Rivières, Québec

Préparé pour l'Association des administrations portuaires canadiennes

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 , bureau 830
Ottawa (Ontario) Canada K1A 0N5

Tél.: (613) 991-1726

Télec: (613) 990-5423

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

Table des matières

À notre sujet.....	2
Notre mandat	2
Impacts sur la Caisse des modifications de 2018 à la <i>Loi sur la responsabilité en matière maritime</i>	3
Types de dommages indemnisés	4
Total réclamé par les ports et havres, par province, et payé par la Caisse	4
Statistiques des demandes d'indemnisation soumises à la Caisse par les ports et havres.....	5
Soumission d'une demande d'indemnisation	7
Sommaire des incidents par province	9
Colombie-Britannique.....	9
Federal Ottawa (1992)	9
Sky Princess (1994)	10
Déversement d'origine inconnue (2000).....	11
Déversement d'origine inconnue Skaubryn (2000)	12
Sandpiper (2003)	13
Déversement d'origine inconnue (Northwind) (2004).....	14
Dominion I (2005)	15
Columbia (2008).....	16
Silver Harvester (2010).....	17
Finella (2011).....	18
Marathassa (2015)	19
Elva M II (2016)	22
Miss Universe (2016).....	23
Viking I (2016).....	24
Ontario	27
Rhea - (1997)	27
Big Bobber (2008)	28
Déversement d'origine inconnue (2008).....	29
Déversement d'origine inconnue (2009).....	31
Québec.....	33
Déversement d'origine inconnue (1989).....	33
Déversement d'origine inconnue (2005).....	33
Déversement d'origine inconnue (2013).....	34
Chaulk Determination (2015).....	35
Déversement d'origine inconnue (2016).....	36
Maccoa (2017).....	38
Contactez-nous.....	40

À notre sujet

En créant la Caisse le 24 avril 1989, le Canada s'est doté d'un régime d'indemnisation tout en protégeant les contribuables, ce que la Caisse a fait plus de 400 fois!

Le concept du pollueur-payeur est le principe clé de notre régime, ce qui nous permet de prendre toutes les mesures raisonnables pour recouvrer les sommes auprès des pollueurs, et ce, malgré les difficultés.

La Caisse indemnise quotidiennement les victimes des petits et moyens incidents qui se produisent régulièrement dans les eaux canadiennes.

Le Canada a la chance de ne pas avoir connu de déversement majeur durant toutes ces années, mais nous serions en mesure d'indemniser les victimes canadiennes en cas de catastrophe. La Caisse bénéficie en effet de son capital accumulé, de l'accès au Trésor et a déployé les efforts au cours des années pour développer des processus et un réseau d'expertise international qui, avec l'aide des fonds internationaux, entrerait en jeu en cas de déversement par un pétrolier.

Notre mandat

Depuis 30 ans, le mandat de la Caisse a été d'indemniser les victimes de pollution par les hydrocarbures (incluant les frais encourus pour mesures préventives) causée par des navires et d'ensuite prendre des mesures pour recouvrer les sommes auprès des pollueurs ou autres parties responsables.

En bref, nous recevons et évaluons les réclamations pour tous types de dommages causés par n'importe quel hydrocarbure provenant de n'importe quel type de navire ou de bateau, dans n'importe quelles eaux canadiennes.

Impacts sur la Caisse des modifications de 2018 à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*

Des modifications à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM) pour moderniser la Caisse sont entrées en vigueur en décembre 2018. Ces modifications ont :

- ✚ Supprimé la limite de responsabilité de la Caisse par événement, ce que signifie qu'il n'y a plus de limite à l'indemnisation des demandeurs;
 - En cas d'insuffisance de fonds dans la Caisse, le Trésor peut la réapprovisionner de façon temporaire;
- ✚ Créé un nouveau processus simplifié et accéléré pour la plupart des demandes d'indemnisation, dont le montant ne dépasse pas 35 000 \$;
- ✚ Mis à la disposition de Pêches et Océans Canada des fonds d'urgence en cas de déversement majeur d'hydrocarbures, jusqu'à concurrence de 10 millions de dollars;
 - Si cette somme est insuffisante, des fonds supplémentaires peuvent être fournis jusqu'à concurrence de 50 millions de dollars;
- ✚ Précisé que certaines formes de préjudices économiques (y compris la perte de revenus) sont indemnifiables;
- ✚ Élargi la responsabilité de la Caisse lorsque Pêches et Océans Canada prend des mesures de prévention en cas de « menace grave et imminente » de pollution par les hydrocarbures;
- ✚ Modernisé la contribution (droits calculés par tonne, non perçus depuis 1976) qui peut être imposée aux importateurs et aux exportateurs d'hydrocarbures;
 - Des sanctions administratives pécuniaires ont été prévues en cas de violation de ces dispositions.

Types de dommages indemnisés



Mesures de prévention



Frais de nettoyage



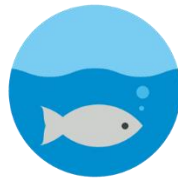
Coûts de la remise en état de l'environnement



Dommmages à la propriété



Pertes économiques



Pertes liées à la pêche



Pertes liées au tourisme



Pertes des moyens de subsistance

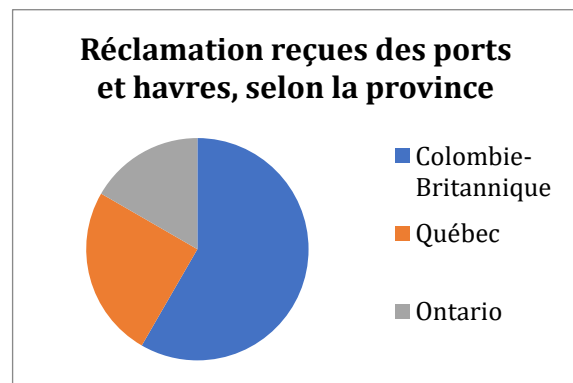
Total réclamé par les ports et havres, par province, et payé par la Caisse

Province	Montant total réclamé (\$)	Montant total payé par la Caisse, intérêts inclus (\$)	Pourcentage du montant payé vs le montant réclamé (%)
Colombie-Britannique	477 272,25	389 074,66	82
Ontario	136 384,66	94 611,78	69
Québec	149 657,83	149 477,71	100

Statistiques des demandes d'indemnisation soumises à la Caisse par les ports et havres

Nombre de réclamations reçues des ports et havres depuis 1989	24
Montant total réclamé à la Caisse par les ports et havres depuis 1989	763 314,74 \$
Montant total payé par la Caisse pour des réclamations par les ports et havres depuis 1989	633 164,15 \$
Pourcentage du montant total réclamé payé par la Caisse pour les réclamations par les ports et havres	83 %

Réclamations reçues des ports et havres, selon la province	
Province	Nombre de réclamations soumises
CB	14
QC	6
ON	4
Total	24



Incident (année) et Numéro de cas	Demandeur	Type de navire	Montant total réclamé (\$)	Montant total payé par la Caisse, intérêts inclus (\$)	% du montant payé vs le montant
Federal Ottawa (1992) 064-C1	La Société du port de Vancouver	vraquier	4,358.80	3,644.00	84
Sky Princess (1994) 094-C1	La Société du port de Vancouver	navire de croisière	46,045.83	23,022.15	50
Origine inconnue (2000) 227-1	L'Administration portuaire de Vancouver	bateau de pêche	20,375.80	19,836.46	97
Origine inconnue - Skaubryn (2000) 233-C1	L'Administration portuaire de Vancouver	bateau de pêche	13,007.72	12,312.75	95
Sandpiper (2003) 365-C1-1	L'Administration portuaire de Steveston	dragueur	1,587.53	2,042.18	129
Origine inconnue - Northwind (2004) 480-C1	L'Administration portuaire du Grand Victoria		16,012.02	11,064.85	69
Dominion I – (2005) 481-C1	L'Administration portuaire du Grand Victoria		8,521.16	7,170.031	84
Columbia – (2008) 547-C1	L'Administration portuaire de Steveston	bateau de pêche	81,470.88	69,874.09	86
Silver Harvester (2010) 625-C1	L'Administration portuaire d'Esquimalt	bateau de pêche	17,956.53	0	0
Finella (2011) 614-C1-1	L'Administration portuaire de Deep Bay	bateau de pêche	9,969.09	10,098.60	101
Marathassa (2015) 673-C1-1	L'Administration portuaire de Vancouver Fraser	vraquier	198,947.22	172,674.87	87
Elva M II (2016) 704-C1	L'Administration portuaire de Steveston	bateau de pêche	7,649.63	7,736.30	101
Miss Universe (2016) 721-C1	L'Administration portuaire du port Port Edward	bateau de pêche	19,911.85	19,113.80	96
Viking I (2016) 716-C1	L'Administration du port de Nanaimo	bateau de pêche	31,458.19	30,484.30	97
Rhea (1997) 157-C1	La Commission portuaire d'Oshawa	dragueur de mines	99,054.21	60,211.24	61
Big Bobber (2008) 543-C1	L'Administration portuaire de Hamilton	bateau de plaisance	2,730.300	2,768.36	101
Origine inconnue (2008) 536-C1	L'Administration portuaire de Hamilton		23,640.50	20,525.40	87
Origine inconnue (2009) 554-C1	L'Administration portuaire de Hamilton		10,959.95	11,106.78	101
Origine inconnue (1989) 038-C1	Le port de Chicoutimi		9,185.31	6,500.00	71
Origine inconnue (2005) 485-C1	La Société du Vieux-Port de Montréal		6,488.90	5,967.73	92
Origine inconnue (2013) 633-C1	L'Administration portuaire de Montréal		5,969.53	6,149.95	103
Chaulk Determination (2015) 700-C1	L'Administration portuaire de Trois-Rivières	remorqueur	71,909.71	73,848.78	103
Origine inconnue (2016) 720-C1	L'Administration du port de Québec		12,298.09	12,602.75	102
Maccoa (2017) 719-C1	L'Administration du port de Québec	vraquier	43,806.19	44,418.50	101
	SOMME FINALE		763,314.74	633,164.15	83

Soumission d'une demande d'indemnisation

1. Qui peut être indemnisé?

- Toute personne au Canada qui a subi des dommages.
- Par exemple :
 - i. la Garde côtière canadienne;
 - ii. les ports, les havres et les marinas;
 - iii. tous les niveaux de gouvernement;
 - iv. les compagnies;
 - v. les industries de la pêche et du tourisme;
 - vi. les communautés autochtones;
 - vii. les propriétaires côtiers; et
 - viii. toute personne (y compris les propriétaires de bateaux) qui a subi des dommages.

