

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



Rapport annuel de l'Administrateur

2011 – 2012

Canada

Image de la page couverture : Le 20 septembre 2011, lorsque la branche de remorque du *Miner* a cédé pendant qu'il était remorqué au large de la côte est du cap Breton, en Nouvelle-Écosse, celui-ci a dérivé vers les rochers de l'île Scatarie.

La partie 2.45 du présent rapport s'y réfère.

Photographie fournie gracieusement par
Michael E. Earle de la Garde côtière canadienne
Dartmouth, Nouvelle-Écosse
Canada

Publié par l'Administrateur de la
Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution
par les hydrocarbures causée par les navires
180 rue Kent - Pièce 830
Ottawa, Ontario, Canada
K1A 0N5

Tél. : (613) 991-1726

Télec. : (613) 990-5423

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

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

Rapport annuel de l'Administrateur

2011-2012

Canada

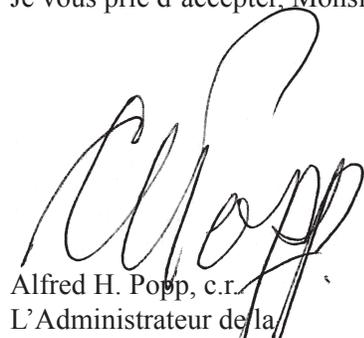
L'honorable Denis Lebel, C.P., député
Ministre des transports, de l'infrastructure et des collectivités
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

Monsieur le Ministre,

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

Le rapport porte sur l'exercice financier qui se termine le 31 mars 2012.

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



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

Table des matières

Liste des sigles	i
Résumé	iii
1. Le régime canadien d'indemnisation	1
La CIDPHN : Un fonds de dernier recours	3
La CIDPHN : Un fonds de premier recours	3
Répercussions des modifications de la LRMM sur le traitement des demandes en recouvrement de créance	4
Illustration 1 – Limites de responsabilité et d'indemnisation	6
Tableau 1 – Contributions canadiennes aux Fonds internationaux	7
2. Événements canadiens ayant entraîné des déversements d'hydrocarbures	9
2.1 Lavallee II (2002)	9
2.2 Wishing Star (2006)	11
2.3 Stephanie & Darrel (2007)	12
2.4 King Darwin (2008)	13
2.5 Delta I (2008)	14
2.6 Ganges I (2008)	16
2.7 La Lumiere (2008)	17
2.8 Island Ranger (2008)	18
2.9 Sea Wing II (2009)	19
2.10 Meota (2009)	20
2.11 Just Magic (2009)	21
2.12 Hey Dad (2009)	22
2.13 Camino Real (2009)	23
2.14 Beverly K (2009)	24
2.15 Saida (2009)	25
2.16 Jameson Point (2009)	26
2.17 Garganey (2010)	27
2.18 Jessie Island XI (2010)	27
2.19 Richelieu (2010)	28
2.20 J W Shelley (2010)	29
2.21 Déversement d'origine inconnue à Valleyfield/aussi appelé Avataq (2010)	30
2.22 Déversement d'origine inconnue à Valleyfield/aussi appelé Avataq (2010)	31
2.23 Clipper Adventurer (2010)	31
2.24 Nanny (2010)	32
2.25 Corregidor (2010)	33
2.26 Bruce Dawn (2010)	34
2.27 Seaspan Barge 156 (2010)	35
2.28 Lions Gate (2010)	35
2.29 Asiaborg (2010)	36
2.30 Sop's Arm (2010)	37
2.31 Rosemary G (2010)	37
2.32 Resilience (2010)	38
2.33 Zodiac (2010)	39
2.34 Burnaby M. (2010)	40

2.35	Dominion I (2010)	41
2.36	Bates Pass (2010)	42
2.37	Tempest (2010).....	43
2.38	Alibi Ike (2011).....	44
2.39	Incendie au port de Ladysmith (2011)	46
2.40	Irene W (2011)	46
2.41	Arbutus Isle (2011).....	47
2.42	Gulf Stream II (2011).....	49
2.43	Barbydine (2011).....	49
2.44	Dana (2011).....	50
2.45	Miner (2011)	51
2.46	Finella (2012).....	52
3.	Enjeux et occasions	53
4.	Initiatives de relations externes.....	57
4.1	Réunion des représentants du gouvernement et de la haute direction de l'Association canadienne de droit maritime	57
4.2	Colloque de l'ACDM sur le droit maritime à l'intention des juges des cours fédérales	57
4.3	Assemblée générale annuelle de l'Association canadienne de droit maritime.....	58
4.4	Shipping and Environmental Issues in 2011 (Questions se rapportant à l'environnement et au transport maritime en 2011).....	58
4.5	Programme de lutte contre les déversements d'hydrocarbures en mer et dans l'Arctique (AMOP) — Atelier	58
4.6	Programme de lutte contre les déversements d'hydrocarbures en mer et dans l'Arctique — Colloque	59
4.7	Conférence de l'Équipe régionale d'interventions d'urgence.....	60
4.8	Conseil consultatif maritime canadien (chapitre national).....	61
4.9	Conseil consultatif maritime canadien (Nord).....	63
4.10	Réunion avec des représentants du International Group of P&I Clubs	64
5.	Participation de la CIDPHN au régime international d'indemnisation	67
5.1	Sinistres.....	67
5.2	Groupe de travail.....	70
5.3	Budget	70
5.4	Relève de la garde	71
6.	États financiers	73

Liste des sigles

ACDM	Association canadienne de droit maritime (CMLA)
AIPRP	Accès à l'information et protection des renseignements personnels (ATIP)
AMOP	Programme de lutte contre les déversements d'hydrocarbures en mer et dans l'Arctique
APC	Administration portuaire canadienne (CPA)
BP	Bateau de pêche (FV)
CCMC	Conseil consultatif maritime canadien (CMAC)
CIDPHN	Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (SOPF)
CRC	Convention sur la responsabilité civile (CLC)
Club P&I	Mutuelle de protection et d'indemnisation (assurances maritimes) (P&I Club)
CRPM	Caisse des réclamations de la pollution maritime (MPCF)
DTS	Droits de tirage spéciaux* (SDR)
DUST	Division des urgences – Science et technologie (ESTD)
EC	Environnement Canada
EPA	<i>Environmental Protection Agency</i>
ERIU	Équipe régionale d'interventions d'urgence (REET)
FIPOL	Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (IOPC)
GCC	Garde côtière canadienne (CCG)
GDI	Gestion des dossiers et de l'information (RIM)
IOB	Institut océanographique de Bedford (BIO)
ITOPF	International Tanker Owners Pollution Federation
IU	Intervention d'urgence (ER)
JB	Jauge brute (GT)
LMMC	<i>Loi sur la marine marchande du Canada (CSA)</i>
LE	Lettre d'engagement (LOU)
LRMM	<i>Loi sur la responsabilité en matière maritime (MLA)</i>
MPO	Ministère des Pêches et des Océans (DFO)
NM	Navire à moteur
NLEA	Newfoundland and Labrador Environmental Association
OI	Organisme d'intervention (RO)
OMI	Organisation maritime internationale (IMO)
PE	Protocole d'entente (MOU)
PNSA	Programme national de surveillance aérienne (NASP)
SCF	Service canadien de la faune (CWS)
SCTM	Services de communications et de trafic maritimes (MCTS)
SITREP	Rapport de situation
SIMEC	Société d'intervention maritime, Est du Canada (ECRC)
SIMOC	Société d'intervention maritime, Ouest du Canada (WCMRC)
SMTC	Sécurité maritime de Transports Canada (TCMS)
SNPD	Substances nocives et potentiellement dangereuses (HNS)
STNL	Société des transports du Nord Limitée (NTCL)
STOPIA	Accord de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes de petites dimensions
TC	Transports Canada
TI	Technologie de l'information (IT)

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

UE Union européenne (EU)

* Au 1^{er} avril 2012, la valeur du droit de tirage spécial (DTS) était de 1,53568 \$ CAN. Cette valeur réelle est indiquée à l'illustration 1.

Résumé

Le régime canadien d'indemnisation

Le présent rapport annuel sur les activités de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (Caisse d'indemnisation ou CIDPHN) couvre l'exercice financier se terminant le 31 mars 2012. La section 1 décrit le régime canadien d'indemnisation qui, depuis le 2 janvier 2010, est régi par le chapitre 21 des Lois du Canada (2009) – *Loi sur la responsabilité en matière maritime* modifiée. Le fonds national du Canada couvre tous les types de navires qui déversent des hydrocarbures persistants et non persistants, y compris les déversements d'hydrocarbures de source inconnue, communément appelés déversements d'origine inconnue. Le Canada est également l'un des États contractants aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, lesquels sont constitués du Fonds de 1992 (Fonds de 1992 des FIPOL) et du Fonds complémentaire de 2003. Ces fonds répartissent le risque posé par les déversements d'hydrocarbures persistants provenant des navires-citernes de mer. En vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (Convention CRC), du Fonds de 1992 des FIPOL et du Protocole de 2003 portant création d'un Fonds complémentaire, les limites actuelles de responsabilité et d'indemnisation disponibles au Canada, y compris pour la mer territoriale et la zone économique exclusive, apparaissent à l'illustration 1.

Section financière

Les états financiers de la Caisse d'indemnisation pour l'exercice ont été examinés par des vérificateurs indépendants (voir la section 6). Au cours de l'année, 24 demandes d'indemnisation canadiennes ont été réglées, pour une somme totalisant 652 634,58 \$, intérêts compris. Qui plus est, la Caisse d'indemnisation a versé au Fonds de 1992 des FIPOL des contributions de 1 394 815,32 \$ pour des incidents ayant eu lieu à l'extérieur du Canada (voir le tableau 1).

Durant l'exercice financier qui a débuté le 1^{er} avril 2012, le montant maximal de la responsabilité de la CIDPHN a été fixé à 159 854 965 \$ pour toutes les demandes d'indemnisation liées à un même déversement d'hydrocarbures. En date du 1^{er} avril 2012, le ministre des Transports est investi du pouvoir conféré par la loi d'imposer une contribution de 47,94 cents par tonne métrique d'une cargaison en vrac d'hydrocarbures importée au Canada ou expédiée par navire d'un endroit au Canada, comme le prévoit la LRMM. La contribution est indexée une fois l'an en fonction de l'indice des prix à la consommation. Aucune contribution n'a été imposée depuis 1976.

Au 31 mars 2012, le surplus accumulé dans la Caisse d'indemnisation était de 395 748 612 \$.

Événements canadiens ayant entraîné des déversements d'hydrocarbures

L'Administrateur a reçu de différentes sources, notamment de la Garde côtière canadienne, du ministère de l'Environnement et du Bureau de la sécurité des transports, des rapports d'événements de pollution par les hydrocarbures.

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

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

que les assureurs des propriétaires de navire en ont assumé la responsabilité financière. Dans les cas où le propriétaire du navire a réglé les demandes d'indemnisation, la Caisse d'indemnisation n'a pas eu besoin de faire enquête.

Lorsque l'Administrateur verse une indemnisation, il a l'obligation légale de prendre toutes les mesures raisonnables pour recouvrer auprès du propriétaire du navire ou de toute autre personne responsable la somme qu'il a versée et, à cette fin, peut intenter une action en justice. (Section 1 : se reporter aux fonds de premier et de dernier recours). Pour ce qui est des demandes en recouvrement de créance où le propriétaire du navire responsable est clairement connu, les services d'un conseiller juridique sont retenus pour intenter une action en recouvrement. Dans certains cas impliquant des bâtiments abandonnés et des épaves, le nom du propriétaire du navire est parfois difficile à obtenir. Dans ces cas, lorsqu'il est nécessaire de trouver ou de tenter de trouver le nom et l'emplacement du propriétaire enregistré et de déterminer les biens pouvant servir à des fins de recouvrement, l'Administrateur retient les services d'une entreprise offrant des services professionnels de localisation.

Les événements ayant entraîné des déversements d'hydrocarbures décrits à la section 2 indiquent le statut des demandes d'indemnisation relatives à des dommages dus à la pollution résultant de déversements d'hydrocarbures qui ont été évaluées et ont fait l'objet d'un règlement au cours de l'exercice. Cette section renferme également les demandes d'indemnisation qui se trouvent à différentes étapes d'avancement. L'Administrateur a traité 46 dossiers actifs sur des événements au cours de l'exercice. Le statut actuel des mesures en recouvrement des frais entreprises par l'Administrateur à l'encontre des propriétaires de navire est également indiqué dans la section sur les événements ayant entraîné des déversements d'hydrocarbures. Au cours de l'exercice, 13 nouvelles demandes ont été reçues pour un montant total de 631 158,27 \$. Des enquêtes sont en cours, mais elles n'ont pas toutes été achevées avant le 31 mars 2012.

Enjeux et occasions

Au cours de l'année, l'Administrateur a fait face à de nouveaux défis d'ordre administratif se rapportant à la modernisation des activités de la Caisse d'indemnisation et à l'obligation pour la Caisse d'indemnisation de se conformer aux lois et aux directives du gouvernement fédéral. Ces occasions d'amélioration et ces exigences de conformité représentent un défi de tous les instants pour un petit organisme comme la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. Il fallait mener à bien cette charge de travail accrue en plus du nombre croissant des fonctions premières de la CIDPHN relativement à l'enquête et au règlement des demandes d'indemnisation.

En règle générale, le traitement des demandes s'est amélioré, comme le démontre la forte hausse du nombre de demandes qui ont fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation par la Caisse d'indemnisation. Au cours de l'exercice se terminant le 31 mars 2010, un total de 12 demandes a été réglé pour un montant de 197 392 \$. Au cours de l'exercice se terminant le 31 mars 2011, quelque 18 demandes ont été réglées pour un montant total de 435 236 \$. Au cours de l'exercice se terminant le 31 mars 2012, 24 demandes ont été réglées pour un montant total de 652 634 \$.

Ces défis et d'autres sont traités en détail dans la section 3.

Initiatives de relations externes

L'Administrateur poursuit ses initiatives de relations externes visant à mieux faire connaître l'existence de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires et la possibilité d'y avoir recours aux fins d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. Ces initiatives donnent à l'Administrateur l'occasion d'approfondir sa compréhension personnelle des perspectives des demandeurs, des propriétaires de navire, des entrepreneurs en nettoyage de la pollution et d'autres intervenants qui entrent en jeu à la suite d'un déversement d'hydrocarbures et présentent subséquemment une demande d'indemnisation.

L'Administrateur a participé à certaines initiatives de relations externes canadiennes au cours de l'exercice financier. Par exemple, à la demande du coordonnateur d'Environnement Canada du 34^e colloque sur le Programme de lutte contre les déversements d'hydrocarbures en mer et dans l'Arctique tenu à Banff, en Alberta, le 3 octobre 2011, l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires et M. Matthew Sommerville, conseiller technique des Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL), ont organisé ensemble un atelier d'une journée avant le colloque technique international. Les exposés et les discussions ont porté sur l'application des régimes canadien et international relatifs aux dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, notamment sur la responsabilité et l'indemnisation liées aux dommages dus à la pollution causée par les navires. Les initiatives de relations externes sont décrites à la section 4.

Le régime international d'indemnisation

La section 5 du présent rapport insiste sur la participation de l'Administrateur au régime d'indemnisation international durant l'année. L'Administrateur a participé, à titre de membre de la délégation canadienne, à un certain nombre de réunions des organes directeurs du Fonds de 1992 des FIPOL, du Fonds de 1971 des FIPOL et du Fonds complémentaire, en juillet et en octobre 2011, à Londres, au Royaume-Uni.

La section 5 met en relief certains des points à l'ordre du jour, dont il a été question aux réunions des FIPOL. L'Administrateur s'intéresse à différents aspects des FIPOL, à savoir les questions concernant les sinistres et les crédits budgétaires. De plus, l'Administrateur juge qu'il est souhaitable de surveiller étroitement les politiques des FIPOL relativement aux demandes d'indemnisation. Grâce à une participation active aux rencontres internationales, les politiques et les pratiques de la Caisse d'indemnisation relativement aux demandes sont aussi conformes que possible à celles des FIPOL.

1. Le régime canadien d'indemnisation

La Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (CIDPHN) a été créée en vertu des modifications apportées à l'ancienne *Loi sur la marine marchande du Canada* (LMMC), qui sont entrées en vigueur le 24 avril 1989. La CIDPHN a succédé à la Caisse des réclamations de la pollution maritime (CRPM), qui existait depuis 1973. En 1989, le montant accumulé dans la CRPM, soit une somme de 149 618 850,24 \$, a été transféré dans la CIDPHN. Auparavant, la CIDPHN était régie par la partie 6 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM), qui a remplacé les modifications précitées à la LMMC. Depuis le 2 janvier 2010, la Caisse d'indemnisation est régie par la partie 7 de la Loi, qui figure dans les modifications énoncées au chapitre 21 des Lois du Canada (2009).

La CIDPHN est un compte spécial établi dans les comptes du Canada sur lequel des intérêts sont versés tous les mois par le ministre des Finances. Conformément aux dispositions pertinentes de la LRMM, le ministre des Transports est investi du pouvoir conféré par la loi d'imposer une contribution sur chaque tonne métrique d'hydrocarbures donnant lieu à contribution importée au Canada ou transportée à l'extérieur du Canada en vrac à bord d'un navire. La contribution est indexée une fois l'an en fonction de l'indice des prix à la consommation, et tout récemment celle-ci était de 47,94 cents la tonne métrique. Une contribution de 15 cents la tonne a été imposée à compter du 15 février 1972 jusqu'au 1^{er} septembre 1976. Durant cette période, une somme totale de 34 866 459,88 \$ a été recueillie de 65 contributeurs et a été créditée à la CRPM. Parmi les parties qui ont contribué à la CRPM, mentionnons les suivantes : des compagnies pétrolières, des centrales énergétiques, des fabricants de pâtes et papiers, des usines de produits chimiques et d'autres industries lourdes. Aucune contribution n'a été imposée depuis la suspension d'un tel prélèvement en 1976.

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

Le Protocole portant création d'un Fonds complémentaire a établi le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fonds complémentaire), qui attribue une indemnisation relativement aux déversements des navires-citernes en sus des montants accordés par le Fonds de 1992 des FIPOL. La participation du Canada au Fonds complémentaire fournit une protection additionnelle à la CIDPHN advenant le cas où des déversements causés par des navires-citernes causeraient des dommages dus à la pollution au Canada ou dans les eaux de compétence canadienne.

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

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

La CIDPHN peut également fournir une indemnité supplémentaire (une quatrième tranche) advenant le cas où l'indemnité reçue du propriétaire de navire en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et des FIPOL relativement aux déversements des pétroliers au Canada serait insuffisante pour couvrir toutes les demandes admises résultant de tels déversements (voir l'*illustration 1*).

Durant l'année financière qui a débuté le 1^{er} avril 2012, le montant maximal de la responsabilité de la CIDPHN a été fixé à 159 854 965 \$ pour toutes les demandes d'indemnité liées à un même déversement d'hydrocarbures. Ce montant est indexé une fois l'an. Voici certaines des catégories de demandes d'indemnité pour lesquelles on peut recourir à la CIDPHN :

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

Les personnes appartenant à une large catégorie de travailleurs œuvrant au sein de l'industrie canadienne de la pêche peuvent soumettre une demande d'indemnité en raison de la perte de revenu lié à un déversement d'hydrocarbures causé par un navire. Le régime législatif actuel de demandes d'indemnité mentionné aux parties 6 et 7 de la LRMM est fondé sur le principe du pollueur-payeur.

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

Comme mentionné ailleurs dans le présent rapport, le Canada est un État contractant de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 sur le Fonds international. Le Canada est aussi un État contractant au Protocole portant création d'un Fonds complémentaire et est donc à la fois un membre du Fonds de 1992 et du Fonds complémentaire.

Ces fonds internationaux sont financés par des contributions sur certains types d'hydrocarbures transportés par mer. Dans la plupart des États, les contributions sont versées par les entités qui reçoivent les hydrocarbures après le transport par mer. Des contributions annuelles sont perçues par le Fonds de 1992 pour couvrir les paiements anticipés d'indemnité et les frais administratifs de l'exercice suivant. Au Canada, l'Administrateur de la CIDPHN est chargé de présenter un rapport annuel aux FIPOL sur les quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçues par mer au Canada. Par hydrocarbures donnant lieu à contribution, on entend le pétrole brut et le fioul (fuel-oil). Selon la Loi, toute personne

qui reçoit des hydrocarbures, si la quantité totale d'hydrocarbures reçue par la personne ou les personnes associées au cours de l'année civile est supérieure à 150 000 tonnes métriques, doit signaler les quantités « d'hydrocarbures donnant lieu à contribution » importées par mer au Canada au cours de chaque année civile. L'Administrateur compile les chiffres nationaux et en fait rapport au secrétariat des FIPOL. C'est sur cette base que le montant de la contribution canadienne est établi. Il incombe à la CIDPHN de verser des contributions aux FIPOL pour le compte des réceptionnaires d'hydrocarbures canadiens. Le montant de la contribution varie d'une année à l'autre.

Note :

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

La CIDPHN : Un fonds de dernier recours

Tel qu'il a été mentionné précédemment, le régime canadien d'indemnisation est fondé sur le principe fondamental que le propriétaire du navire est responsable de toute pollution par les hydrocarbures causée par le navire jusqu'à concurrence des limites de responsabilité conférées par la loi. La LRMM rend le propriétaire du navire responsable inconditionnellement de tout dommage dû à la pollution par les hydrocarbures causée par le navire et des frais engagés par le ministre des Pêches et des Océans et toute autre personne au Canada pour les mesures de dépollution et de prévention. Advenant un déversement d'hydrocarbures causé par un navire-citerne, le régime de responsabilité inconditionnelle est régi par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (Convention CRC), entérinée dans la législation canadienne en vertu de l'article 48 de la LRMM. Dans le cas de déversements d'hydrocarbures de soute, le régime de responsabilité est régi par la Convention sur les hydrocarbures de soute, entérinée dans la législation canadienne en vertu de l'article 69 de la LRMM. Les déversements d'hydrocarbures qui ne sont pas visés par l'une ou l'autre de ces conventions sont visés par le régime de responsabilité établi en vertu de l'article 76 et des articles suivants de la LRMM.

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

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

La CIDPHN : Un fonds de premier recours

La CIDPHN peut également être un fonds de premier recours pour les demandeurs, y compris l'État. Comme le prévoit l'article 103 de la LRMM, toute personne qui a subi des pertes ou des dommages ou

qui a engagé des frais peut présenter à l'Administrateur de la CIDPHN une demande en recouvrement de créance à l'égard de ces dommages dus à un déversement provenant d'un navire, à une seule exception près. Tel qu'il a été indiqué précédemment, un OI établi en vertu de la LMMC ne peut soumettre de demande directe en recouvrement de créance à l'encontre de la CIDPHN.

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

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

Lorsque l'Administrateur paie une créance à partir de la CIDPHN, il est subrogé dans les droits du demandeur et il est tenu de prendre toutes les mesures raisonnables pour recouvrer du propriétaire du navire ou de toute personne responsable le montant de l'indemnisation payée aux demandeurs. Par conséquent, l'Administrateur peut intenter une action réelle contre le navire (ou à l'égard du produit de la vente de celui-ci, si le navire a été vendu) pour obtenir une garantie visant à protéger la CIDPHN advenant le cas où aucune autre garantie n'est fournie. L'Administrateur est en droit d'exiger une garantie soit avant soit après la réception d'une demande en recouvrement de créance, mais il ne peut continuer cette action que s'il a payé la créance et s'il est subrogé dans les droits du demandeur (voir l'article 102 de la LRMM).

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

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

Répercussions des modifications de la LRMM sur le traitement des demandes en recouvrement de créance

Tel qu'il a été mentionné dans le rapport annuel 2009-2010, on ne prévoit pas que les modifications de la LRMM, figurant au chapitre 21 des Lois du Canada (2009), auront des répercussions importantes sur les procédures de traitement des demandes en recouvrement de créance établies par la CIDPHN au fil des ans. Cette évaluation de la situation a été confirmée par les demandes en recouvrement de créance qui ont été

traitées pendant l'exercice se terminant le 31 mars 2012. Tant les fonctions de premier recours que celles de dernier recours de la Caisse d'indemnisation ont été sauvegardées dans les modifications, ainsi que le pouvoir de saisir des navires et les pouvoirs de l'Administrateur en ce qui concerne les enquêtes relatives aux demandes en recouvrement de créance de même que l'exercice des pouvoirs de commissaire en vertu de la partie 1 de la *Loi sur les enquêtes*. Cependant, l'évaluation réelle des demandes en recouvrement sera faite, le cas échéant, selon les modalités des conventions pertinentes auxquelles le Canada adhère. Ces conventions ont été ajoutées à la Loi dans des annexes.

L'évaluation des demandes en recouvrement par renvoi direct aux conventions pertinentes s'appuiera sur l'uniformisation internationale dans l'application de ces conventions et permettra d'éviter les ambiguïtés pouvant se produire lorsque les demandes en recouvrement sont fondées sur des dispositions législatives paraphrasant ces conventions au lieu d'être fondées sur les dispositions des conventions elles-mêmes.

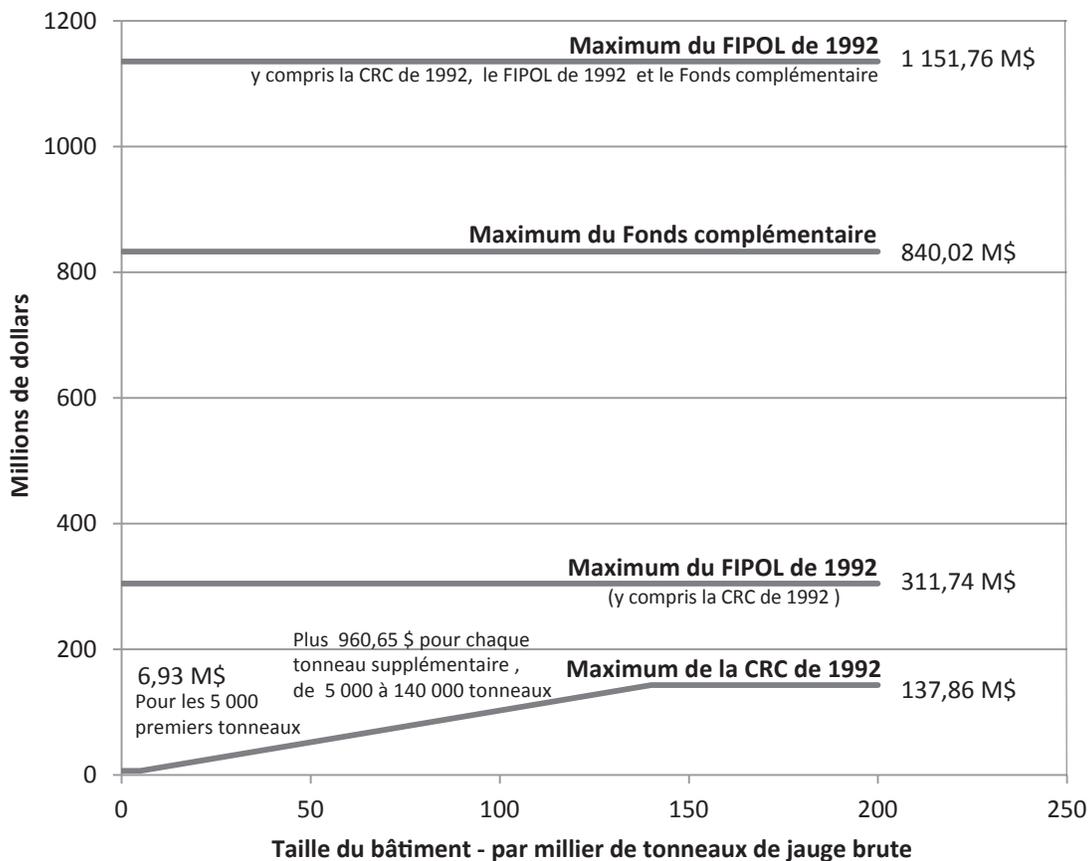
Tel qu'il a été indiqué dans le dernier rapport annuel, compte tenu de l'expérience de la CIDPHN relativement aux demandes en recouvrement de créance, la plupart des demandes traitées par la Caisse d'indemnisation sont régies par les règles s'appliquant au régime canadien énoncées à l'article 76 et aux articles suivants de la Loi. Un grand nombre de ces demandes en recouvrement de créance sont encore liées à des frais encourus relativement aux mesures de dépollution et de prévention visant des épaves ou des bâtiments abandonnés, un sujet qui a régulièrement fait l'objet de commentaires de l'Administrateur dans les rapports annuels précédents.

