Rapport statistique

sur les incidents relatifs à des navires désertés ou abandonnés ou à des épaves qui ont entraîné des réclamations contre la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires durant une période de 10 ans (1er janvier 2006 au 31 décembre 2015)

[1]

Meagan Engh
Recherche et communications
Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires
Février 2017

[1] Cyr, Tim. Photo prise à Darrell Bay, Squamish (C.-B.). Avril 2016. Tirée du *Rapport annuel de l'Administrateur 2015-2016, Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires*.

Table des matières

À propos de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (CIDPHN) 3

À propos de ce rapport statistique 4

Définitions 5

Nombre d'incidents ayant entraîné des réclamations contre la CIDPHN durant la période de 10 ans (2006 à 2015) .6

Nombre moyen d'incidents ayant entraîné des réclamations contre la CIDPHN durant la période de 10 ans....7

Statistique sur le nombre cumulatif d'incidents ayant entraîné des réclamations contre la CIDPHN durant la période de 10 ans (2006 à 2015) 9

Lieu des incidents relatifs à des navires désertés ou abandonnés ou à des épaves qui ont entraîné des réclamations contre la CIDPHN durant la période de 10 ans 10

Types de navires désertés ou abandonnés qui ont entraîné des réclamations contre la CIDPHN durant la période de 10 ans 11

Âge des navires désertés ou abandonnés qui ont entraîné des réclamations contre la CIDPHN durant la période de 10 ans 12

L'*Elf* (1902 à 2014) 13

Tendance du nombre d'incidents relatifs à des navires désertés ou abandonnés ou à des épaves qui ont entraîné des réclamations contre la CIDPHN durant la période de 10 ans....14

Tendance des montants payés par la CIDPHN en règlement final des réclamations issues des incidents relatifs à des navires désertés ou abandonnés ou à des épaves durant la période de 10 ans 14

Montants totaux payés par la CIDPHN en règlement final de toutes les réclamations issues des incidents survenus durant la période de 10 ans....15

Nombre total d'incidents ayant entraîné des réclamations contre la CIDPHN par rapport au montant total payé en règlement final de ces réclamations durant la période de 10 ans 16

Coût total du règlement final des réclamations contre la CIDPHN issues des incidents survenus durant la période de 10 ans 17

Succès des actions en recouvrement liées aux réclamations contre la CIDPHN issues des incidents relatifs aux navires désertés ou abandonnés durant la période de 10 ans....18

Comparaison du pourcentage de recouvrement des coûts dans deux catégories de réclamations contre la CIDPHN durant la période de 10 ans....19

Situation des propriétaires des navires désertés ou abandonnés ayant entraîné des réclamations contre la CIDPHN durant la période de 10 ans....20

Défis 21

Possibilités 22

Fin 23

À propos de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (CIDPHN)

Mandat :

« La Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires est un fonds indépendant, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, visant à effectuer l'enquête et le paiement des demandes d'indemnisation pour le déversement d'hydrocarbures de toutes les classes de navires au Canada. De plus, la contribution du Canada au Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) de Londres, R.-U., est tirée de cette Caisse. »[2]

Administrateur :

Un administrateur nommé par le gouverneur en conseil est responsable du bon fonctionnement de la Caisse et présente un rapport annuel au ministre des Transports.

[2] Gouvernement du Canada, « Profil d'organisme - Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires », *Organisations fédérales*. https://www.appointments-nominations.gc.ca/prflOrg.asp?OrgID=SSO&lang=fra [en date du 22 février 2017]

À propos de ce rapport statistique

Résumé :

Ce rapport présente des renseignements clés tirés de toutes les réclamations contre la CIDPHN relatives à des navires désertés ou abandonnés ou à des épaves, afin de compiler des statistiques et des tendances sur les incidents survenus entre le 1er janvier 2006 et le 31 décembre 2015. Il s'agit de la plus récente période de 10 ans pour laquelle des renseignements financiers complets sont disponibles.

Détails :

Les réclamations sont catégorisées selon la date à laquelle l'incident est survenu durant l'année civile (et non la date à laquelle les réclamations ont été déposées, réglées ou classées, puisque ces événements sont influencés par divers facteurs externes). La date de l'incident est l'indicateur le plus cohérent et elle sert à organiser tous les renseignements sur les réclamations tout au long de cet exposé.

De plus, un seul incident peut entraîner de multiples réclamations. Le nombre d'incidents survenus et le nombre de réclamations qui en ont découlé sont deux différents ensembles de données qui demeurent distincts dans l'ensemble de ce rapport.

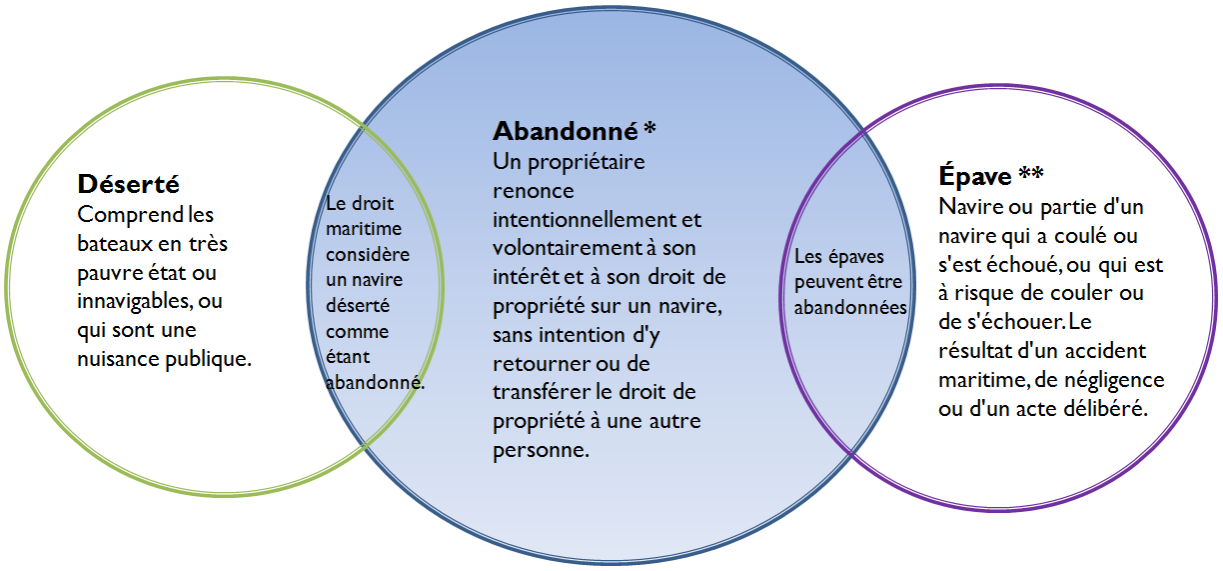
Il est aussi important de noter que de nombreux incidents qui surviennent au Canada n'entraînent aucune réclamation contre la CIDPHN et qu'ils ne sont donc pas mentionnés.