2. Un navire a déversé des hydrocarbures et a endommagé vos biens. Que faire maintenant?

- Envoyez-nous votre demande d'indemnisation sur papier ou en forme électronique, bien documentée, avant la date limite.
 - i. Une demande d'indemnisation bien documentée doit inclure une preuve des dommages ou des pertes que vous avez subis, ainsi que les reçus ou d'autres preuves du paiement des frais ou dépenses que vous avez engagés.
 - ii. Des photos peuvent aussi être utiles.
- Par précaution, assurez-vous de présenter votre demande d'indemnisation moins de deux ans après avoir subi les dommages.
- Nous avons aussi un processus accéléré pour les dommages de 35 000 \$ ou moins, où vous devez faire une demande d'indemnisation dans un délai d'un an.
 - i. Selon ce processus, vous n'avez pas à fournir des documents pour justifier votre demande d'indemnisation, mais nous pourrions vous les demander plus tard.

3. Qu'arrive-t-il après que vous ayez présenté votre demande d'indemnisation?

- L'administrateur et des experts maritimes évalueront la demande d'indemnisation.

- Voici ce qu'ils examineront :
 - i. Quelle était la nature de l'incident? A-t-il été causé par de la pollution par les hydrocarbures provenant d'un navire ou d'un bateau?
 - ii. Quelles mesures avez-vous prises? Pourquoi? Quel est le montant des dommages que vous avez subis?
 - iii. Combien avez-vous dépensé? Ce montant était-il raisonnable?
 - iv. Avez-vous les documents nécessaires pour prouver les pertes que vous avez réclamées?
 - v. Il est important de savoir que, si le demandeur a causé ses propres pertes ou dommages ou s'il y a contribué, nous ne pourrions pas l'indemniser ou nous lui offrirons une indemnité réduite.
 - vi. Il est aussi important de savoir que la double indemnisation n'est pas permise. Une fois que vous avez été indemnisé, vous ne pouvez pas faire une autre réclamation à qui que ce soit.
- Après l'évaluation de votre demande d'indemnisation, l'administrateur vous fera une offre d'indemnité.
- Si vous n'obtenez pas le plein montant de votre demande d'indemnisation, nous vous expliquerons pourquoi.

4. Quelles sont vos options lorsque vous recevez une offre d'indemnité?

- Vous avez 60 jours pour accepter ou refuser l'offre.
- Si vous acceptez l'offre, l'administrateur vous paiera le montant offert, plus les intérêts.
- Si vous choisissez de faire appel de l'offre, vous devez engager une procédure à la Cour fédérale.

5. Recouvrement

Lorsque vous avez reçu le paiement, nous prenons toutes les mesures raisonnables pour recouvrer auprès du propriétaire du navire ou de toute autre personne responsable.

Le régime du Canada est basé sur le principe que les propriétaires sont responsables de la pollution par les hydrocarbures causée par leurs navires ou bateaux – c'est-à-dire le principe du pollueur-payeur.

Sommaire des incidents par province

Colombie-Britannique

Federal Ottawa (1992)

LIEU : Port de Vancouver (Colombie-Britannique)

Numéro de cas : 120-064-C1

Incident

Les 22 et 23 janvier 1992, le *Federal Ottawa*, un vraquier battant pavillon luxembourgeois, a déversé une grande quantité de mazout lourd pendant qu'il était ancré dans le port de Vancouver, en Colombie-Britannique. La Société du port de Vancouver, qui était responsable de l'administration du port, a pris des mesures de redressement pour éviter que les hydrocarbures se répandent et pour nettoyer les eaux du port.

L'administrateur comme partie à l'instance selon la loi

La Société du port de Vancouver a intenté une action en justice devant la Cour fédérale contre le *Federal Ottawa* et ses propriétaires, afin de recouvrer les frais et dépenses engagés pour intervenir en réponse au déversement d'hydrocarbures, estimés à 50 000,00 \$. L'administrateur est devenu partie à l'instance selon la loi, après avoir reçu signification de la demande le 11 janvier 1993.

Le 3 novembre 1994, l'administrateur a été informé que les assureurs des propriétaires du navire avaient réglé la réclamation, sauf un montant 4 358,00 \$ qui représentait les frais de nettoyage du secteur au large de Siwash Rock, dans la baie English, car il n'a pas été possible d'établir que les hydrocarbures récupérés à cet endroit provenaient du *Federal Ottawa*. Dans le cadre du règlement, l'administrateur devait signer le formulaire de consentement au rejet de l'action en justice, ce qui a été fait le 4 novembre 1994. Le 6 décembre 1994, l'administrateur a reçu une copie dûment exécutée de l'ordonnance de rejet.

Réclamation

Le 20 décembre 1994, l'administrateur a reçu de la Société du port de Vancouver une demande d'indemnisation au montant de 4 358,80 \$, pour les frais de nettoyage dans le secteur de Siwash Rock. Cet aspect de l'incident a été catégorisé comme un déversement d'origine inconnue.

L'administrateur a enquêté longuement sur le déversement et a convenu qu'il provenait d'un navire, mais il a eu du mal à accepter qu'il n'avait pas été causé par le *Federal Ottawa*. Il a donc offert la somme de 2 911,50 \$, soit la moitié du montant réclamé, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation de la Société du port de Vancouver. L'offre a été acceptée par la Société du port de Vancouver. Le ou vers le 19 décembre 1995, la

Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires a ordonné que cette somme soit payée à la Société du port de Vancouver, plus des intérêts de 732,50 \$.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1996.

Sky Princess (1994)

LIEU : Port de Vancouver, (Colombie-Britannique)

Numéro de cas : 120-094-C1

Incident

Le 16 mai 1994, des hydrocarbures ont été découverts autour du *Sky Princess*, un navire de croisière battant pavillon britannique, lorsque celui-ci a changé de poste d'amarrage ce jour-là. Les officiers du *Sky Princess* ont nié que les hydrocarbures provenaient de leur navire. Un expert maritime de la Direction de la sécurité maritime de Transports Canada a fait une enquête sur place, mais parce que le *Sky Princess* venait tout juste d'être ravitaillé en carburant, il n'a pas prélevé un échantillon d'hydrocarbures à bord du navire. L'expert maritime a conclu qu'il était incapable d'établir que les hydrocarbures provenaient du *Sky Princess*. Cependant, il n'y avait pas d'autre navire dans le secteur où l'incident s'était produit, aucun navire n'avait été amarré au même poste depuis au moins deux jours, et aucune source de déversement n'a été trouvée à terre. De plus, un échantillon des hydrocarbures déversés dans le port a été prélevé, et l'analyse a révélé qu'il s'agissait de mazout lourd.

Demande d'indemnisation

Le 22 avril 1996, la Société du port de Vancouver (SPV) a fait une demande d'indemnisation à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) au montant de 46 045,83 \$.

Évaluation et offre

L'administrateur a enquêté sur la demande d'indemnisation et, le 11 mars 1997, il a payé à la SPV la moitié du montant de sa demande d'indemnisation, soit 23 022,15 \$, en attendant l'issue d'une action en justice intentée contre le navire.

Mesures de recouvrement

Le 8 avril 1997, la SPV et la Caisse (collectivement appelées les codemandeurs) ont intenté une action en justice devant la Cour fédérale contre le *Sky Princess*, ses propriétaires et d'autres (collectivement appelés les codéfendeurs) pour recouvrer la somme de 46 045,83 \$ ainsi que les intérêts et les dépens. Le 5 mai 1997, le club de protection et d'indemnisation a fourni une lettre d'engagement au montant de 70 000,00 \$ pour éviter que le *Sky Princess* ne soit détenu. Le 19 juin 1997, les codéfendeurs ont déposé une déclaration, dans laquelle ils ont réfuté les principales allégations faites dans l'action en justice.

En octobre 1997, des ordonnances ont été rendues afin d'obliger les codéfendeurs à déposer un affidavit de documents dans un délai de 15 jours et à se conformer aux procédures pour que l'affaire puisse suivre son cours. Cependant, le 6 novembre 1997, les codéfendeurs n'avaient pas encore répondu aux ordonnances. Le 5 décembre 1997, les codéfendeurs ont offert de régler l'affaire à l'amiable et de payer la moitié du montant de la réclamation faite par les codemandeurs, soit 23 022,15 \$, sans intérêt. Les codemandeurs ont accepté l'offre. Le 29 décembre 1997, après réception du paiement, l'action en justice contre le *Sky Princess* a été abandonnée avec le consentement de toutes les parties. La somme de 23 022,15 \$ recouvrée auprès des propriétaires du *Sky Princess*, moins les frais judiciaires de 5 140,24 \$, a été versée à la SPV.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1998

Déversement d'origine inconnue (2000)

LIEU : Terminal de Seaboard, North Vancouver (Colombie-Britannique)

Numéro de cas : 120-227-C1

Incident

Le 20 juin 2000, des hydrocarbures ont été observés dans l'eau au terminal Seaboard, à North Vancouver (Colombie-Britannique). Il s'est avéré impossible de déterminer la source des hydrocarbures; par conséquent, l'incident a été classé comme un déversement d'origine inconnue. L'Administration portuaire de Vancouver (APV) est intervenue et a nettoyé la pollution.

Demande d'indemnisation

Le 23 janvier 2001, l'APV a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 20 375,80 \$, afin de recouvrer les frais de nettoyage de la pollution par les hydrocarbures.

Évaluation et offre

Le 13 février 2001, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a demandé des renseignements supplémentaires à l'APV. Le 12 mars 2001, l'APV a fourni les renseignements demandés. Le 30 mars 2001, l'administrateur a demandé d'autres renseignements et documents à l'APV. Le 23 juillet 2001, l'APV a répondu par lettre à la demande de l'administrateur.