Illustration 1

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

En fonction de la valeur du DTS (1,53568 \$), au 1^{er} avril 2012

Fonds internationaux (FIPOL)	1 151 760 000 \$
Fonds national total (CIDPHN)	159 854 965 \$
Total disponible pour le Canada	1 311 614 965 \$



L'illustration 1 montre les limites actuelles de responsabilité et d'indemnisation disponibles aux termes de la CRC de 1992, de la Convention sur le FIPOL de 1992 et du Fonds complémentaire.

Le montant combiné disponible dans le cadre de la CRC de 1992, du FIPOL de 1992 et du Fonds complémentaire est de 1 151,76 millions de dollars. Le montant de la CIDPHN qui s'élève à près de 159,855 millions de dollars additionné aux Fonds internationaux équivaut à environ 1,312 milliards de dollars qui sont disponibles pour le cas où un pétrolier déverserait sa cargaison en eaux canadiennes, y compris dans les eaux territoriales et la zone économique exclusive.

Tableau 1

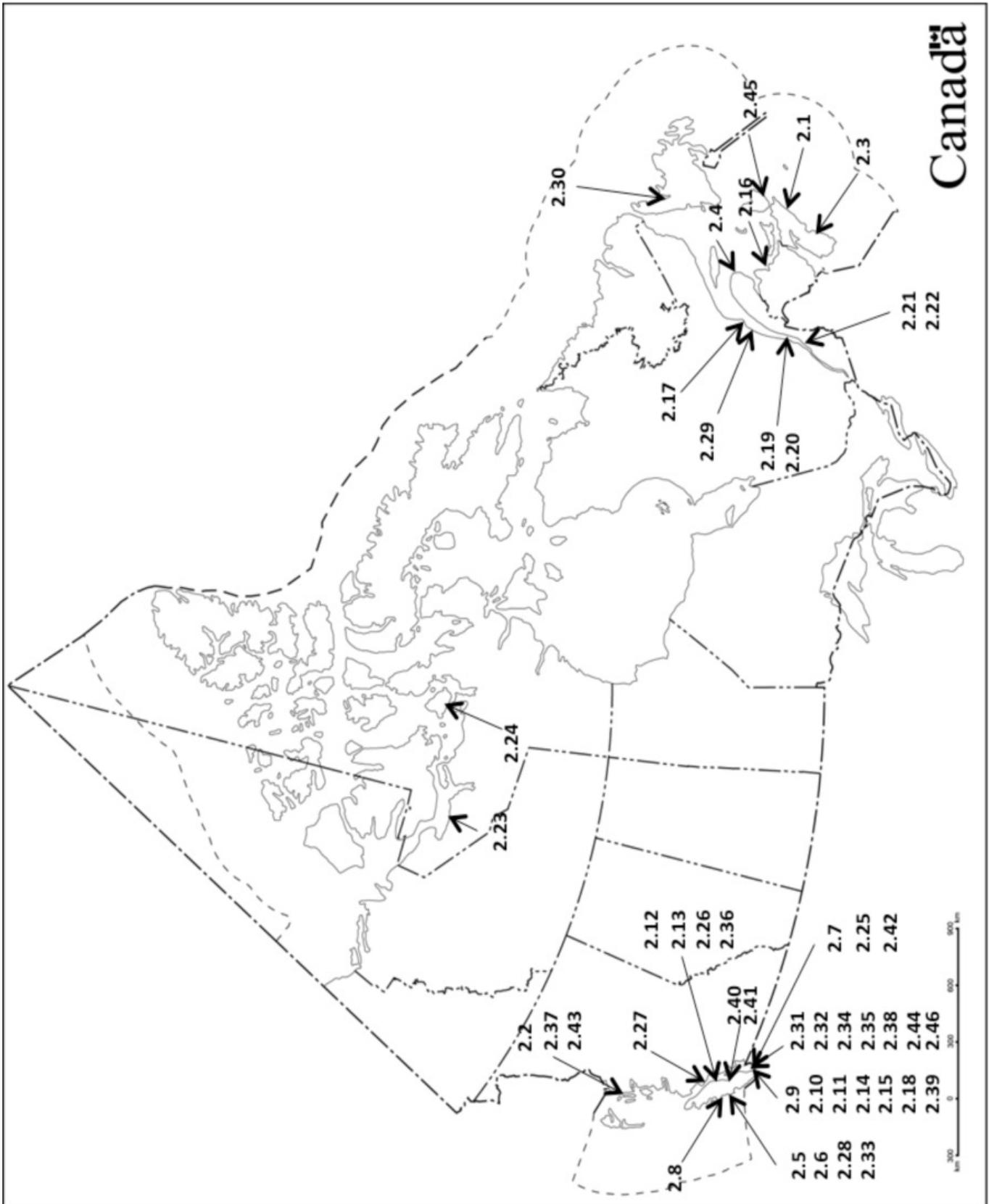
Contributions canadiennes aux Fonds internationaux

Depuis 1989, la Caisse d'indemnisation a versé environ 52 millions de dollars aux Fonds internationaux d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL), tel qu'indiqué dans le tableau ci-après.

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

Exercice financier	Contribution de la Caisse d'indemnisation (en dollars)
1989/90	207 207,99
1990/91	49 161,28
1991/92	1 785 478,65
1992/93	714 180,48
1993/94	4 927 555,76
1994/95	2 903 695,55
1995/96	2 527 058,41
1996/97	1 111 828,20
1997/98	5 141 693,01
1998/99	902 488,15
1999/00	273 807,10
2000/01	6 687 696,71
2001/02	2 897 244,45
2002/03	3 219 969,17
2003/04	4 836 108,49
2004/05	3 448 152,80
2005/06	-
2006/07	360 233,37
2007/08	106 305,06
2008/09	5 161 013,63
2009/10	-
2010/11	3 895 877,19
2011/12	1 394 815,32
Total	52 551 570,77

Note : Durant les exercices financiers 2005-2006 et 2009-2010 aucune contribution canadienne n'a été réclamée par les Fonds internationaux.



2. Événements canadiens ayant entraîné des déversements d'hydrocarbures

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

Au cours de l'exercice commençant le 1^{er} avril 2011 et se terminant le 31 mars 2012, l'Administrateur a traité 46 dossiers actifs liés à des événements. Il s'agit de dossiers qui portent sur des demandes d'indemnisation auprès de la Caisse d'indemnisation ou sur des mesures pouvant avoir été prises pour protéger adéquatement les intérêts de la Caisse d'indemnisation. Quelque 13 nouvelles demandes ont été reçues au cours de l'exercice (montant total de 631 158,27 \$). Des enquêtes sont en cours, mais n'étaient pas terminées à la fin de l'exercice. Au cours de l'année, 24 demandes ont été réglées et un montant total de 652 634,58 \$, y compris les intérêts, a été versé.

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

Lorsque l'Administrateur verse une indemnisation, il a l'obligation légale de recouvrer auprès du propriétaire du navire ou de toute autre personne responsable la somme qu'il a versée et, à cette fin, peut intenter une action en justice. (Section 1 : se reporter aux fonds de premier et de dernier recours). Pour ce qui est des demandes en recouvrement de créance où le propriétaire du navire responsable est clairement connu, les services d'un conseiller juridique sont retenus pour intenter une action en recouvrement. Dans certains cas impliquant des bâtiments abandonnés et des épaves, le nom du propriétaire du navire est parfois difficile à obtenir. Dans ces cas, lorsqu'il est nécessaire de trouver ou de tenter de trouver le nom et l'emplacement du propriétaire enregistré et de déterminer les biens pouvant servir à des fins de recouvrement, l'Administrateur retient les services d'une entreprise offrant des services professionnels de localisation.

2.1 Lavallee II (2002)

Le *Lavallee II* est un navire en bois américain qui a été construit en 1942 pour servir de dragueur de mines, mais qui par la suite a été utilisé comme bateau de pêche. Au moment où s'est produit l'événement, il était abandonné sur une plage à Ecum Secum (Nouvelle-Écosse) depuis 18 mois. Le 8 mars 2002, il a été signalé que des hydrocarbures s'écoulaient du bâtiment dans le port. La Garde côtière canadienne (GCC) a réalisé une intervention le même jour et un barrage flottant absorbant a été déployé. On a découvert que la salle des machines, sans machine, était inondée. (Durant la saison de la

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

pêche aux homards, le port abrite des caisses à claire-voie où sont entreposés des homards vivants, et dans ce port se pratique aussi la cueillette de goémon.)

La GCC a retenu les services d'entreprises pour pomper environ 10 000 litres de diesel provenant d'une citerne à combustible installée à l'intérieur du bâtiment. Un expert maritime, embauché par la GCC, a conclu que le bâtiment était sans valeur. Ce dernier a alors proposé à titre de solution la plus économique pour parer aux risques continus présumés de pollution par les hydrocarbures, de démanteler sur place le bâtiment. Cela soulevait toutefois le problème de la toxicité de la peinture à bord, du fait qu'une partie de cette peinture excédait les normes provinciales relativement à son élimination dans des centres d'enfouissement des déchets. Ce problème a été résolu ultérieurement à la suite d'autres essais et il a été décidé de procéder à la démolition.

Au début d'avril 2002, une version préliminaire des spécifications du contrat avait été établie en vue de l'enlèvement du bâtiment encore contaminé. Toutes les parties intéressées au niveau fédéral et provincial, ainsi que la Caisse d'indemnisation, ont été invitées à formuler leurs observations au sujet du document. Les spécifications définitives ont été publiées à la fin de mai et le 5 juin 2002 les entreprises potentielles ont été invitées sur les lieux pour établir leurs devis des travaux. Les soumissions ont été reçues avant la date limite de dépôt du 18 juin, et l'adjudicataire s'est vu attribuer le contrat le 19 juin 2002.

Le 10 juillet 2002, les travaux visant à enlever le bâtiment ont commencé sous la direction de la GCC. L'expert technique de l'Administrateur était aussi présent pendant les opérations. Au 26 juillet 2002, le bâtiment et les débris connexes avaient été enlevés de la plage, le secteur avait été remis dans un état satisfaisant et il ne restait aucune trace de contamination résiduelle d'hydrocarbures.

Le 28 janvier 2003, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation présentée par la GCC pour ses frais s'élevant à 213 053,94 \$.

La Caisse d'indemnisation ayant été informée de tous les aspects de la situation, il ne restait que quelques éléments à résoudre. Une offre de règlement a été présentée à la GCC le 27 février 2003. Le 4 mars 2003, l'Administrateur a reçu une acceptation de l'offre. Le 6 mars 2003, le versement à la GCC des frais évalués à 212 126,10 \$, plus des intérêts s'élevant à 7 404,98 \$, a été autorisé.

Le 11 février 2005, l'Administrateur a intenté une action en recouvrement devant la Cour suprême de la Nouvelle-Écosse à Halifax en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

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

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

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

Le 2 juin 2011, le conseiller juridique a informé l'Administrateur qu'un avocat représentant le débiteur souhaitait régler le jugement. L'avocat a été avisé que le principal s'élevait à 5 065,50 \$, c'est-à-dire 4 400,00 \$ en plus des intérêts après jugement de 665,50 \$. Plus tard, l'Administrateur a reçu un chèque de son avocat d'un montant de 5 065,50 \$ payable au Receveur général du Canada. L'Administrateur a demandé que le chèque soit versé à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. Par conséquent, le 3 août 2011, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.2 Wishing Star (2006)

Le 26 juillet 2006, le centre des Services de communications et du trafic maritime de Prince Rupert a été informé que le bateau de pêche affrété *Wishing Star* avait heurté un rocher et coulé dans le passage Hudson Bay à l'est de l'île Dundas, à proximité (Colombie-Britannique). Les passagers et l'équipage ont été secourus par le *Point Henry*, garde-côte de la Garde côtière canadienne (GCC). À bord du bâtiment, il y avait 2 000 litres de diesel, mais une petite quantité seulement s'était écoulée, causant des irisations à la surface de l'eau.

La GCC a indiqué dans son rapport qu'en raison de l'inaction du propriétaire du bateau, elle avait dû assumer le commandement sur place des opérations lors de cet événement. Un contrat a été conclu avec l'entreprise commerciale Wainwright Marine qui a dépêché son remorqueur *Ingenika* sur les lieux. Le personnel du remorqueur a mis en place un barrage flottant dans le secteur où le bateau avait coulé, et déployé des matelas absorbants. Des plongeurs ont obturé les ouvertures et disposé des élingues pour renflouer le bâtiment. Le 31 juillet, le *Wishing Star* a été remis à flot et remorqué jusqu'au chantier maritime de Wainwright Marine Services, à Prince Rupert. Des équipes ont continué à retirer les hydrocarbures résiduels et les hydrocarbures de la cale.

L'Administrateur a donné comme instruction au conseiller juridique de retenir les services d'un expert maritime à Prince Rupert pour inspecter le bâtiment au chantier maritime de Wainwright Marine Services et de rencontrer l'agent de la GCC qui s'était chargé de l'intervention. Le 3 août 2006, l'expert maritime a soumis un rapport provisoire exposant ses constatations initiales. Il a indiqué que le bâtiment était une véritable épave et qu'il n'avait aucune valeur de récupération.

Le 15 décembre 2006, le ministère des Pêches et des Océans (MPO)/la GCC a attribué un contrat à prix fixe à l'entreprise Wainwright Marine Services en vue du démantèlement et de l'élimination du bateau de pêche et de tous les contaminants se trouvant à son bord.

L'Administrateur s'est alors demandé si les mesures de démantèlement du bâtiment devaient en fait être considérées comme l'enlèvement d'une épave et de ce fait, s'il ne fallait plus les considérer comme des mesures de prévention de la pollution. Après une enquête appropriée, l'Administrateur a conclu que le démantèlement du bâtiment constituait le moyen le plus efficace pour éliminer toute menace de pollution par les hydrocarbures pouvant découler des hydrocarbures résiduels susceptibles de se trouver encore à bord du bâtiment.

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

Le 14 février 2007, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation du MPO/de la GCC pour ses frais s'élevant à 112 945,77 \$. Par la suite, l'Administrateur a demandé à la GCC de fournir des renseignements et des documents additionnels pour qu'il puisse poursuivre l'évaluation de la demande d'indemnisation.

Le 1^{er} novembre 2007, la GCC a fourni les renseignements réclamés par l'Administrateur. À la suite d'un examen des circonstances entourant l'événement, outre le fait qu'il fallait déterminer si le démantèlement et l'élimination du bâtiment pouvaient être considérés comme des mesures d'élimination d'une menace de pollution par les hydrocarbures ou comme la simple élimination d'une épave, l'Administrateur a conclu que le montant total pouvait représenter une demande d'indemnisation légitime auprès de la Caisse d'indemnisation. À la suite de cette évaluation, l'Administrateur a offert au MPO/à la GCC le plein montant de 112 945,77 \$ plus les intérêts à titre de règlement total et définitif de la demande d'indemnisation. Le 8 novembre 2007, le MPO/la GCC a accepté l'offre et un virement d'un montant de 121 566,79 \$, intérêts compris, de la Caisse d'indemnisation au MPO/à la GCC a été autorisé.

L'Administrateur a réalisé quelques recherches et celles-ci ont révélé qu'il existait certaines possibilités de recouvrement des coûts. Conséquemment, il a donné comme instruction à son conseiller juridique d'entreprendre une action en recouvrement à l'encontre du propriétaire du navire.

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

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

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

Au terme de la période de deux ans, l'Administrateur a décidé qu'il serait déraisonnable de dépenser d'autres fonds publics pour tenter de recouvrer ce montant. Par conséquent, le 30 novembre 2011, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.3 Stephanie & Darrel (2007)

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

que les polluants devaient être éliminés. Le propriétaire n'a fourni aucune réponse indiquant qu'il assumerait la responsabilité des coûts liés au risque de pollution que présentait le bâtiment.

Le 1^{er} juin 2007, un contrat a été attribué à l'entreprise RMI Marine Limited pour qu'elle enlève les contaminants souillés par les hydrocarbures trouvés à bord du bateau de pêche abandonné. Le contrat prévoyait l'élimination des hydrocarbures usés. Les tarifs de l'entrepreneur correspondaient aux tarifs convenus dans le cadre d'un accord d'offre à commandes entre la compagnie et la GCC. Le 8 juin, les travaux de dépollution étaient terminés. Des membres du personnel de Transports Canada et de la GCC ont inspecté le bâtiment et ont avisé le directeur du port et Environnement Canada que le bâtiment était libre de tout polluant tel que convenu.

Le 9 février 2008, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation du ministère des Pêches et des Océans et de la GCC pour des frais de 13 627,73 \$, conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

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

L'Administrateur a intenté une action en recouvrement devant la Cour suprême de la Nouvelle-Écosse à Halifax le 10 décembre 2008. Le 23 décembre 2008, un certificat de jugement a été inscrit au bureau d'enregistrement foncier et au bureau d'enregistrement des sûretés mobilières de la Nouvelle-Écosse, ce qui a donné lieu à un jugement représentant les charges liées aux titres que le propriétaire du bâtiment pourrait avoir ou acquérir. L'inscription du jugement en vertu de la *Loi sur l'enregistrement foncier* expirera le 23 décembre 2013, et l'inscription au bureau d'enregistrement des sûretés mobilières expirera le 5 janvier 2014. Par conséquent, ces dossiers feront l'objet d'un examen autour de ces dates. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.4 King Darwin (2008)

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

Le 7 octobre 2008, une Lettre d'engagement a été obtenue du club P&I du propriétaire du navire – la Steamship Mutual Underwriting Association (Bermudes) Limited. Un montant n'excédant pas 250 000 \$ a été indiqué à titre de cautionnement pour couvrir toute demande potentielle pour les frais engagés. L'Administrateur a reçu une copie de la Lettre d'engagement du conseiller juridique embauché par la GCC.

La Caisse d'indemnisation n'a pas reçu de demande relative à cet événement, mais le MPO/la GCC indique que le 16 avril 2009, il a conclu un règlement avec le propriétaire du navire concernant les frais liés à l'intervention faisant suite à l'événement.

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

2.5 Delta I (2008)

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

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

Le 25 février, les agents des pêches ont signalé une remontée intermittente et une irisation d'hydrocarbures à l'endroit où la barge avait sombré. Le propriétaire a accepté de déployer des estacades flottantes pour retenir les hydrocarbures remontés en surface. Le 20 mars, Environnement Canada a fourni à la GCC une déclaration des risques pour l'environnement indiquant qu'EC envisageait la fermeture du secteur coquillier de la région. En outre, EC s'attendait à ce que toutes les mesures raisonnables soient prises pour retirer la source de pollution. La fermeture est entrée en vigueur peu de temps après.

Le 1^{er} avril, la GCC a retenu les services de Saltair Marine Services Ltd. pour effectuer un examen en plongée de la zone. Le plongeur a découvert l'excavatrice à une courte distance de la barge. Elle était renversée dans 35 à 40 pieds d'eau et la camionnette et de la ferraille d'acier s'étaient déposées par-dessus. À côté et en dessous de la barge se trouvait une grande quantité de ferrailles d'acier et d'autres pièces d'équipement lourd. Par exemple, il y avait une remorque/un conteneur de fret de 40 pieds sous la barge, ainsi que d'autres débris.

La GCC a consulté un vendeur du même type d'excavatrices, qui a laissé entendre que la quantité d'huile contenue dans l'excavatrice était probablement plus importante que la quantité indiquée par le propriétaire de la barge. L'information fournie par le vendeur a démontré que l'excavatrice pouvait contenir 422 litres d'huile hydraulique, 38 litres d'huile moteur et 40 litres d'huile pour engrenages. Le propriétaire avait

indiqué que le réservoir d'essence contenait seulement 113 litres de carburant. Manifestement, le propriétaire n'avait pas fait état des autres hydrocarbures.

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

L'année suivante, le 23 mars 2009, la Garde côtière a présenté une demande auprès de la Caisse d'indemnisation d'un montant de 142 604,26 \$ pour les frais engagés pour la prestation des services de surveillance et des services contractuels.

Le 21 juillet 2009, on a demandé à la GCC de fournir des renseignements additionnels et des documents justificatifs au sujet du contrat avec Saltair Marine Services. Parallèlement, le conseiller juridique a été chargé d'embaucher un expert maritime local afin d'interroger l'entrepreneur chargé du renflouement et le personnel de la GCC et pour faire rapport sur la pertinence des travaux effectués pour sortir de l'eau l'équipement contenant des hydrocarbures. Le 19 janvier 2010, la GCC a répondu à la demande de l'Administrateur concernant la documentation additionnelle.

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

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

Le 7 mars 2011, l'Administrateur a informé la GCC qu'à la suite de son enquête et de son évaluation, il présentait une offre globale de 100 000,00 \$, intérêts inclus, à titre de règlement total et définitif de la demande. L'offre a été acceptée. Le 25 mai 2011, l'Administrateur a acheminé le paiement de 100 000,00 \$ à titre de paiement global conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

L'Administrateur a donné comme instruction à son conseiller juridique d'intenter une action en justice contre Swail Developments Ltd., les propriétaires de la barge *Delta I* et toutes les autres personnes y ayant un droit.

Au terme d'une conférence tenue le 17 novembre 2011 dans le cadre du règlement du conflit à la Cour fédérale, la demande en recouvrement de créance a été fixée à 25 000 \$ sans reconnaissance de responsabilité. Selon l'Administrateur, le montant du règlement était raisonnable, compte tenu des coûts liés à la poursuite du litige et du risque inhérent d'un résultat défavorable. Le montant du règlement a

été payé au Receveur général du Canada et versé à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. Par conséquent, le 31 mars 2012, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.6 Ganges I (2008)

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

Le 7 juillet, en raison de l'incapacité du propriétaire à prendre les mesures appropriées à la suite de l'événement, le personnel de la GCC de Victoria a été dépêché au port d'Ucluelet avec de l'équipement d'intervention et un bateau de 17 pieds. Le personnel d'intervention d'urgence n'a pas été en mesure de monter à bord du bâtiment échoué pour des raisons de sécurité, en raison de l'état de la mer et de la force des vents. Par conséquent, les services de l'entreprise Saltair Marine Services Ltd. ont été retenus. Des membres de son personnel se sont rendus sur place le matin suivant avec un plus gros bateau et sont montés à bord du bâtiment endommagé afin de réaliser une évaluation en vue de l'enlèvement des hydrocarbures. Le jour suivant, des employés de Saltair Marine Services Ltd. sont arrivés par route et ont apporté un petit remorqueur. Leur inspection a révélé que le bâtiment pourrait être renfloué et que l'on devrait le transporter ailleurs pour le détruire et en retirer les hydrocarbures sans danger. Il fallait aller chercher une partie de l'équipement requis pour renflouer le bâtiment à Ladysmith. Des chaînes d'élingage ont été disposées autour de la coque aux fins de l'opération de levage. Entretemps, le bâtiment perdait toujours des hydrocarbures en raison des dommages additionnels survenus au cours de la nuit.

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

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

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

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

directement aux responsables ayant participé à l'opération. L'enquête avait pour but de déterminer si les mesures prises étaient raisonnables et, dans ce cas, si les frais étaient justes et raisonnables en fonction des services fournis.

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

Le 7 mars 2011, à la suite d'une enquête et d'une évaluation approfondies des demandes d'indemnisation auxquelles ont participé des experts indépendants et le conseiller juridique, l'Administrateur a présenté une offre globale au MPO/à la GCC de 60 % du montant établi de la demande, soit 28 740,00 \$, intérêts compris, à titre de règlement total et définitif. L'offre a été acceptée par le MPO/la GCC. Par conséquent, le 28 avril 2011, l'Administrateur a acheminé le paiement de 28 740,00 \$ conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

L'Administrateur a donné comme instruction à son conseiller juridique de faire enquête pour déterminer s'il était raisonnable de prendre d'autres mesures pour recouvrer auprès du propriétaire du navire enregistré le montant de l'indemnité versée au MPO/à la GCC. Le 15 juin, une lettre a été envoyée au propriétaire dans le but de recouvrer les coûts. Le jour suivant, le propriétaire a répondu par courriel et a expliqué qu'il pouvait uniquement verser un paiement forfaitaire de 5 000,00 \$. Sur recommandation de son conseiller juridique, l'Administrateur a décidé d'accepter l'offre de règlement intégrale de 5 000,00 \$. Le document de désistement approprié a été signé le 28 juin. Le 26 juillet, un chèque d'un montant de 5 000,00 \$ payable au Receveur général du Canada a été reçu. L'Administrateur a demandé que le chèque soit versé à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. Par conséquent, le 16 août 2011, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.7 La Lumiere (2008)

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

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

La GCC a retenu les services de Fraser River Pile and Dredge Ltd. et de Canpac Divers Inc. qui devait utiliser un véhicule submersible télécommandé afin de localiser avec précision le bâtiment *La Lumiere*, déterminer la cause du naufrage et évaluer l'état de la coque. À sa deuxième plongée, le véhicule submersible a permis d'identifier clairement le bâtiment *La Lumiere*, sur une pente du fond marin à une

profondeur de 245 à 290 pieds. La bande vidéo montre que la coque semblait intacte. Le 17 mai, seule une petite irisation intermittente d'hydrocarbures était visible. La GCC a alors demandé à l'organisme d'intervention Burrard Clean de retirer le barrage flottant de retenue. On est ensuite passé à une phase d'observation seulement.