Définitions

Ce rapport est axé sur les incidents relatifs à des navires ou à des épaves considérés comme *désertés ou abandonnés* qui ont entraîné des réclamations contre la CIDPHN. Pour être inclus, un incident doit faire partie de l'une ou des deux premières catégories (c'est-à-dire que, pour les besoins de l'étude, seules les épaves abandonnées ou désertées sont incluses dans la catégorie « navire déserté ou abandonné ou épave », puisque, par définition, une épave ne veut pas nécessairement dire qu'elle a été abandonnée ou délaissée).

Ces termes sont définis dans la reproduction suivante d'une illustration de Transports Canada :

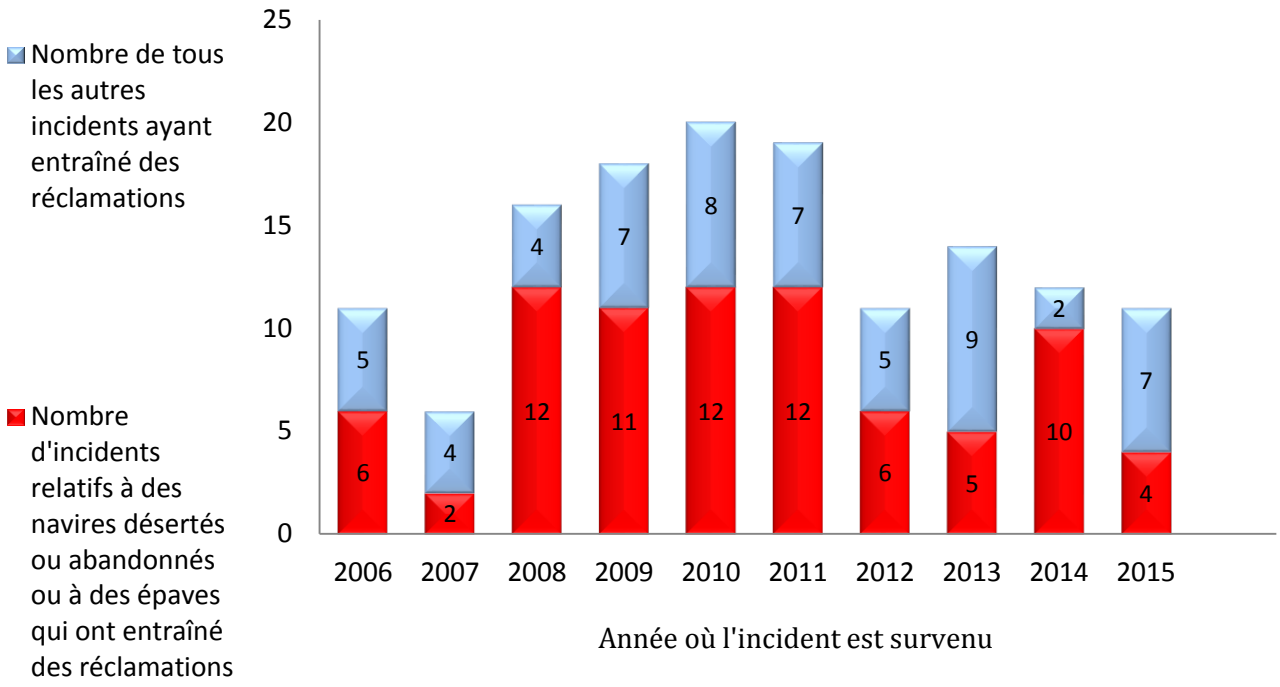
[3]



* Exclut l'abandon par un équipage pour des raisons de sécurité
** Exclut les épaves militaires et les épaves à valeur patrimoniale

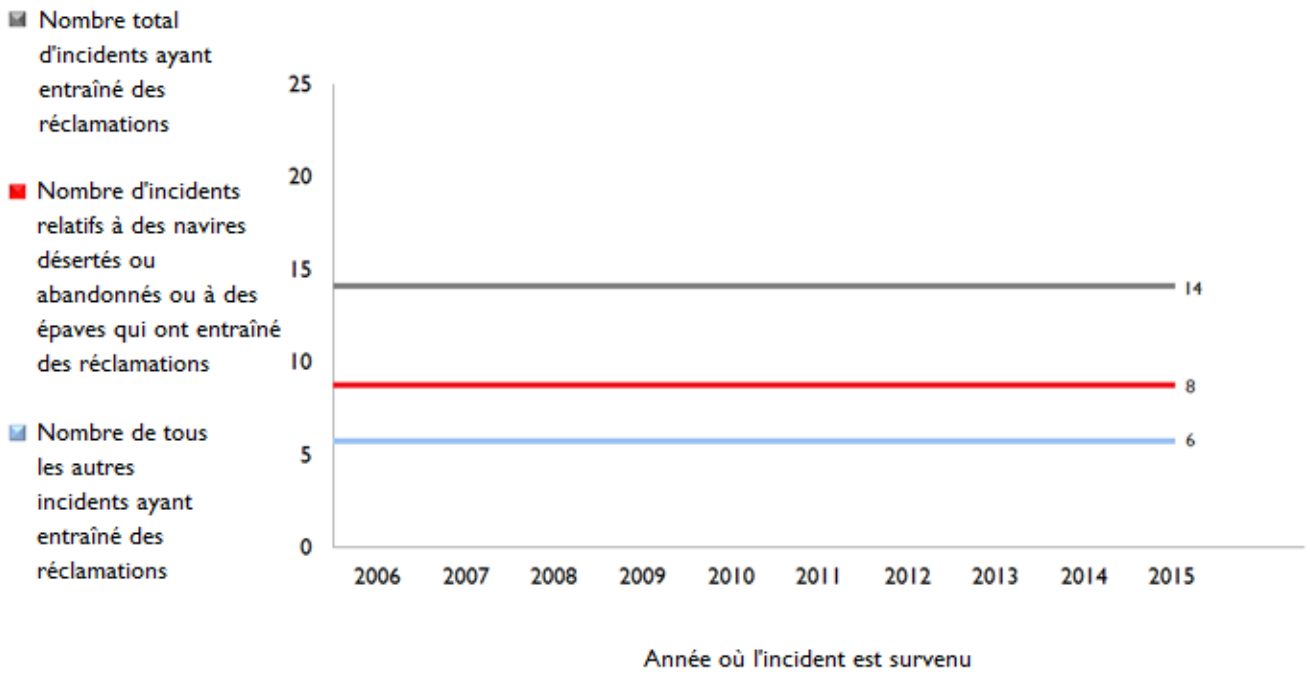
[3] Transports Canada, en partenariat avec Pêches et Océans Canada (Garde côtière canadienne et Ports pour petits bateaux), « Qu'entendons-nous par embarcation abandonnée, désertée et par épave? », *Stratégie de gestion des bateaux abandonnées* [sic]*, délaissés et les* [sic] *épaves*, Août 2016, diapositive 4. Permission d'utiliser ces définitions donnée verbalement à Meagan Engh par Rebecca Smalley, au nom de Nicole Legault, directrice, Cadre stratégique environnemental et affaires intégrées, Politiques environnementales, Transports Canada, le 16 février 2017.