Après avoir examiné l'information reçue, l'administrateur a conclu, principalement, que certains frais de traitement relatifs au paiement des factures des sous-traitants n'étaient pas établis. Le 4 octobre 2001, l'administrateur a donc offert à l'APV la somme de 17 953,31 \$, plus des intérêts de 1 883,15 \$, en règlement complet et final de sa demande d'indemnisation. Le 9 octobre 2001, l'APV a accepté l'offre. Le 23 octobre 2001, un

document de quittance et de décharge a été signé au nom de l'APV. Le 25 octobre 2001, l'administrateur a envoyé à l'APV un chèque pour le montant total.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2002.

Déversement d'origine inconnue Skaubryn (2000)

LIEU : Terminal Seaboard, North Vancouver (Colombie-Britannique)

Numéro de cas : 120-233-C1-01

Incident

Tard dans la soirée du 3 août 2000, un déversement d'hydrocarbures a été signalé au terminal Seabord, à North Vancouver (Colombie-Britannique). Deux navires étaient amarrés au terminal, le *Skaugran* et le *Skaubryn*. Tôt dans la journée du 4 août 2000, l'Administration portuaire de Vancouver (APV) est intervenue en réponse au déversement et a engagé des entrepreneurs locaux pour nettoyer la pollution. Plus tard dans l'avant-midi, l'APV a déterminé que le déversement était suffisamment important pour transférer la responsabilité générale du nettoyage à la Garde côtière canadienne (GCC). La Direction de la sécurité maritime de Transports Canada, la GCC et Environnement Canada ont enquêté sur les circonstances de l'origine du déversement. Des échantillons d'hydrocarbures ont été prélevés à l'endroit du déversement et à bord des navires qui se trouvaient à proximité.

Demande d'indemnisation

Le 14 mars 2001, l'APV a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation, au montant de 13 007,72 \$, pour les frais des mesures qu'elle avait prises en réponse à l'incident.

Le 20 juillet 2001, l'avocat de l'APV a écrit à l'administrateur pour l'aviser que l'APV avait présenté sa réclamation et celle de la GCC directement au propriétaire du *Skaubryn* et pour lui demander de mettre en suspens la demande d'indemnisation faite par l'APV à la Caisse relativement à cet incident. Le 2 août 2011, l'administrateur a répondu à l'APV qu'il acceptait de mettre en suspens sa demande d'indemnisation.

Le club de protection et d'indemnisation du propriétaire du navire a refusé d'accepter la réclamation de l'APV et celle de la GCC. Par conséquent, le 17 juillet 2002, l'APV a écrit à l'administrateur pour rétablir sa demande d'indemnisation à la Caisse.

Évaluation et offre

À la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert à l'APV la somme de 10 809,93 \$, plus les intérêts, en règlement de sa demande d'indemnisation. L'APV a accepté l'offre le 20 août 2002. Par la suite, l'APV a exécuté une entente de désistement et de subrogation en faveur de l'administrateur, et le montant de

l'offre de règlement, plus des intérêts de 1 502,82 \$, ont été payés à l'APV le 17 septembre 2002.

Mesures de recouvrement

En juillet 2003, une demande introductive d'instance a été déposée contre le propriétaire du navire pour recouvrer toutes les indemnités payées par la Caisse relativement à l'incident du *Skaubryn*. Le 3 septembre 2003, la demande introductive d'instance a été modifiée et déposée à nouveau. Le 4 septembre 2003, le propriétaire du navire a déposé une défense.

Des discussions ont eu lieu entre les parties en vue de parvenir à un règlement. Le 5 mars 2004, le propriétaire du navire a fait une offre de règlement au montant de 76 031,82 \$, qui a été acceptée par l'administrateur.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2004.

Sandpiper (2003)

LIEU : Port de Steveston (Colombie-Britannique)

Numéro de cas : 120-365-C1-1

Incident

Le *Sandpiper*, un ancien dragueur, était amarré au quai abandonné de la conserverie Pacific Cannery, dans le port de Steveston (Colombie-Britannique) depuis décembre 2001, à la suite de son arrestation pour des raisons autres que la pollution. Durant la nuit du 17 avril 2003, le navire a coulé à son point d'amarrage et a déversé des hydrocarbures dans l'eau. L'Administration portuaire de Steveston a été avisée et, le lendemain matin, des travaux de nettoyage ont été entrepris avec l'aide de la Garde côtière canadienne (GCC). Le propriétaire du navire a été avisé de l'incident par l'Administration portuaire de Steveston, mais il s'est montré réticent à participer activement au nettoyage. Le 25 avril 2003, la GCC a pris en charge les travaux de nettoyage.

Le 7 mai 2003, le propriétaire du navire et une équipe de sauvetage sont arrivés sur les lieux pour se préparer à renflouer la drague. Cela a été fait le 12 mai 2003.

Demande d'indemnisation

Le 9 juillet 2003, l'Administration portuaire de Steveston a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 1 587,53 \$, afin de recouvrer les frais des mesures d'intervention qu'elle avait prises en réponse à l'incident.

Évaluation et offre

À la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert à l'Administration portuaire de Steveston la somme de 1 517,93 \$. L'Administration portuaire de Steveston a accepté l'offre et, le 16 juillet 2003, le montant de l'offre, plus des intérêts de 524,25 \$, ont été payés à l'Administration portuaire de Steveston.

Mesures de recouvrement

L'administrateur a examiné la possibilité de prendre des mesures de recouvrement en vertu du paragraphe 87(3) de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Cependant, après avoir été avisé que le navire coulé n'avait que peu ou pas de valeur, avant même que des frais soient engagés pour le renflouer et le remorquer, l'administrateur a conclu qu'il n'y avait pas lieu de prendre de telles mesures.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2006.

Déversement d'origine inconnue (Northwind) (2004)

LIEU : Port de Victoria (Colombie-Britannique)

Numéro de cas : 120-480-C1

Incident

Le 30 décembre 2004, il y a eu un déversement d'hydrocarbures au quai des pêcheurs de l'Administration portuaire du Grand Victoria (APGV), dans le port de Victoria, en Colombie-Britannique. L'APGV et des bénévoles ont effectué les travaux préliminaires de nettoyage durant la nuit du 30 décembre et jusqu'aux premières heures du 31 décembre 2004. Un entrepreneur a ensuite été engagé par l'APGV pour terminer le nettoyage.

Étant donné que la source de la pollution n'a pu être déterminée, l'APGV a considéré l'incident comme un déversement d'origine inconnue.

Demande d'indemnisation

Le 14 décembre 2005, l'APGV a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation au montant de 16 012,02 \$, afin de recouvrer les frais d'intervention et de nettoyage qu'elle avait engagés en réponse à l'incident.

Évaluation et offre

L'administrateur a demandé d'autres précisions sur l'incident, qui ont été fournies par l'APGV le 20 février 2006. Après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert la somme de 10 443,50 \$ en règlement de la demande d'indemnisation. L'APGV a accepté l'offre et, le 18 avril 2006, le montant du règlement, plus des intérêts de 621,35 \$, lui ont été payés.

Mesures de recouvrement

Le 31 décembre 2004, un échantillon d'hydrocarbures a été prélevé à la surface des eaux du port de Victoria près du navire *Northwind*. De plus, à la même date, un échantillon d'hydrocarbures a été prélevé des eaux de la salle des machines du *Northwind*. Une analyse chimique de ces échantillons effectuée par Environnement Canada a montré qu'ils étaient

extrêmement semblables. L'analyse a aussi montré que les échantillons provenaient d'une source commune.

Le 17 août 2006, le conseiller juridique de la Caisse a écrit au propriétaire du *Northwind* afin de voir s'il était possible d'en arriver à un règlement pour le recouvrement de la somme payée par la Caisse à l'APGV. Les conseillers juridiques des deux parties ont échangé des offres et des contre-offres. Le 19 février 2007, le propriétaire du *Northwind*, en niant toute responsabilité, a présenté sans préjudice une offre de 5 500 \$ à titre de quittance finale relativement au déversement qui s'était produit dans le port de Victoria le 30 décembre 2004. L'administrateur a reçu le paiement le 22 février 2007.

Situation

Le dossier a été fermé le 22 février 2007.

Dominion I (2005)

LIEU : Port de Victoria (Colombie-Britannique)

Numéro de cas : 120-481-C1

Incident

Le 28 mars 2005, un déversement d'hydrocarbures est survenu à l'installation de Ship Point de l'Administration portuaire du Grand Victoria (APGV), dans le port de Victoria (Colombie-Britannique). L'APGV a engagé un entrepreneur pour nettoyer le déversement, dont l'origine était inconnue.

Demande d'indemnisation

Le 14 décembre 2005, l'APGV a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation au montant de 8 521,16 \$, afin de recouvrer les frais de nettoyage qu'elle avait engagés en réponse à l'incident.

Évaluation et offre

Le 16 janvier 2006, l'administrateur a demandé des détails supplémentaires sur l'incident. Après avoir reçu les renseignements de l'APGV le 20 février 2006, l'administrateur a poursuivi son enquête et l'évaluation de la demande d'indemnisation. Par la suite, l'administrateur a offert la somme de 6 847,42 \$, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. L'APGV a accepté l'offre et, le 18 avril 2006, la somme de 7 170,31 \$, y compris les intérêts, a été payée.

Mesures de recouvrement

Pendant l'intervention, le personnel de la Sécurité maritime de Transports Canada a prélevé des échantillons d'hydrocarbures à bord du *Dominion I*, qui était amarré au quai de l'installation de Ship Point, et dans l'eau à proximité du *Dominion I*. Une analyse chimique réalisée par Environnement Canada a conclu que les deux échantillons d'hydrocarbures étaient extrêmement similaires.

Le 11 septembre 2006, l'administrateur a écrit au propriétaire du *Dominion I* pour réclamer le montant versé à l'APGV, plus les intérêts. Des négociations ont eu lieu entre les parties. Le 17 janvier 2007, l'avocat du propriétaire du navire a indiqué que l'offre de 4 000,00 \$ de son client était faite sans préjudice. Après plus ample réflexion, l'administrateur a accepté l'offre de règlement, et un chèque au montant de 4 000,00 \$ a été reçu le 13 avril 2007.

Situation

Le dossier a été fermé le 14 mai 2007.