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

Le 1^{er} février 2011, après une enquête et une évaluation de la demande, l'Administrateur a fait une offre finale au MPO/la GCC pour le montant établi de 85 641,19 \$, plus les intérêts, conformément à la LRMM. Le 1^{er} avril, l'offre a été acceptée par le MPO/la GCC. Conformément à la LRMM, l'Administrateur a demandé que le paiement de 93 210,63 \$, intérêts compris, soit versé.

L'Administrateur a donné comme instruction à son conseiller juridique d'intenter une action en recouvrement contre de la province de la Colombie-Britannique, le propriétaire de fait du bâtiment à la date de son naufrage. Avant le 23 juin 2006, le propriétaire bénéficiaire inscrit du bâtiment était la Maritime Society of Vancouver. Cette dernière a mis fin à ses activités et, le 23 juin 2006, a été dissoute. En vertu de la *Society Act* de la Colombie-Britannique, les actifs de cette entreprise ont été remis à Sa Majesté la Reine du chef de la Colombie-Britannique. Par conséquent, le 21 avril 2011, le conseiller juridique a demandé à la province de la Colombie-Britannique de payer à l'Administrateur la somme de 85 641,19 \$, plus les intérêts, à l'égard des coûts d'assainissement liés à la pollution par les hydrocarbures. La province a nié qu'elle était le propriétaire du bâtiment et a refusé de payer les coûts. Le 3 mai 2011, le conseiller juridique a intenté une action en justice contre la province de la Colombie-Britannique et le litige est en cours. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.8 Island Ranger (2008)

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

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

Le 26 janvier 2009, l'*Island Ranger* a été renfloué et les autres réservoirs à carburant ont été pompés. Le bâtiment a été élingué entre deux barges et transporté vers un site éloigné où le courant était moins fort. Le propriétaire a démantelé le bâtiment et a mis les débris au rebut.

Le 16 juin 2009, l'Administrateur a examiné une demande du ministère des Pêches et des Océans (MPO)/de la GCC d'un montant de 54 337,20 \$ pour les frais engagés, conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Le 23 juin, l'Administrateur a demandé de l'information additionnelle à la GCC pour déterminer si elle avait effectué un suivi auprès du propriétaire du navire, Hustler Tug & Barge Limited, au sujet de ses efforts pour que l'entreprise assume les coûts de la demande de la GCC.

Le 29 janvier 2010, la GCC a répondu à la demande d'information de l'Administrateur et a indiqué qu'elle avait effectué un suivi auprès du propriétaire du navire. Le propriétaire avait indiqué, en suivant l'avis de son conseiller juridique, que l'entreprise n'était pas en mesure de payer la demande. Il appert que le propriétaire poursuit même la GCC en justice sous prétexte qu'une bouée s'était déplacée et que, pour cette raison, l'*Island Ranger* avait percuté un rocher et avait coulé.

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

À la fin de l'exercice, l'Administrateur, avec l'aide du conseiller juridique, continue de surveiller le dossier en attendant l'issue du litige en cours. Étant donné que le délai de prescription pour intenter une action contre les propriétaires de la barge devait expirer le 30 novembre 2011, l'Administrateur a intenté une action conservatoire devant la Cour fédérale contre les propriétaires de la barge le 7 novembre 2011. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.9 Sea Wing II (2009)

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

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

Le travail de démantèlement a été accompli au cours d'une période de neuf jours, du 22 juin au 2 juillet. Le bâtiment a été retiré de l'eau et placé dans une aire de retenue en béton pour que les huiles usées soient retenues dans un bassin pendant le processus de démolition. Le carburant et les huiles ont été vidés du

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

réservoir à carburant, des machines et des canalisations. Une excavatrice a été utilisée pour démanteler le bâtiment et trier les débris, à savoir la fibre de verre, les déchets de bois et les ferrailles d'acier recyclables. Après la démolition, l'équipage a été employé au nettoyage de l'aire de retenue en béton et au triage des matériaux absorbants trempés. Après le démantèlement de l'épave, les barrages et les matelas absorbants, y compris 175 litres d'hydrocarbures et d'eau mazouteuse, ont été éliminés par l'entrepreneur. Les débris et les déchets liés à la démolition du bateau de pêche ont été mis au rebut par l'entreprise DBL Disposal Services.

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

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

À la suite de l'évaluation et de l'enquête sur les circonstances entourant l'événement, l'Administrateur a conclu que le montant de 30 268,68 \$ était légitime. Par conséquent, à compter du 1^{er} février 2011, conformément à la LRMM, il a fait une offre d'un montant de 30 268,68 \$, plus les intérêts, à titre d'indemnité pour le règlement total et définitif. Le 1^{er} avril, le MPO/la GCC a accepté l'offre. Par conséquent, le 13 avril, l'Administrateur a acheminé le paiement de 31 856,72 \$, intérêts compris, conformément à la LRMM.

À l'heure actuelle, l'Administrateur effectue des recherches préliminaires pour établir avec précision l'emplacement du propriétaire du bâtiment et déterminer tous les actifs pouvant servir à recouvrer les frais. Ces enquêtes se poursuivent et le dossier de l'Administrateur reste donc ouvert.

2.10 Meota (2009)

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

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

Le 13 juin, un expert maritime a été embauché par la GCC pour déterminer l'état du bâtiment. L'expert maritime a indiqué que le *Meota*, un navire de 70 ans et d'une longueur de 45 pieds, avait un bordé en cèdre et des membrures en chêne. Le bâtiment a été retrouvé à l'abandon après qu'il eut coulé. La structure était en grande partie pourrie. L'expert maritime a conclu que, compte tenu de l'état du bâtiment et du fait que des produits pétroliers se trouvaient encore à bord, le bâtiment devrait être remorqué jusqu'à terre et démantelé. Le 19 juin, le *Meota* a été ramené à terre par Saltair Marine Services Ltd. et démantelé. Environ 60 litres d'essence, 12 litres d'huile lubrifiante et 280 litres de carburant diesel ont été retirés du bâtiment.

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

Le 11 février 2010, l'Administrateur a chargé le conseiller juridique d'embaucher un expert maritime pour déterminer si toutes les dépenses pouvaient raisonnablement correspondre à des mesures de prévention de la pollution ou si certaines étaient en fait liées à l'enlèvement de l'épave. L'expert a indiqué qu'à la suite de son enquête, il estimait, tout comme l'expert maritime indépendant de la GCC, que le *Meota* devait être ramené à terre et démantelé. À la suite de l'enquête et de l'évaluation de l'événement, l'Administrateur a conclu que le montant de 25 290,45 \$ était légitime. Par conséquent, le 1^{er} février 2011, conformément à la LRMM, il a fait une offre de 25 290,45 \$, plus les intérêts, à titre d'indemnité pour un règlement total et définitif. Le 1^{er} avril, le MPO/la GCC a accepté l'offre. Par conséquent, le 13 avril, l'Administrateur a acheminé le paiement de 26 611,25 \$, intérêts compris, de la Caisse d'indemnisation conformément à la LRMM.

Le 18 mai, l'Administrateur a envoyé une lettre au propriétaire du bâtiment *Meota* lui demandant de payer les frais engagés au cours de l'incident. Le propriétaire a été informé de sa responsabilité à l'égard de ces frais en vertu de l'article 51 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. L'Administrateur a demandé au propriétaire de répondre à la demande avant le 20 juin 2011, faute de quoi il pourrait intenter une action en justice pour recouvrer le montant susmentionné. Aucune réponse n'a été reçue.

À l'heure actuelle, l'Administrateur mène des enquêtes préliminaires dans le but de déterminer les actifs du propriétaire pouvant servir à recouvrer les frais. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.11 Just Magic (2009)

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

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

démantelée. Après l'examen de l'état du navire réalisé par l'expert maritime, la GCC a retenu les services de Saltair Marine Services Ltd. aux fins du démantèlement du *Just Magic* et de l'enlèvement des polluants.

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

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

À la suite de l'enquête et de l'évaluation, l'Administrateur a conclu que le montant de 12 266,64 \$ était légitime. Par conséquent, le 1^{er} février 2011, conformément à la LRMM, il a fait une offre d'indemnité d'un montant de 12 266,64 \$, plus les intérêts, à titre d'indemnité pour le règlement total et définitif. Le 1^{er} avril, le MPO/la GCC a accepté l'offre. Par conséquent, le 13 avril, l'Administrateur a acheminé le paiement de 12 906,82 \$, intérêts compris, conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Le 18 mai, l'Administrateur a envoyé une lettre par courrier recommandé au propriétaire connu du *Just Magic* lui demandant de payer le montant de l'indemnité versée au MPO/à la GCC. Le propriétaire du bâtiment a été informé de sa responsabilité à l'égard de ces frais en vertu de l'article 51 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. L'Administrateur a demandé au propriétaire de répondre avant le 20 juin, faute de quoi il pourrait intenter une action en justice pour recouvrer le montant susmentionné. Le 31 mai, la lettre de l'Administrateur destinée au propriétaire du bâtiment a été renvoyée à son bureau. Sur l'inscription « Retour à l'expéditeur », on indiquait que le destinataire avait déménagé.

À l'heure actuelle, l'Administrateur continue son enquête dans le but de trouver le propriétaire et de déterminer ses actifs. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.12 Hey Dad (2009)

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

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

Le 15 décembre 2009, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation du ministère des Pêches et des Océans d'un montant de 32 960,91 \$, conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Le 11 février 2010, l'Administrateur a chargé son conseiller juridique d'embaucher un expert maritime afin d'enquêter pour déterminer si toutes les dépenses pouvaient raisonnablement être considérées comme liées à des mesures de prévention de la pollution, ou si certaines d'entre elles étaient, essentiellement, liées au retrait de l'épave. L'expert a indiqué qu'à la suite de son enquête, il estimait, tout comme l'expert indépendant de la GCC que le bâtiment n'avait aucune valeur et devrait être démantelé pour retirer tous les polluants sans danger, de façon à éviter toute pollution éventuelle du milieu marin.

À la suite de l'enquête et de l'évaluation, l'Administrateur a conclu que le montant de 32 069,53 \$ était légitime. Le 1^{er} février 2011, conformément à la LRMM, il a fait une offre de 32 069,53 \$, plus les intérêts, à titre d'indemnité pour un règlement total et définitif. Le 1^{er} avril, le MPO/la GCC a accepté l'offre. Par conséquent, le 12 avril, l'Administrateur a demandé le transfert de 33 730,24 \$, intérêts compris, de la Caisse d'indemnisation au MPO/à la GCC à titre de paiement de la demande.

Le 18 mai, l'Administrateur a envoyé une lettre par courrier recommandé au propriétaire du *Hey Dad* lui demandant de payer les frais engagés à l'égard des mesures prises par la Garde côtière canadienne au cours de l'incident. Le propriétaire a été informé de ses responsabilités en vertu de l'article 51 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. L'Administrateur a demandé au propriétaire de répondre avant le 20 juin, faute de quoi il pourrait intenter une action en justice pour recouvrer le montant susmentionné. Le 15 juin, Purolator Courrier Ltée a renvoyé la lettre de l'Administrateur en indiquant qu'elle n'avait pas été réclamée.

Après avoir mené d'autres enquêtes, l'Administrateur a conclu qu'il serait déraisonnable de dépenser d'autres fonds pour recouvrer auprès du propriétaire le montant payé pour cette demande d'indemnisation. Par conséquent, le 20 décembre 2011, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.13 Camino Real (2009)

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

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

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

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

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

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

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

Par la suite, l'Administrateur a mené d'autres enquêtes pour trouver le propriétaire du bâtiment et déterminer tous les actifs pouvant servir à recouvrer les frais. Ces enquêtes ont permis de découvrir l'identité du propriétaire, mais aucun actif important n'a été trouvé à son nom. À la lumière de ces enquêtes, l'Administrateur a conclu qu'il serait déraisonnable de prendre d'autres mesures pour recouvrer le montant versé à la GCC. Par conséquent, le 7 avril 2012, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.14 Beverly K (2009)

Le 24 septembre 2009, la Garde côtière canadienne (GCC) a reçu un rapport selon lequel deux navires étaient échoués et avaient partiellement coulé dans le port de Tsehum, en Colombie-Britannique. À leur arrivée sur les lieux ce jour-là, les membres du personnel d'intervention environnementale de la GCC ont constaté que le bateau de pêche en bois, le *Beverly K*, s'était échoué la proue en premier sur un rocher et que son étrave se trouvait sous l'eau. Le second navire, un bateau de croisière avait été retiré. Des barrages absorbants ont été déployés autour du navire. Le propriétaire a déclaré qu'il n'avait pas les ressources pour faire face à la situation. Il ne savait pas combien de carburant se trouvait à bord et a confirmé que les mises à l'air libre des réservoirs de carburant n'étaient pas branchées. Le propriétaire a été informé que la GCC se chargerait du renflouement du bateau aux frais du propriétaire. La GCC a retenu les services d'Island Marine Construction Services Ltd. (IMC) pour renflouer le bateau et éliminer la menace de pollution par les hydrocarbures, mais plus tard ce jour-là le propriétaire a indiqué qu'il avait maintenant les ressources nécessaires et a décidé d'embaucher son propre entrepreneur. Il a été informé qu'il demeurerait responsable des coûts déjà engagés par la GCC. IMC a reçu son congé et l'entrepreneur du propriétaire a renfloué et retiré le bateau de l'eau le 26 septembre. Le risque de pollution par les hydrocarbures a disparu.

Le 12 novembre 2009, la GCC a écrit au propriétaire pour demander le paiement de 8 931,71 \$ à l'égard des coûts engagés par le ministère des Pêches et des Océans. Le propriétaire n'a pas répondu. Le 31 mars 2010, l'Administrateur a reçu une demande d'un montant de 9 010,66 \$ du ministère des

Pêches et des Océans (MPO)/de la GCC à l'égard des frais engagés, conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Le 6 octobre 2010, après évaluation et enquête de la demande, l'Administrateur a fait une offre au MPO/à la GCC d'un montant de 9 010,66 \$, plus les intérêts, à titre de règlement total et définitif conformément à la LRMM. L'offre a été acceptée et l'Administrateur a acheminé la somme de 9 300,22 \$, intérêts compris.

Le 4 mai 2011, l'Administrateur a envoyé une lettre au propriétaire du bâtiment l'informant de ses responsabilités liées aux frais engagés à l'égard des mesures prises pour prévenir la pollution dans le cadre de cet incident. L'Administrateur a demandé au propriétaire de répondre à cette demande avant le 1^{er} juin 2011, faute de quoi il pourrait tenter une action en justice pour recouvrer le montant de 9 300,22 \$. La lettre a été livrée par Purolator Courrier Ltée, mais aucune réponse n'a été reçue.

Selon les enquêtes ultérieures, le propriétaire ne possédait aucun actif important. Après avoir examiné le montant de la demande ainsi que les dépenses engagées jusqu'à maintenant, l'Administrateur a décidé de ne plus tenter de recouvrer les frais. Par conséquent, le 14 décembre 2011, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.15 Saida (2009)

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

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

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

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

Le 31 mars, l'Administrateur a reçu une demande de la GCC d'un montant de 94 567,57 \$. Le 7 avril, l'Administrateur a accusé réception de la demande et de la documentation. Il a demandé de l'information supplémentaire à la GCC. Une réponse a été reçue le 5 octobre. Le 1^{er} février 2011, après enquête et évaluation de la demande, l'Administrateur a fait une offre finale d'indemnité au ministère des Pêches et des Océans/à la GCC au montant établi de 85 390,81 \$, plus les intérêts, à titre d'indemnité pour le règlement total et définitif. Le 1^{er} avril, le MPO/la GCC a accepté l'offre. Par conséquent, le 12 avril, l'Administrateur a demandé le transfert de 89 147,34 \$, intérêts compris, de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires au MPO/à la GCC à titre de paiement de la demande.

Le 18 mai, l'Administrateur a envoyé une lettre recommandée au propriétaire du bâtiment *Saida* lui demandant de payer les frais engagés à l'égard des mesures prises par la Garde côtière canadienne au cours de l'intervention. Le propriétaire a été informé de ses responsabilités en vertu de l'article 51 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. L'Administrateur a demandé au propriétaire de répondre avant le 20 juin, faute de quoi il pourrait tenter une action en justice pour recouvrer le montant susmentionné. Le 9 juin, Postes Canada a renvoyé la lettre de l'Administrateur en indiquant qu'elle n'avait pas été réclamée.

Dans l'intervalle, l'Administrateur a demandé que d'autres enquêtes soient menées dans le but de trouver le propriétaire et de déterminer les actifs pouvant servir à recouvrer les frais. Ces enquêtes se sont révélées négatives. L'Administrateur a conclu que d'autres enquêtes ne seraient pas justifiées et a donc décidé, le 30 janvier 2012, de fermer le dossier.

2.16 Jameson Point (2009)

L'événement s'est produit le 9 décembre 2009, lorsque l'ancien remorqueur de 90 pieds en acier immatriculé aux États-Unis, le *Jameson Point*, construit en 1944, a fait savoir que son ancre draguait le fond au large de Pointe Escuminac, au Nouveau-Brunswick, en route vers la rivière Miramichi. Le navire de la GCC, le *George R. Pearkes*, a remorqué le navire au quai de Summerside à Holman, à l'Île-du-Prince-Édouard. Il semble que le remorqueur n'ait pas été en mesure de supporter les conditions de mer agitée et du vent. Avec le navire à quai à Summerside, le 10 décembre, le personnel d'intervention environnementale de la GCC, assisté d'un inspecteur de Sécurité maritime de Transports Canada, a examiné l'état du navire pour déterminer s'il existait une menace de pollution. En plus de carburant en vrac et des lubrifiants moteur entreposés au-dessus du pont, un réservoir de 500 gallons de diesel et un certain nombre de fûts de 45 gallons de produits inconnus se trouvaient à bord. L'équipage était en train de préparer le bateau pour l'hiver.

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

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

Après avoir terminé l'enquête sur la demande, l'Administrateur a estimé que le montant total était légitime. Par conséquent, le 17 mars 2011, conformément à la LRMM, il a fait une offre de 3 385,22 \$, plus les intérêts, à titre de règlement total et définitif de cette demande. Le 1^{er} avril, le

MPO/la GCC a accepté l'offre. Par conséquent, le 28 avril, l'Administrateur a demandé le transfert de 3 526,29 \$, intérêts compris, de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires au MPO/à la GCC à titre de paiement de la demande.

Le 4 mai, l'Administrateur a envoyé une lettre au propriétaire du bâtiment à une adresse située à Las Vegas, au Nevada, laquelle avait été fournie par la Garde côtière canadienne. Dans cette lettre, l'ancien propriétaire du remorqueur était informé de ses obligations et responsabilités en vertu de l'article 51 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. La lettre expliquait que, conformément à la Loi, le propriétaire est responsable des frais de 3 385,20 \$ à l'égard de la prévention des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, y compris des mesures prises en prévision d'un rejet d'hydrocarbures au cours du désarmement hivernal du bâtiment à Charlottetown. L'Administrateur a demandé au propriétaire de payer la somme de l'indemnité versée à la GCC. Il lui a aussi demandé de répondre avant le 1^{er} juin 2011, faute de quoi il pourrait intenter une action en justice pour recouvrer les frais. Aucune réponse n'a été reçue. Étant donné le montant de la demande et du fait que le propriétaire habite dans un autre pays, l'Administrateur a conclu qu'il serait déraisonnable d'engager d'autres dépenses juridiques liées à une action en recouvrement. Par conséquent, le 28 juin 2011, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.17 Garganey (2010)

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

Comme le déversement semblait relever de la Convention sur les hydrocarbures de soute, la GCC a embauché un conseiller juridique pour obtenir un cautionnement. De plus, au cas où le déversement ne serait pas couvert par la Convention sur les hydrocarbures de soute, le conseiller juridique a obtenu une Lettre d'engagement au nom de la Caisse d'indemnisation.

Plus tard, la GCC a informé l'Administrateur que le propriétaire du vraquier avait réglé la demande de la GCC qui s'élevait à un montant de 15 000,00 \$ à l'égard des opérations de surveillance et d'intervention. Par conséquent, le 24 janvier 2012, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.18 Jessie Island XI (2010)

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

Le propriétaire a reçu une lettre d'avis expliquant ses responsabilités et ses obligations. Le propriétaire a répondu qu'il n'avait pas les ressources pour faire face au déversement d'hydrocarbures ou pour renflouer les épaves. Par conséquent, la GCC a retenu les services de Saltair Marine Services Ltd. pour récupérer les

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

bateaux. Un bon de commande de Pêches et Océans Canada a été émis pour cette opération. Le 19 janvier, l'entrepreneur a renfloué le bateau à l'aide d'une barge et d'une grue et l'a ensuite déplacé vers ses installations voisines pour déterminer les risques de pollution par les hydrocarbures. Le bateau continuait de prendre l'eau et devait être pompé périodiquement.

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

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

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

Le 13 mai 2011, l'Administrateur a envoyé une lettre au propriétaire du bâtiment lui demandant de payer le montant de l'indemnité versée à la Garde côtière canadienne. Le propriétaire a été informé de sa responsabilité liée aux frais engagés par la GCC à l'égard des mesures prises au cours de l'incident qui s'est produit le 18 janvier 2010. On lui a expliqué que, en tant que propriétaire du *Jessie Island XI*, il était responsable de ces frais en vertu de l'article 77 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. L'Administrateur lui a demandé de répondre à la lettre et de verser le paiement avant le 12 juin 2011, faute de quoi il pourrait intenter une action en justice pour recouvrer les frais.

Le 20 mai, un courriel a été reçu de la part du propriétaire du bâtiment dans lequel il affirmait n'avoir aucune ressource financière. Par conséquent, d'autres enquêtes sont en cours pour déterminer les actifs pouvant servir à recouvrer les frais. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.19 Richelieu (2010)

Note : Deux demandes (2.19) et (2.20) découlent du même incident.

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

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

La demande provenant de Boralex est liée à une perte de revenus occasionnée par l'arrêt de la production d'électricité pendant une période au cours de laquelle l'Administration de la voie maritime, en consultation avec Pêches et Océans Canada, lui avait ordonné de fermer sa prise d'eau. Cette mesure avait été prise pour empêcher l'eau mazouteuse de contaminer l'usine de Boralex et d'être rejetée en aval de l'écluse Saint-Lambert.

L'Administrateur a accusé réception de la demande. Le jour suivant, il a donné comme instruction à son conseiller juridique de faire enquête et de formuler des conseils à cet égard. Le conseiller juridique a demandé que Boralex Inc. fournisse d'autres preuves appuyant sa demande de perte de revenus. De plus, il a communiqué avec le conseiller juridique des propriétaires du *Richelieu*, étant donné que le propriétaire du navire demeure la principale partie responsable dans ce genre de demande. En date du 1^{er} décembre, 2011, les conseillers juridiques des deux parties étaient en pourparlers afin de conclure un règlement à l'amiable concernant la question du recouvrement d'une perte purement financière. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.20 J W Shelley (2010)

Au moment de l'échouement du *Richelieu* (voir la section 2.19), le *J W Shelley*, immatriculé au Canada, le suivait de près et sa coque a pu avoir été fortement souillée. L'Administration de la voie maritime a demandé au *J W Shelley* de s'amarrer au quai à Côte Ste-Catherine jusqu'à la réouverture de la Voie maritime. Transports Canada a émis un avis de sécurité maritime ordonnant que la coque du navire soit nettoyée à la satisfaction des inspecteurs de la sécurité des navires avant de repartir. Le navire est finalement parti le 15 juillet après avoir perdu trois jours d'opérations.

Le 28 septembre 2010, l'Administrateur a reçu du propriétaire du navire une demande d'un montant de 70 656,89 \$ à l'égard des frais engagés, ce qui comprenait le coût du nettoyage de la coque et la perte de profit nette. Les frais réclamés à l'égard du nettoyage de la coque du navire s'élevaient à 16 389,00 \$. Le reste du montant de la demande, soit 55 276,89 \$, est lié à la perte alléguée de revenus occasionnée par la détention du navire. Le conseiller juridique a demandé au demandeur de lui fournir de plus amples détails concernant la demande. De plus, des dispositions ont été prises pour mener une inspection conjointe du navire au nom de l'Administrateur et des propriétaires du *MV Richelieu*.

À la lumière de l'inspection et des autres enquêtes, l'Administrateur a conclu que la demande présentée n'était pas légitime et a donné à son conseiller juridique l'instruction d'informer le conseiller juridique du demandeur de sa décision. Une lettre à cet effet a été envoyée le 14 juin 2011. Puisqu'aucun appel n'a été présenté devant la Cour fédérale contre la décision prise par l'Administrateur de refuser la demande d'indemnisation dans les 60 jours prévus par la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, l'Administrateur a fermé le dossier concernant cette demande.

2.21 Déversement d'origine inconnue à Valleyfield/aussi appelé Avataq (2010)

Note : Deux demandes, 2.21 et 2.22, découlent du même incident.

Cet incident est survenu le 6 juillet 2010 et est désigné par le demandeur comme un déversement d'origine inconnue. Au cours de l'après-midi, l'équipage du navire immatriculé au Canada, l'*Avataq*, a constaté une irisation d'hydrocarbures alors que le navire était amarré le long du terminal de marchandises au port de Valleyfield, au Québec. Le propriétaire du navire, Transport Nanuk Inc., a signalé à la Garde côtière que les hydrocarbures se trouvaient entre la poupe du navire et le quai et occupaient une superficie de 20 sur 30 pieds. L'équipage a installé ses barrages flottants de retenue et ses matelas absorbants d'intervention d'urgence présents à bord pour empêcher l'irisation d'hydrocarbures de flotter en aval. De plus, le propriétaire du navire a retenu les services d'un entrepreneur privé de Montréal afin qu'il déploie des camions-citernes sous vide pour pomper les résidus d'hydrocarbures de la surface de l'eau et s'en débarrasser. En outre, une équipe d'intervention terrestre réunie par Sécurité maritime de Transports Canada et Environnement Canada a commencé les opérations de dépollution sur le littoral. Les visites effectuées aux installations à terre par un agent des opérations d'Environnement Canada n'ont relevé aucune preuve que les hydrocarbures provenaient du côté terre.

Un expert technique de Sécurité maritime, Transports Canada, de Montréal a inspecté les registres du navire, les journaux de la salle des machines, l'équipement et la zone polluée. L'inspecteur n'a trouvé aucune preuve que le navire avait peut-être rejeté les hydrocarbures de façon intentionnelle ou par accident. Par conséquent, le navire a été autorisé à quitter le port. Le lendemain matin, après le départ de l'*Avataq* de Valleyfield, une petite quantité d'hydrocarbures se trouvait encore le long du littoral. Apparemment, le courant et le vent avaient déplacé les hydrocarbures dans la baie locale à la hauteur des installations portuaires. La Garde côtière canadienne est intervenue et a nettoyé le résidu.