Nombre d'incidents ayant entraîné des réclamations contre la CIDPHN durant la période de 10 ans (2006 à 2015)



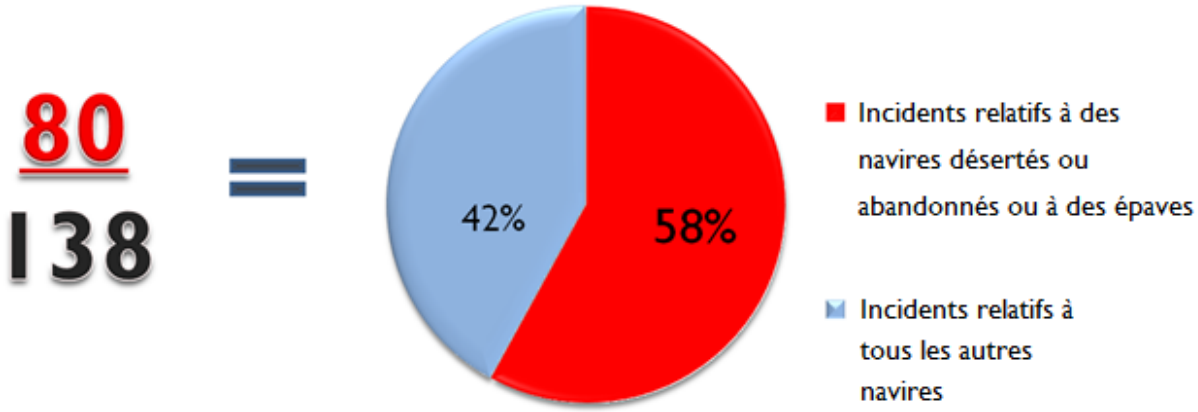
Ce graphique montre le nombre d'incidents relatifs à des navires désertés ou abandonnés ou à des épaves qui sont survenus chaque année durant la période et qui ont entraîné des réclamations contre la CIDPHN. Il est évident que cette catégorie, illustrée en rouge, représente un nombre considérable des réclamations contre la CIDPHN.

Nombre moyen d'incidents ayant entraîné des réclamations contre la CIDPHN durant la période de 10 ans



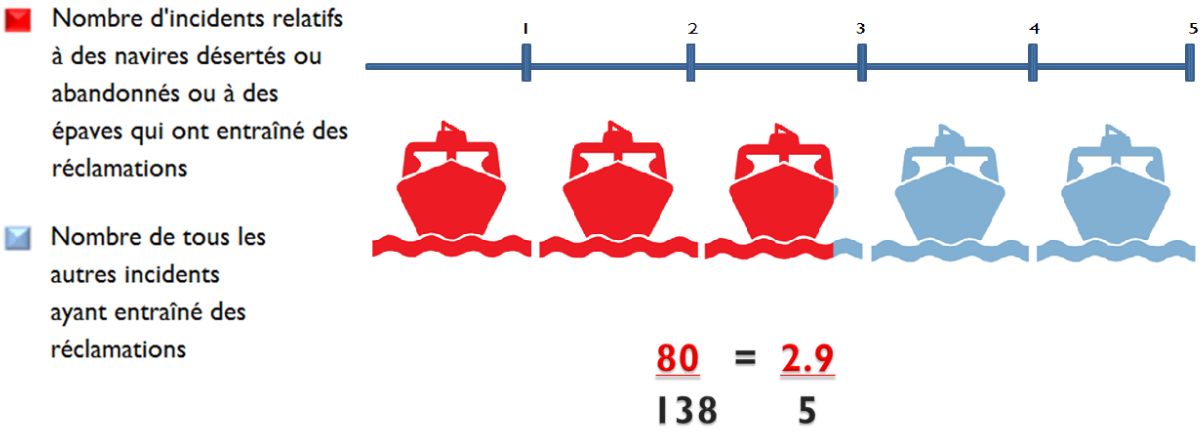
Bien qu'une moyenne de 14 incidents soient survenus en tout chaque année durant la période, une moyenne de 8 incidents étaient liés à des navires désertés ou abandonnés ou à des épaves, tandis que la moyenne de tous les autres types d'incidents ayant entraîné des réclamations n'a atteint que 6 par année.