Columbia (2008)

LIEU : Port de Steveston (Colombie-Britannique)

Numéro de cas : 120-547-C1

Incident

Le 25 août 2008, un navire de pêche américain de 65 pieds, le *Columbia*, a coulé dans l'aire de mouillage du port de Steveston, en Colombie-Britannique. L'Administration portuaire de Steveston (l'Administration portuaire) a déployé un barrage flottant autour du vieux navire en bois et a commencé à nettoyer les hydrocarbures qui s'en étaient échappés, afin d'éviter que la pollution ne contamine le milieu marin. Le 28 août, l'Administration portuaire a communiqué avec le propriétaire du navire, qui pêchait en Alaska. Ce dernier a semblé accepter la responsabilité des frais de nettoyage et de renflouement, mais il a indiqué que le vieux navire n'était pas assuré. Le *Columbia* a été abandonné par la suite, car aucune mesure de suivi n'a été prise par le propriétaire. Le 30 août, l'Administration portuaire a engagé une entreprise de sauvetage. Le *Columbia* a été remis à flot et remorqué à la marina de l'île Shelter, où il a été sorti de l'eau et placé sur le rivage. On a ensuite découvert que les réservoirs de carburant du navire étaient partiellement remplis.

Le 10 octobre, l'Administration portuaire a engagé l'entreprise Chris Small Marine Surveyors Ltd. pour qu'elle donne son avis sur l'état du navire. Les experts maritimes ont inspecté le *Columbia* et ont indiqué qu'il était à l'état d'épave, qu'aucune réparation ne pourrait y remédier et qu'il n'avait aucune valeur de récupération. Par conséquent, l'Administration portuaire a pris des dispositions pour démanteler le navire et s'en débarrasser, afin d'éliminer le risque pour l'environnement.

Demande d'indemnisation

Le 8 décembre 2008, l'Administration portuaire a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation au montant de 81 470,88 \$ pour les frais engagés.

Évaluation et offre

Le 18 décembre, l'administrateur a accusé réception de la demande d'indemnisation. Il a ensuite retenu les services d'un conseiller juridique et d'un expert maritime pour examiner les circonstances entourant l'incident.

À la suite de son enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert le montant établi de 68 760,33 \$, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation, conformément aux articles 86 et 101 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM). L'Administration portuaire a accepté l'offre et, le 9 juillet 2009, après avoir reçu une entente de désistement et de subrogation en bonne et due forme, l'administrateur lui a envoyé un chèque au montant de 69 874,09 \$, y compris les intérêts.

Mesures de recouvrement

L'administrateur a chargé son conseiller juridique d'examiner la faisabilité d'intenter une action en recouvrement des frais en vertu du paragraphe 87(3) de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. À la suite d'enquêtes supplémentaires et selon les avis du conseiller juridique, l'administrateur a conclu qu'il était peu probable que la Caisse puisse recouvrer une somme quelconque auprès du propriétaire du navire. Il a donc fermé le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2010.

Silver Harvester (2010)

LIEU : Port d'Esquimalt (Colombie-Britannique)

Numéro de cas : 120-625-C1

Incident

Le 2 avril 2010, le *Silver Harvester*, un navire de pêche de 45 tonnes construit en 1944, a chassé sur son ancre durant une tempête de vent et s'est échoué à l'extrémité nord du port d'Esquimalt, sur l'île de Vancouver, en Colombie-Britannique. Lorsque le navire s'est échoué sur les rochers, il a été partiellement submergé et a déversé des hydrocarbures dans l'eau. Le lendemain, lorsque la tempête s'est calmée, l'Administration portuaire d'Esquimalt (l'Administration portuaire) a dépêché son équipe d'intervention d'urgence environnementale maritime pour contenir le déversement d'hydrocarbures. De plus, l'Administration portuaire a inspecté le navire et a constaté que la coque était gravement endommagée et envahie par les hydrocarbures. On a déterminé que le navire ne pouvait pas être sauvé et qu'il y avait encore un risque de pollution. Il a donc été conclu que le moyen le plus efficace par rapport au coût pour résoudre la situation était de démanteler le navire.

Lorsque le propriétaire du navire a été informé de la situation, il a indiqué qu'il n'avait pas les moyens de répondre à l'incident. De plus, il a autorisé par écrit l'Administration portuaire à démanteler le navire et à s'en débarrasser. L'Administration portuaire a alors demandé au Receveur d'épaves de Transports Canada de transférer la propriété du navire au ministère de la Défense nationale (MDN), afin de pouvoir récupérer le navire et éviter

toute autre pollution. À la suite du transfert de la propriété du navire, tous les hydrocarbures et les autres matières dangereuses qui se trouvaient à bord ont été enlevés. Le vieux navire de pêche imprégné d'hydrocarbures a finalement été démantelé par le personnel du MDN à la base des Forces canadiennes d'Esquimalt. Les travaux de démantèlement ont pris fin le 27 avril 2010.

Demande d'indemnisation

Le 23 novembre 2012, l'Administration portuaire a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 17 956,53 \$, afin de recouvrer les frais des mesures d'intervention qu'elle avait prises en réponse au naufrage du *Silver Harvester* dans le port d'Esquimalt.

Évaluation et offre

La période entre l'achèvement des travaux de démantèlement du navire et le dépôt de la demande d'indemnisation semblait dépasser de loin le délai de deux ans prévu par la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Par conséquent, sur l'avis de son conseiller juridique, l'administrateur a conclu que la demande d'indemnisation était prescrite.

Situation

Le dossier a été fermé le 24 janvier 2013.

[Finella \(2011\)](#)

LIEU : Deep Bay (Colombie-Britannique)

Numéro de cas : 120-614-C1-1

Incident

Le 11 octobre 2011, le navire de pêche commerciale *Finella* a coulé partiellement au quai de Deep Bay, sur l'île de Vancouver, en Colombie-Britannique. Du carburant diesel et de l'huile visqueuse pour moteur et engrenages ont commencé à s'échapper du navire. Selon les estimations, le navire avait à son bord 2 000 litres de carburant et de l'huile hydraulique. Avec l'aide de membres locaux de la Garde côtière auxiliaire canadienne, l'Administration portuaire de Deep Bay a déployé un barrage flottant et des matelas absorbants pour tenter d'empêcher les polluants d'atteindre les plages et les zones de conchyliculture commerciale qui se trouvaient non loin. Le propriétaire du navire était apparemment à l'étranger. Par conséquent, l'Administration portuaire a engagé un entrepreneur pour renflouer le *Finella* et le déplacer en eau peu profonde pour l'empêcher de couler complètement et de causer des dommages environnementaux aux terres humides et aux zones de conchyliculture commerciale. Le 12 octobre 2011, le *Finella* a été sorti de l'eau et placé sur le rivage.

Demande d'indemnisation

Le 22 mars 2012, le directeur de l'Administration portuaire de Deep Bay a présenté à la

Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 9 969,09 \$ pour les frais engagés en réponse à l'incident. Le directeur a indiqué qu'il avait tenté de recouvrer les frais auprès du propriétaire du navire, mais que ce dernier n'a répondu à aucune de ses communications.

Évaluation et offre

Le 8 mai 2012, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert la somme établie de 9 969,09 \$, plus les intérêts, soit un montant total de 10 098,60 \$. L'offre a été acceptée et, le 5 juin, après avoir reçu une entente de désistement et de subrogation en bonne et due forme, l'administrateur a envoyé au directeur de l'Administration portuaire de Deep Bay un chèque au montant de 10 098,60 \$.

Mesures de recouvrement

Le 5 juin 2012, l'administrateur a envoyé une lettre par courrier recommandé au propriétaire du *Finella* pour réclamer le paiement des frais engagés par l'Administration portuaire de Deep Bay en réponse à l'incident, dont le montant s'élevait à 10 098,60 \$, à défaut de quoi il intenterait une poursuite judiciaire. Le 4 juillet, la lettre a été retournée à l'administrateur.

D'autres recherches ont été faites pour tenter de trouver le propriétaire et de localiser ses actifs, mais sans succès. Par conséquent, l'administrateur a conclu qu'il ne serait pas raisonnable d'engager d'autres dépenses pour tenter de recouvrer les frais et il a fermé le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 19 décembre 2012.

Marathassa (2015)

LIEU : Port de Vancouver (Colombie-Britannique)

Numéro de cas : 120-673-C1-1

Incident

Le 8 avril 2015, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée d'un déversement d'hydrocarbures dans la baie English, près de l'entrée du port de Vancouver, en Colombie-Britannique. Le vraquier *Marathassa* (43 229 TJB), immatriculé à Chypre, qui était ancré au poste de mouillage 12 dans la baie English, était considéré comme étant la source probable de la pollution. Le capitaine du navire a d'abord nié toute responsabilité pour le déversement d'hydrocarbures. Par la suite, des inspecteurs de la Sécurité maritime de Transports Canada ont déterminé qu'une défectuosité mécanique à bord du *Marathassa*, qui a causé une infiltration de combustible de soute dans les cales du navire, était à l'origine du déversement d'hydrocarbures.

Plus tard le même jour, la GCC a conclu une entente contractuelle avec la Western Canada Marine Response Corporation (WCMRC), un organisme d'intervention agréé par Transports Canada. La GCC a assumé le commandement des opérations en tant qu'organisme responsable, et la WCMRC a commencé à écumer et à récupérer les hydrocarbures. Au début de la matinée du 9 avril 2015, la WCMRC a déployé un barrage flottant autour du *Marathassa*. Ce retard a eu un impact considérable sur la propagation de la pollution récupérable.

Les travaux de nettoyage effectués par la WCMRC et les autres entrepreneurs engagés par la GCC ont duré seize jours et ont pris fin le 23 avril 2015. Le *Marathassa* a été libéré le 24 avril 2015 et il a quitté la baie English le lendemain.

Un examen de l'incident a montré qu'environ 2 800 litres d'IFO 380, un mazout intermédiaire de soute, ont été déversés. On a estimé que près de 600 litres, ou plus, ont souillé le rivage. La baie English est entourée de plusieurs parcs et plages populaires qui sont accessibles depuis le secteur du centre-ville de Vancouver. Les plages sont d'importantes attractions touristiques et sont fréquentées par la population locale durant toute l'année. La baie English et l'inlet Burrard sont d'importantes aires d'hivernage pour de nombreux oiseaux de mer et d'eau, et ils ont été désignés par l'organisme Birdlife International comme une importante zone aviaire d'après la population d'oiseaux et les seuils des habitats.