Le 25 mars 2011, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation déposée auprès de la Caisse d'indemnisation par Transport Nanuk Inc. d'un montant de 13 707,47 \$ à l'égard des frais engagés pour nettoyer l'irisation d'hydrocarbures. Le 7 avril, l'Administrateur a accusé réception de la demande.

L'Administrateur a entrepris une enquête et une évaluation de la demande. Le 20 avril, une lettre a été envoyée au demandeur pour lui demander de déposer des renseignements généraux et des documents justificatifs supplémentaires. D'après l'enquête, qui comprenait une réponse écrite à la demande de renseignements, des conversations téléphoniques avec deux représentants différents du propriétaire du navire, une discussion avec l'inspecteur de Sécurité maritime qui s'était rendu sur les lieux de l'incident et l'agent d'intervention de la Garde côtière, l'Administrateur a conclu que les mesures prises par le propriétaire du navire pour nettoyer le déversement et éliminer les déchets d'hydrocarbures étaient raisonnables.

Le 20 juillet, l'Administrateur a fait une offre au propriétaire du navire d'un montant de 13 704,47 \$, plus les intérêts, à titre d'indemnité pour le règlement total et définitif. L'offre de l'Administrateur a été acceptée. Une fois l'accord de désistement et de subrogation applicable signé par un représentant dûment autorisé et renvoyé, l'Administrateur a acheminé un chèque d'un montant de 14 144,89 \$, intérêts compris, à Transport Nanuk Inc. L'Administrateur a accepté de considérer l'incident comme un déversement d'origine inconnue et, par conséquent, aucune action en recouvrement de créance n'était mise à sa disposition. Le 1^{er} septembre 2011, l'Administrateur a donc fermé le dossier.

2.22 Déversement d'origine inconnue à Valleyfield/aussi appelé Avataq (2010)

La présente demande déposée par la Garde côtière canadienne et celle présentée par Transport Nanuk Inc. (2.21) découlent du même incident qui s'est produit au port de Valleyfield, au Québec, dans la soirée du 6 juillet 2010. Lorsque l'irisation d'hydrocarbures a été constatée, elle a été signalée par le navire *Avataq* à la Garde côtière en même temps qu'un avis selon lequel les opérations de nettoyage étaient déjà en cours. Le jour suivant, la Garde côtière a déployé du personnel d'intervention d'urgence de la Ville de Québec à Valleyfield pour faire enquête et intervenir selon les besoins. Dès son arrivée à Valleyfield le 7 juillet, la Garde côtière a constaté que, après que l'*Avataq* a quitté le port, une quantité d'hydrocarbures demeurait. Les hydrocarbures étaient mélangés avec des roseaux et d'autres débris flottants. De plus, le quai était souillé. Afin de limiter au minimum tout autre dommage, un entrepreneur privé a été engagé pour effectuer les opérations de nettoyage, lesquelles ont permis de récupérer 6 m³ de déchets solides et 12 m³ d'eau mazouteuse. Le 8 juillet, la Garde côtière a évalué la situation et, après avoir consulté Environnement Canada, a décidé de mettre fin à l'intervention et de démobiliser l'entrepreneur.

Comme il a été mentionné à la section 2.21, aucune preuve n'a révélé que la source de pollution était d'origine terrestre. La Garde côtière a prélevé des échantillons d'hydrocarbures de la surface de l'eau et les a ensuite analysés à Exova. Les résultats de l'analyse en laboratoire ont confirmé que les échantillons étaient des hydrocarbures, mais n'ont pas permis de déterminer la source.

Le 8 juin 2011, près d'un an après l'incident, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation déposée auprès de la Caisse d'indemnisation par le MPO/la GCC à l'égard des frais engagés pour la prestation des services de surveillance et des services contractuels, en vertu du paragraphe 77(1) et des articles 101 et 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, d'un montant de 24 034,57 \$. Le 9 juin, l'Administrateur a accusé réception de la demande.

L'Administrateur a commencé une enquête et une évaluation de la demande d'indemnisation. D'après son enquête globale de la demande, il a conclu que la documentation présentée était suffisante pour soutenir que les frais étaient raisonnables et qu'ils avaient été effectivement engagés. Par conséquent, le 12 juillet, l'Administrateur a présenté une offre au MPO/à la GCC d'un montant établi à 24 034,57 \$, plus les intérêts, à titre d'indemnité pour le règlement total et définitif, en vertu des articles 106 et 116 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. L'offre a été acceptée et l'Administrateur a acheminé le paiement d'un montant de 24 806,96 \$, intérêts compris. L'Administrateur a accepté de considérer l'incident comme un déversement d'origine inconnue et, par conséquent, aucune action en recouvrement de créance n'était mise à sa disposition. Le 26 juillet 2011, l'Administrateur a donc fermé le dossier.

2.23 Clipper Adventurer (2010)

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

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

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

d'hydrocarbures n'a été constatée. La GCC a également vérifié qu'au moment de l'échouage il n'y avait aucun signe de pollution par les hydrocarbures à proximité du navire. Plusieurs jours après l'échouage, une légère irisation était visible, mais elle s'est dissipée rapidement.

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

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

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

Le *Clipper Adventurer* a quitté Nuuk, au Groenland, le 28 octobre 2010 et s'est rendu au port de Gdansk, en Pologne, où des réparations permanentes ont été effectuées du 11 novembre au 31 décembre 2010.

Le 17 octobre 2011, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) pour couvrir les frais de surveillance engagés d'un montant de 468 801,72 \$, en vertu du sous-alinéa 71b(i) et des articles 101 et 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Le 18 octobre, l'Administrateur a accusé réception de la demande et de la documentation justificative. Dans sa lettre d'accompagnement, le MPO/la GCC a informé l'Administrateur qu'il avait déjà envoyé la demande au propriétaire du navire en avril 2010. Dans l'intervalle, l'Administrateur a été informé que le propriétaire du navire poursuivait l'État devant la Cour fédérale (Garde côtière canadienne et Service hydrographique Canada). L'Administrateur a donné comme instruction à son conseiller juridique de surveiller de près le déroulement de ce litige. L'issue du litige en cours pourrait bien déterminer la validité de la demande de l'État à l'égard des frais de surveillance. Le conseiller juridique de l'Administrateur communique avec le conseiller juridique du propriétaire du navire et celui de l'État. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.24 Nanny (2010)

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

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

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

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

2.25 Corregidor (2010)

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

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

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

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

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

Le 18 mai 2011, l'Administrateur a envoyé une lettre recommandée au propriétaire du bateau de pêche *Corregidor* lui demandant de payer les frais engagés par le ministre des Pêches et des Océans à l'égard des mesures prises par la Garde côtière canadienne durant cet incident. Le propriétaire a été informé de sa responsabilité en vertu de l'article 77 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. L'Administrateur a demandé au propriétaire de répondre à la demande avant le 20 juin 2011, faute de quoi il pourrait intentier une action en justice pour recouvrer le montant susmentionné. Le 27 mai, la lettre de l'Administrateur destinée au propriétaire du bateau a été renvoyée à son bureau. Sur l'inscription « Retour à l'expéditeur », on indiquait que le destinataire avait déménagé.

Dans l'intervalle, l'Administrateur mène d'autres enquêtes pour trouver le propriétaire du *Corregidor* et pour déterminer tous les actifs pouvant servir à recouvrer les frais. À la fin de l'année fiscale, le dossier demeure ouvert.

2.26 Bruce Dawn (2010)

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

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

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

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

L'Administrateur, avec l'aide de son conseiller juridique, a mené d'autres enquêtes, mais il a conclu que la prise d'autres mesures serait déraisonnable. Par conséquent, le 1^{er} juin 2011, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.27 Seaspan Barge 156 (2010)

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

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

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

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

Le 1^{er} décembre, après enquête et évaluation de la demande, l'Administrateur a fait une offre au MPO/à la GCC au montant établi de 9 848,58 \$, plus les intérêts. L'offre a été acceptée, et le 20 décembre, l'Administrateur a acheminé le paiement de 10 115,42 \$, intérêts compris, à titre d'indemnité pour le règlement total et définitif.

Le 13 mai, l'Administrateur a envoyé une lettre au propriétaire de la barge *Seaspan Barge 156* lui demandant de payer les frais engagés à l'égard des mesures prises par la Garde côtière canadienne au cours de l'intervention. Le propriétaire a été informé de ses responsabilités en vertu de l'article 77 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* et l'Administrateur lui a demandé de répondre avant le 20 juin 2011, faute de quoi il pourrait tenter une action en justice pour recouvrer le montant susmentionné. Aucune réponse n'a été reçue.

D'autres enquêtes sont en cours pour établir avec précision l'emplacement du propriétaire de la barge et déterminer tous les actifs pouvant servir à recouvrer les frais. Par conséquent, le dossier demeure ouvert.

2.28 Lions Gate (2010)

Le 1^{er} février 2010, la Garde côtière canadienne (GCC) a reçu un rapport selon lequel le *Lions Gate*, bateau de pêche en bois de 15 mètres construit en 1938, avait coulé à Lemmen's Inlet, au port de Tofino, en Colombie-Britannique. L'équipage du bateau de sauvetage de la GCC de Tofino a fait enquête et a découvert une partie seulement de la superstructure au-dessus de l'eau. Une irisation d'hydrocarbures se

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

trouvait à la surface. La GCC a installé un barrage flottant absorbant autour du bateau de pêche coulé. Le propriétaire était sur place et a fait savoir qu'il renflouerait le bateau à la marée du soir. Le lendemain, une épaisse irisation recouvrait une superficie importante de l'anse où le bateau avait coulé. Le personnel d'Environnement Canada s'est rendu sur place et en collaboration avec l'Agence canadienne d'inspection des aliments et le ministère des Pêches et des Océans (MPO) ont fermé temporairement plusieurs élevages de poisson situés près de la zone.

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

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

Après avoir mené une enquête et fait une évaluation de la demande, l'Administrateur a fait une offre au MPO/à la GCC au montant établi de 7 982,14 \$, plus les intérêts à titre de règlement définitif, conformément à la LRMM. Le MPO/la GCC a accepté l'offre et le 24 février 2011, l'Administrateur a acheminé le paiement de 8 222,24 \$, intérêts compris.

À la suite de l'enquête, l'Administrateur a conclu qu'il serait déraisonnable de dépenser d'autres fonds publics pour tenter de recouvrer le montant versé au MPO/à la GCC à titre d'indemnité. Par conséquent, le 28 juillet 2011, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.29 Asiaborg (2010)

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

Pour l'instant, le dossier demeure ouvert en attendant l'expiration des délais de prescription fixés dans la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

2.30 Sop's Arm (2010)

Le 29 avril 2010, la Garde côtière canadienne (GCC) a reçu un rapport de résidants locaux de Sop's Arm, White Bay, à Terre-Neuve, selon lequel une barge abandonnée était échouée près de la collectivité. Ils se disaient préoccupés par le risque de pollution par les hydrocarbures. Le personnel d'intervention environnementale de la GCC du dépôt de la GCC de St. John's a fait enquête. Environ 550 litres de carburant diesel ont été trouvés dans deux réservoirs internes. De plus, le personnel de la GCC a trouvé du carburant diesel dans un véhicule sur le pont ainsi que du carburant résiduel dans un grand réservoir de propane. La barge mesure environ 120 pieds sur 42 pieds. Le pont et les parois ont été jugés en bon état, à l'exception de trois petits trous situés à tribord et de deux autres situés à bâbord. Une grande quantité d'eau se trouvait à l'intérieur de la barge, mais les intervenants n'ont pas été en mesure de confirmer s'il y avait des trous au fond de l'épave échouée.

Le personnel de la GCC a tenté, sans succès, de trouver le propriétaire. Par conséquent, les 6 et 8 juillet, tout le mazout et autres polluants potentiels ont été retirés. Une entreprise locale offrant des services industriels et des services de gestion des déchets a été engagée pour aider la GCC à retirer les hydrocarbures et à éliminer les 80 litres de résidus récupérés. Les réservoirs de la barge ont été vidés pour éliminer tout le carburant restant. Les résidants de la collectivité ont été avisés que la menace potentielle de pollution par les hydrocarbures avait été éliminée.

Le 18 mars 2011, l'Administrateur a reçu du MPO/de la GCC une demande d'indemnisation de 13 546,76 \$ à l'égard des frais engagés, conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Après avoir terminé son enquête et son évaluation de la demande, l'Administrateur a conclu que le montant total était légitime. Par conséquent, le 3 mai, conformément aux articles 106 et 116 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, une offre a été faite au MPO/à la GCC d'un montant de 13 546,76 \$, plus les intérêts, à titre d'indemnité totale et définitive. L'offre a été acceptée le 5 mai et l'Administrateur a acheminé le paiement d'un montant de 13 976,12 \$, intérêts compris.

À l'heure actuelle, l'Administrateur effectue une recherche préliminaire pour établir avec précision l'emplacement du propriétaire de la barge et déterminer tous les actifs pouvant servir à recouvrer les frais. Le dossier demeure ouvert.

2.31 Rosemary G (2010)

Le 10 novembre 2010, le *Rosemary G*, bateau de pêche de 11 mètres construit en 1972, a coulé et laissait échapper du carburant diesel dans le port de Ladysmith, en Colombie-Britannique. Avec l'aide de bénévoles locaux, le gardien de quai de Ladysmith a placé un barrage flottant de retenue autour du bateau et a signalé l'événement à la Garde côtière canadienne (GCC). Initialement, la GCC n'ayant pas été en mesure de communiquer avec le propriétaire, a retenu les services d'un entrepreneur local, Saltair Marine Services Ltd., pour renflouer le *Rosemary G* et enlever les hydrocarbures. Le propriétaire est arrivé alors que l'opération de récupération était déjà bien avancée, mais n'a pas pu fournir les fonds nécessaires pour faire face à la situation. Une fois le bateau renfloué, environ 275 litres d'hydrocarbures ont été enlevés. Le bateau a ensuite été remorqué vers le quai de Saltair Marine Services Ltd. à proximité où une surveillance du pompage a été effectuée. Le 15 novembre, le propriétaire a été informé que la GCC avait terminé et qu'il devait enlever le *Rosemary G* des installations de Saltair Marine Services Ltd. à moins qu'il n'ait pris d'autres dispositions avec l'entrepreneur.

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

Le 19 janvier 2011, la GCC a présenté au propriétaire une demande de 13 145,60 \$ à l'égard des frais engagés. La GCC n'a pas reçu de réponse. Le 18 mars 2011, le ministère des Pêches et des Océans (MPO)/ la GCC a déposé une demande de 13 168,47 \$ auprès de la Caisse d'indemnisation à l'égard des frais engagés pendant l'intervention, conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Le 3 mai 2011, après avoir terminé son enquête et son évaluation de la demande, l'Administrateur a fait une offre au MPO/à la GCC d'un montant de 13 168,47 \$, plus les intérêts, à titre de règlement total et définitif conformément à la LRMM. L'offre a été acceptée, de sorte que l'Administrateur a acheminé le paiement d'un montant de 13 317,36 \$, intérêts compris.

Le 18 mai, l'Administrateur a envoyé une lettre au propriétaire du *Rosemary G* lui demandant de payer les frais engagés à l'égard des mesures prises par la Garde côtière canadienne au cours de l'incident. Le propriétaire a été informé de ses responsabilités en vertu de l'article 77 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. L'Administrateur a demandé au propriétaire de répondre avant le 20 juin 2011, faute de quoi il pourrait tenter une action en justice pour recouvrer le montant susmentionné. Aucune réponse n'a été reçue.

À l'heure actuelle, l'Administrateur effectue une recherche préliminaire pour tenter de trouver le propriétaire du *Rosemary G* et de déterminer tous les actifs pouvant servir à recouvrer les frais. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.32 Resilience (2010)

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

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

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

Le 18 mars 2011, le MPO/la GCC a déposé une demande de 26 514,74 \$ auprès de l'Administrateur à l'égard des frais engagés, conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Le 14 juin, l'Administrateur a informé la Garde côtière qu'il avait terminé son enquête et son évaluation de la demande. Il a expliqué que, pour ce faire, il avait pris en compte les renseignements supplémentaires fournis par la GCC au sujet des frais engagés pour superviser l'entrepreneur embauché. À la suite de l'évaluation, l'Administrateur a conclu que le montant de 26 261,20 \$ était légitime. Par conséquent, en vertu des articles 106 et 116 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, l'Administrateur a offert le montant de 26 261,20 \$, plus les intérêts, à titre d'indemnité totale et définitive. L'offre a été acceptée et, le 9 août, l'Administrateur a acheminé le paiement d'un montant de 26 714,62 \$, intérêts compris.

Le 16 août 2011, l'Administrateur a envoyé une lettre au propriétaire du *Resilience* lui demandant de payer les frais engagés à l'égard des mesures prises par la Garde côtière canadienne au cours de l'incident. Le propriétaire a été informé de ses responsabilités en vertu de l'article 77 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. L'Administration a demandé au propriétaire de répondre avant le 31 août 2011, faute de quoi il pourrait tenter une action en justice pour recouvrer le montant payé à titre d'indemnité. La lettre a été renvoyée indiquant que le destinataire avait déménagé ou qu'il était inconnu.

L'Administrateur a mené d'autres enquêtes dans le but de trouver le propriétaire et de déterminer tous les actifs pouvant servir à recouvrer les frais.

Dans le cadre de l'enquête, l'Administrateur a vérifié le nom et l'adresse du propriétaire du bâtiment résidant en Alberta. Aucun actif n'a été trouvé. L'Administrateur a conclu qu'il serait déraisonnable de prendre d'autres mesures et, le 4 janvier 2012, il a fermé le dossier.

2.33 Zodiac (2010)

Le 13 mars 2010, le directeur du port à Port Alberni, sur l'île de Vancouver, a informé le personnel de la Garde côtière canadienne (GCC) établi à Victoria qu'un ancien bateau de pêche de 41 pieds, le *Zodiac*, était en train de couler au quai de Port Alberni. L'administration portuaire a utilisé des pompes pour empêcher le bateau de couler complètement. Une grande quantité d'hydrocarbures flottait à l'intérieur de l'épave, laquelle continuait de prendre l'eau. Le *Zodiac* avait déjà subi un incendie dans les locaux d'habitation et il ne restait que la timonerie et la coque en bois. Les deux réservoirs de carburant contenaient des hydrocarbures et un fût de 200 litres rempli de carburant se trouvait sur le pont. Le directeur du port a pu identifier le propriétaire, mais n'a pas été en mesure de communiquer avec lui. Dans l'intervalle, le pompage s'est poursuivi pour maintenir le bateau à flot et empêcher le rejet hydrocarbures jusqu'à l'intervention de la GCC.

La GCC a fait enquête et envoyé une lettre d'avis au propriétaire du bateau par courrier recommandé l'informant de ses responsabilités de prendre des mesures pour prévenir tout rejet de polluants. Il a également été informé que s'il ne répondait pas à cette lettre, la GCC prendrait les mesures correctives nécessaires. Les tentatives de communication par téléphone avec le propriétaire se sont avérées vaines. Plus tard, Postes Canada a renvoyé la lettre d'avis en indiquant qu'elle n'avait pas été réclamée.

Le 7 avril, le personnel d'intervention environnementale du bureau de la GCC à Victoria s'est rendu à Port Alberni pour s'occuper de l'incident. Environ 1 000 litres de fluide huileux et 12 sacs de matelas absorbants trempés ont été retirés. Les polluants récupérés ont été incinérés à la base de la GCC de Victoria. Le bateau a été laissé à quai aux soins de l'administration portuaire.

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

Le 19 mai, la GCC a présenté une demande en recouvrement de créance au propriétaire du *Zodiac* lui demandant de payer, dans un délai de 30 jours, le montant de 3 915,96 \$ pour couvrir les frais engagés. La GCC n'a pas reçu de réponse. Par la suite, le 20 octobre 2010, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) pour des frais s'élevant à 3 915,96 \$, conformément au paragraphe 77(1) et aux articles 101 et 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

À la suite de son enquête et de son évaluation des documents afférents à la demande, l'Administrateur a conclu que le montant total était légitime. Par conséquent, il a fait une offre d'un montant de 3 915,96 \$, plus les intérêts, à titre d'indemnité pour le règlement total et définitif. Le MPO/la GCC a accepté l'offre. Le 10 novembre 2010, l'Administrateur a donc acheminé le paiement de 3 997,07 \$, intérêts compris, conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Le 13 mai 2011, l'Administrateur a envoyé une lettre par courrier recommandé au propriétaire du bateau lui demandant de payer l'indemnité versée à l'égard des mesures prises par la Garde côtière canadienne en réponse au naufrage partiel du bateau *Zodiac*. L'Administrateur a demandé au propriétaire de répondre avant le 12 juin, faute de quoi il pourrait tenter une action en justice. Le 11 juin, la lettre de l'Administrateur a été renvoyée avec l'indication qu'elle n'avait pas été réclamée. Compte tenu du montant de la demande, l'Administrateur a conclu qu'il serait déraisonnable de prendre d'autres mesures pour recouvrer le montant versé à la GCC. Par conséquent, le 28 juillet 2011, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.34 Burnaby M. (2010)

Le 17 juillet 2010, un ancien bateau de pêche de 13 mètres, le *Burnaby M*, construit en 1927, a coulé alors qu'il était ancré et a rejeté du carburant diesel à Lyall Harbour (Saturna Island), en Colombie-Britannique. La Garde côtière canadienne (GCC) a été informée et a immédiatement déployé son embarcation de recherche et sauvetage à terre, le *Cape Calvert*, pour faire enquête. L'équipage de l'embarcation de sauvetage a constaté une légère irisation d'hydrocarbures à la surface de l'eau à l'endroit où le bateau s'était échoué, à environ 500 mètres au large du débarcadère de traversier de Lyall Harbour. Les hydrocarbures remontaient à la surface au rythme d'une goutte toutes les quatre secondes et se sont répandus à l'intérieur d'un rayon de 20 mètres. Les représentants du service des incendies ont indiqué que le propriétaire avait confirmé que personne ne se trouvait à bord lorsque le bateau s'était échoué au cours de la nuit. Ils ont également indiqué que le propriétaire avait récemment pris à son bord 700 litres de carburant diesel. La GCC a installé une bouée d'avertissement pour signaler l'emplacement du danger sous l'eau. Le propriétaire du bateau a confirmé au personnel d'intervention environnementale qu'il avait retenu les services d'un entrepreneur pour récupérer l'épave. L'entrepreneur devait se rendre sur les lieux de l'incident avant la fin de la semaine.

Le 18 juillet, le personnel de l'aéroglysieur de la GCC, le *Siyah*, est arrivé sur les lieux et a utilisé une équipe de plongeurs pour obturer les mises à l'air libre des réservoirs du bateau coulé. Par conséquent, le 23 juillet, l'entrepreneur chargé de la récupération a réussi à renflouer l'épave et la remorquer à la marina de Canoe Cove près de Sidney, où elle a été retirée de l'eau.

Le 20 août, la GCC a envoyé une lettre recommandée au propriétaire du bateau lui demandant de payer la somme de 9 352,59 \$ pour les frais engagés à l'égard des mesures prises pour répondre à l'incident. La GCC n'a pas reçu de réponse.

Le 8 juin 2011, l'Administrateur a reçu du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) une demande d'indemnisation d'un montant de 9 772,45 \$ en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM). La demande visait les frais engagés pour gérer l'incident et surveiller les opérations de récupération réalisées par l'entrepreneur du propriétaire. L'Administrateur a mené une enquête et a évalué la demande. Il a fait une offre au MPO/à la GCC d'un montant établi à 9 413,70 \$, plus les intérêts, à titre de règlement total et définitif en vertu de la LRMM. L'offre a été acceptée et, le 9 août 2011, l'Administrateur a acheminé le paiement d'un montant de 9 721,64 \$, intérêts compris.

Le 16 août, l'Administrateur a envoyé une lettre par courrier recommandé au propriétaire du *Burnaby M* lui demandant de payer les frais engagés par le ministre à l'égard des mesures prises par la Garde côtière canadienne au moment de son intervention. Le propriétaire a été informé de ses responsabilités en vertu de l'article 77 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. L'Administrateur lui a demandé de répondre avant le 31 août 2011, faute de quoi il pourrait intenter une action en justice pour recouvrer le montant versé à titre d'indemnité. Le registre de suivi de Postes Canada indique que la lettre a été livrée et qu'une personne a signé pour attester sa réception. Par la suite, le propriétaire a téléphoné à l'Administrateur et lui a expliqué qu'il était incapable financièrement de remplir ses obligations. L'Administrateur a envoyé une autre lettre au propriétaire dans laquelle il lui indiquait qu'il devait lui envoyer par écrit une déclaration de sa position. Une réponse écrite a été reçue soulignant la situation financière du propriétaire. Par conséquent, l'Administrateur a envoyé une lettre au propriétaire lui indiquant que, dans de telles circonstances, il avait décidé qu'il serait déraisonnable de prendre d'autres mesures pour recouvrer la somme versée à partir de la Caisse d'indemnisation au MPO/à la GCC. Le 9 novembre 2011, l'Administrateur a donc fermé le dossier.

2.35 Dominion I (2010)

Le 2 octobre 2010, la Garde côtière canadienne (GCC) a reçu un rapport selon lequel un bâtiment de 120 pieds gîtait et s'était peut-être échoué à Cowichan Bay, sur l'île de Vancouver. Le personnel d'intervention environnementale de la base de la GCC à Victoria a fait enquête. Il a trouvé le *Dominion I*, un ancien bateau usine servant à l'emballage du poisson, ancré. Ce bateau est en acier, a été construit en 1970 et a plus tard été converti en une embarcation de plaisance. Le bâtiment gîtait à 5 degrés sur bâbord et s'enfonçait par l'arrière, mais il n'existait aucun danger immédiat de naufrage complet. Aucune pollution par les hydrocarbures n'a été constatée autour du bâtiment.

Au moment de l'embarquement, les intervenants ont constaté que la salle des machines était envahie par l'eau, dont le niveau s'établissait à environ deux pieds au-dessus des tôles de pont, et que des hydrocarbures se trouvaient à la surface de l'eau. Ils ont pompé environ six pieds d'eau de la salle des machines. L'eau s'infiltrait par de petites conduites de refroidissement en cuivre endommagées. Il semble que des vandales auraient enlevé le câble de cuivre et d'autres équipements du bâtiment alors qu'il était ancré depuis plus de deux ans. En outre, peu ou pas de travaux d'entretien avaient été effectués sur le bâtiment. Des réparations temporaires des conduites de refroidissement ont empêché une progression de l'infiltration de l'eau de mer. Sur le pont, il y avait neuf fûts contenant divers hydrocarbures. De plus, le réservoir journalier contenait 750 gallons de carburant. Sur les dessins du bateau, il y avait 13 principaux réservoirs de carburant. Il a été difficile d'effectuer des sondages précis des réservoirs, mais la GCC a estimé qu'environ 5 800 gallons de carburant diesel se trouvaient encore à bord du bateau.