Nombre cumulatif d'incidents ayant entraîné des réclamations contre la CIDPHN durant la période de 10 ans (2006 à 2015)



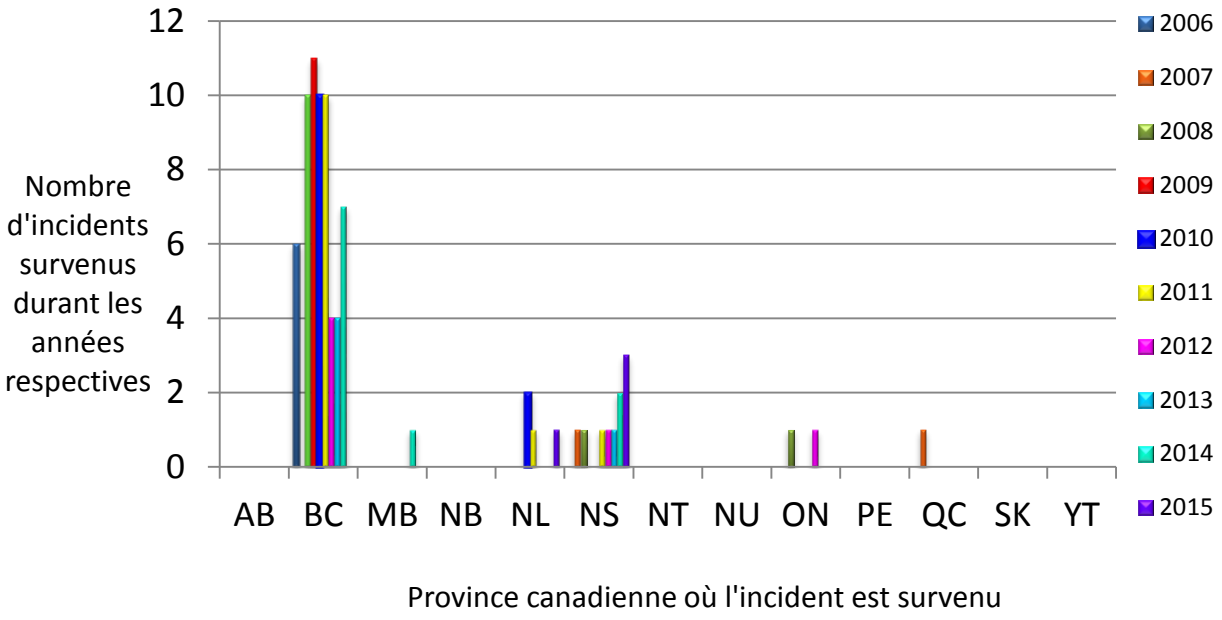
Au cours de la période de 2005 à 2016, le nombre cumulatif d'incidents relatifs à des navires désertés ou abandonnés ou à des épaves qui ont entraîné des réclamations a représenté 80 des 138 incidents concernant la Caisse. Cela signifie que 58 % de tous les incidents ayant entraîné des réclamations contre la CIDPHN étaient liés à des navires désertés ou abandonnés ou à des épaves.

Statistique sur le nombre cumulatif d'incidents ayant entraîné des réclamations contre la CIDPHN durant la période de 10 ans (2006 à 2015)



L'information sur le nombre cumulatif d'incidents ayant entraîné des réclamations se convertit en un chiffre significatif. Étant donné que 58 % de 5 représente 2,9, cela signifie que près de 3 incidents sur 5 qui ont entraîné des réclamations contre la CIDPHN étaient liés à des navires désertés ou abandonnés ou à des épaves.

Lieu des incidents relatifs à des navires désertés ou abandonnés ou à des épaves qui ont entraîné des réclamations contre la CIDPHN durant la période de 10 ans

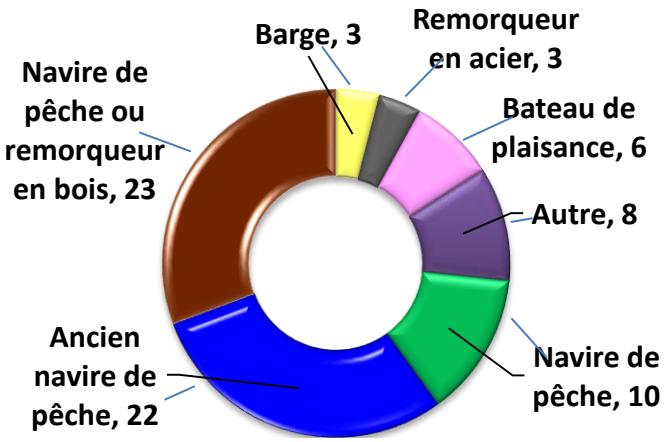


En raison de son long littoral et de ses nombreux lacs, la Colombie-Britannique a supporté 76 % de ce fardeau. Parmi les 80 incidents relatifs à des navires désertés ou abandonnés ou à des épaves, 62 sont survenus en Colombie-Britannique.

D'un océan à l'autre, la Nouvelle-Écosse s'est classée au deuxième rang du nombre d'incidents relatifs à des navires désertés ou abandonnés ou à des épaves qui ont entraîné des réclamations durant la période; il y a eu 10 incidents de ce genre dans cette province, soit 13 % du fardeau.

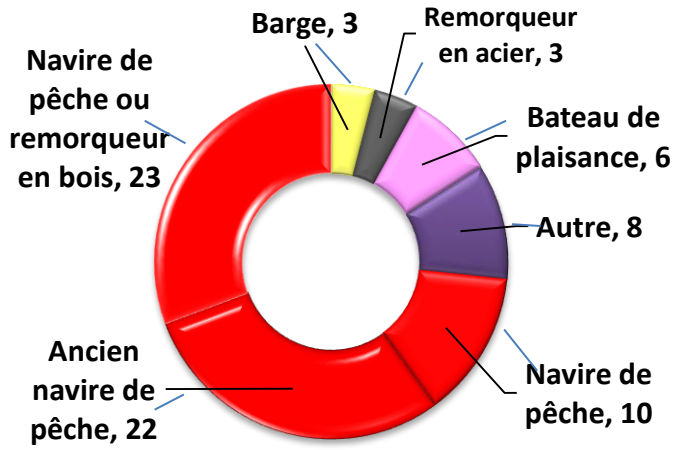
Cependant, avant la période de 10 ans visée par ce rapport, des incidents ayant entraîné des réclamations contre la CIDPHN sont survenus dans d'autres provinces. Il ne faut pas présumer que les provinces qui n'affichent aucun incident dans ce rapport n'éprouvent aucun problème de ce genre, puisque de nombreux incidents n'entraînent aucune réclamation contre la CIDPHN.