Mesures prises par l'administrateur

Une lettre d'engagement a été reçue de l'assureur du navire, et l'administrateur a été avisé que les avocats des assureurs s'occupaient des réclamations.

Demande d'indemnisation

Le 5 avril 2017, pendant qu'elle était encore en discussion avec l'assureur du navire en vue de parvenir à un règlement, l'Administration portuaire de Vancouver Fraser (APVF) a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 198 947,22 \$, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

À la demande de l'APVF, l'administrateur a mis en suspens l'évaluation de la demande d'indemnisation en attendant l'issue des discussions entre le demandeur et l'assureur du navire en vue de parvenir à un règlement. L'évaluation de la demande d'indemnisation a repris à la fin de juin 2017. Des renseignements additionnels ont été demandés à l'APVF et ont été reçus.

L'administrateur a reçu trois différentes demandes d'indemnisation concernant l'incident du *Marathassa*, survenu entre le 8 et le 24 avril 2015. Les mesures et les activités liées au Système de commandement d'intervention (SCI) énoncées dans les demandes d'indemnisation individuelles (et dans les documents respectifs) se chevauchaient et se

recoupaient; par conséquent, l'administrateur a dû les évaluer ensemble pour s'assurer que les mesures faisaient partie du plan intégré et qu'elles n'étaient pas répétées. Bien qu'il ait fallu évaluer les demandes d'indemnisation individuellement, chacune d'entre elles a dû être examinée par rapport à l'ensemble des opérations qui se sont déroulées et qui ont nécessité l'intervention d'autres parties. Il a été nécessaire de comprendre ce portrait d'ensemble pour pouvoir décider du caractère raisonnable des mesures et des activités et déterminer si les coûts des éléments individuels de chaque demande d'indemnisation étaient raisonnables.

Le 15 janvier 2018, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a envoyé une lettre d'offre préalable à l'APVF pour fins de commentaires. Le 14 février 2018, l'APVF a demandé à obtenir une offre finale, et l'administrateur a offert la somme de 158 800,49 \$, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. Les principales différences entre la somme offerte et le montant de la demande d'indemnisation de l'APVF étaient attribuables à une répétition de certaines activités par rapport à celles d'autres intervenants du SCI, ainsi qu'à des frais de repas et d'accueil inadmissibles.

Le 20 février 2018, l'APVF a accepté l'offre. Le 1^{er} mars 2018, l'administrateur a ordonné que la somme de 172 674,87 \$ (y compris des intérêts courus de 13 874,38 \$) soit versée à l'APVF.

Mesures de recouvrement

Le 6 mars 2018, le conseiller juridique de l'administrateur a envoyé une demande de remboursement aux avocats de l'assureur du navire.

Le 21 mars 2018, l'administrateur a reçu un paiement de 172 935,87 \$ en règlement final de sa demande d'indemnisation subrogée de l'APVF.

Après avoir recouvré le montant complet, l'administrateur a signé et envoyé au propriétaire une lettre de quittance et de règlement en mars 2018.

Situation

Le dossier a été fermé le 12 avril 2018.

Elva M II (2016)

LIEU : Havre de Steveston (Colombie-Britannique)

Numéro de cas : 120-704-C1

Incident

Dans la nuit du 4 au 5 novembre 2016, l'*Elva M II*, un navire de pêche en bois, de 55 tonneaux de jauge brute, construit en 1927, a coulé au quai du havre de Steveston, en Colombie-Britannique. L'administration portuaire locale s'est rendue sur les lieux en compagnie de la Garde côtière canadienne (GCC) pour intervenir en réponse à l'incident. Des barrages flottants et du matériel absorbant ont été déployés pour contenir les polluants. Des plongeurs et des entrepreneurs locaux ont été engagés pour renflouer le navire coulé. L'opération de récupération s'est déroulée le même jour et, durant la soirée, l'*Elva M II* a été remis à flot. Le navire a ensuite été retiré de l'eau et démantelé.

Demande d'indemnisation

Le 9 février 2017, l'administration portuaire de Steveston a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 7 649,63 \$ pour les frais engagés, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (la *Loi*).

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

Le 22 février 2017, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert à l'administration portuaire de Steveston la somme de 7 649,63 \$, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. L'offre a été acceptée le 6 mars 2017, accompagnée d'une entente de désistement et de subrogation dûment exécutée par l'administration portuaire de Steveston, et un paiement de 7 736,30 \$, y compris les intérêts, a été versé à l'administration portuaire de Steveston le 21 mars.

Mesures de recouvrement

Le 31 mai 2017, une demande de remboursement a été envoyée au propriétaire du navire, à laquelle une réponse a été obtenue. Le 27 juin, le conseiller juridique de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (CIDPHN) a informé le propriétaire du navire des dispositions en matière de responsabilité absolue de la *Loi* et qu'une action serait intentée par la CIDPHN dans un délai de sept jours, à moins qu'une offre de règlement satisfaisante ne soit reçue. De plus, le 29 juin, le conseiller juridique a fait parvenir une proposition au propriétaire du navire. Cependant, ce dernier a répondu qu'il était incapable de payer.

En juillet 2017, une entreprise de localisation a été engagée pour faire une recherche des actifs du propriétaire du navire et, en octobre 2017, une déclaration a été déposée. Étant donné qu'aucune défense n'a été reçue, une requête en vue d'obtenir un jugement par

défaut a été déposée à la cour. Par la suite, un jugement contre le propriétaire du navire a été rendu. L'examen à l'appui de l'exécution du jugement a eu lieu le 22 décembre 2017.

En août 2018, le conseiller juridique de l'administrateur a déposé une requête en ordonnance de saisie-arrêt à la Cour fédérale. La Cour a rendu une ordonnance obligeant l'employeur du propriétaire à verser tout futur paiement au débiteur en vertu du jugement. Au 24 décembre 2018, l'administrateur avait reçu un montant total de 3 266,46 \$ pour les demandes d'indemnisation subrogées de la GCC et de l'administration du port de Steveston.

Étant donné l'impécuniosité et l'âge du propriétaire, l'administrateur a déterminé que le défendeur avait atteint sa capacité de payer pour le moment et il a décidé de suspendre les mesures de recouvrement. Cette décision sera réexaminée plus tard et l'administrateur reprendra les mesures de recouvrement à l'égard du jugement existant si la situation financière du propriétaire s'améliore.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

Miss Universe (2016)

LIEU : Administration du port de Port Edward (Colombie-Britannique)

Numéro de cas : 120-721-C1

Incident

Le 10 décembre 2016, l'administration du port de Port Edward a été avisée qu'un navire avait coulé dans les eaux relevant de sa compétence. À la suite d'une enquête, on a constaté qu'il s'agissait du *Miss Universe* (12,45 TJB), un navire de pêche délaissé; l'administration du port de Port Edward a déterminé qu'il y avait un risque élevé de pollution et un grave danger pour la sécurité, et elle a fait appel à la Garde côtière canadienne (GCC).

Une substance épaisse de couleur grise a été observée à la surface de l'eau; des matelas absorbants ont été mis en place et un barrage flottant a été déployé autour du navire pour atténuer les dommages à l'environnement causés par la pollution. Les matelas absorbants ont été remplacés le lendemain. Étant donné que le navire et la nature des polluants étaient inconnus, que le navire causait une grande quantité de pollution, et que l'administration portuaire n'avait pas la capacité d'enlever les polluants de manière sûre, la décision a été prise de récupérer l'épave et ensuite de la démanteler.

L'administration du port de Port Edward a continué de surveiller le navire et de changer les matelas absorbants jusqu'au 15 décembre 2016, lorsque le navire coulé a été récupéré par un entrepreneur privé et amené à un endroit sûr pour être démantelé.

Demande d'indemnisation

Le 12 juillet 2017, l'administration du port de Port Edward a présenté à l'administrateur

une demande d'indemnisation pour les frais engagés au montant de 19 911,85 \$, en vertu de l'article 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

Le 31 août 2017, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation (y compris des demandes en vue d'obtenir d'autres documents, feuilles de temps et factures), l'administrateur a offert à l'administration du port de Port Edward la somme de 18 711,85 \$, plus les intérêts, en vertu de l'article 105 de la *Loi*.

La principale différence entre la somme offerte et le montant de la demande d'indemnisation était due aux frais de location de barques à fond plat, qui ont été jugés excessifs par rapport aux tarifs concurrentiels.

Le 15 septembre 2017, une lettre d'acceptation de l'offre a été reçue de l'administration du port de Port Edward.

Le 12 octobre 2017, l'administrateur a ordonné que la somme de 19 113,80 \$ (y compris des intérêts courus au montant de 401,95 \$) soit versée à l'administration du port de Port Edward.

Mesures de recouvrement

Après avoir fait enquête, l'administrateur était convaincu que le propriétaire du navire était décédé quelque temps après l'incident. Cependant, au 31 mars 2019, les efforts de recouvrement se poursuivaient, car l'administrateur examinait encore la possibilité de recouvrer les indemnités versées auprès de la succession du propriétaire décédé.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

[Viking I \(2016\)](#)

LIEU : Baie de Mark (Colombie-Britannique)

Numéro de cas : 120-716-C1

Incident

Le 10 août 2016, l'administration du port de Nanaimo a été avisée que le *Viking I* (29,7 TJB), un ancien navire de pêche de 40 pieds converti en bateau de plaisance, était en train de couler dans la zone d'ancrage pour petits bateaux dans la baie de Mark, en Colombie-Britannique. Le maître du port a trouvé le bateau entièrement submergé à une profondeur d'environ 30 pieds et a constaté une irisation d'hydrocarbures à la surface de l'eau. Un barrage flottant a été déployé et des matelas absorbants ont été placés à l'intérieur du barrage.

La Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée de l'incident par l'administration du port de Nanaimo, et elle a chargé celle-ci d'assurer les fonctions de surveillance et d'intervention. Le propriétaire a indiqué que le bateau avait à son bord un réservoir de carburant diesel de 800 gallons, mais que celui-ci n'était rempli qu'à moins du quart. Des plongeurs engagés pour inspecter l'épave, afin de s'assurer qu'il n'y avait aucune victime à bord (aucune n'a été trouvée), ont également été chargés d'obturer les événements du réservoir de carburant et de tenter de renflouer le bateau à l'aide de coussins gonflables et de pompes à eau.