La GCC a communiqué avec le propriétaire du *Dominion I* qui réside en Oregon, aux États-Unis. Ce dernier a affirmé qu'il se rendrait sur les lieux de l'incident dans un délai de 10 jours pour déterminer les mesures à prendre à l'égard du bateau. À la suite de cette discussion, un avis écrit a été envoyé par télécopieur au propriétaire. Plus tard, le propriétaire a reçu une demande en recouvrement de créance d'un

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

montant de 17 653,61 \$ pour les frais engagés au cours de l'incident. Le propriétaire a communiqué avec la GCC et l'a informée qu'il prenait des dispositions pour déplacer le bateau jusqu'à Victoria, endroit où il pourrait être vendu. Cela ne s'est jamais concrétisé.

Le bateau a fait l'objet d'autres visites entre les mois d'octobre et de décembre, mais son état est demeuré inchangé. Toutefois, la GCC a commencé à s'inquiéter au sujet des mesures de mouillage prises par le propriétaire du bateau — les deux ancres avaient été jetées à la mer et étaient clairement emmêlées, ce qui pouvait causer du ragage et une rupture éventuelle du câble d'amarrage. Même si le *Dominion I* ne prenait plus l'eau, le personnel de la GCC a jugé qu'un risque de pollution subsistait. Premièrement, d'autres actes de vandalisme pourraient entraîner un envahissement du bateau et le naufrage de celui-ci. Deuxièmement, si le câble d'ancrage se rompait, le bateau dériverait vers les marinas locales, d'autres bâtiments ou un estuaire vulnérable se trouvant à proximité. Par conséquent, le 6 décembre, la GCC a effectué un relevé en plongée à l'aide d'un véhicule sous-marin télécommandé (ROV) et a constaté que les câbles d'ancrage étaient complètement emmêlés jusqu'au fond marin. Le ROV n'a pas été en mesure de trouver les ancres qui étaient enterrées dans le sable. Le 13 janvier 2011, la GCC s'est de nouveau rendue sur les lieux de l'incident et a constaté que le bateau ne prenait plus l'eau. La GCC continue de surveiller la situation du bateau.

Le 9 novembre 2011, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) pour des frais s'élevant à 15 951,45 \$ en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

À la suite de son enquête et de son évaluation de la demande d'indemnisation, l'Administrateur a conclu que le montant de 15 916,30 \$ était légitime. Par conséquent, le 14 février 2012, il a fait une offre d'un montant de 15 916,30 \$, plus les intérêts, à titre d'indemnité pour le règlement total et définitif. Le MPO/la GCC a accepté l'offre. Le 28 février 2012, l'Administrateur a donc acheminé le paiement de 16 589,81 \$, intérêts compris, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

L'Administrateur effectue une recherche préliminaire pour tenter de trouver le propriétaire du *Dominion I* et de déterminer tous les actifs pouvant servir à recouvrer les frais. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.36 Bates Pass (2010)

L'incident s'est produit le 18 novembre, 2010 lorsque l'ancien bateau de pêche de 52 pieds, le *Bates Pass*, a coulé alors qu'il se trouvait le long du quai gouvernemental à Heriot Bay, sur l'île Quadra, en Colombie-Britannique. En conséquence, une irisation d'hydrocarbures est apparue à la surface de l'eau qui s'étendait sur une superficie d'environ 6 pieds sur 50 pieds. Le directeur du port a communiqué avec le propriétaire, lequel a indiqué qu'il n'avait pas les ressources financières pour s'occuper de cet incident. Il a également affirmé que le bateau n'avait pas beaucoup de mazout à son bord.

Le directeur du port a informé la Garde côtière canadienne (GCC) de la situation et lui a mentionné qu'il y avait un site ostréicole à environ 2 000 pieds de l'épave. En réponse, le personnel de la GCC a déployé son garde-côte de recherche et sauvetage, le *Point Race*, basé près de Campbell River pour installer un barrage flottant autour des hydrocarbures qui remontaient à la surface. Le jour suivant, après avoir rencontré le propriétaire, la GCC a demandé, par l'entremise de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, à un entrepreneur commercial, D.C.D. Pile Driving Ltd. situé à Campbell River, de mobiliser un ensemble remorqueur-barge équipé d'une grue pour se rendre à Heriot Bay et renflouer le *Bates Pass* immergé.

Le 20 novembre, l'entrepreneur a renfloué l'épave et a constaté qu'elle ne pouvait demeurer à flot sans l'aide de la grue de levage parce que de nombreux bordages de la coque avaient cédé du côté tribord et à l'étrave. Par conséquent, l'entrepreneur a reçu l'instruction de déplacer le bateau vers Campbell River, où la GCC a retenu les services d'un expert maritime de Lipsett Marine Consultants Ltd. pour qu'il examine l'état du bateau. L'expert a déterminé que le *Bates Pass*, bateau en bois construit en 1945, avait fait l'objet d'une négligence extrême. Des hydrocarbures s'échappaient de ses réservoirs de carburant, du socle du moteur et du réservoir hydraulique. L'intégrité structurale ne pouvait être réparée et la valeur monétaire de l'épave était nulle. Une série de photographies montrant l'état du bateau ont été jointes au rapport de l'expert. L'expert a recommandé que le *Bates Pass* soit démolit et éliminé, de façon à supprimer toute autre menace de pollution par les hydrocarbures dans le milieu marin. À la suite de l'examen, l'entrepreneur a reçu l'instruction de retirer les hydrocarbures restants et de démanteler le bateau. Les travaux de démolition ont été achevés le 23 novembre.

Le 8 mars 2011, la GCC a envoyé une lettre recommandée au propriétaire du bateau lui demandant de payer la somme de 53 848,60 \$ pour les frais engagés au nom du ministre des Pêches et des Océans à l'égard des mesures prises pour répondre à l'incident. La GCC n'a reçu aucune réponse. Par conséquent, le 8 juin 2011, l'Administrateur a reçu du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) une demande d'indemnisation à l'égard des frais engagés d'un montant de 54 215,63 \$, en vertu du paragraphe 77(1) et des articles 101 et 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. L'Administrateur a accusé réception de la demande et a demandé des renseignements supplémentaires au sujet des coûts de démolition et de transport par camion des débris vers le site d'enfouissement. Les renseignements demandés ont été fournis à la satisfaction de l'Administrateur.

À la suite de son enquête et de son évaluation de l'événement, l'Administrateur a conclu que le montant réclamé de 54 215,63 \$ était légitime. Par conséquent, en date du 19 juillet 2011, en vertu de la Loi, l'Administrateur a fait une offre d'un montant de 54 215,63 \$, plus les intérêts, à titre d'indemnité pour le règlement total et définitif. L'offre a été acceptée et, le 9 août 2011, l'Administrateur a acheminé le paiement d'un montant de 55 233,92 \$, intérêts compris.

Le 16 août, l'Administrateur a envoyé une lettre par courrier recommandé au propriétaire du *Bates Pass* lui demandant de payer les frais engagés par le ministre des Pêches et des Océans à l'égard des mesures prises par la GCC au cours de l'incident. L'Administrateur a demandé au propriétaire de répondre avant le 31 août, faute de quoi il pourrait intenter une action en justice pour recouvrer le montant susmentionné. Le 25 octobre, la lettre de l'Administrateur à l'intention du propriétaire lui a été renvoyée avec l'indication qu'elle n'avait pas été réclamée.

L'Administrateur effectue d'autres enquêtes pour trouver le propriétaire du *Bates Pass* et déterminer tous les actifs pouvant servir à recouvrer les frais. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.37 Tempest (2010)

Cette demande d'indemnisation découle d'un incident où un bateau de pêche commercial appartenant à un Américain, le *Tempest*, s'est échoué dans le chenal Grenville près de Prince Rupert, en Colombie-Britannique, tôt le matin du 18 décembre 2010. Le bateau en acier de 112 pieds a subi des ouvertures de coque autour de la proue et au milieu du bateau du côté tribord. Il y avait infiltration d'eau de mer dans la salle des machines. En réponse à l'appel de détresse, une pompe a été fournie par le traversier

Northern Adventure de la Colombie-Britannique alors que ce dernier était en route vers le sud dans le chenal Grenville. De plus, le garde-côte *Inster* de la GRC, qui avait pris le départ près de Hartley Bay, a libéré le traversier lorsqu'il est arrivé sur les lieux de l'incident. Un navire de recherche et sauvetage de la Garde côtière canadienne (GCC), le *Point Henry*, a aussi répondu à l'appel. Il a remorqué le bateau de pêche vers Prince Rupert pour qu'il fasse l'objet d'une évaluation des dommages et de réparations temporaires. Au cours de l'après-midi du même jour, le *Tempest* a été amarré le long du quai de la gare maritime Atlin. Le propriétaire a communiqué avec des plongeurs et des soudeurs pour déterminer et effectuer les réparations à la coque. Une légère irisation d'hydrocarbures se trouvait à la surface de l'eau et on a estimé que quelque 20 000 litres de carburant diesel et 2 300 litres d'huile hydraulique se trouvaient toujours à bord du bateau. À la demande de la GCC, le propriétaire et les membres d'équipage du *Point Henry* ont déployé un barrage flottant absorbant autour du bateau par mesure de précaution en cas de rejet de mazout. Un superviseur en intervention de la GCC est demeuré sur les lieux de l'incident pour surveiller les travaux du propriétaire jusqu'à ce qu'ils soient terminés. Le 20 décembre, Sécurité maritime de Transports Canada a autorisé le *Tempest* à se rendre à Ketchikan, en Alaska, pour que sa coque soit examinée et réparée.

Le 3 mars 2011, la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, a envoyé une lettre recommandée au propriétaire qui habite en Oregon, aux États-Unis, accompagnée d'une demande en recouvrement de créance d'un montant de 1 996,15 \$ pour les frais engagés à l'égard des mesures prises pour répondre à l'incident. Aucune réponse n'a été reçue.

Le 8 juin, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) pour des frais s'élevant à 1 996,15 \$, en vertu du paragraphe 77(1) et des articles 101 et 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Le 23 juin, après avoir terminé son enquête et son évaluation de la demande, l'Administrateur a fait une offre au MPO/à la GCC d'un montant de 1 996,15 \$, plus les intérêts, à titre de règlement total et définitif. (Les annexes de la demande de la GCC ne renfermaient aucuns frais liés aux opérations de recherche et sauvetage. La demande ne réclamait que les frais associés à un employé embauché pour surveiller les travaux effectués par l'entrepreneur du propriétaire.) L'offre a été acceptée et l'Administrateur a acheminé le paiement d'un montant de 2 036,18 \$, intérêts compris.

Compte tenu du montant de cette demande, du fait que le propriétaire habite dans un autre pays et des coûts supplémentaires associés pour organiser une action en justice dans un autre pays, l'Administrateur a décidé qu'il serait déraisonnable de prendre d'autres mesures. Par conséquent, le 20 septembre 2011, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.38 Alibi Ike (2011)

Le jour du Nouvel An de 2011, la Garde côtière canadienne (GCC) a été informée qu'un ancien bateau de pêche en bois de 30 pieds, l'*Alibi Ike*, avait partiellement coulé à la marina Anglers Anchorage à Brentwood Bay près de Victoria, en Colombie-Britannique. L'invasion de l'*Alibi Ike* a été causée par l'endommagement de la coque survenu pendant que le bateau traversait une mince couche de glace qui recouvrait la baie de Brentwood Bay. Dès le début, le personnel local de la Garde côtière auxiliaire canadienne a amarré le bateau au quai public et a fourni une pompe, mais il n'a pas été en mesure de contrôler la quantité d'eau de mer qui s'infiltrait par la coque. Alors que le bateau coulait au niveau de sa superstructure, une irisation d'hydrocarbures de couleur arc-en-ciel a fait surface. Le propriétaire a indiqué qu'environ 100 gallons de carburant diesel se trouvaient à bord du bateau. Par conséquent, la

GCC a chargé l'embarcation de sauvetage du port de Ganges, le *Cape Kuper*, de se rendre sur les lieux de l'incident, d'installer un barrage flottant de retenue autour de l'embarcation et d'utiliser les matelas absorbants pour nettoyer l'irisation d'hydrocarbures. Le jour suivant, le propriétaire a indiqué à la GCC qu'il avait pris des dispositions avec un entrepreneur local pour renflouer le bateau coulé, mais qu'il éprouvait certaines difficultés à cause de la période des Fêtes.

Tout au long des deux semaines qui ont suivi, le personnel de la GCC a effectué plusieurs visites sur les lieux de l'incident pour évaluer la situation. Au cours de ces visites, aucun hydrocarbure n'était visible à l'extérieur du barrage flottant de retenue et les matelas absorbants ont été retirés et remplacés, selon les besoins. Après de nombreux retards, causés en partie par les conditions météorologiques difficiles et une tentative infructueuse de remettre le bateau à flot à l'aide de sacs gonflables, l'*Alibi Ike* flottait suffisamment pour pouvoir être remorqué vers la marina de Mill Bay, située non loin de là, où il a été sorti de l'eau. La GCC a enlevé le barrage flottant de retenue et l'a transporté à la base de Victoria pour le nettoyer. Il n'existait aucune autre menace de pollution par les hydrocarbures.

Le 10 mars, la GCC a présenté une demande en recouvrement de créance d'un montant de 4 290,29 \$ au propriétaire de l'*Alibi Ike* pour les frais engagés par le ministre des Pêches et des Océans à l'égard des mesures prises au cours de l'incident. La GCC a demandé au propriétaire d'effectuer le paiement dans les 30 jours suivant la réception de la demande. Aucune réponse n'a été reçue.

Le 8 juin, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) à l'égard des frais engagés au cours de l'incident. La demande de 3 700,15 \$ a été faite en vertu du paragraphe 77(1) et des articles 101 et 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. L'Administrateur a accusé réception de la demande ainsi que des documents justificatifs.

Le 30 juin, à la suite de son enquête et de son évaluation, l'Administrateur a fait une offre au MPO/à la GCC d'un montant établi à 3 700,15 \$, plus les intérêts, à titre d'indemnité pour le règlement total et définitif. (La GCC a expliqué que la différence des montants réclamés dans les deux demandes d'indemnisation, soit 4 290,29 \$ et 3 700,15 \$, était attribuable à une erreur dans le barème d'établissement des coûts pour le déploiement du garde-côte *Cape Kuper*.) L'offre a été acceptée et, le 9 août, l'Administrateur a acheminé le paiement d'un montant de 3 770,40 \$, intérêts compris, conformément à la Loi.

Le 16 août, l'Administrateur a envoyé une lettre par courrier recommandé au propriétaire de l'*Alibi Ike* lui demandant de payer l'indemnité versée au MPO/à la GCC. Le propriétaire du bateau a été informé de sa responsabilité, en vertu de l'article 77 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, liée aux frais engagés par le ministre des Pêches et des Océans à l'égard des mesures prises par la Garde côtière canadienne au cours de l'incident. L'Administrateur a demandé au propriétaire de répondre avant le 31 août 2011, faute de quoi il pourrait intenter une action en justice pour recouvrer le montant susmentionné. Aucune réponse n'a été reçue. Compte tenu du montant de cette demande d'indemnisation et des coûts supplémentaires liés à une action en justice pour recouvrer l'indemnité versée, l'Administrateur a décidé de fermer le dossier le 20 septembre 2011.

2.39 Incendie au port de Ladysmith (2011)

Peu après minuit le 5 janvier 2011, la Garde côtière canadienne (GCC) a reçu un rapport initial selon lequel un incendie s'était déclaré à la marina de la Ladysmith Maritime Society au port de Ladysmith, au sud-est de l'île de Vancouver. Selon le rapport, plusieurs remises à bateaux étaient en feu et des bâtiments coulaient à la marina. Il y avait également une nappe d'essence/d'hydrocarbures à la surface de l'eau. Le service local des incendies et les membres de la Garde côtière auxiliaire canadienne, unité 29, se trouvaient sur les lieux de l'incendie. Le garde-côte de recherche et sauvetage de la GCC qui se trouvait à proximité, le *Cape Kuper*, se dirigeait aussi vers les lieux de l'incendie pour aider à le combattre et à prendre des mesures de contrôle de la pollution. Le personnel de la Marine Society a installé un barrage flottant de retenue. La Garde côtière auxiliaire canadienne lui a prêté main-forte. Au matin, le personnel d'intervention environnementale de la GCC de Victoria s'est rendu à Ladysmith pour évaluer les dommages et les conséquences environnementales sur le milieu marin. À leur arrivée, les intervenants de la GCC se sont assurés que le barrage flottant avait été correctement installé dans le secteur et que la GRC faisait enquête. Le directeur de la Lady Smith Society a indiqué au personnel de la GCC qu'il recherchait activement un entrepreneur pour nettoyer les débris et renflouer quatre embarcations de plaisance coulées.

Le 13 janvier, la GCC a été informée que les compagnies d'assurance avaient été en mesure de prendre les dispositions nécessaires pour enlever les débris accumulés et récupérer les épaves. L'opération a commencé le 17 janvier. Tout au long des activités de nettoyage, qui se sont déroulées du 18 au 20 janvier, le superviseur d'intervention environnementale de la GCC de Victoria était présent sur les lieux de l'incident en tant qu'agent de surveillance fédéral (ASF) pour surveiller l'intervention des entrepreneurs embauchés par la compagnie d'assurance des propriétaires des embarcations. Les deux entrepreneurs embauchés, Heavy Metal Marine et Seaway Diving, de Victoria et Campbell River ont examiné le fond marin et enlevé les embarcations ainsi que les débris connexes. Le 20 janvier, l'ASF a conclu que la pollution par les hydrocarbures ne représentait plus une menace et que le rôle opérationnel de la GCC pouvait donc prendre fin. Le 28 février, la GCC a présenté une demande d'indemnisation à la compagnie d'assurance des quatre embarcations pour les frais engagés par le ministre des Pêches et des Océans à l'égard des mesures prises au cours de l'incident, y compris pour les frais de surveillance liés aux travaux des entrepreneurs embauchés par la compagnie d'assurance. La GCC n'a reçu aucune réponse de la part de l'expert en assurance.

Le 8 juin, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) pour des frais d'un montant de 2 115,85 \$, en vertu du paragraphe 77(1) et des articles 101 et 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM). Le jour suivant, l'Administrateur a accusé réception de la demande et commencé à évaluer les documents accompagnant la demande. Le 23 juin, l'Administrateur a écrit à la GCC pour lui demander si la demande présentée à l'expert en assurance avait été rejetée.

Le 24 janvier 2012, la GCC a reçu un paiement d'une des compagnies d'assurances et a demandé paiement aux trois autres propriétaires. Le dossier demeure ouvert.

2.40 Irene W (2011)

Le 15 janvier 2011, la Garde côtière canadienne (GCC) a reçu un rapport selon lequel l'*Irene W*, un bateau de pêche de 60 pieds, avait partiellement coulé au quai de Deep Bay, en Colombie-Britannique. Du carburant diesel et de l'huile hydraulique s'échappaient du bateau, construit en bois en 1941.

L'administration portuaire avait installé un barrage flottant de retenue et des matelas absorbants. Le bateau était situé près de bassins d'ostréiculture en activité, mais heureusement à ce moment le vent et le courant marin empêchaient les hydrocarbures de se diriger vers les bassins. Lorsqu'il a été rejoint, le propriétaire du bateau a déclaré qu'il n'avait pas les ressources financières nécessaires pour renflouer le navire. Le 17 janvier, la GCC a retenu les services de Sawchuck Pile Diving Ltd. pour renflouer le bateau et enlever les polluants. Le 19 janvier, l'opération de recouvrement a pris fin et les autres hydrocarbures ont été éliminés. Le bateau pouvait se maintenir à flot avec l'aide d'une pompe de cale alimentée à partir de la rive. Après l'élimination des hydrocarbures, l'*Irene W* a été remis au propriétaire sur place, et l'entrepreneur s'est débarrassé des matériaux absorbants et des hydrocarbures récupérés.

Le 18 mars 2011, le ministère des Pêches et des Océans/la GCC a déposé une demande de 17 369,80 \$ auprès de l'Administrateur à l'égard des frais engagés, conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Le 14 juin, l'Administrateur a indiqué à la Garde côtière canadienne qu'il avait terminé son enquête et son évaluation de la demande présentée auprès de la Caisse d'indemnisation et qu'il avait pris en compte les renseignements supplémentaires fournis dans la lettre datée du 1^{er} juin. À la suite de l'évaluation, le montant de 16 754,40 \$ a été jugé légitime. Par conséquent, en vertu des articles 106 et 116 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, l'Administrateur a offert le montant de 16 754,40 \$, plus les intérêts, à titre d'indemnité totale et définitive. L'offre a été acceptée. Le 9 août, l'Administrateur a acheminé le paiement d'un montant de 16 895,60 \$, intérêts compris.

Le 16 août 2011, l'Administrateur a envoyé une lettre par courrier recommandé au propriétaire de l'*Irene W* lui demandant de payer les frais engagés à l'égard des mesures prises par la Garde côtière canadienne au cours de l'incident. Le propriétaire a été informé de ses responsabilités en vertu de l'article 77 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. L'Administrateur lui a demandé de répondre avant le 31 août 2011, faute de quoi il pourrait tenter une action en justice pour recouvrer le montant versé à titre d'indemnité. La lettre a été renvoyée avec l'inscription « non réclamée ».

L'Administrateur a demandé que d'autres enquêtes soient menées pour trouver le propriétaire du bateau et déterminer tous les actifs pouvant servir à recouvrer les frais. Ces enquêtes ont permis de trouver une adresse postale, mais aucun actif n'a été découvert dans la province de la Colombie-Britannique.

Néanmoins, compte tenu du montant de la demande, l'Administrateur a donné comme instruction à son conseiller juridique d'envoyer une lettre au propriétaire du bateau lui demandant de payer le montant versé à la Garde côtière canadienne. Le conseiller juridique a par la suite indiqué qu'il n'avait trouvé aucune preuve selon laquelle le propriétaire détenait des actifs exigibles. Il a également ajouté que le fait d'engager d'autres dépenses pourrait ne pas être justifiable. Par conséquent, le 29 février 2012, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.41 Arbutus Isle (2011)

Le 24 janvier 2011, la Garde côtière canadienne (GCC) a reçu un rapport selon lequel une nappe d'hydrocarbures remontait à la surface d'un navire ayant sombré au port de Ladysmith, sur l'île de Vancouver. La GCC a retenu les services d'un entrepreneur local, Saltair Marine Services Limited, pour évaluer la situation et prendre les mesures nécessaires pour contenir les hydrocarbures s'échappant de l'épave.

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

À son arrivée sur place, la GCC a trouvé l'*Arbutus Isle*, un bateau de pêche en bois de 36 pieds construit en 1962, amarré entre de vieux piliers de béton près de Slag Point. Il était immergé jusqu'au-dessus de la timonerie, mais il continuait de flotter et ne reposait pas encore sur le fond marin. L'entrepreneur a installé un barrage flottant de retenue, retiré les matelas absorbants, selon les besoins, obturé les ouvertures et resserré les bouchons de remplissage des réservoirs d'hydrocarbures. Tout d'abord, la GCC n'a pas été en mesure de trouver le propriétaire enregistré du bateau, l'entrepreneur Saltair marine Services a donc été embauché pour déplacer l'épave vers son installation de service située non loin de là. L'entrepreneur de récupération a attaché un remorqueur aux extrémités de l'*Arbutus Isle* et l'a remorqué vers la gare maritime, où il a été renfloué par une grue à terre. Les hydrocarbures ont été retirés des deux réservoirs de carburant, du réservoir journalier et du réservoir hydraulique intact. Les réservoirs de carburant ont été décantés. Les sauveteurs ont constaté que le moteur avait déjà été enlevé. Par conséquent, le 26 janvier, la GCC a décidé qu'il n'existait plus aucun risque de pollution par les hydrocarbures et le bateau renfloué a donc été renvoyé à l'emplacement d'amarrage du propriétaire.

Le 26 janvier, le propriétaire enregistré a communiqué avec la GCC et a indiqué qu'il avait vendu l'*Arbutus Isle* une année plus tôt. Toutefois, il ne connaissait pas le nom de la personne à qui il l'avait vendu et ne pouvait fournir aucune documentation prouvant la vente réelle. La GCC l'a informé de ses responsabilités et obligations à titre de propriétaire enregistré du bateau. Le 28 février, la GCC a envoyé une lettre recommandée au propriétaire lui demandant de payer la somme de 6 478,25 \$ pour couvrir les frais à l'égard des mesures prises. La lettre a été livrée, mais aucune réponse n'a été reçue.

Le 8 juin 2011, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) d'un montant de 6 484,25 \$, en vertu du paragraphe 77(1) et des articles 101 et 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Le 30 juin, après avoir terminé son enquête et son évaluation de la demande, l'Administrateur a fait une offre au MPO/à la GCC d'un montant établi à 6 484,25 \$, plus les intérêts. L'offre a été acceptée et, le 9 août, l'Administrateur a acheminé le paiement d'un montant de 6 583,21 \$, intérêts compris, à titre d'indemnité pour le règlement total et définitif.

Le 16 août, l'Administrateur a envoyé une lettre recommandée au propriétaire de l'*Arbutus Isle* lui demandant de payer les frais engagés à l'égard des mesures prises par la Garde côtière canadienne au cours de l'incident du 24 janvier 2011. Le propriétaire a été informé de ses responsabilités en vertu de l'article 77 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. L'Administrateur a demandé au propriétaire de répondre avant le 31 août 2011, faute de quoi il pourrait tenter une action en justice pour recouvrer le montant versé à titre d'indemnité. Postes Canada a renvoyé la lettre parce que le destinataire n'habitait plus à l'adresse indiquée.

L'Administrateur a demandé que d'autres enquêtes soient menées pour trouver le propriétaire du bateau et déterminer tous les actifs pouvant servir à recouvrer le montant versé à partir de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. Ces enquêtes ont permis de trouver une adresse correspondant au propriétaire à Ladysmith, en Colombie-Britannique, mais n'ont pas permis de trouver des actifs. Par conséquent, l'Administrateur a conclu qu'il serait déraisonnable de prendre d'autres mesures et a décidé, le 3 janvier 2012, de fermer le dossier.