Types de navires désertés ou abandonnés qui ont entraîné des réclamations contre la CIDPHN durant la période de 10 ans



Les navires en bois sont particulièrement problématiques, parce qu'ils se détériorent rapidement lorsqu'ils ne sont pas entrenus convenablement. Cette grande catégorie devient aussi plus coûteuse que les autres, car les navires en bois impliqués dans un incident doivent être démantelés et enlevés. Parce que le bois absorbe les hydrocarbures, le pompage du réservoir de carburant ne suffit pas à prévenir entièrement la pollution.

Les trois plus grandes catégories (illustrées en rouge ci-dessous) comprennent les navires qui ont servi à la pêche à un moment ou un autre. Dans bien des cas, les navires de pêche sont vendus et convertis en bateaux de plaisance. Étant donné que les règlements varient selon la taille et le type de navire, les anciens petits navires de pêche ne sont plus assujettis à de strictes normes lorsqu'ils sont convertis en bateaux de plaisance et ils ne sont souvent pas entretenus.



Âge des navires désertés ou abandonnés qui ont entraîné des réclamations contre la CIDPHN durant la période de 10 ans

Année de construction du navire	Nombre de réclamations
1902	2
1911	1
1926	3
1927	2
1938	1
1940	1
1941	2
1943	1
1944	1
1945	2
1949	1
1958	1
1962	2
1968	2
1969	1
1970	1
1971	1
1972	1
1975	1
1976	1

Dans les rapports annuels dont ces données sont tirées, 28 des réclamations déposées durant la période de 10 ans étaient accompagnées d'une remarque spéciale concernant les incidents causés par des navires désertés ou abandonnés construits dans les années 1970 ou avant.[4] Le tableau ci-dessus montre le nombre de réclamations, déposées au cours de la période de 10 ans, relatives à des navires construits durant les années respectives, le plus ancien navire ayant été construit en 1902.

[4] L'âge de tous les navires immatriculés se trouve dans le Système de recherche d'informations sur l'immatriculation des bâtiments (SRIB) de Transports Canada : http://wwwapps.tc.gc.ca/Saf-Sec-Sur/4/vrqs-srib/fra/immatriculation-des-batiments

L'*Elf* (1902 à 2014)

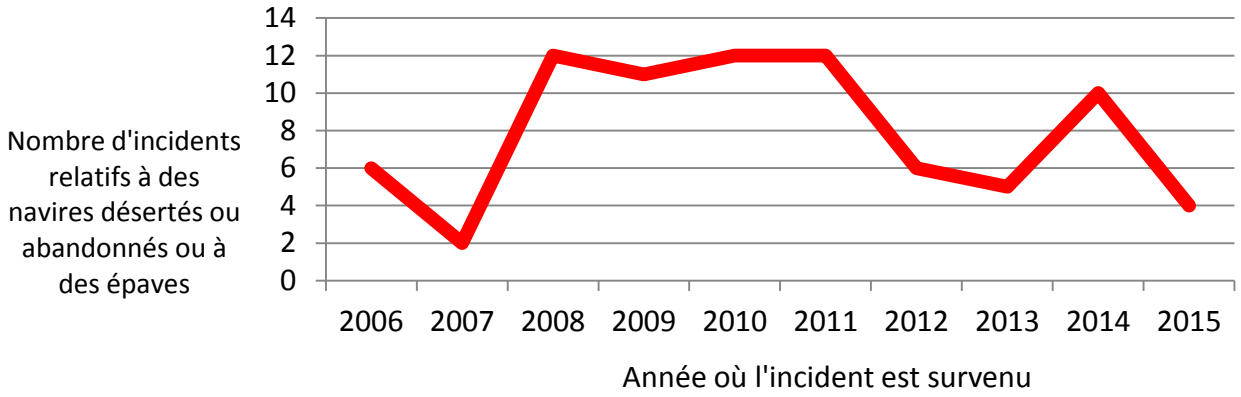
5

La première donnée au haut du tableau à la page précédente montre deux réclamations concernant un remorqueur à coque de bois appelé l'*Elf*. Construit au début du 20e siècle, l'*Elf* a navigué pendant 112 ans avant de couler dans une zone écologiquement fragile « où vit la grenouille à pattes rouges, une espèce en voie de disparition. »[6]

Des cas comme ceux-ci ont des coûts à la fois financiers et environnementaux. Transports Canada, en partenariat avec Pêches et Océans Canada, est en voie d'élaborer une stratégie concernant les navires abandonnés ou désertés et les épaves.[7]

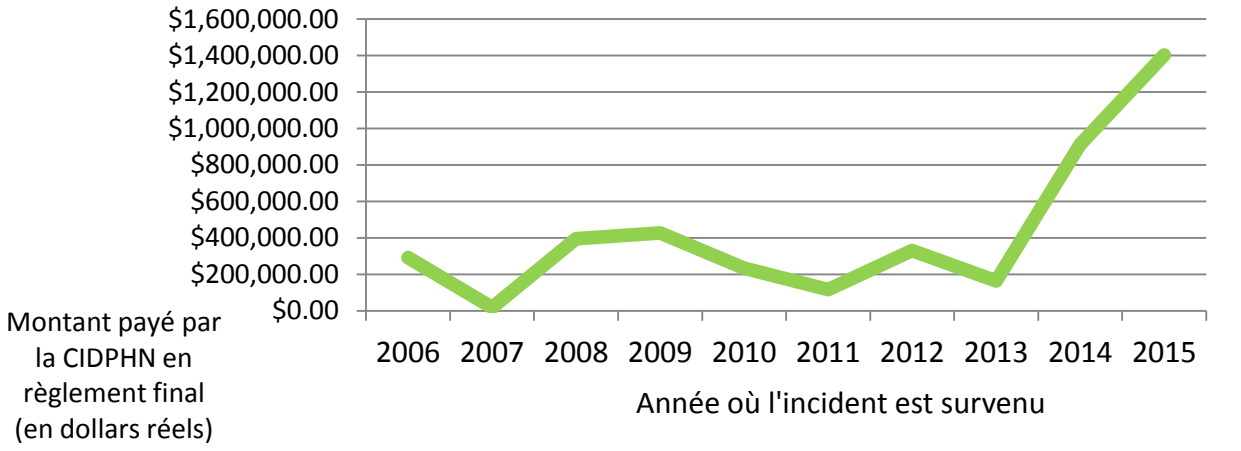
[5] Meagan Engh, « Dessin d'un navire gris », image originale, *Paint*, 28 février 2017.
[6] « 2.28 Elf (2014), Numéro de cas : 120-646 », *Rapport annuel de l'Administrateur 2014-2015, Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires*, page 43.
[7] Transports Canada, en partenariat avec Pêches et Océans Canada (Garde côtière canadienne et Ports pour petits bateaux), « Qu'entendons-nous par embarcation abandonnée, désertée et par épave? », *Stratégie de gestion des bateaux abandonnées* [sic]*, délaissés et les* [sic] *épaves*, Août 2016.