Le 15 août 2016, le *Viking 1* a été remis à flot en utilisant d'autre équipement de flottabilité. Le lendemain, le bateau a été déplacé à un endroit sûr, à l'installation de mise à l'eau de Brechin située non loin. Une grue à forte capacité de levage et un chaland ont été mis en place à l'installation de mise à l'eau et le *Viking 1* a été ramené à la verticale pour être vidé d'eau.

Le 19 août 2016, la coque a été soulevée et placée sur un chaland, et tous les débris et les résidus contaminés ont été enlevés avant le début des travaux de récupération. L'épave a été transportée à Vancouver pour être démantelée.

Demande d'indemnisation

Le 3 mai 2017, l'administration du port de Nanaimo a présenté à l'Administrateur une demande d'indemnisation pour les frais engagés au montant de 31 458,19 \$, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

L'Administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

Le 24 mai, des renseignements additionnels ont été demandés à l'administration du port de Nanaimo à l'appui de sa demande d'indemnisation. Plusieurs rappels ont été envoyés au cours des mois suivants. Le 30 août 2017, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'Administrateur a offert à l'administration du port de Nanaimo la somme de 29 432,92 \$, plus les intérêts, en vertu de l'article 105 de la *Loi*.

Le 3 octobre 2017, l'offre a été acceptée par l'administration du port de Nanaimo.

Le 12 octobre 2017, l'Administrateur a ordonné que la somme de 30 484,30 \$ (y compris des intérêts de 1 051,38 \$) soit prélevée sur la Caisse et versée à l'administration du port de Nanaimo.

Mesures de recouvrement

L'Administrateur a chargé un service professionnel de localisation de trouver le propriétaire du *Viking I* et de faire une recherche de ses actifs. Cependant, avant d'intenter une action en recouvrement contre le propriétaire du navire, l'Administrateur a décidé d'évaluer la demande d'indemnisation présentée par la GCC relativement au même incident.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

Ontario

Rhea - (1997)

LIEU : Oshawa (Ontario)

Numéro de cas : 120-157-C1

Incident

Le 4 octobre 1997, le *Rhea*, un ancien dragueur de mines des forces navales des États-Unis, qui avait été acheté environ dix ans plus tôt pour servir d'habitation flottante dans le port d'Oshawa (Ontario), a coulé, alors que personne ne se trouvait à bord, et s'est immobilisé au fond de l'eau, à une profondeur d'environ sept mètres; seule la superstructure du navire était encore visible au-dessus de l'eau. Il a été signalé que le navire avait à son bord environ 1 600 litres d'huile de chauffage, 4 500 litres de carburant diesel et 450 litres d'huile lubrifiante qui ont immédiatement commencé à se déverser lorsque le navire a sombré.

Le propriétaire du navire a indiqué qu'il n'avait aucune assurance et qu'il était incapable d'accepter la responsabilité des mesures pour contenir et nettoyer la pollution par les hydrocarbures. L'association locale de sauvetage maritime est intervenue et a déployé un barrage flottant autour du navire coulé. Par la suite, le *Rhea* a été remis à flot et retiré du port d'Oshawa.

Demande d'indemnisation

Le 26 août 1998, la Commission portuaire d'Oshawa (la Commission portuaire) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation au montant de 99 054,21 \$, afin de recouvrer les frais des mesures d'intervention relatives au nettoyage de la pollution par les hydrocarbures. La demande d'indemnisation comprenait des frais contestés que la Commission portuaire n'avait pas payés, dont le montant s'élevait à 10 040,71 \$.

Évaluation et offre

Après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a conclu qu'un certain nombre de frais individuels n'étaient pas raisonnables, au sens de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Le 29 mars 1999, l'administrateur a tenu des discussions par téléphone avec les représentants de la Commission portuaire et leur a indiqué un certain nombre de montants réclamés dans la demande d'indemnisation qui, à son avis, devaient être réduits ou supprimés parce qu'ils n'étaient pas raisonnables.

Par la suite, le 21 avril 1999, l'administrateur et la Commission portuaire sont parvenus à accord de règlement complet au montant de 60 211,24 \$, y compris les intérêts. Dans le cadre de l'accord de règlement, l'administrateur a exigé que la Commission portuaire prenne les mesures suivantes : chercher diligemment à recouvrer les frais auprès du propriétaire du navire; poursuivre les assureurs de la Commission portuaire qui avaient nié toute responsabilité; et remettre à la Caisse toute somme recouvrée par la Commission

portuaire. Selon l'accord de règlement, l'administrateur a reçu une entente de désistement et de subrogation signée au nom de la Commission portuaire le 12 mai 1999. Le montant du règlement a été payé par la Caisse le 7 juin 1999.

Mesures de recouvrement

Comme suite à l'action en justice intentée par la Commission portuaire contre le propriétaire du navire le 25 mars 1999, un jugement par défaut a été obtenu le 18 avril 2000, au montant de 146 630,55 \$, y compris les intérêts et les dépens. La Commission portuaire a ensuite demandé un bref de saisie-exécution le 3 mai 2000; cependant, parce qu'elle n'a pas pu trouver le propriétaire du navire, décrit comme ayant très peu de biens, elle a considéré l'affaire close.

Au cours de l'an 2000, l'administrateur a tenté lui-même de trouver le propriétaire du navire, mais sans succès. Après avoir reçu un avis juridique, l'administrateur a ordonné à son avocat-conseil d'obtenir une cession partielle du jugement rendu en faveur de la Commission portuaire, ce qui a été fait. L'administrateur a ensuite fermé le dossier jusqu'à ce que le propriétaire du navire soit trouvé.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2001.

Big Bobber (2008)

LIEU : Royal Hamilton Yacht Club (Ontario)

Numéro de cas : 120-543-C1

Incident

Le 10 août 2008, un déversement d'hydrocarbures s'est produit au Royal Hamilton Yacht Club. Le bureau de la sécurité de l'Administration portuaire a déterminé qu'un bateau de plaisance de 20 pieds, le *Big Bobber*, était à l'origine du déversement d'hydrocarbures. Le Centre d'intervention en cas de déversement du ministère provincial de l'Environnement, les services de police maritime de Hamilton/Halton et la Garde côtière canadienne (GCC) ont été avisés de l'incident. L'Administration portuaire n'a pas réussi à joindre le propriétaire du bateau. Le directeur adjoint du port a donc engagé l'entreprise Team-Hazco Environmental Services pour qu'elle déploie un barrage flottant autour du bateau et nettoie le déversement. À son arrivée, l'équipe d'intervention a constaté que le plancher du bateau était saturé de carburant et qu'il y avait une quantité considérable d'hydrocarbures dans la cale. Par ailleurs, le bateau était partiellement submergé, causant ainsi un rejet d'hydrocarbures dans l'eau.

Les travaux de nettoyage ont été accomplis à la satisfaction des autorités.

Demande d'indemnisation

En août et septembre 2008, l'Administration portuaire de Hamilton a été incapable de

recouvrer auprès du propriétaire du bateau la somme de 2 730,00 \$ qu'elle avait versée à Team-Hazco Environmental Services. Par conséquent, le 9 octobre 2008, elle a présenté une demande d'indemnisation pour ce montant à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, en vertu de la partie 6 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

Après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert le plein montant réclamé, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. L'offre a été acceptée par l'Administration portuaire de Hamilton. Après avoir reçu une entente de désistement et de subrogation en bonne et due forme de l'Administration portuaire de Hamilton, l'administrateur a ordonné le paiement de la somme de 2 768,36 \$.

Mesures de recouvrement

L'administrateur a chargé son conseiller juridique d'enquêter sur la faisabilité de recouvrer la somme versée à l'Administration portuaire de Hamilton relativement à ce déversement. D'après les résultats de l'enquête, l'administrateur a conclu qu'il n'y avait aucun espoir raisonnable d'un recouvrement.

Situation

Le dossier a été fermé le 25 novembre 2009.

Déversement d'origine inconnue (2008)

LIEU : Port de Hamilton (Ontario)

Numéro de cas : 120-536-C1

Incident

Le 24 avril 2008, le Centre d'action en cas de déversement du port de Hamilton a informé le bureau du directeur du port qu'un déversement d'hydrocarbures s'était produit dans le secteur sud-ouest du port. Le personnel de l'Administration portuaire de Hamilton, les agents de sécurité du port, un représentant du ministère provincial de l'Environnement et un inspecteur de la Sécurité maritime de Transports Canada ont enquêté sur les sources possibles du déversement d'hydrocarbures. D'après les observations visuelles, il a été déterminé que les hydrocarbures à la surface de l'eau étaient du carburant diesel. Cependant, le ministère de l'Environnement n'avait reçu aucun rapport d'un incident à terre qui aurait pu causer un rejet de carburant diesel dans l'eau. Par ailleurs, les autorités qui ont enquêté sur l'incident n'ont pas trouvé de signe de carburant diesel à l'intérieur des barrages flottants placés par la Ville de Hamilton à tous les effluents qui s'écoulent dans le port. Les autorités ont aussi examiné la marina et les rives adjacentes, mais aucun signe d'hydrocarbures provenant d'une source à terre n'a été trouvé. De plus, l'inspecteur de la Sécurité maritime a visité les navires qui étaient amarrés dans le secteur lorsque l'incident s'est produit, mais il n'a trouvé aucun signe de rejet d'hydrocarbures. À la suite de ces

enquêtes, les autorités ont conclu qu'un navire inconnu dans le port de Hamilton était la cause la plus probable du déversement.

L'Administration portuaire a engagé un entrepreneur local pour récupérer et éliminer les hydrocarbures résiduels à la surface de l'eau. Le 26 avril 2008, les travaux de récupération des hydrocarbures à l'intérieur des barrages flottants ont pris fin, et les déchets d'hydrocarbures ont été éliminés dans une installation autorisée de gestion des déchets.