2.42 Gulf Stream II (2011)

Au cours de la première heure du 14 février 2011, le Centre de coordination des opérations de sauvetage (CCOS) de Victoria, en Colombie-Britannique, a chargé l'aéroglysieur de la Garde côtière canadienne (GCC), le *Siyay*, de se diriger vers le *Gulf Stream II* et de lui porter assistance. Le *Gulf Stream II* prenait l'eau alors qu'il était amarré à son poste à Sunbury sur le fleuve Fraser. Un rondin s'était logé dans la coque du *Gulf Stream II*, un bâtiment à passagers à coque en bois de 115 pieds. En raison de l'envahissement et de la menace imminente d'un naufrage, le capitaine s'apprêtait à évacuer le bâtiment. Le CCOS a classé l'incident comme un appel de détresse. Lorsque le *Siyay* est arrivé sur les lieux, il a fourni des pompes d'assèchement et de l'aide pour stabiliser la situation. La coque a été réparée temporairement et l'envahissement a été contrôlé. Le personnel de l'aéroglysieur a laissé les pompes à bord du bâtiment en prévoyant les récupérer plus tard. Il est ensuite retourné à la base Sea Island pour être prêt à intervenir en cas d'autres missions de recherche et sauvetage. L'équipage a indiqué au CCOS qu'il y avait 500 litres de carburant diesel à bord du bâtiment à passagers endommagé.

Le matin, le personnel d'intervention environnementale du dépôt de la GCC de Richmond s'est rendu sur les lieux de l'incident du *Gulf Stream II*. Il a conclu, en se fondant sur des motifs raisonnables, que le vieux bâtiment à passagers n'était pas en état de navigabilité. Par conséquent, le 16 février, un inspecteur de la sécurité des navires de Transports Canada est monté à bord et a confirmé que le bâtiment n'était pas en état de navigabilité, en vertu de l'article 222 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, et a délivré une ordonnance de détention.

Le 11 avril 2011, la GCC a envoyé une lettre par courrier recommandé au propriétaire du bâtiment lui demandant de payer la somme de 6 096,47 \$ pour les frais engagés au cours de l'incident. Apparemment, la GCC n'a reçu aucune réponse.

Le 14 novembre 2011, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) d'un montant de 5 646,91\$ à l'égard des frais, conformément au paragraphe 77(1) et aux articles 101 et 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM). L'Administrateur a accusé réception de la demande le jour même.

Le 23 novembre, l'Administrateur a écrit au MPO/à la GCC pour lui demander de fournir de la documentation/d'autres renseignements pertinents pour prouver qu'il ne s'agissait pas d'une intervention de recherche et sauvetage en réponse à cet incident. Le MPO/la GCC n'a pas fourni les renseignements demandés. L'Administrateur a terminé son évaluation de la demande le 4 janvier 2012 et a, en conséquence, conclu que la somme de 252,47 \$ était légitime pour couvrir les frais engagés par l'unité d'intervention environnementale. Une offre a été faite au MPO/à la GCC d'un montant de 252,47 \$, plus les intérêts, à titre de règlement total et définitif. L'offre a été acceptée et, le 1^{er} février 2012, l'Administrateur a fermé le dossier après avoir conclu qu'il serait déraisonnable de déployer d'autres efforts et d'engager d'autres dépenses pour recouvrer la valeur de la demande d'indemnisation.

2.43 Barbydine (2011)

Au cours de la matinée du 15 avril 2011, le gardien de quai au port de Port Edward, près de Prince Rupert, en Colombie-Britannique, a informé la Garde côtière canadienne (GCC) qu'un ancien bateau de pêche de 35 pieds, le *Barbydine*, était en train de couler au quai gouvernemental. La GCC a été informée que l'administration portuaire avait utilisé des pompes pour tenter d'empêcher le bateau de couler complètement. Malgré ces efforts, le bateau a coulé et seule la proue demeurait hors de l'eau. Une

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

légère irisation d'hydrocarbures a remonté à la surface autour de l'épave et une couche d'hydrocarbures était visible à l'intérieur de la timonerie. Un barrage flottant de retenue des hydrocarbures et des matelas absorbants ont été installés autour de l'épave.

Le personnel d'intervention d'urgence de la GCC à Prince Rupert s'est rendu sur les lieux et a joué le rôle de commandant sur place. Il a confirmé que le propriétaire du bateau était une personne âgée hospitalisée et que ni lui ni son fils, qui s'était rendu sur les lieux à titre de représentant du propriétaire, ne disposaient des moyens pour répondre à cet incident. Néanmoins, une lettre d'intention a été remise au fils du propriétaire portant sur les responsabilités du propriétaire en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* de prendre les mesures nécessaires pour prévenir les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

La GCC a retenu les services de trois entrepreneurs locaux pour renflouer le bateau coulé et retirer les polluants. Le premier entrepreneur, Wainwright Marine, a fourni un ensemble remorqueur-barge équipé d'une grue pour charges lourdes afin de remonter l'épave à la surface pour qu'elle soit évaluée. Une équipe de plongeurs d'Adams Diving et de Marine Services Ltd. a été embauchée pour équiper le *Barbydine* d'un harnais de levage pour les opérations de levage. Le 16 avril, le bateau a été renfloué et la GCC a engagé un expert technique maritime local de Northern Breeze Surveyors Ltd. pour évaluer son intégrité structurale. Selon l'inspection, la coque en bois était pourrie et le bordé s'était séparé à certains endroits. Des hydrocarbures se trouvaient dans la cabine et les fonds de cale. L'expert a indiqué que, compte tenu de sa détérioration, il n'avait aucune valeur monétaire. Selon l'expert, le bateau aurait été déclaré comme une perte totale.

Par conséquent, la GCC a chargé Wainwright Marine de soulever le *Barbydine* à bord de la barge et de le remorquer à son chantier de réparation pour retirer les hydrocarbures. Environ 230 litres de carburant diesel et 20 litres d'huile hydraulique ont été récupérés, mais il restait encore du carburant dans les réservoirs, le moteur et les conduites de carburant. Il a donc été nécessaire de démanteler la coque et d'éliminer les débris imbibés d'hydrocarbures. Ces mesures de démolition ont été effectuées au cours des jours suivants.

Le 9 novembre 2011, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) pour des frais s'élevant à 27 714,52 \$, en vertu du paragraphe 77(1) et des articles 101 et 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM). L'Administrateur a accusé réception de la demande. Après avoir terminé son enquête et son évaluation de la demande, l'Administrateur a conclu que le montant total était légitime. Par conséquent, le 26 novembre, en vertu des articles 106 et 116 de la LRMM, une offre a été faite au montant de 27 714,52 \$, plus les intérêts, à titre d'indemnité pour le règlement total et définitif. L'offre a été acceptée le 2 décembre et l'Administrateur a acheminé le paiement d'un montant de 28 101,29 \$, intérêts compris.

Compte tenu du montant de la demande d'indemnisation, l'Administrateur a donné comme instruction à son conseiller juridique d'envoyer une lettre au propriétaire du bateau lui demandant de payer le montant versé à la Garde côtière canadienne. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.44 Dana (2011)

Le 17 mai 2011, la Garde côtière canadienne (GCC) a reçu un rapport selon lequel un ancien bateau de pêche, le *Dana*, gîtait et s'était apparemment échoué à Saanichton Bay du côté nord-ouest du détroit de Haro, sur l'île de Vancouver. Le personnel d'intervention environnementale de la GCC de Victoria a fait enquête et constaté que le bateau de 36 pieds non immatriculé n'était pas échoué mais à flot à Ferguson Bay, au nord du quai de traversier de James Island.

Le jour suivant, le personnel de la GCC est monté à bord du bateau pour évaluer la menace éventuelle de pollution par les hydrocarbures. Dans l'intervalle, le propriétaire s'était de nouveau rendu sur les lieux de l'incident et avait pompé l'excédent d'eau par-dessus bord. La GCC a trouvé 150 litres de carburant diesel dans les réservoirs de carburant et trois bidons distincts de cinq gallons de carburant sur le pont arrière. Aucune pollution par les hydrocarbures n'a été constatée autour du bateau, mais il y avait de petites traces d'hydrocarbures dans les fonds de cale ainsi qu'un mélange hydrocarbures-eau dans la salle des machines. Les intervenants ont conclu que le bateau n'était pas en danger de couler et qu'il n'existait aucune autre menace de pollution par les hydrocarbures.

Le 14 novembre 2011, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) pour des frais engagés d'un montant de 755,53 \$, en vertu du paragraphe 77(1) et des articles 101 et 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Le 24 novembre, après avoir terminé son enquête et son évaluation de la demande, l'Administrateur a fait une offre au MPO/à la GCC pour le montant établi de 740,35 \$, plus les intérêts, à titre d'indemnité pour le règlement total et définitif.

L'offre a été acceptée et, le 14 décembre, l'Administrateur a acheminé le paiement d'un montant de 753,36 \$, intérêts compris. Après avoir examiné les circonstances, notamment l'incapacité de trouver le propriétaire et le montant minimal de la demande d'indemnisation, l'Administrateur a conclu qu'il serait déraisonnable d'engager d'autres dépenses pour tenter de recouvrer les frais. Par conséquent, le 3 janvier 2012, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.45 Miner (2011)

Cet incident s'est produit le 20 septembre 2011 lorsque la branche de remorque du *Miner* (anciennement le *Canadian Miner*) a cédé pendant qu'il était remorqué au large de la côte est du cap Breton, en Nouvelle-Écosse. Il a ensuite dérivé vers les rochers de l'île Scatarie. Le *Miner* était remorqué à partir du port de Montréal vers un parc à ferrailles en Turquie. Construit en tant que vraquier typique des Grands Lacs canadiens en 1965, le *Miner* étant hors service depuis plusieurs années. Le remorqueur, le *Hellas*, était un remorqueur de sauvetage océanique battant pavillon de St-Vincent-et-les-Grenadines. Son mandataire en Grèce était Pella Shipping Company. Le mandataire du propriétaire du *Miner* est indiqué dans la documentation comme étant Protos Shipping Limited.

Avant son départ de Montréal, Sécurité maritime de Transports Canada avait inspecté le remorqueur *Hellas* et les dispositifs de remorque. Un « passeport vert » et un certificat de remorquage avaient été délivrés. (Un passeport vert répertorie toutes les matières potentiellement dangereuses utilisées dans le navire et vise à garantir la sécurité de toutes les personnes qui travaillent au démantèlement du navire.) Sécurité maritime a aussi indiqué que, avant le départ, tous les hydrocarbures avaient été retirés du bateau remorqué, à l'exception d'environ 13 tonnes métriques de carburant diesel maritime contenues dans les réservoirs journaliers pour le groupe électrogène d'urgence. Deux jours après l'échouage, lorsque l'état de la mer et les conditions de vent étaient favorables, le capitaine et l'équipage du remorqueur ont inspecté le *Miner* et ont indiqué que la coque n'avait subi aucun dommage. Il n'y avait également aucune infiltration d'eau de mer dans les réservoirs de carburant et les fonds de cale. De plus, aucune pollution par les hydrocarbures n'était apparente dans les environs. Malheureusement, toutes les tentatives du remorqueur pour sortir le navire échoué des rochers à marée haute se sont révélées infructueuses.

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

Le 29 septembre, la Garde côtière canadienne (GCC) a donné une lettre d'avis au représentant du propriétaire du navire afin qu'il fournisse un plan d'action pour retirer le carburant se trouvant à bord du vieux vraquier échoué. Par la suite, les mandataires ont retenu les services de l'entreprise de récupération Mammoet pour effectuer un relevé en plongée de la coque et retirer le mazout se trouvant à bord. Selon le rapport, environ 10 tonnes métriques d'hydrocarbures ont été pompées par l'entreprise. Dès le début, la GCC a surveillé les mesures d'intervention prises dans le cadre de cet incident.

En ce qui concerne la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, aucune demande n'a été présentée jusqu'à maintenant. Toutefois, lorsque la GCC a avisé l'Administrateur au début de l'incident, ce dernier a chargé son conseiller juridique d'assurer une surveillance et de prendre toutes les mesures raisonnables pour protéger les intérêts de la Caisse d'indemnisation. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.46 Finella (2012)

Le 11 octobre 2011, le *Finella*, un bateau de pêche commercial, a partiellement coulé au quai de Deep Bay, sur l'île de Vancouver, en Colombie-Britannique. Le bateau a commencé à perdre du carburant diesel ainsi que de l'huile à moteur et à engrenage plus lourde. Avec l'aide de la Garde côtière auxiliaire canadienne basée dans la région, l'administration portuaire a installé des barrages de retenue et des matelas absorbants pour empêcher les substances de dériver vers les eaux et les plages coquillières commerciales situées à proximité. Puisque le propriétaire du bateau se trouvait à l'étranger, l'administration portuaire a retenu les services d'un entrepreneur pour renflouer le *Finella* et le déplacer vers des eaux peu profondes pour l'empêcher de couler complètement, ce qui aurait entraîné des dommages environnementaux aux terres humides et aux secteurs coquilliers commerciaux environnants. Le bateau a été retiré de l'eau le 17 décembre 2011.

Le 22 mars 2012, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation de l'administration portuaire de Deep Bay d'un montant de 9 969,09 \$ pour les frais engagés au cours de l'incident. L'Administrateur a accusé réception de la demande.

L'Administrateur a commencé une enquête sur la demande, mais elle n'était pas terminée à la fin de l'exercice financier. Par conséquent, le dossier demeure ouvert.

3. Enjeux et occasions

Puisqu'il s'agit du cinquième rapport annuel présenté par l'Administrateur actuel, il conviendrait peut-être dans le présent rapport de réfléchir à l'évolution observée à la CIDPHN au cours des cinq dernières années et de souligner quelques-uns des défis que l'Administrateur a dû relever au fil de ces mêmes années. Certains de ces défis se rapportent à la modernisation des activités de la Caisse d'indemnisation à la suite des progrès réalisés dans le domaine de la technologie de l'information (TI), et d'autres découlent de l'obligation pour la Caisse d'indemnisation de se conformer aux lois, aux directives et aux lignes directrices du gouvernement fédéral. Ces défis ont souvent été difficiles à surmonter en raison de l'effectif minimal sur lequel la Caisse d'indemnisation compte pour accomplir son travail.

Il est juste de dire que l'organisation actuelle de la Caisse d'indemnisation diffère grandement de ce qu'elle était en décembre 2006 lorsque l'Administrateur actuel en a accepté la gestion. Bien que la Caisse d'indemnisation continue d'exercer ses activités avec un effectif relativement restreint, elle l'a ajusté de manière à pouvoir relever les défis dont le nombre ne cesse de croître. Cependant, ces défis représentent aussi une occasion d'améliorer la façon dont la Caisse d'indemnisation mène ses activités. Cette dernière demeure l'un des organismes les plus petits, sinon le plus petit, du gouvernement du Canada.

En décembre 2006, le personnel de la Caisse d'indemnisation était composé d'une adjointe à la direction œuvrant à temps plein; cette même personne effectuait aussi les tâches d'un chef de bureau et de commis au classement. Dans le cadre de l'enquête et de l'évaluation des demandes d'indemnisation par la CIDPHN, l'Administrateur fut appuyé par un consultant en matière maritime à temps partiel. Aujourd'hui, la Caisse d'indemnisation compte trois employés à temps plein : un gestionnaire de bureau, une adjointe à la direction et un agent des finances.

Étant donné que la Caisse d'indemnisation a pour fonction première d'enquêter sur les demandes établies qui lui sont présentées, de les évaluer et de les payer, l'Administrateur a déployé beaucoup d'efforts pour améliorer cet aspect de son travail. Pour ce faire, il a embauché un plus grand nombre de consultants maritimes à temps partiel. Cela a représenté et continuera de représenter un défi particulier, compte tenu du nombre relativement restreint de personnes dans la région de la capitale nationale et aux environs qui possèdent l'expérience et les qualifications nécessaires pour accomplir ce genre de travail. À l'heure actuelle, la Caisse d'indemnisation compte dans ses rangs deux consultants maritimes à temps partiel.

La plupart des demandes d'indemnisation déposées auprès de la CIDPHN proviennent de la Garde côtière canadienne (GCC). Afin d'accélérer le traitement des demandes, l'Administrateur a rencontré des représentants de la GCC pour discuter des améliorations pouvant être apportées à la qualité et à l'étendue des documents déposés pour appuyer les demandes d'indemnisation. À la suite de cette réunion, le délai de règlement des demandes de la Garde côtière canadienne a diminué. En règle générale, le traitement des demandes s'est amélioré, comme le démontre la forte hausse du nombre de demandes évaluées par la Caisse d'indemnisation. Au cours de l'exercice se terminant le 31 mars 2010, un total de 12 demandes a été réglé pour un montant de 197 392 \$. Au cours de l'exercice se terminant le 31 mars 2011, quelque 18 demandes ont été réglées pour un montant total de 435 236 \$. Au cours de l'exercice se terminant le 31 mars 2012, quelque 24 demandes ont été réglées pour un montant total de 652 634,58 \$. Dans l'ensemble, la CIDPHN a environ cinquante demandes d'indemnisation actives à diverses étapes d'enquête.

Avec l'aide de consultants maritimes et conseillers juridiques, l'Administrateur a remanié le Manuel des demandes d'indemnisation de la CIDPHN, lequel fournira aux demandeurs éventuels des renseignements pertinents sur le dépôt des demandes d'indemnisation. Cet outil sera particulièrement utile pour les

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

demandeurs non gouvernementaux. Lorsqu'il a remanié son manuel, l'Administrateur a pris en compte le manuel des demandes d'indemnisation des FIPOL, puisque, dans tous les cas de déversements d'hydrocarbures provenant d'un pétrolier couverts par le régime international d'indemnisation, la CIDPHN collaborera étroitement avec les FIPOL pour faire enquête sur les demandes d'indemnisation et les évaluer. L'Administrateur espère que le nouveau manuel pourra être publié avant la fin du présent exercice financier, une fois qu'il aura achevé les consultations avec les principaux intervenants.

Le recouvrement auprès de la principale partie responsable, généralement le propriétaire du navire, de l'indemnité versée à partir de la Caisse d'indemnisation s'avère un autre défi lié au travail qu'engendrent les demandes d'indemnisation de la CIDPHN. Selon la législation applicable, l'Administrateur doit prendre toutes les mesures raisonnables pour recouvrer les sommes versées à titre d'indemnité à partir de la Caisse d'indemnisation. Étant donné que bon nombre des demandes déposées se rapportent à des frais engagés à l'égard des mesures de prévention de la pollution liées à des bâtiments abandonnés ou des épaves, le taux de recouvrement n'a pas été bon. Avec l'aide des consultants maritimes et d'une entreprise offrant des services de localisation, l'Administrateur s'efforce d'améliorer son taux de rendement afin de faire clairement comprendre que la CIDPHN n'a pas été créée au profit des propriétaires de navire qui veulent se soustraire à leurs responsabilités, mais bien pour veiller au paiement en temps opportun des indemnités liées aux demandes légitimes. L'Administrateur applique donc une politique en recouvrement de créance lorsqu'il s'agit d'une option raisonnable.

Dans l'ensemble, l'Administrateur se réjouit des immenses progrès réalisés en vue d'améliorer le traitement des demandes par la CIDPHN.

Outre le travail lié aux demandes de la CIDPHN, la charge de travail s'est grandement accrue dans d'autres secteurs de l'administration de la Caisse d'indemnisation, notamment en raison des nouvelles exigences légales qui s'y appliquent, ainsi que de l'exigence de se conformer aux diverses directives et lignes directrices gouvernementales visant la promotion d'une transparence accrue.

Dans les rapports précédents, l'Administrateur a fourni des renseignements sur la réorganisation du système de classement de la Caisse d'indemnisation, laquelle s'est imposée lorsque la CIDPHN a été assujettie à la *Loi sur l'accès à l'information* et à la *Loi sur la protection des renseignements personnels* en 2006. Le besoin urgent d'une réorganisation a été mis en évidence l'année suivante lorsque deux demandes d'accès à l'information ont été transmises à la CIDPHN. Le traitement de ces demandes pouvait représenter une tâche monumentale pour un effectif aussi restreint, étant donné que les bureaux de la Caisse d'indemnisation hébergent tous les dossiers créés depuis sa mise sur pied en 1973. La CIDPHN ne possédait aucune politique de mise au rancart des dossiers. Avec l'aide d'un consultant en gestion de l'information, le système de classement a été complètement révisé, une politique de mise au rancart des dossiers a été établie et des accords ont été conclus avec Archives Canada pour la prise en charge des dossiers mis au rancart conformément à la nouvelle politique. Cette réorganisation signifie qu'à l'avenir la Caisse pourra traiter rapidement et efficacement les demandes d'accès à l'information.

L'Administrateur a aussi reçu le conseil d'acheter et de mettre en œuvre un logiciel de gestion des dossiers et de l'information (GDI). Le logiciel facilitera la gestion efficace du système de classement, dont l'application de la politique de conservation et d'élimination des dossiers susmentionnée, tout en assurant un suivi des données importantes, comme les délais de prescription qui s'appliquent aux demandes d'indemnisation en vertu de la loi applicable. Il serait aussi un outil efficace pour enregistrer les renseignements financiers et autres types d'information. Dans le but de réaliser des économies, la Caisse d'indemnisation espérait au départ que Transports Canada lui fournisse le logiciel nécessaire, ce qui s'est avéré impossible pour diverses raisons. La Caisse d'indemnisation s'est donc procuré le logiciel par son

propre escient. Le travail de configuration associé au transfert des données selon le nouveau logiciel est presque terminé et le tout devrait bientôt être fonctionnel.

Il y a trois ans environ, l'Administrateur a été avisé qu'il devait quitter ses locaux situés à l'édifice Lorne, au 90, rue Elgin, à Ottawa. Au départ, on espérait que l'Administrateur puisse trouver lui-même de nouveaux locaux. Toutefois, étant donné que des fonds publics étaient en jeu, l'Administrateur a été avisé qu'il devait passer par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada. Le déménagement a débuté en août 2010 et est presque terminé. C'est grâce aux efforts déployés par le personnel de la Caisse d'indemnisation que ce déménagement a pu être géré sans interrompre les services offerts par la CIDPHN.

Au cours de la dernière année, il est devenu évident que l'infrastructure de TI de la CIDPHN périlait. La Caisse d'indemnisation fonctionnait en grande partie avec de l'équipement désuet installé il y a de nombreuses années et non renouvelé régulièrement. Le choix et l'installation d'un nouvel équipement moderne ont représenté des défis spéciaux pour l'administration de la Caisse, qui, compte tenu du champ limité de ses activités, ne possédait pas et ne possède toujours pas, contrairement aux ministères et organismes de plus grande envergure du gouvernement, une expertise en TI à l'interne pour l'aider à choisir et à installer le nouvel équipement et les nouveaux systèmes de TI. Le travail associé à ce secteur est presque terminé. De plus, pour éviter les défaillances importantes à l'avenir, des accords ont été conclus avec des prestataires de services pour veiller à ce que le système soit régulièrement évalué, entretenu et renouvelé.

D'autres défis ont également dû être relevés dans d'autres secteurs d'activités de la Caisse d'indemnisation. Comme dans les cas du déménagement des locaux et du renouvellement de l'infrastructure de TI, ces défis ont été difficiles à relever à cause de l'effectif restreint et de l'absence d'expertise à l'interne. Comme il a été mentionné dans les rapports précédents, pour garantir à l'administration de la Caisse d'indemnisation une certaine stabilité et continuité, l'Administrateur a conclu des contrats d'une durée indéterminée avec des membres clés de son personnel. Cela a engendré d'autres problèmes liés aux retenues salariales et à l'assurance médicale. L'effectif de la Caisse est trop restreint pour justifier l'établissement d'un service du personnel, et Transports Canada, pour diverses raisons, estimait qu'il ne pouvait pas fournir à la Caisse d'indemnisation des services de paie.

Il ne faut pas oublier que la CIDPHN n'est pas assujettie à la *Loi sur la gestion des finances publiques* et qu'elle n'emploie aucun fonctionnaire. Pour veiller à la gestion efficace de cet aspect de ses activités, l'Administrateur a embauché un fournisseur indépendant qui offre des services de paie. Il contribue aussi régulièrement aux régimes enregistrés d'épargne-retraite de ses employés. De plus, pour protéger adéquatement les employés et les autres personnes qui travaillent dans les bureaux de l'Administrateur, la Caisse d'indemnisation s'est inscrite auprès de la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents de travail.

L'Administrateur estime que cet ensemble de mesures stabilisera son effectif en l'encourageant à demeurer à la Caisse d'indemnisation.

Afin de protéger adéquatement les renseignements privés recueillis par la CIDPHN, l'Administrateur, avec l'aide de ses conseillers juridiques, a élaboré une politique concernant les atteintes à la vie privée qui doit être signée par tous les employés et les consultants qui travaillent pour la CIDPHN. Cette politique vise à protéger les renseignements personnels qui se trouvent dans les dossiers de la Caisse d'indemnisation portant sur les employés et les consultants, de même que les renseignements commerciaux recueillis par la Caisse, par exemple, les renseignements sur hydrocarbures donnant lieu à contribution transportés au Canada par navire, qui servent à calculer la contribution du Canada aux Fonds internationaux

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

d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL). L'Administrateur est chargé de la collecte de ces renseignements en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Afin d'améliorer la transparence des activités de la CIDPHN et de mieux faire connaître aux Canadiens la Caisse d'indemnisation et les services qu'elle offre, l'Administrateur a renouvelé le contenu du site Web de la Caisse et est en train de le remanier pour qu'il respecte les directives et les lignes directrices du gouvernement fédéral ayant trait aux sites Web gouvernementaux.

Il a déjà été question de la collecte de données sur les hydrocarbures donnant lieu à contribution reçus au Canada dans le but de respecter les obligations du Canada à l'égard des FIPOL. Au cours de l'année, l'Administrateur, en collaboration avec Transports Canada, a lancé une étude visant à garantir l'exactitude et l'exhaustivité des renseignements sur les réceptionnaires admissibles. L'Administrateur communique aussi avec le secrétariat des FIPOL pour comparer ses notes, puisque l'organisation recueille aussi des renseignements sur les hydrocarbures reçus en ayant recours à diverses sources commerciales.

Il aurait été impossible de mener à bien les tâches de la CIDPHN sans le dévouement et la loyauté de son personnel et de ses consultants. En général, l'Administrateur a eu bien de la chance lorsqu'il a choisi son personnel et ses consultants. Tous ont largement contribué à la gestion efficace des affaires de la Caisse d'indemnisation, mais deux personnes méritent une mention spéciale.

Premièrement, M^{me} Monique Pronovost, directrice des services administratifs, a accompli un travail extraordinaire en aidant l'Administrateur à réaliser divers projets, notamment le déménagement des bureaux de l'Administrateur, le renouvellement de l'infrastructure de TI, la gestion financière et la gestion du personnel, pour ne citer que les tâches les plus difficiles qui ont dû être exécutées au cours des cinq dernières années. M^{me} Pronovost a joué un rôle de premier plan dans chacun de ces projets, tout en accomplissant les activités courantes liées à la gestion d'un bureau.