Tendance du nombre d'incidents relatifs à des navires désertés ou abandonnés ou à des épaves qui ont entraîné des réclamations contre la CIDPHN durant la période de 10 ans

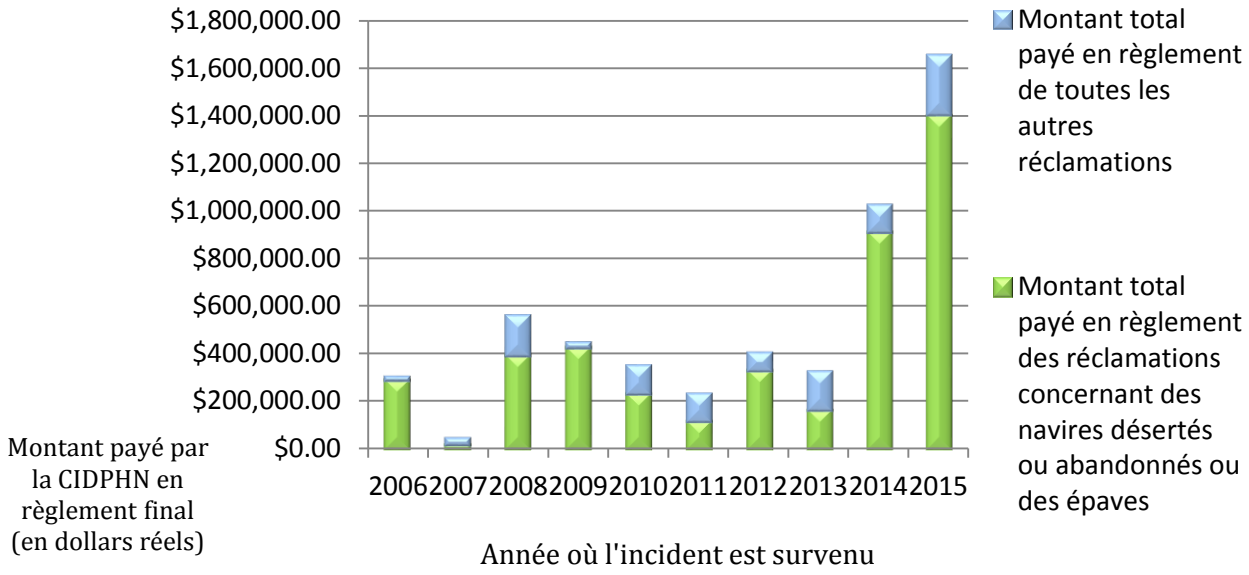


Le nombre d'incidents relatifs à des navires désertés ou abandonnés est représenté en rouge dans le graphique ci-dessus, afin de le comparer au coût de ces incidents illustré en vert dans le graphique ci-dessous. Bien que le *nombre* d'incidents ait atteint un sommet pendant le milieu de la période de 10 ans, le *coût* des réclamations issues de ces incidents a atteint son plus haut niveau à la fin de la période, puisque les quatre réclamations déposées en 2015 ont coûté $1,402,644.44. Cela prouve que le nombre d'incidents n'est pas prédictif du coût et que chaque navire déserté ou abandonné pose un risque unique et imprévisible selon les circonstances individuelles de l'incident.

Tendance des montants payés par la CIDPHN en règlement final des réclamations issues des incidents relatifs à des navires désertés ou abandonnés ou à des épaves durant la période de 10 ans

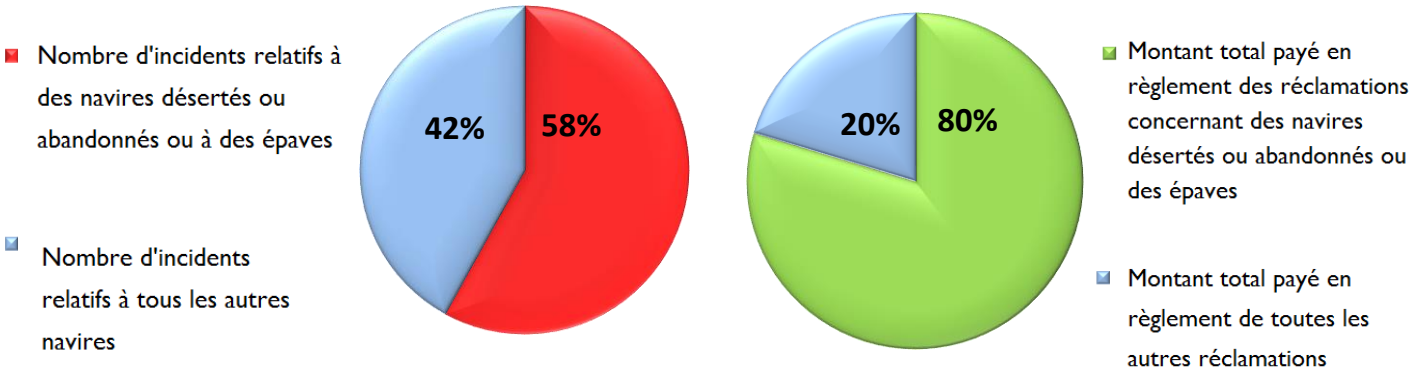


Montants totaux payés par la CIDPHN en règlement final de toutes les réclamations issues des incidents survenus durant la période de 10 ans