Demande d'indemnisation

Le 6 juin 2008, l'Administration portuaire de Hamilton a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 23 640,50 \$ pour les frais engagés, en vertu de la partie 6 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

Le 25 juin 2008, aux fins de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a demandé des renseignements et des documents additionnels concernant certains frais réclamés. Le 24 juillet, l'Administration portuaire a fourni les renseignements additionnels demandés.

Le 23 septembre 2008, à la suite de l'enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a informé l'Administration portuaire qu'il avait jugé recevable la somme de 19 903,81 \$, plus les intérêts. L'Administration portuaire a accepté l'offre et a exécuté une entente de désistement et de subrogation. Par la suite, le 9 décembre 2008, un chèque au montant de 20 525,40 \$ a été envoyé à l'Administration portuaire.

Mesures de recouvrement

Étant donné que les enquêtes approfondies menées sur les lieux n'ont pas permis de déterminer la source des hydrocarbures, l'administrateur a accepté que l'incident constituait un déversement d'origine inconnue. Par conséquent, il n'a pu prendre aucune mesure de recouvrement.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2009.

Déversement d'origine inconnue (2009)

LIEU : Port de Hamilton (Ontario)

Numéro de cas : 120-554-C1

Incident

Le 14 décembre 2009, l'Administration portuaire de Hamilton a reçu un rapport d'un représentant de Vopak Terminals 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 provincial de l'Environnement a été informé de l'incident, 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. Il a rencontré les représentants de deux des installations maritimes qui partagent le quai, à savoir Vopak Terminals of Canada et IKO Industries.

À la suite de l'enquête menée par l'inspecteur du ministère de l'Environnement, aucune source terrestre de pollution n'a été trouvée. Un polluant semblait s'écouler dans l'eau à partir d'une canalisation dans le mur du quai, mais il a été déterminé par la suite que l'action des vagues faisait entrer et sortir le mélange huileux de la canalisation du mur de l'ancien quai, qui n'était plus en service. Le directeur du port s'est également rendu sur place, mais il n'a trouvé aucune source de pollution sur terre ou dans l'eau. Par ailleurs, il n'y avait aucun navire 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 engagé un entrepreneur local pour récupérer et éliminer les hydrocarbures dans l'eau. L'irisation d'hydrocarbures couvrait une surface d'environ 800 à 1 000 pieds carrés.

Demande d'indemnisation

Le 12 avril 2010, l'Administration portuaire de Hamilton a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 10 959,95 \$, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

Aux fins de son enquête sur la demande d'indemnisation, l'administrateur a chargé son 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, mais il n'a pas été en mesure d'établir que l'incident n'avait pas été causé par un navire.

Après avoir évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a conclu que la documentation accompagnant la présentation des preuves était suffisante pour montrer que les frais avaient été réellement engagés. La documentation montrait aussi 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 offert la

somme de 10 959,95 \$, plus les intérêts, en règlement de la demande d'indemnisation. L'Administration portuaire de Hamilton a accepté l'offre et, le 22 juillet 2010, après avoir reçu une entente de désistement et de subrogation en bonne et due forme, l'administrateur a ordonné que la somme de 11 106,78 \$, y compris les intérêts, soit versée à l'Administration portuaire de Hamilton.

Mesures de recouvrement

L'administrateur a accepté que l'incident constituait un déversement d'origine inconnue. Par conséquent, aucune mesure de recouvrement n'a pu être prise.

Situation

Le dossier a été fermé le 30 septembre 2010.

Québec

Déversement d'origine inconnue (1989)

LIEU : Baie des Ha! Ha! (Québec)

Numéro de cas : 120-038-C1

Incident

Le 2 décembre 1989, un déversement d'hydrocarbures est survenu dans la baie des Ha! Ha! (Québec). Les hydrocarbures ont été déversés par l'un de deux navires, le *Maria H* ou le *Singelgracht*, qui étaient amarrés dans le port de Chicoutimi (le port) au moment de l'incident, mais la Garde côtière canadienne (GCC) a été incapable de déterminer lequel avait causé le déversement. Par conséquent, les propriétaires des deux navires ont nié toute responsabilité et le port n'a pas pu recouvrer auprès de l'un ou l'autre navire les frais et dépenses qu'il a engagés pour la récupération et le nettoyage des hydrocarbures.

Demande d'indemnisation

Le 20 juin 1992, le port a fait une demande d'indemnisation à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse), au montant de 9 185,31 \$ pour les frais et dépenses qu'il a engagés pour la récupération et le nettoyage des hydrocarbures dans la baie des Ha! Ha!

Évaluation et offre

Étant donné que le navire ayant causé le déversement n'a pas pu être identifié, des questions ont été soulevées à savoir si le port devait être tenu responsable de l'impossibilité d'identifier le navire en cause. Le 29 octobre 1992, en raison de cette incertitude, le port a offert d'accepter la moitié du montant de sa réclamation, ainsi que les intérêts payables en vertu de l'article 723 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, soit un montant total de 6 500,00 \$. L'administrateur a accepté l'offre le 6 novembre 1992, et le règlement a été finalisé le 23 novembre 1992.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1993.

Déversement d'origine inconnue (2005)

LIEU : Port of Montreal [Vieux-Port], (Quebec)

Numéro de cas : 120-485-C1

Incident

Le 6 septembre 2005, un déversement d'hydrocarbures d'origine inconnue a été découvert dans le Port de Montréal (Vieux-Port), dans le bassin Jacques-Cartier, au quai King Edward. La Société du Vieux-Port de Montréal Inc. est intervenue et a nettoyé la pollution.

Demande d'indemnisation

Le 9 février 2006, la Société du Vieux-Port de Montréal Inc. (le demandeur) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 6 488,90 \$ pour les frais de nettoyage.

Évaluation et offre

Le 22 février 2006, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a exigé du demandeur de la documentation sur certains frais réclamés. Les documents ont été reçus le 22 juin 2006. Le 29 août 2006, l'administrateur a offert la somme de 5 642,52 \$, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. L'offre a été acceptée par le demandeur et un montant de 5 957,73 \$, y compris les intérêts, a ensuite été payé par l'administrateur.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2007.

Déversement d'origine inconnue (2013)

LIEU : Alexandria Berth, Port de Montréal (Québec)

Numéro de cas : 120-633-C1

Incident

Le 8 avril 2013, l'Administration portuaire de Montréal (l'Administration portuaire) a enquêté sur une possible fuite d'hydrocarbures provenant du vraquier *Federal Progress*, qui était amarré au quai Alexandria dans le port de Montréal. Une surface de 300 mètres carrés autour du navire a été contaminée par une mince couche d'hydrocarbures aux couleurs de l'arc-en-ciel. L'Administration portuaire a engagé l'entreprise Urgence Marine pour qu'elle déploie un barrage flottant dans le secteur. Des représentants de Transports Canada et de la Garde côtière canadienne (GCC) étaient sur place durant l'intervention en réponse à l'incident.

Demande d'indemnisation

Le 1^{er} novembre 2013, l'Administration portuaire a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 5 969,53 \$, afin de recouvrer les frais des mesures d'intervention qu'elle avait prises en réponse au déversement d'hydrocarbures à proximité du *Federal Progress*.

Évaluation et offre

L'administrateur a fait enquête et a évalué la demande d'indemnisation. Après s'être renseigné davantage sur les constatations de la GCC, de Transports Canada et de l'Administration portuaire, il était évident pour l'administrateur que les opinions différaient à propos de la source exacte de la pollution par les hydrocarbures. Par

conséquent, selon la preuve dont il disposait, l'administrateur n'était pas convaincu que l'incident n'avait pas été causé par un navire et il a donc accepté la demande d'indemnisation. Le 20 février 2014, l'administrateur a offert la somme de 5 969,53 \$ plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. L'Administration portuaire a accepté l'offre et, après avoir reçu une quittance en bonne et due forme, l'administrateur a ordonné le paiement de la somme de 6 149,95 \$, y compris les intérêts.

Mesures de recouvrement

Parce qu'il a été conclu que l'incident était un déversement d'origine inconnue, l'administrateur n'a pu prendre aucune mesure de recouvrement.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2014.

Chaulk Determination (2015)

LIEU : Port de Trois-Rivières (Québec)

Numéro de cas : 120-700-C1

Incident

Le *Chaulk Determination* était un remorqueur de haute mer d'une jauge brute de 566 tonneaux appartenant à CAI Marine Inc. Le 26 décembre 2014, le remorqueur a coulé dans la section 1 du port de Trois-Rivières, avec 22 tonnes de polluants à son bord. Le propriétaire a été contacté, mais il n'a pas été en mesure d'intervenir. L'entreprise Group Ocean a été engagée par la Garde côtière pour renflouer le remorqueur. Les travaux de renflouement ont commencé le 19 février et ont pris fin le 21 février 2015. Au cours des mois de février et mars 2015, la Garde côtière a pris des mesures afin de préparer le remorqueur pour l'hiver et de veiller à ce qu'il soit en sécurité et bien amarré au port avant de le confier à l'administration portuaire. Le port a constaté que le remorqueur était très contaminé par des résidus d'hydrocarbures au moment où il lui a été confié et qu'il posait un risque de pollution. Cette information a été communiquée à Transports Canada et à la Garde côtière.

En avril 2015, le remorqueur a commencé à embarquer de l'eau. Le 16 avril 2015, le port de Trois-Rivières a remarqué que le remorqueur renfloué gîtait et a conclu, à la suite d'une enquête, qu'il risquait encore une fois de couler et de causer de la pollution. Le port a engagé un expert maritime pour qu'il fasse rapport sur l'état du remorqueur au moment où il lui a été confié par la Garde côtière. De plus, après avoir fait une évaluation des risques associés au remorqueur, le service d'incendie local a demandé que tous les combustibles et les déchets soient retirés du remorqueur et a souligné le besoin de faire une surveillance constante. L'administration portuaire a conclu que le remorqueur posait un risque continu de pollution et qu'il était nécessaire de le sortir de l'eau et de le démanteler.

La semaine suivante, des entrepreneurs ont été engagés pour redresser le remorqueur, le vider d'eau, nettoyer l'intérieur et enlever les polluants. Les réservoirs de carburant

avaient été utilisés comme citernes de ballast après la remise à flot du remorqueur, de telle sorte qu'une grande quantité de résidus de carburant s'étaient mélangés à l'eau de ballast. Il a donc fallu nettoyer toutes les citernes d'eau de ballast, les réservoirs de carburant et d'huile lubrifiante, ainsi que les locaux d'habitation et la salle des machines.