Deuxièmement, le capitaine George Legge, consultant en matière maritime, fut une aide précieuse pour l'Administrateur dans l'exercice des fonctions principales de la CIDPHN, c'est-à-dire l'enquête sur les demandes d'indemnisation et leur évaluation. Le capitaine Legge a également aidé à exécuter d'autres tâches de la Caisse d'indemnisation, il a, par exemple, régulièrement représenté l'Administrateur lors de diverses conférences partout au Canada portant sur la sécurité des navires et la pollution maritime. Il a aussi été une source inestimable de connaissances organisationnelles, puisqu'il travaille à titre de consultant à la Caisse d'indemnisation depuis les douze dernières années. Finalement, au fil des ans, il a fortement soutenu l'Administrateur dans la production du rapport annuel, notamment la partie consacrée aux rapports d'événements, et a récemment participé au remaniement du Manuel des demandes d'indemnisation de la CIDPHN.

4. Initiatives de relations externes

L'Administrateur poursuit ses initiatives de relations externes visant à mieux faire connaître l'existence de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (CIDPHN) et la possibilité d'y avoir recours aux fins d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. Les groupes d'intérêts comprennent des citoyens, des assureurs, des organismes d'intervention, des organismes gouvernementaux fédéraux et provinciaux et des organismes commerciaux. Ces initiatives de relations externes donnent à l'Administrateur l'occasion d'approfondir sa compréhension personnelle des perspectives des demandeurs, des propriétaires de navire, des entrepreneurs en nettoyage de la pollution et d'autres intervenants qui entrent en jeu à la suite d'un déversement d'hydrocarbures et présentent subséquemment une demande d'indemnisation. Lorsque l'Administrateur assiste aux réunions des Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL), cela lui permet d'entretenir des liens étroits avec les représentants d'organisations internationales et d'organismes gouvernementaux des États membres des FIPOL.

Au cours de l'exercice financier visé par le présent rapport annuel, l'Administrateur a assisté aux réunions des FIPOL à Londres, au Royaume-Uni.

4.1 Réunion des représentants du gouvernement et de la haute direction de l'Association canadienne de droit maritime

L'Administrateur a été invité à assister à la réunion annuelle organisée par Transports Canada le 14 avril 2011 à Ottawa pour rencontrer la haute direction de l'Association canadienne de droit maritime (ACDM). Des représentants de la Garde côtière canadienne (GCC) et d'Environnement Canada assistent également à ce genre de réunion qui a pour objet d'informer la haute direction des diverses initiatives gouvernementales, notamment des initiatives législatives, et d'engager le dialogue. Comme par les années passées, l'Administrateur a prononcé une courte allocution sur les faits saillants des activités menées par la CIDPHN au cours de la dernière année. L'Administrateur a parlé des récentes modifications à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, qui sont entrées en vigueur le 2 janvier 2010, et a souligné que les procédures de demandes d'indemnisation de la CIDPHN n'ont subi pratiquement aucun changement à la suite de ces modifications.

4.2 Colloque de l'ACDM sur le droit maritime à l'intention des juges des cours fédérales

L'ACDM organise, à intervalle de quelques années, un colloque sur les nouveautés du droit maritime au Canada au profit des juges des cours fédérales. Ce genre de colloque est organisé conjointement avec l'Institut national de la magistrature. Au cours du colloque de cette année, un large éventail de sujets intéressants ont été abordés. L'Administrateur a assisté au colloque tenu à Ottawa le 15 avril 2011 et a perçu sa participation comme une méthode utile pour se tenir au courant des nouveautés dans le domaine du droit maritime canadien. Puisque les différends liés aux demandes d'indemnisation traitées par la CIDPHN sont réglés par la Cour fédérale, l'Administrateur estime qu'il doit aussi se tenir au courant des pratiques et des procédures de cette cour.

4.3 Assemblée générale annuelle de l'Association canadienne de droit maritime

L'Administrateur a assisté à l'assemblée générale annuelle de l'ACDM tenue dans la ville de Québec le 3 juin 2011. Il est utile d'assister à ce genre de réunion pour entretenir des relations au sein du milieu du droit maritime canadien et se tenir au courant des nouveautés dans le domaine du droit maritime au Canada.

4.4 Shipping and Environmental Issues in 2011 (Questions se rapportant à l'environnement et au transport maritime en 2011)

L'Administrateur a assisté à la conférence précitée organisée par la Company of Master Mariners of Canada à Halifax les 7 et 8 juin 2011 qui l'avait invité pour qu'il présente un exposé sur les règles internationales régissant la responsabilité et l'indemnisation liées aux dommages dus à la pollution causée par les navires. Dans son exposé, l'Administrateur a décrit plusieurs conventions internationales portant sur le même sujet, dont certaines ont été mises en œuvre au Canada en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, notamment pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Il a aussi parlé des nouveautés liées aux règles de responsabilité régissant les substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD) qui ont été élaborées sous les auspices de l'Organisation maritime internationale (OMI).

Dans le cadre de la conférence, plusieurs exposés ont porté sur la navigation dans l'Arctique canadien et les défis que représente cette dernière. En plus des conditions météorologiques extrêmement difficiles, l'absence d'infrastructure et la cartographie déficiente posent des défis particuliers à la navigation dans cette région. Au fur et à mesure que le transport maritime, surtout celui lié au tourisme d'aventure, prend de l'ampleur dans l'Arctique, il en va de même pour le risque de déversements causés par les navires. Les moyens limités de réagir à un tel risque dans des conditions difficiles ont été soulignés. Tant le représentant de la Marine royale du Canada que celui de la Garde côtière canadienne ont grandement contribué à la discussion.

4.5 Programme de lutte contre les déversements d'hydrocarbures en mer et dans l'Arctique (AMOP) — Atelier

À la demande du coordonnateur d'Environnement Canada du 34^e colloque sur le Programme de lutte contre les déversements d'hydrocarbures en mer et dans l'Arctique tenu à Banff, en Alberta, le 3 octobre 2011, l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (CIDPHN) et M. Matthew Sommerville, conseiller technique des Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL), ont organisé ensemble un atelier d'une journée avant le colloque technique international.

L'Administrateur a d'abord présenté un exposé PowerPoint sur le Régime canadien de responsabilité et d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires qui figure dans la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. L'Administrateur a souligné que le Canada est partie à plusieurs conventions internationales pertinentes, lesquelles se limitent aux déversements d'hydrocarbures provenant de navires-citernes de mer. Contrairement au régime international, le fonds du Canada (Caisse d'indemnisation) ne se limite pas à verser une indemnité à l'égard des déversements

provenant de navires-citernes chargés d'hydrocarbures persistants. La CIDPHN s'applique à toutes les eaux de compétence canadienne, à toutes les catégories de navires et à tous les types d'hydrocarbures, persistants ou non, à l'exception de l'huile végétale. L'Administrateur a aussi parlé des limites et de la portée du régime de responsabilité, de même que des fonctions de premier et dernier ressorts de la CIDPHN.

L'Administrateur a précisé que la portée des fonds à l'échelle internationale et nationale est quelque peu différente, mais en cas de déversement majeur provenant d'un navire-citerne dans les eaux canadiennes, ces fonds travailleraient en étroite collaboration.

M. Sommerville a présenté une série d'exposés exhaustifs et a examiné le rôle des FIPOL. Il s'est concentré sur les mesures et le processus suivis par les FIPOL en cas d'un déversement d'hydrocarbures dans les eaux des États contractants. Il a également expliqué aux participants le déroulement des événements sur le terrain lors d'un déversement d'hydrocarbures.

Le rôle des experts consultatifs et techniques, c'est-à-dire donner des renseignements et des directives sur la présentation de demandes d'indemnisation, a été expliqué. Plusieurs exemples d'incidents majeurs ont été examinés, comme l'*Hebei Spirit* au large de la Corée. L'exposé a aussi porté sur les documents requis pour présenter une demande d'indemnisation. Les divers aspects liés aux mesures de réparation des dommages à l'environnement et à la perte économique ont aussi été abordés au cours de l'atelier. Des exemples d'études antérieures sur les déversements traités par les FIPOL ont été donnés.

Les participants ont posé des questions tout au long des exposés et ont manifesté leur appréciation de l'atelier mené en collaboration. Les représentants d'Environnement Canada ont aussi remercié les fonds d'indemnisation d'avoir participé à la conférence de l'AMOP.

4.6 Programme de lutte contre les déversements d'hydrocarbures en mer et dans l'Arctique — Colloque

L'Administrateur était représenté par un consultant en matière maritime, le capitaine George Legge, au 34^e colloque technique sur le Programme de lutte contre les déversements d'hydrocarbures en mer et dans l'Arctique (AMOP) qui se tenait du 4 au 6 octobre 2011 à Banff, en Alberta. Ce colloque s'avère une tribune technique internationale traitant des déversements d'hydrocarbures se produisant dans n'importe quel environnement.

Ces colloques visent essentiellement à améliorer la base de connaissances et la technologie pour nettoyer les déversements d'hydrocarbures dans l'Arctique. Toutefois, le thème principal de ce colloque était l'incident de la plateforme *Deepwater Horizon* (le plus important déversement d'hydrocarbures de l'histoire des États-Unis) qui s'est produit dans le golfe du Mexique en avril 2010. En plus de ce déversement, au cours des trois jours du colloque, de nombreux exposés ont porté sur un vaste éventail de progrès techniques : la détection, le suivi et la télédétection des déversements d'hydrocarbures, les approches opérationnelles et la planification d'urgence.

Les colloques techniques de l'AMOP sont parrainés par la Division des urgences – Science et technologie (DUST) d'Environnement Canada, basée à Ottawa. Le personnel de la DUST exécute des travaux de recherche et développement sur divers sujets liés aux urgences environnementales causées par le déversement de substances dangereuses. La DUST possède un programme national permanent de recherche et développement (R. et D.) de nombreuses substances dangereuses, dont les déversements

d'hydrocarbures en mer. Les résultats de la R. et D. sont appliqués aux déversements d'hydrocarbures réels et aident les intervenants en cas de déversement. La plupart des projets de la DUST sont accomplis en partenariat avec d'autres ministères et organismes du gouvernement et l'industrie, et portent sur une vaste gamme de questions liées aux déversements d'hydrocarbures.

Plusieurs exposés sur la modélisation des déversements d'hydrocarbures ont porté sur le risque global et l'analyse des coûts ayant trait au déversement de la plateforme *Deepwater Horizon*. Les « pires » modèles de trajectoire fournissaient aux intervenants américains en cas de déversement d'hydrocarbures une meilleure compréhension des conséquences environnementales possibles du déversement dans diverses zones du golfe du Mexique.

Plusieurs représentants de la Norvège ont aussi présenté des exposés sur les recherches continues sur le terrain, les technologies d'intervention et les contremesures pour faire face aux déversements d'hydrocarbures dans les eaux couvertes de glace.

Un représentant de Transports Canada a fait un exposé sur le Programme national de surveillance aérienne (PNSA) géré par Transports Canada. Les quatre aéronefs de surveillance canadiens volent dans les régions de l'Atlantique, des Grands Lacs, du Pacifique et de l'Arctique. En plus des vols d'exploration des glaces effectués en partenariat avec le Service canadien des glaces d'Environnement Canada, le PNSA comporte de multiples tâches relativement à la surveillance des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et assure une surveillance tant diurne que nocturne dans divers états de la mer et conditions météorologiques. Trois des aéronefs sont équipés de capteurs de télédétection de pointe pour accroître la capacité de surveillance globale des aéronefs. Le même conférencier a fait un autre exposé sur les efforts de surveillance déployés par le Canada lorsqu'il est intervenu suite à l'incident de la plateforme *Deepwater Horizon*.

Un aéronef de type Dash 8 a été dépêché dans le golfe du Mexique du 1^{er} mai au 15 juillet pour effectuer des sorties quotidiennes quand les conditions météorologiques le permettaient. L'équipement de surveillance moderne de l'aéronef a fourni au centre de commandement des États-Unis des renseignements précieux en temps réel. Le 15 juillet, le Dash 8 a été remplacé par un aéronef de la Garde côtière islandaise, équipé lui aussi d'une technologie électronique moderne. Le Canada avait de nouveau besoin de son aéronef pour qu'il effectue une exploration des glaces en appui du transport maritime dans l'Extrême Arctique. Les exposés présentés étaient de nature informative et visaient une gamme d'équipements de nettoyage de la pollution par les hydrocarbures et les récentes technologies. Ces renseignements à jour sont fort utiles à l'Administrateur pour le processus d'enquête et d'évaluation lié aux demandes d'indemnisation déposées auprès de la Caisse d'indemnisation.

Le coordonnateur du colloque d'Environnement Canada a indiqué qu'il était heureux que des exemplaires du Rapport annuel de l'Administrateur aient été mis à la disposition des participants.

4.7 Conférence de l'Équipe régionale d'interventions d'urgence

L'Administrateur était représenté par un consultant en matière maritime, le capitaine George Legge, au 38^e atelier de l'Équipe régionale d'interventions d'urgence (ERIU) et à la réunion annuelle tenue à Halifax, en Nouvelle-Écosse, les 18, 19 et 20 octobre 2011.

À titre de mise en contexte, les équipes régionales d'interventions d'urgence sont des comités consultatifs nationaux et régionaux dont le mandat consiste à donner des directives sur la prévention, la planification et l'intervention en cas d'urgence environnementale. Ces équipes se composent de représentants des

gouvernements fédéraux et provinciaux et du secteur privé. Chaque comité est appelé « Équipe régionale d'interventions d'urgence » ou ERIU.

Dans la région de l'Atlantique, Environnement Canada préside l'ERIU. L'Équipe formule des conseils et des directives sur l'environnement à l'organisme gouvernemental qui dirige les efforts d'intervention en cas d'urgence. Les membres de l'ERIU se réunissent au moins une fois par année pour échanger de l'information technique et scientifique sur des dossiers tels que la planification d'urgence et les techniques d'intervention en cas de déversement, et pour actualiser et examiner leurs rôles respectifs en situation d'urgence. Au cours des 38 dernières années, l'ERIU de l'Atlantique a fourni une expertise lors de plusieurs urgences environnementales, allant de déversements d'hydrocarbures majeurs jusqu'au naufrage de barges. Elle a également participé à plusieurs incidents majeurs d'oiseaux souillés par les hydrocarbures.

L'ERIU prodigue essentiellement des conseils scientifiques et techniques à l'industrie et à l'organisme responsable d'une voix commune au nom de tous les ministères et organismes gouvernementaux. Il établit un consensus sur les priorités de protection environnementale et de nettoyage et donne des conseils sur l'entreposage et l'élimination des déchets.

L'atelier de l'ERIU comprenait des visites de l'Institut océanographique de Bedford (IOB) et des laboratoires du Centre de recherche environnementale sur le pétrole et le gaz extracôtiers. Les chercheurs scientifiques se concentrent, entre autres choses, sur l'évaluation de l'efficacité et des effets des agents de dispersion de pétrole à titre de contremesure des déversements d'hydrocarbures. Une discussion s'est ensuite tenue sur la non-utilisation des agents de dispersion au Canada, parce que la législation en vigueur interdit leur utilisation. La législation est en cours d'examen, mais il faudra encore quelques années avant qu'elle soit modifiée. Il a également été question de l'utilisation massive d'agents chimiques de dispersion de pétrole lors du récent déversement d'hydrocarbures dans le golfe du Mexique. Le chercheur scientifique principal, le docteur Kenneth Lee, a récemment dirigé une équipe scientifique canadienne afin de surveiller l'utilisation d'agents de dispersion de pétrole au cours d'une période de quatre mois pendant les opérations de nettoyage du gouvernement américain de l'incident de la plateforme *Deepwater Horizon* dans le golfe du Mexique. Dans l'après-midi, une démonstration des agents de dispersion a été faite dans la piscine à vagues aux installations de l'IOB.

Durant cette réunion d'une durée de deux jours, les séances ont principalement porté sur la détermination des efforts de collaboration et des approches visant à prendre des mesures de prévention, de préparation, d'intervention et de rétablissement en cas d'urgence environnementale dans le Canada atlantique. Plusieurs conférenciers avaient pour thème commun les problèmes touchant le golfe Saint-Laurent, notamment en raison de l'exploration éventuelle du pétrole et du gaz dans la zone centrale du golfe. Bon nombre des exposés des participants américains ont porté sur le déversement d'hydrocarbures de la plateforme *Deepwater Horizon*. Pour la Région de l'Atlantique, ces divers exposés avaient pour objet de cerner et d'examiner les leçons tirées du déversement d'hydrocarbures dans le golfe du Mexique et de transformer les leçons tirées en éléments à des fins de recherche approfondie et de suivi.

L'Administrateur est reconnaissant de l'invitation à prendre part à cette conférence de l'ERIU.

4.8 Conseil consultatif maritime canadien (chapitre national)

Le Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) est l'organisme consultatif national qui donne des conseils sur les modifications réglementaires maritimes et autres dossiers maritimes à l'échelle nationale

et internationale. Les réunions de consultation du CCMC se tiennent généralement à Ottawa au cours du printemps et de l'automne. Toutefois, en 2011, seulement une réunion a été organisée du 7 au 10 novembre au Centre de conférences du gouvernement. Les membres du CCMC comptent des représentants d'entreprises de transport maritime, des organismes à vocation maritime, des intervenants de l'industrie de la pêche et d'autres intervenants qui ont un intérêt reconnu à l'égard du transport maritime, de la sécurité maritime, de la navigation, des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et de l'intervention. Sept comités permanents et plusieurs groupes de travail se penchent sur des enjeux ayant trait aux préoccupations en matière de services maritimes, de sécurité maritime et de prévention des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Ces réunions présentent un intérêt pour l'Administrateur, surtout les séances qui portent sur les questions liées au milieu marin. L'Administrateur se tient au courant du cadre de réglementation proposé pour la prévention des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires.

L'Administrateur n'a pas pu assister à la séance automnale du CCMC national, mais la Caisse d'indemnisation fut représentée par un consultant en matière maritime, le capitaine George Legge, qui a participé à certaines séances, dont la séance plénière d'ouverture et les discussions et les conclusions du Comité permanent de l'environnement.

Au cours de la séance plénière, la sous-commissaire de la Garde côtière canadienne, Mme Jody Thomas, a fait le point sur certaines initiatives de la Garde côtière, y compris la nécessité d'améliorer les services d'intervention environnementale dans l'Arctique. Elle a expliqué que le programme de la Garde côtière vise avant tout la préparation et la planification, ainsi que la formulation de conseils pour l'élaboration des règlements. L'augmentation du trafic dans l'Arctique signifie qu'il sera plus difficile d'intervenir en cas de pollution au nord du 60^e parallèle. La *Déclaration de Nuuk*, signée par les ministres du Conseil de l'Arctique en mai dernier, recommande de créer un groupe d'étude qui sera chargé de concevoir un outil international sur la préparation et l'intervention en cas de pollution marine par les hydrocarbures dans l'Arctique. La Garde côtière est fermement résolue à travailler avec le Conseil de l'Arctique pour garantir un niveau approprié de préparation et d'intervention en cas de pollution dans l'Arctique.

En tant que principal organisme fédéral responsable de la préparation et de l'intervention en cas de pollution marine dans l'Arctique canadien, la Garde côtière canadienne se réjouit de diriger la délégation canadienne qui participera au groupe d'étude mis sur pied par le Conseil de l'Arctique et dont les conclusions seront présentées aux ministres en 2013.

La Garde côtière mobilise des partenaires fédéraux au sein d'un nouveau comité interministériel sur la pollution marine qui vient tout juste d'être créé et dont l'objectif est d'aider le gouvernement fédéral à respecter ses obligations en matière de lutte contre la pollution marine. La GCC compte sur une excellente collaboration entre les ministères pour renforcer ses efforts en matière de prévention, de préparation, d'intervention et de rétablissement. La GCC prend également des mesures pour relancer le Programme d'intervention environnementale, notamment, la rédaction d'un plan d'action sur la gestion intégrée afin de remédier aux problèmes soulevés lors des récentes vérifications; l'examen de la Stratégie nationale d'intervention environnementale afin de déterminer les éléments requis pour pouvoir intervenir en cas de déversement d'hydrocarbures par un navire dans les eaux canadiennes; le renforcement des compétences en leadership pour recenser les offres en matière de formation et d'apprentissage à l'intention des cadres supérieurs susceptibles d'intervenir pendant un incident de pollution marine de grande envergure.

Lors de la réunion du Comité permanent de l'environnement, on a annoncé qu'un nouveau groupe de travail avait été mis sur pied pour s'occuper de l'intervention environnementale. Par exemple, un certain nombre d'innovations nécessitent la consultation de l'industrie afin d'établir un régime d'intervention pour

les substances nocives et potentiellement dangereuses. Le mandat du groupe de travail sur l'intervention environnementale se trouve sur le site Web du CCMC (chapitre national) à l'adresse suivante : <http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/menu.htm>.

L'Administrateur est reconnaissant de l'invitation à prendre part aux délibérations rattachées aux séances du CCMC national.

4.9 Conseil consultatif maritime canadien (Nord)

L'Administrateur a été invité à assister aux réunions du Conseil consultatif maritime canadien régional (CCMC-N) tenues à Calgary, en Alberta, les 15 et 16 novembre 2011. L'Administrateur était représenté par un consultant en matière maritime, le capitaine George Legge. Les réunions du CCMC-N ont lieu deux fois l'an et se tiennent habituellement dans différentes collectivités du Nord.

Les réunions de novembre étaient coprésidées par le directeur régional, Transport maritime, Région des Prairies et du Nord, et le commissaire adjoint de la Garde côtière canadienne, Région du Centre et de l'Arctique. Les participants à ces réunions représentent les gouvernements fédéral et territoriaux, y compris divers exploitants de l'industrie du transport maritime de l'Arctique. Les principaux exploitants de la mission de ravitaillement par mer étaient présents aux réunions, notamment Nunavut Eastern Arctic Shipping Inc., la Société des transports du Nord Limitée, CanArctic Shipping Company-Fednav, Coastal Shipping Ltd., Desgagnés TransArctic Inc. De plus, des représentants d'Environnement Canada, du Conseil national de recherches du Canada, de Transport maritime de Transports Canada, du Service hydrographique du Canada de Pêches et Océans Canada, du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest et du gouvernement du Nunavut ont présenté des exposés.

Des représentants de Transports Canada ont donné un aperçu de l'état d'avancement des divers processus réglementaires dont ils disposent. Ils ont entre autres parlé du Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux, des lieux de refuge, de la conformité des petits bâtiments et du Règlement sur le système de gestion de la sécurité maritime.

Un autre exposé a également été présenté sur l'hivernage des barges dans le Nord à des fins d'entreposage de carburant. Divers intervenants dans l'Arctique étaient inquiets des répercussions environnementales possibles de cette pratique. Il a été précisé, en réponse à la préoccupation du public, que Transports Canada avait entrepris un examen de ce dossier en vue de cerner les questions devant être examinées, comme la construction des coques doubles pour ces barges.

Bon nombre des barges actuellement utilisées pour l'entreposage de carburant ont été construites dans les années 1960 et 1970. Apparemment, il n'y a aucun règlement en vigueur qui traite précisément de l'hivernage des barges chargées de produits pétroliers. L'examen consultatif a confirmé qu'au plus 2,5 millions de litres d'hydrocarbures sont entreposés dans ces barges, et qu'il s'agit habituellement de carburant diesel. Le risque de pollution se produit principalement lorsque le carburant est transféré des barges aux camions et transporté vers les sites de projet par les routes d'hiver.

Plusieurs déversements mineurs se sont produits au cours des dernières décennies. L'enquête de Transports Canada comprenait des activités de sensibilisation auprès des administrations locales, des collectivités et des groupes autochtones dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut. Le personnel de Transports Canada, Région des Prairies et du Nord, prévoit soumettre un document de travail traitant d'un règlement ou de lignes directrices sur la question à la haute direction à Ottawa au début de la nouvelle année.

Le porte-parole du ministère du Développement économique et des Transports du Nunavut a essentiellement parlé du caractère inadéquat de l'infrastructure de soutien maritime en place. Les préoccupations portaient sur le besoin actuel et futur d'aménager des ports et des havres dans les collectivités du Nunavut. (Il a été mentionné qu'au Nunavut, aucune collectivité n'est reliée par une route.) Le conférencier a souligné qu'il était nécessaire de construire des quais fixes, des quais flottants et des bornes d'amarrage dans tout le Nord, notamment pour le réapprovisionnement sécuritaire des produits pétroliers.

Un représentant du Service hydrographique du Canada a fait un exposé PowerPoint sur la modernisation annuelle des aides à la navigation et la production de cartes de navigation. Il a expliqué que de nouvelles cartes de navigation électroniques ont récemment été produites couvrant sept ports majeurs dans l'Arctique et que des cartes électroniques de trois autres ports étaient en cours de production. De plus, des levés hydrographiques ont été effectués par des navires de la Garde côtière au cours de la saison estivale de 2011 dans trois zones importantes, soit Eureka, Resolute et la baie d'Ungava.

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

4.10 Réunion avec des représentants du International Group of P&I Clubs

Le 27 mars 2012, l'Administrateur a rencontré des représentants de l'International Group of P&I Clubs (IG) à Transports Canada. La réunion a été organisée par Politique maritime internationale de Transports Canada. Les Clubs P&I étaient représentés par Andrew Bardot, directeur général de l'IG, et son adjoint, David Baker.

Les représentants des Clubs P&I ont fait un exposé de deux heures sur l'International Group, ainsi que sur sa composition, son historique et la manière dont il fournit aux propriétaires de navire une assurance responsabilité civile en ce qui concerne leurs activités de transport maritime. Les Clubs P&I de l'IG délivrent les « cartes bleues » dont les autorités nationales ont besoin pour délivrer les certificats d'assurance requis par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention CRC). Ces certificats, requis en vertu de la partie 6 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM), sont délivrés au Canada par le ministre des Transports et doivent se trouver à bord de tout navire-citerne visé par la Convention CRC qui entre dans les eaux de compétence canadienne ou qui en sort. Le type d'assurance requis doit permettre aux demandeurs de présenter leurs demandes d'indemnisation directement à l'assureur.

De plus, 95 % des navires-citernes de mer du monde sont couverts par les Clubs P&I de l'IG. De façon plus générale, les clubs de l'IG couvrent 90 % du tonnage océanique mondial.

Les clubs couvrent beaucoup plus que les dommages dus à la pollution visés par la Convention CRC et la Convention portant création du Fonds (FIPOL). Ils offrent une couverture pour plusieurs autres créances maritimes, notamment les dommages dus à la pollution en vertu de la Convention sur les hydrocarbures de soute, et des services de sauvetage. Dans le cas des dommages dus à la pollution en vertu de la Convention sur les hydrocarbures de soute, la couverture comprend une action directe contre les assureurs.

L'exposé a décrit le mécanisme utilisé pour offrir la couverture au moyen d'ententes de mise en commun et de la réassurance, qui permettent, dans certains cas, d'offrir une couverture d'au plus 3 milliards de dollars

américains. La couverture offerte en cas de pollution par les hydrocarbures s'établit à 1 milliard de dollars américains.