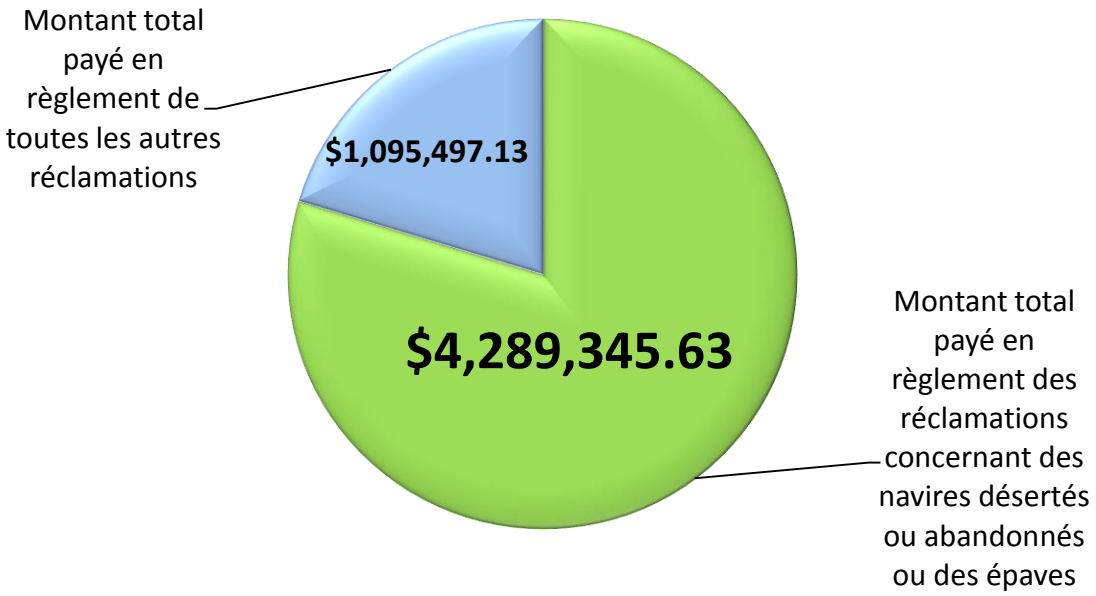
Le coût total des montants payés par année en règlement final des réclamations issues des incidents relatifs à des navires désertés ou abandonnés, illustré en vert dans le graphique ci-dessus, représente la majeure partie des coûts de la CIDPHN.

Nombre total d'incidents ayant entraîné des réclamations contre la CIDPHN par rapport au montant total payé en règlement final de ces réclamations durant la période de 10 ans



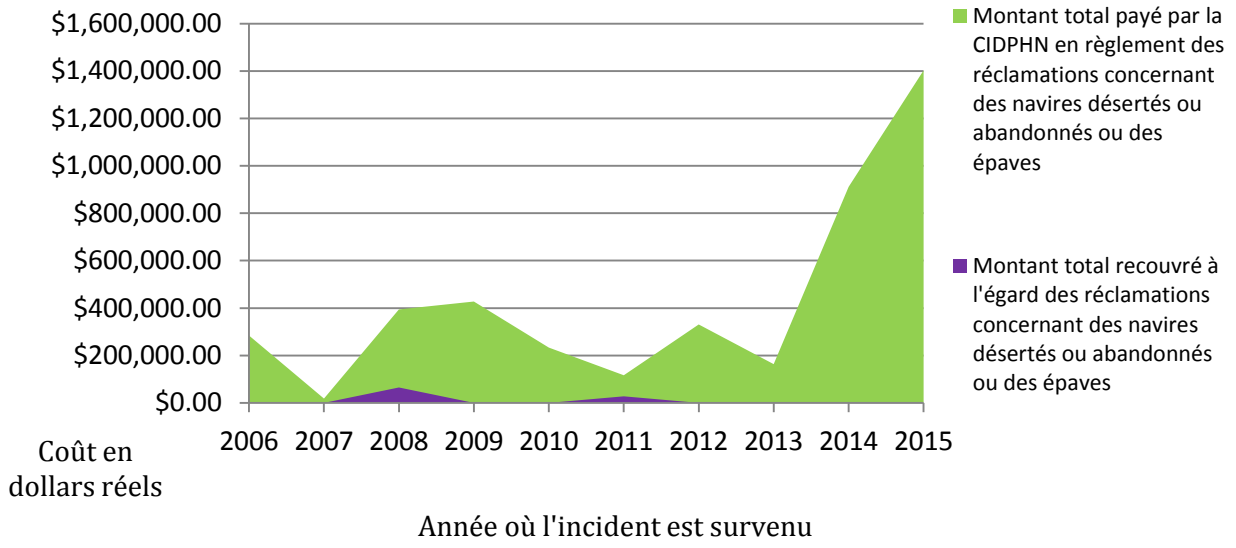
Ainsi, bien que le nombre d'incidents relatifs à des navires désertés ou abandonnés ait représenté 58 % de tous les incidents ayant entraîné des réclamations durant la période de 10 ans, le coût de cette catégorie a représenté 80 % des montants totaux payés par la CIDPHN en règlement des réclamations au cours de la période de 10 ans.

Coût total du règlement final des réclamations contre la CIDPHN issues des incidents survenus durant la période de 10 ans



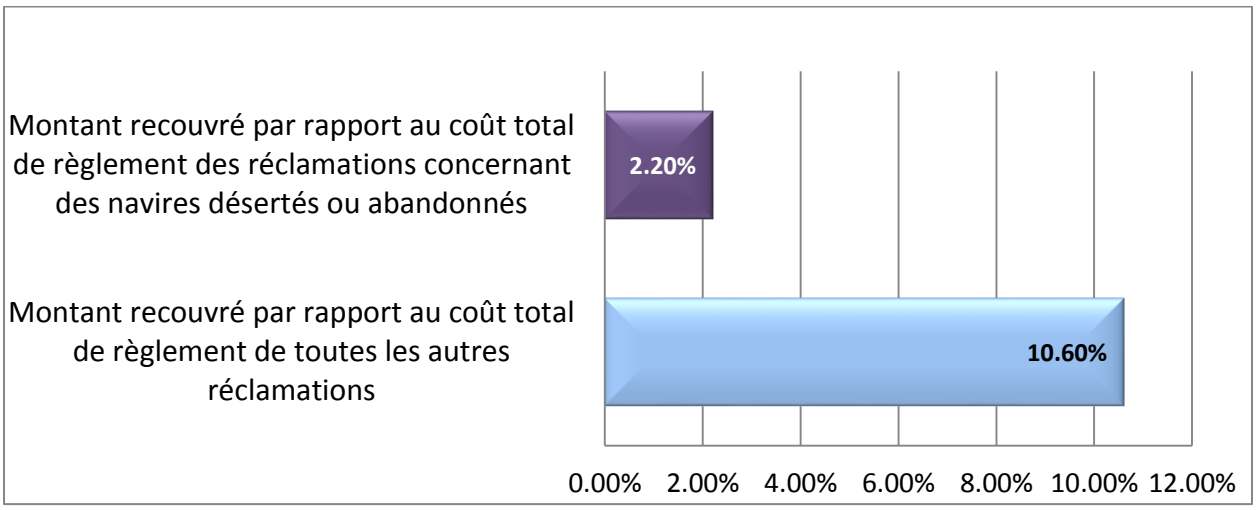
La figure ci-dessus montre les montants totaux en dollars canadiens réels, plutôt qu'en pourcentages.