Demande d'indemnisation

Le 20 octobre 2015, l'administration portuaire a présenté à la Caisse une demande d'indemnisation au montant de 71 909,71 \$ pour les frais engagés en réponse au risque de pollution posé par le remorqueur, en vertu des articles 101 et 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. L'Administrateur a entrepris une enquête et une évaluation de la demande d'indemnisation et a demandé au port de fournir d'autres documents à l'appui de sa demande d'indemnisation. Le port a fourni les documents additionnels le 13 janvier 2016.

Le 2 février 2017, l'Administrateur a offert au port la somme de 71 909,71 \$, moins le montant de 1 277,13 \$ que le port avait déjà reçu de la Cour fédérale. Le 7 février 2017, l'offre a été acceptée par l'avocat du port, et un paiement de 73 848,78 \$, y compris les intérêts, a été versé au port.

Mesures de recouvrement

La Caisse avait déposé une demande en justice relativement à la vente judiciaire du *Chaulk Lifter*, un navire-jumeau qui avait été saisi et vendu par Verreault Navigation Inc. pour régler des dettes sans rapport. La Caisse a obtenu la somme de 45 184,44 \$, selon la décision rendue par la Cour fédérale le 17 novembre 2016 (2016 CF 1281).

Situation

Étant donné que les propriétaires du remorqueur n'ont pas d'actif et qu'ils ont de lourdes créances, l'Administrateur a jugé qu'il ne serait pas raisonnable de prendre d'autres mesures de recouvrement, et il a fermé le dossier le 31 mars 2017.

[Déversement d'origine inconnue \(2016\)](#)

LIEU : Port de Québec (Québec)

Numéro de cas : 120-720-C1

Incident

Le 24 novembre 2016, un surveillant de l'administration du port de Québec a constaté une irisation d'hydrocarbures à la surface de l'eau près du quai 52. Bien qu'aucun navire n'était amarré au quai à ce moment, on croyait que les hydrocarbures provenaient de l'*Anastasia*, un vraquier immatriculé aux Îles Marshall (50 697 TJB), qui avait quitté cet endroit quelques heures plus tôt. La pollution se trouvait précisément au quai où l'*Anastasia* avait été amarré, et une inspection des autres quais n'a révélé aucune autre source de contamination. L'inspection a montré qu'il y avait du combustible de soute autour du quai 52, sur les défenses du quai et dans l'eau.

La Garde côtière canadienne (GCC) et Transports Canada ont tous deux été avisés de l'incident. Transports Canada a dépêché des inspecteurs sur les lieux, mais ils n'ont prélevé aucun échantillon d'hydrocarbures, car le vraquier avait déjà quitté le port.

L'administration portuaire de Québec a engagé un entrepreneur pour faire des travaux de récupération et de nettoyage. L'entrepreneur a déployé des barrages pour empêcher le combustible de soute de se répandre, et les travaux de nettoyage se sont poursuivis jusqu'à ce qu'il ne soit plus possible de le faire à cause de la marée montante. Le lendemain matin, les défenses du quai ont été soulevées, nettoyées et remises en place.

À un certain point, il n'y avait plus d'hydrocarbures visibles dans l'eau ni sur les défenses du quai, et l'administration du port de Québec a conclu que le risque de pollution pour les navires arrivant au quai 52 était faible; elle a donc permis au prochain navire de s'amarrer au quai et elle poursuivrait les travaux de nettoyage le lendemain après le départ du navire.

Le 26 novembre 2016, les travaux de nettoyage ont repris; le 27 novembre, le quai a été jugé suffisamment propre et l'incident a pris fin.

Demande d'indemnisation

Le 16 juin 2017, l'administration du port de Québec a présenté à la Caisse une demande d'indemnisation pour les frais engagés au montant de 12 298,09 \$, en vertu de l'article 101 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

L'Administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

Le 28 juin 2017, l'Administrateur a envoyé une lettre à l'administration du port de Québec pour demander des spécifications concernant la façade du quai, et une réponse a été reçue le 29 juin.

Le 14 septembre 2017, à la suite d'une enquête plus poussée et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'Administrateur a offert à l'administration du port de Québec la somme de 12 298,09 \$, plus les intérêts, en vertu de l'article 105 de la *Loi*. Les intérêts ont été calculés au montant de 304,66 \$.

Le 15 septembre 2017, l'offre a été acceptée par l'administration du port de Québec.

Le 12 octobre 2017, l'Administrateur a ordonné qu'un paiement de 12 298,09 \$ (y compris des intérêts au montant de 304,66 \$) soit versé à l'administration du port de Québec.

Mesures de recouvrement

Étant donné que la preuve disponible n'a pas permis d'établir que le déversement avait été causé par l'*Anastasia*, il a été conclu que l'origine du déversement était inconnue et qu'aucune mesure de recouvrement n'était possible.

Situation

Le dossier a été fermé le 12 décembre 2017.

Maccoa (2017)

LIEU : Québec (Québec)

Numéro de cas : 120-719-C1

Incident

Le 8 mars 2017, un membre du personnel à terre travaillant à bord du *Maccoa* (19 814 TJB), un vraquier immatriculé à Chypre, qui était amarré dans le port de Québec, a remarqué ce qui semblait être du combustible de soute dans l'eau et sur la glace entre le navire et le quai. Les autorités locales ont été avisées et des échantillons d'hydrocarbures ont été prélevés à bord du navire et dans l'eau.

Au moment de l'incident, il n'était pas certain que la pollution avait été causée par le navire, et le propriétaire a refusé d'en assumer la responsabilité. Par la suite, l'administration du port de Québec a engagé divers entrepreneurs privés pour effectuer les travaux de nettoyage, et elle a obtenu une lettre d'engagement du club de protection et d'indemnisation du navire (*UK P&I Club*).

Le 13 mars 2017, on a constaté que des barrages absorbants étaient pris dans la glace près du quai, et il était impossible de les enlever sans les endommager. Cependant, il fallait les récupérer, car un autre navire était attendu au quai le lendemain.

Le 6 avril 2017, à la suite d'une inspection, l'état du quai a été jugé acceptable et aucun autre nettoyage n'a été prévu.

Demande d'indemnisation

Le 16 juin 2017, l'administration du port de Québec a présenté à l'Administrateur une demande d'indemnisation au montant de 43 806,19 \$ pour les frais relatifs à l'incident de pollution, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

L'Administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

Le 30 juin 2017, dans le cadre de ses pouvoirs en vertu de la *Loi sur les enquêtes* (conférés par le par. 105(2) de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*), l'Administrateur a communiqué avec Transports Canada (TC), Environnement Canada (EC) et la Garde côtière canadienne (GCC) afin d'obtenir les rapports d'analyse des échantillons d'hydrocarbures qui avaient été prélevés dans l'eau et à bord du navire. L'Administrateur a reçu ces rapports en juillet et en août 2017.

Le 4 août 2017, le bureau de l'Administrateur a demandé des renseignements additionnels à l'administration du port de Québec pour justifier la demande d'indemnisation. Les renseignements demandés ont été reçus le 31 août.

Le 15 septembre 2017, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'Administrateur a offert à l'administration du port de Québec la somme

de 43,806,19 \$, plus les intérêts, en vertu de l'article 105 de la *Loi*. Les intérêts ont été calculés au montant de 612,31 \$. L'offre a été acceptée par l'administration du port de Québec le 4 octobre 2017.

Le 12 octobre 2017, l'Administrateur a ordonné que la somme de 44 418,50 \$ (y compris des intérêts courus de 612,31 \$) soit versée à l'administration du port de Québec.

Mesures de recouvrement

L'Administrateur a avisé l'avocat du club de protection et d'indemnisation qu'une demande d'indemnisation avait été présentée à la Caisse, et qu'il allait faire une réclamation au propriétaire ou à l'assureur du *Maccoa* après l'évaluation et le paiement de la demande d'indemnisation. Le 28 septembre 2017, l'avocat du club de protection et d'indemnisation a informé l'Administrateur qu'il ne recommanderait pas le règlement de la réclamation avant d'avoir obtenu les résultats de l'analyse des échantillons d'hydrocarbures. Cependant, l'Administrateur ne pouvait pas partager l'information qu'il avait reçue en vertu de la *Loi sur les enquêtes*, car la Couronne allait utiliser cette information comme preuve à l'appui de la prise de sanctions administratives pécuniaires contre le propriétaire du navire relativement à cet incident.

En novembre 2017, l'avocat du club de protection et d'indemnisation a avisé la Caisse qu'il allait s'adresser au Tribunal d'appel des transports du Canada (TATC) pour demander une révision des sanctions administratives pécuniaires et qu'il allait ainsi pouvoir obtenir accès à la preuve pertinente.

Situation

Les discussions en vue de parvenir à un règlement reprendront une fois que le TATC aura rendu sa décision. Au 31 mars 2018, l'audience du TATC n'avait pas encore eu lieu.

Le dossier demeure ouvert.

Contactez-nous

Tout au long de l'année de célébration, notre priorité sera de mieux faire connaître la Caisse, et ce, pour en faire bénéficier les Canadiennes et Canadiens.

Cette année d'anniversaire nous a fourni une occasion idéale de continuer à collaborer davantage avec plusieurs intervenants. Nous allons continuer à promouvoir l'accès à la justice, tout en respectant les intérêts des propriétaires de navires.

En tant qu'intervenant clé, nous vous invitons à joindre la discussion. Inscrivez-vous à notre liste de distribution sur notre site-web. Aussi, partagez vos idées sur notre medias sociaux.

Twitter: https://twitter.com/sopf_cidphn @sopf_cidphn

LinkedIn : <https://ca.linkedin.com/company/sopf-cidphn>

180 rue Kent , pièce 830
Ottawa, Ontario, K1A 0N5

Tel: 613-991-1726
Fax: 613-990-5423

Courriel: info@sopf-cidphn.gc.ca

Soumission d'une demande d'indemnisation: claims@sopf-cidphn.gc.ca

Site internet: <http://cidphn.gc.ca>



Célébration **30** ANS

Indemnisation des victimes de la pollution par les hydrocarbures