L'IG est habituellement représenté aux réunions du Comité juridique, OMI, et à toutes les réunions des FIPOL. Il donne des renseignements utiles sur l'assurance, par exemple, dans le cas des demandes d'indemnisation traitées par les FIPOL, et formule des conseils sur l'élaboration des conventions de droit maritime international. Dans le cas des déversements majeurs provenant des navires-citernes, le club concerné mettra généralement sur pied un bureau local des demandes d'indemnisation en collaboration avec les FIPOL pour traiter les demandes.

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

Comme on a pu le lire dans les rapports annuels préalables de l'Administrateur, le Canada est membre du régime international d'indemnisation depuis le 24 avril 1989. Le régime international a été décrit dans les rapports annuels préalables, en particulier dans le rapport de 2005-2006, appendice A, à la page 75. Étant donné que l'Administrateur est chargé de rendre compte chaque année de la quantité d'hydrocarbures reçue par mer au Canada et de régler les contributions au nom des réceptionnaires canadiens en fonction de ces rapports, il participe, en tant que membre de la délégation canadienne, à toutes les sessions des organes directeurs des Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL). L'Administrateur suit également de près les demandes d'indemnisation présentées aux FIPOL pour que le traitement des demandes par la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (CIDPHN) corresponde le plus près possible aux demandes adressées aux FIPOL.

Au cours de l'année financière qui a pris fin le 31 mars 2012, l'Administrateur a assisté aux réunions des organes directeurs des FIPOL en juillet et en octobre 2011, à Londres, au Royaume-Uni, en tant que membre de la délégation canadienne.

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

5.1 Sinistres

Le Conseil d'administration créé pour administrer les questions non réglées du Fonds de 1971 a tenu plusieurs réunions au cours de l'année financière se terminant le 31 mars 2012. Peut-être faut-il rappeler que la Convention de 1971 portant création du Fonds n'est plus en vigueur. Toutefois, ce Fonds ne pourra être liquidé entièrement que lorsque toutes demandes d'indemnisation résultant des sinistres régis par cette convention auront été réglées. Par conséquent, certains États, dont le Canada, qui étaient membres de la Convention de 1971 portant création du Fonds au moment de ces sinistres pourraient encore être tenus de verser une indemnisation relativement aux demandes résultant de ces sinistres.

Il ne reste, à ce jour, que cinq sinistres ayant des demandes d'indemnisation impayées. La situation de trois d'entre eux a évolué de manière satisfaisante, mais deux cas sont problématiques, à savoir les sinistres du *Nissos Amorgos* et du *Plate Princess*.

Dans le cas du *Nissos Amorgos*, la République du Venezuela n'a toujours pas payé une demande d'indemnisation de l'ordre de 60 millions de dollars américains. Cette demande a été déposée contre le capitaine, le propriétaire du navire et les clubs de protection et d'indemnités (Clubs P&I). Le Fonds de 1971 n'a pas directement été mis en cause dans les décisions rendues par les tribunaux, mais il est tout de même intervenu pour deux raisons. Selon le Fonds, la demande d'indemnisation est frappée de

prescription temporelle en vertu des conditions de la Convention de 1971. De plus, les tribunaux ont privé le propriétaire du navire de son droit de limiter sa responsabilité non pas selon les conditions de la convention, mais selon une loi interne environnementale.

Pour l'instant, aucune mesure n'est nécessaire, bien que l'on s'attende à ce que le club P&I communique avec le Fonds dans un avenir plus ou moins rapproché pour lui demander de contribuer au paiement de la demande d'indemnisation du gouvernement. Cette demande serait ensuite examinée pour déterminer s'il y a obligation de faire une telle contribution, étant donné que le propriétaire du navire a été privé de son droit de limiter sa responsabilité. Toutes les demandes d'indemnisation présentées par des particuliers, surtout par des pêcheurs, ont été réglées. Le secrétariat continue de surveiller ce cas, mais il ne devrait pas se régler rapidement.

Le cas du *Plate Princess* est plus problématique, étant donné que, dans ce cas, le Fonds de 1971 est directement mis en cause et que, selon les jugements rendus, le Fonds est responsable. Plusieurs graves inquiétudes ont été soulevées au sujet de la façon dont ce cas a été traité par les tribunaux vénézuéliens; la plus grave étant que le Fonds n'a pas été convenablement informé des actes de procédure et qu'il n'a pas pu se défendre de manière adéquate devant les tribunaux. Il existe aussi une profonde inquiétude quant à l'authenticité des documents qui ont été déposés pour appuyer les demandes d'indemnisation des pêcheurs.

Depuis la dernière réunion des organes directeurs en octobre 2011, des renseignements ont été reçus selon lesquels le jugement rendu par la Cour suprême du Venezuela est maintenant final et qu'il ne peut plus faire l'objet d'aucune forme ordinaire d'examen, de sorte que techniquement, selon les conditions de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, il est maintenant exécutoire à l'encontre du Fonds de 1971. Lorsque la question a été examinée à la réunion du Conseil d'administration d'octobre, l'Administrateur par intérim du Fonds a reçu l'instruction de n'effectuer aucun paiement à la suite du jugement aux motifs que, lorsque le Fonds a été informé des actes de procédure devant les tribunaux vénézuéliens, les demandes étaient frappées de prescription et qu'il n'avait pas eu pleinement l'occasion de présenter son cas. Lors des réunions qui se tiendront au cours du prochain exercice, le Conseil d'administration devra décider s'il confirme ces instructions. Pour l'instant, cet incident constitue donc un obstacle à la liquidation finale du Fonds de 1971.

Au chapitre des demandes d'indemnisation traitées dans le cadre du Fonds de 1992, le seul nouveau sinistre signalé au Fonds au cours de l'année financière se terminant le 31 mars 2012 concernait le chavirement d'un pétrolier, soit le *JS Amazing*, dans la rivière Warri, dans l'état de Delta, au Nigéria. Au moment des réunions d'octobre, peu de détails sur le sinistre étaient connus et aucune demande d'indemnisation n'avait encore été déposée, même si le sinistre remonte à juin 2009. De plus, selon certains rapports, deux semaines avant le chavirement du pétrolier, des pipelines se trouvant à proximité avaient été vandalisés, ce qui avait entraîné des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Bien que les FIPOL ont commis des avocats au Nigéria pour recueillir des renseignements, il semblerait difficile, à ce stade tardif, de déterminer si les hydrocarbures qui sont à l'origine des dommages dus à la pollution proviennent du navire ou des pipelines. Cette situation pourrait, en temps voulu, compliquer l'évaluation des demandes d'indemnisation, advenant le cas où des demandes seraient déposées auprès des FIPOL.

En ce qui concerne le sinistre de l'*Erika*, qui remonte à décembre 1999, l'Administrateur par intérim a indiqué qu'un accord de règlement global avait été conclu entre le Fonds de 1992, le Club P&I Steamship Mutual, la société de classification RINA et la compagnie pétrolière Total. Des détails de l'accord de règlement se trouvent dans le compte rendu des décisions des réunions des FIPOL tenues en octobre.¹

¹ FIPOL IOPC/OCT11/11/1: 23

Quelque treize actions en justice sont toujours en instance devant les tribunaux français et la somme totale réclamée de ces actions s'élève à 19 millions d'euros. Il est fort peu probable que les jugements qui seront rendus à l'égard de ces actions entraînent d'autres contributions. De fait, comme il est indiqué dans la section du budget, les FIPOL ont autorisé le remboursement de certaines sommes aux contributeurs du fonds des grosses demandes d'indemnisation qui a été établi relativement à ce sinistre.

Le Comité exécutif et l'Assemblée du Fonds ont reçu des rapports réguliers sur les autres gros sinistres, dont le *Volgoneft* et l'*Hebei Spirit*. En ce qui a trait au premier sinistre, l'évaluation des demandes se déroule de façon satisfaisante, mais jusqu'à maintenant, aucune demande n'a malheureusement été payée. Bien que la plupart des problèmes clés qui ont nui au paiement des demandes présentées dans ce cas aient été réglés, celui du « déficit d'assurance » n'a pas encore été réglé. Il convient peut-être de rappeler que ce problème est attribuable au fait que, conformément au droit russe, le propriétaire d'un navire est visé par une limite de responsabilité inférieure à celle prévue dans les Conventions de 1992, lesquelles ont toutes deux été ratifiées par la Fédération de Russie. On espère qu'une solution pourra bientôt être trouvée pour que le processus de paiement des demandes d'indemnisation puisse être lancé, étant donné que ce sinistre remonte à novembre 2007.

Le secrétariat des FIPOL a présenté des rapports réguliers aux organes directeurs des FIPOL au sujet du processus de règlement des demandes d'indemnisation relativement au sinistre de l'*Hebei Spirit*. Peut-être faut-il rappeler que ce sinistre présente des difficultés particulières en raison du grand nombre de demandes présentées par des particuliers (127 000) auprès du bureau des demandes d'indemnisation mis sur pied conjointement par les FIPOL et le club P&I à Séoul. Bien que l'on prévoie, à l'issue du processus, que le montant des demandes d'indemnisation évaluées ne dépassera pas le montant d'indemnisation disponible dans la Convention de 1992 portant création du Fonds, les montants réclamés pour le moment dépassent considérablement le montant disponible. Par conséquent, le niveau de paiement des demandes évaluées a été fixé à 35 %, conformément aux dispositions de la convention applicables au calcul proportionnel.

Le bureau des demandes d'indemnisation, lorsqu'il traite les demandes, est confronté à deux pressions contradictoires. D'une part, on le presse d'accélérer le processus d'évaluation des demandes d'indemnisation. D'autre part, lorsque des demandes sont rejetées, le Comité exécutif doit répondre aux inquiétudes quant à savoir si ces demandeurs ont fait l'objet d'un examen convenable. Par exemple, un bloc de demandes d'indemnisation (30 000) déposé par des pêcheurs, collectivement connus sous le nom de « personnes effectuant la cueillette à la main », aux motifs que les preuves soumises sont insuffisantes, voire inexistantes, ou que les permis nécessaires pour ce type d'activités n'ont pas été délivrés.

Le secrétariat a indiqué que tous les experts disponibles en Corée ont été mobilisés pour aider à évaluer les demandes d'indemnisation. L'Assemblée a constitué un groupe de travail chargé d'étudier le problème des sinistres où un grand nombre de demandes d'indemnisation sont soumises et de proposer des solutions.

En se fondant sur les propositions présentées par la délégation de la République de Corée, des discussions se sont tenues au sein du Comité exécutif pour augmenter le niveau de paiement des demandes d'indemnisation, mais elles n'ont finalement abouti à rien. Le gouvernement coréen proposait que le niveau de paiement passe de 35 % (niveau actuel) à 100 %, étant entendu qu'il indemniserait les FIPOL advenant le cas où cette solution donnerait lieu à un paiement d'indemnisation dépassant la limite disponible dans le Fonds. L'accord aurait supposé la fourniture de garanties bancaires appropriées. Toutefois, le coût de fournir ces garanties s'est avéré trop élevé, de sorte que le niveau de paiement est demeuré à 35 %.

Dans les circonstances, on ne prévoit aucun processus de règlement hâtif des demandes d'indemnisation.

5.2 Groupe de travail

Comme il a été mentionné dans le rapport annuel de l'an passé, les organes directeurs des FIPOL ont constitué un groupe de travail, le Sixième Groupe de travail intersessions, pour qu'il étudie les problèmes associés aux sinistres qui donnent lieu à un grand nombre de demandes d'indemnisation d'un montant relativement peu élevé et souvent soumises sans preuves à l'appui. Le problème est clairement ressorti dans le sinistre de l'*Hebei Spirit*, qui a été traité précédemment. Le groupe de travail s'est réuni en juillet 2011. Il a examiné, de façon générale, deux catégories de propositions : celles qui pouvaient être mises en œuvre par les États membres et celles qui supposaient des changements à la politique et au processus des FIPOL concernant les demandes d'indemnisation. Bien qu'il ait été convenu qu'il était nécessaire de donner une plus grande marge de manœuvre sur le plan du traitement de ces demandes, il a également été reconnu qu'une norme minimale de preuve devait être maintenue. Le groupe de travail tiendra d'autres réunions au cours de la prochaine année financière en vue de présenter des propositions aux organes directeurs lors de leurs sessions régulières en octobre.

5.3 Budget

À la réunion d'octobre des organes directeurs, les budgets ont été adoptés relativement aux trois Fonds des FIPOL (Fonds de 1971, Fonds de 1992, Fonds complémentaire).

Pour ce qui est du Fonds de 1971, le Conseil d'administration a approuvé un petit budget (520 400 £) qui proviendra des fonds existants accumulés dans le Fonds général du Fonds de 1971 pour défrayer ses frais administratifs et régler les petites demandes d'indemnisation. Pour l'instant, aucune contribution n'est donc prévue pour ce Fonds.

Quant au Fonds de 1992, le Conseil d'administration de ce Fonds a accepté une contribution de 3,5 millions de livres qui sera versée au Fonds général pour défrayer les frais administratifs du Fonds de 1992. Le Conseil a aussi autorisé des contributions pour le fonds des grosses demandes d'indemnisation établi pour le sinistre du *Prestige* (8,5 M£) et celui établi pour l'*Hebei Spirit* (31,5 M£), payables d'ici le 1^{er} mars 2012. Le montant total des contributions versées par le Canada a été facturé à la CIDPHN en novembre et s'élevait à environ 887 795 £ (1 394 815 \$). Ce montant tient compte d'une déduction résultant de la décision prise par le Conseil de rembourser aux contributeurs la somme de 25 millions de livres à partir du fonds des grosses demandes d'indemnisation établi pour le sinistre de l'*Erika*. Cette facture a été payée à partir des sommes de la CIDPHN aux alentours du 16 janvier 2012.

Le Conseil d'administration a aussi inclus une contribution à l'égard du sinistre du *Volgoneft* (5,5 M£), mais le paiement a été repoussé, dans l'attente de la décision du Comité exécutif visant à autoriser l'Administrateur à commencer les paiements relativement à ce sinistre.

Lors des réunions d'octobre, l'Assemblée du Fonds complémentaire a adopté un petit budget pour défrayer ses frais administratifs, mais comme il n'y a encore aucune demande déposée auprès de ce Fonds, le budget pourrait être tiré à même les fonds existants déjà accumulés dans le Fonds général de ce Fonds. Il n'a donc pas été nécessaire d'autoriser une contribution.

5.4 Relève de la garde

Il convient de noter que lors de la réunion des organes directeurs des FIPOL tenue en octobre, certains changements importants ont été apportés à la tête de l'organisation. Les réunions d'octobre ont été les dernières dirigées par le président canadien, M. Jerry Rysanek, qui a annoncé en mars 2011 qu'il quitterait ses fonctions de président. Lors de la dernière session de l'Assemblée d'octobre, tous les membres ont reconnu la contribution exceptionnelle que M. Rysanek a apportée au Fonds de 1992 au cours de ses six années en tant que président de l'Assemblée. M. Rysanek a dirigé les débats de l'Assemblée lors des nombreuses périodes difficiles en faisant preuve de tact, de dextérité et d'humour. Il a aussi joué un rôle clé dans la rationalisation des procédures des trois organes et la simplification de leurs documents.

L'Assemblée du Fonds de 1992 a élu M. Gaute Sivertsen, de la Norvège, pour occuper le poste de président.

L'Administrateur du Fonds de 1992, M. Willem Oosterven, a décidé de ne pas demander un deuxième mandat, lorsque son contrat a expiré le 31 octobre 2011. L'Assemblée a donc élu M. Jose Maura Barandiaran, proposé par l'Espagne, pour occuper le poste d'Administrateur du Fonds à compter du 1^{er} novembre 2011.

6. États financiers

Cette partie contient le rapport des vérificateurs sur la situation financière de la Caisse au 31 mars 2012 ainsi que des résultats de ses activités.

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

ÉTATS FINANCIERS

31 MARS 2012

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

TABLE DES MATIÈRES

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

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

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

Nous avons effectué l'audit des états financiers ci-joints de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, qui comprennent le bilan au 31 mars 2012, l'état des résultats et du solde de fonds de l'exercice clos à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers

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

Responsabilité de l'auditeur

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

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

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

Marcil Lavallée, S.E.N.C. / G.P.

500-214, chemin Montréal Road
Ottawa ON K1L 8L8

125-1160, boulevard St-Joseph Boulevard
Gatineau QC J8Z 1T3

Tél. / Tel.: **613 745-8387**
Télec. / Fax: 613 745-9584

Tél. / Tel.: **819 778-2428**
Télec. / Fax: 613 745-9584

www.marcil-lavallee.ca
info@marcil-lavallee.ca

BHD | Nos partenaires canadiens et internationaux
IAPA | Our Canadian and International Partners

Opinion

À notre avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de la Caisse au 31 mars 2012, ainsi que de ses résultats d'activités et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada.



Comptables agréés, experts-comptables autorisés

Ottawa (Ontario)

Le 8 mai 2012

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

ÉTAT DES RÉSULTATS ET DU SOLDE DE FONDS
POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2012

3

	2012	2011
PRODUITS		
Intérêts	6 670 900 \$	9 389 377 \$
Recouvrements liés à des demandes déjà réglées	35 066	-
	6 705 966	9 389 377
DEMANDES D'INDEMNISATION		
Paiements effectués envers des demandes d'indemnisation canadiennes	(652 635)	(435 236)
Diminution (augmentation) de la provision pour demandes sous révision	141 371	(250 998)
Renversement d'une réclamation provisionnée antérieurement	-	2 240 251
Contributions aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (note 8)	(1 394 815)	(3 895 877)
	(1 906 079)	(2 341 860)
	4 799 887	7 047 517
CHARGES DE FONCTIONNEMENT		
Honoraires de l'Administrateur	99 000	99 000
Frais légaux	149 718	102 501
Frais de consultation	130 727	95 751
Frais d'audit	15 820	32 900
Services administratifs, salaires et frais de bureau	401 826	376 643
Déplacements	34 662	33 116
Loyer	225 717	176 141
Frais relatifs à la Loi sur l'accès à l'information et à la protection des renseignements personnels (note 6)	91 024	5 641
Amortissement des immobilisations	160 467	106 328
	1 308 961	1 028 021
EXCÉDENT DES PRODUITS SUR LES CHARGES	3 490 926	6 019 496
SOLDE DE FONDS AU DÉBUT	392 257 686	386 238 190
SOLDE DE FONDS À LA FIN	395 748 612 \$	392 257 686 \$

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

BILAN

31 MARS 2012

4

	2012	2011
ACTIF		
ACTIF À COURT TERME		
Solde du compte auprès du Receveur général du Canada (note 4)	395 960 119 \$	392 525 017 \$
IMMOBILISATIONS (note 5)	512 848	474 440
	396 472 967 \$	392 999 457 \$
PASSIF		
PASSIF À COURT TERME		
Créditeurs et frais courus	206 355 \$	82 400 \$
Provision pour demandes sous révision (note 7)	518 000	659 371
	724 355	741 771
SOLDE DU FONDS	395 748 612	392 257 686
	396 472 967 \$	392 999 457 \$



_____, Administrateur

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2012

5

1. STATUT ET NATURE DES ACTIVITÉS

La Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) fût créée le 24 avril 1989 par des modifications de la *Loi sur la marine marchande du Canada* et a remplacé la Caisse des réclamations de la pollution maritime. La Caisse est régie par la Partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM) modifiée par les Lois du Canada, 2009, chapitre 21.

2. MÉTHODES COMPTABLES

Méthode de comptabilité

Les états financiers ont été préparés conformément aux normes comptables publiées par le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada qui sont conformes aux principes comptables généralement reconnus du Canada pour le secteur public.

Estimations comptables

La présentation d'états financiers conformément aux normes comptables publiées par le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada qui sont conformes aux principes comptables généralement reconnus du Canada pour le secteur public requiert l'utilisation de certaines estimations et hypothèses faites par la direction ayant une incidence sur les actifs et les passifs présentés et sur la présentation des actifs et passifs éventuels à la date des états financiers ainsi que sur les postes de produits et de charges constatés au cours de la période visée par les états financiers. Les montants réels pourraient être différents de ces estimations.

Constatation des produits

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

Immobilisations

Les immobilisations sont comptabilisées au coût.

Les immobilisations sont amorties en fonction de leur durée probable d'utilisation selon la méthode de l'amortissement linéaire et selon les périodes qui suivent :

	Périodes
Équipement informatique	3 ans
Mobilier et équipement	10 ans
Améliorations locatives	Durée restante du bail

Constatation de la provision pour demandes sous révision

Les provisions pour demandes d'indemnisation sont constatées lorsqu'une demande formelle est soumise par le demandeur et que celle-ci est dûment reçue par la Caisse.

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2012

6

2. MÉTHODES COMPTABLES (suite)

Constatation de la contribution aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

La Caisse constate sa contribution aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures lorsque le montant est déterminé et demandé par les Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Conversion des devises étrangères

Les transactions libellées en devises étrangères sont converties en dollars canadiens au taux d'échange en vigueur aux dates de ces transactions.

3. INFORMATIONS SUR LES RÉSULTATS

	2012	2011
Gain sur devises étrangères inclus dans les contributions aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures	42 437 \$	1 205 \$

4. SOLDE DU COMPTE AUPRÈS DU RECEVEUR GÉNÉRAL DU CANADA

Le solde d'encaisse imputé à la Caisse est inclus à même les comptes à fins déterminés consolidés du gouvernement du Canada. Travaux publics et Services gouvernementaux Canada agit à titre de gardien de ce solde d'encaisse, et Transport Canada effectue les diverses transactions pour le compte de la Caisse. Les intérêts sont crédités au solde selon les dispositions de la LRMM, à un taux d'intérêt basé sur une obligation du gouvernement du Canada ayant un terme de 5 ans, calculé sur une base mensuelle. Au cours de l'exercice, les taux d'intérêt ont fluctué entre 1,26 % et 2,59 % (2011 : 1,82 % et 2,93 %). Le taux d'intérêt moyen pour mars 2012 était de 1,48 % (2011 : 2,52 %).

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2012

7

5. IMMOBILISATIONS

	2012		
	Coût	Amortissement cumulé	Coût non amorti
Équipement informatique	129 979 \$	58 794 \$	71 185 \$
Mobilier et équipement	174 213	40 990	133 223
Améliorations locatives	487 714	179 274	308 440
	791 906 \$	279 058 \$	512 848 \$

	2011		
	Coût	Amortissement cumulé	Coût non amorti
Équipement informatique	37 693 \$	18 561 \$	19 132 \$
Mobilier et équipement	173 033	23 568	149 465
Améliorations locatives	382 304	76 461	305 843
	593 030 \$	118 590 \$	474 440 \$

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

	2012	2011
Consultants	72 701 \$	4 898
Logiciel - base de données de gestion des documents et informations	14 670	-
Frais administratifs	755	743
Frais légaux	2 898	-
	91 024 \$	5 641 \$

Les dépenses relatives à la Loi sur l'accès à l'information et à la protection des renseignements personnels encourues en 2012 étaient liées à la mise en œuvre d'une base de données pour la gestion des demandes d'accès à l'information et à la protection des renseignements personnels.

7. INCERTITUDE RELATIVE À LA MESURE

Dû aux incertitudes inhérentes face au processus de révision des demandes, il est possible que la provision pour demandes sous révision soit insuffisante. Une provision de 518 000 \$ a été comptabilisée pour les demandes reçues avant le 31 mars 2012 (2011 : 659 371 \$) pour lesquelles la révision n'était pas encore complétée. La provision est basée sur les estimations de la direction et supportée par des faits historiques. Tout ajustement subséquent déterminé par des examens additionnels sera comptabilisé dans l'exercice au cours duquel les demandes seront examinées.

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2012

8

8. ÉVENTUALITÉS

La Caisse peut être tenue de verser des contributions aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, laquelle est déterminée par les Fonds. Les montants contribués à cette organisation sont utilisés pour le nettoyage des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures sous la juridiction des états contractants aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Le montant de cette contribution dépend du nombre de demandes d'indemnisation reçues par les Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, résultant en une somme à payer qui varie d'année en année. En raison de cette volatilité, la direction a déterminé que cette contribution ne peut être estimée de façon raisonnable d'année en année. Le montant de la contribution est payé et comptabilisé par la Caisse lorsque celui-ci est déterminé et demandé par les Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Au cours de l'exercice, la Caisse a contribué une somme de 1 394 815 \$ (2011 : 3 895 877 \$) aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Pour l'exercice financier débutant le 1 avril 2012, la responsabilité maximale de la Caisse s'élève à 159 854 965 \$ (2011 : 157 803 519 \$) pour toutes les demandes d'indemnisation visant un seul déversement d'hydrocarbures. De plus, en date du 1 avril 2012, le ministre des Transports est investi des pouvoirs légaux pour imposer une levée de contributions de 47,94 cents (2011 : 47,32 cents) par tonne métrique d'une cargaison en vrac « d'hydrocarbures donnant lieu à contribution » importée au Canada ou expédiée d'un endroit au Canada, sur un navire. La responsabilité maximale et la levée de contributions sont indexées annuellement selon l'indice des prix à la consommation. Aucune levée de contributions n'a été imposée depuis 1976.

Dans le cours normal de ses opérations, la Caisse peut recevoir des informations relativement à des événements qui sont survenus mais pour lesquels aucune demande d'indemnisation n'a été reçue. Il n'est pas possible pour la Caisse de déterminer la probabilité d'une demande d'indemnisation pour ces événements. La Caisse n'est aussi pas en mesure d'évaluer la valeur financière de toute demande reliée à ces événements, s'il y a lieu. Aucune provision liée à ces événements n'est constatée dans les états financiers. Une provision sera constatée lorsqu'une demande d'indemnisation sera effectivement reçue.

9. OPÉRATIONS ENTRE PARTIES LIÉES

La Caisse est liée, à titre de composante du périmètre comptable du gouvernement du Canada, à tous les ministères, organismes et sociétés d'état.

Au cours de l'exercice, la Caisse a déboursé une somme de 225 717 \$ (2011 : 176 141 \$) à Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) pour l'utilisation d'espace de bureau.

La Caisse s'est engagée à verser annuellement une somme minimale de 225 717 \$ à TPSGC pour la location d'un espace de bureau. Le total des paiements annuels minimums exigibles pour les trois prochains exercices s'élèvent à 677 151 \$ pour la période de 2013 à 2015.

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2012

9

10. FLUX DE TRÉSORERIE

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

11. GESTION DU CAPITAL

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

12. ÉVÉNEMENTS SUBSÉQUENTS

La Caisse constate une provision pour une demande d'indemnisation lorsqu'une réclamation formelle et dûment complétée est effectivement reçue par la Caisse. Toutes les demandes reçues avant le 31 mars 2012 ont été provisionnées dans les états financiers. Au cours de la période entre le 1 avril 2012 et le 8 mai 2012, la Caisse a reçu des demandes additionnelles totalisant 142 300 \$. Ces demandes n'ont pas été provisionnées dans les états financiers.

13. CHIFFRES DE L'EXERCICE PRÉCÉDENT

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