Succès des actions en recouvrement liées aux réclamations contre la CIDPHN issues des incidents relatifs aux navires désertés ou abandonnés durant la période de 10 ans



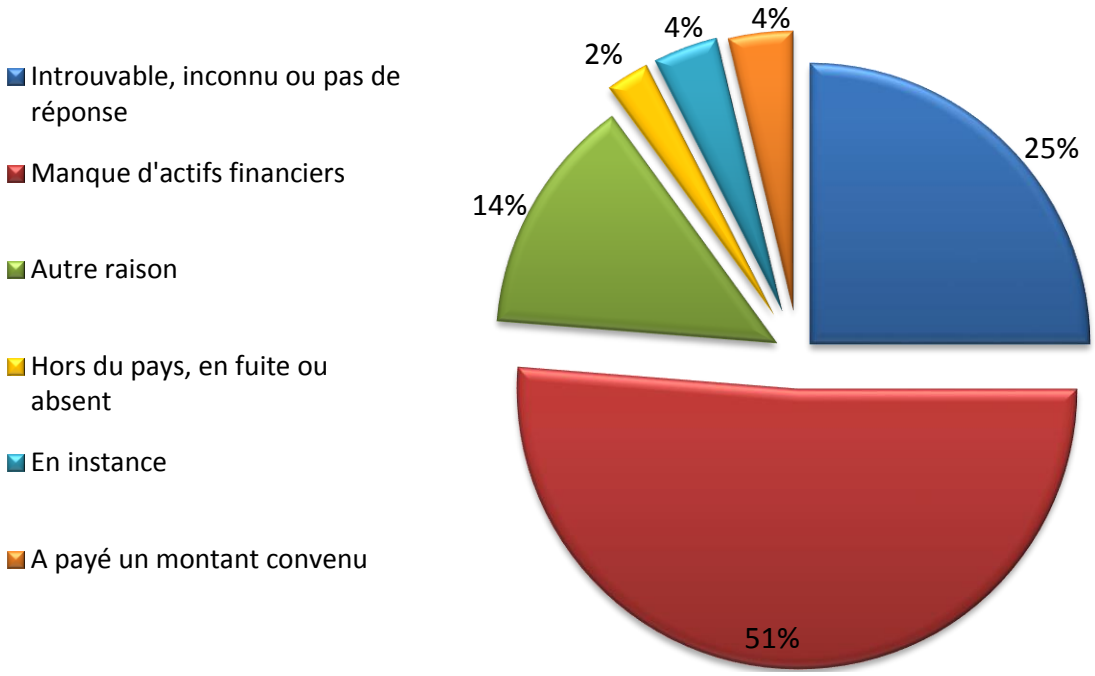
Durant la période de 10 ans, la CIDPHN a payé $4,389,345.63 pour régler les réclamations issues des incidents relatifs aux navires désertés ou abandonnés ou aux épaves, mais seulement $92,715.52 ont été recouvrés auprès des pollueurs. Dans le graphique ci-dessus, la partie en violet représente deux cas en 2008 et un cas en 2011 où les coûts ont été recouvrés. Aucun coût n'a été recouvré dans le cas des 77 autres incidents ayant entraîné des réclamations contre la CIDPHN.

Comparaison du pourcentage de recouvrement des coûts dans deux catégories de réclamations contre la CIDPHN durant la période de 10 ans



Comparativement aux autres types de cas, seulement 2,2 % des coûts ont été recouvrés auprès du pollueur à l'égard des réclamations issues des incidents relatifs à des navires désertés ou abandonnés, tandis que 10,6 % des coûts ont été recouvrés à l'égard des autres types de réclamations. Cette disparité est due en grande partie aux circonstances entourant la propriété des navires désertés ou abandonnés.

Situation des propriétaires des navires désertés ou abandonnés ayant entraîné des réclamations contre la CIDPHN durant la période de 10 ans



En raison des circonstances des propriétaires qui n'entretiennent pas leurs navires, il est difficile de recouvrer les coûts des dommages causés par leurs navires. Un autre facteur qui entre en jeu dans presque tous les cas est le fait que ces navires relativement non réglementés ne sont pas assurés.

Défis

Le régime de responsabilité et d'indemnisation prévu par la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM) est fondé sur une série de conventions internationales régissant les déversements causés par des pétroliers chargés ou provenant des soutes d'un navire, qui surviennent peu de temps après un incident donné.

Il devient difficile d'appliquer ce régime aux épaves et aux navires abandonnés. Les questions suivantes se posent :

1. À quel moment les navires désertés ou abandonnés et les épaves présentent-ils un risque qui justifie l'intervention de ceux qui ont la responsabilité de l'atténuer?
2. Quel est l'événement qui déclenche le début des délais de prescription pour déposer une réclamation ou introduire une procédure de recours?
3. Une fois que la pollution a été nettoyée, qui assume la responsabilité du navire (puisque la CIDPHN ne peut servir à l'enlèvement des épaves)? [8]

[8] Popp, Alfred H., « 3. Défis et occasions », *Rapport annuel de l'Administrateur 2015-2016, Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires*, pages 55-56.

Possibilités

Les données tirées de ce rapport statistique servent de point de repère pour faire une évaluation comparative des résultats des futurs changements en matière de politique. Ces données servent aussi de ressource que d'autres organisations peuvent consulter dans la lutte commune contre le problème des navires désertés ou abandonnés et des épaves.

Fin

Pour plus de renseignements, voir http://sopf-cidphn.gc.ca

[9]

Merci.

Meagan Engh
Recherche et communications
Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires

[9] Zapisov, Andrei. Photo du « *Pacific Challenge* ». Tirée du *Rapport annuel de l'Administrateur 2013-2014, Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocabures causée par les navires*.