



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



**Rapport annuel de l'Administrateur
2012 - 2013**

Canada 

Image de la page couverture: «*The Arrow*»

En février 1970, le navire-citerne *Arrow* s'est échoué sur le rocher du Cerbère dans la baie Chedabucto en Nouvelle Écosse déversant près de 82 000 barils d'hydrocarbures de soute de type C dans les eaux de la baie. Peu à peu, près de 300 kilomètres du littoral ont été touchés par les hydrocarbures de soute. À la suite de l'événement *Arrow*, des modifications très importantes ont été apportées à la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Les principes de responsabilité et d'indemnisation établis par ces modifications demeurent en grande partie en vigueur jusqu'à maintenant.

Photo du Gouvernement du Canada

En collaboration avec
Mike Grebler de la Garde côtière canadienne
Pêches et Océans Canada
Ottawa, Ontario, Canada

Page couverture et infographisme par Dominic Chenier

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

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

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

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

Rapport annuel de l'Administrateur

2012-2013

Canada

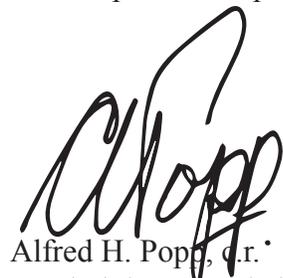
L'honorable Denis Lebel, C.P., député
Ministre des transports, de l'infrastructure et des collectivités
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

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 2013.

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

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'A. Popp', written in a cursive style.

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.....	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 Stephanie & Darrel (2007).....	9
2.2 King Darwin (2008).....	10
2.3 La Lumiere (2008).....	11
2.4 Island Ranger (2008).....	12
2.5 SeaWing II (2009).....	13
2.6 Meota (2009).....	14
2.7 Just Magic (2009).....	15
2.8 Jessie Island XI (2010).....	16
2.9 Richelieu (2010).....	17
2.10 Clipper Adventurer (2010).....	18
2.11 Nanny (2010).....	19
2.12 Corregidor (2010).....	20
2.13 Seaspan Barge 156 (2010).....	21
2.14 Asiaborg (2010).....	23
2.15 Sop's Arm (2010).....	23
2.16 Rosemary G (2010).....	24
2.17 Dominion I (2010).....	25
2.18 Bates Pass (2010).....	26
2.19 Silver Harvester (2010).....	27
2.20 Incendie au port de Ladysmith (2011).....	28
2.21 Barbydine (2011).....	29
2.22 Miner (2011).....	30
2.23 Finella (2011).....	32
2.24 Finella (2011).....	33
2.25 Déversement d'origine inconnue à Oka, au Québec (2011).....	34
2.26 Déversement d'origine inconnue à Bonaventure, au Québec (2011).....	35
2.27 Lady Patricia (2011).....	35
2.28 Mistann (2011).....	36
2.29 Kelly Maree (2011).....	37
2.30 Tyee Princess & YF-875 (2011).....	39
2.31 Vicki Lyne II (2011).....	40
2.32 Centurion (2012).....	40
2.33 Centurion (2012).....	41
2.34 Cetacean Venture (2012).....	41
2.35 Golden Dragon I (2012).....	42

2.36	Emerald Tide (2012).....	43
2.37	Portofino 46 (2012).....	44
2.38	Colleen K (2012).....	44
2.39	Pine Isle (2013).....	45
2.40	Mikon (2013).....	45
2.41	Déversement d'origine inconnue à Victoria, C-B. (2013).....	45
2.42	Dominion I (2013).....	46
3.	Enjeux et occasions.....	47
4.	Initiatives de relations externes.....	49
4.1	Conseil consultatif maritime canadien (chapitre national).....	49
4.2	Assemblée générale annuelle de l'Association canadienne de droit maritime et colloque.....	50
4.3	Colloque sur le Programme de lutte contre les déversements d'hydrocarbures en mer et dans l'Arctique.....	50
4.4	Conférence sur la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS).....	51
4.5	Conférence de l'Équipe régionale d'interventions d'urgence.....	52
4.6	Conseil consultatif maritime canadien (Nord).....	53
4.7	Le 24 ^e colloque annuel sur le droit maritime.....	54
4.8	Réunion avec l'Association canadienne des opérateurs de traversiers.....	54
4.9	Atelier sur l'évaluation du transport maritime des sables bitumineux du Canada.....	55
4.10	Séances d'information CANUSLANT.....	56
5.	Participation de la CIDPHN au régime international d'indemnisation.....	59
5.1	Événements.....	59
5.2	Liquidation du Fonds de 1971.....	61
5.3	Budget.....	62
6.	États financiers.....	63

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)
Club P&I	Mutuelle de protection et d'indemnisation (assurances maritimes) (P&I Club)
CRC	Convention sur la responsabilité civile (CLC)
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	Environmental Protection Agency
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)
LE	Lettre d'engagement (LOU)
LMMC	<i>Loi sur la marine marchande du Canada</i> (CSA)
LRMM	<i>Loi sur la responsabilité en matière maritime</i> (MLA)
MPO	Ministère des Pêches et des Océans (DFO)
NM	Navire à moteur (MV)
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)
TC	Transports Canada
TI	Technologie de l'information (IT)
UE	Union européenne (EU)

* Au 1^{er} avril 2013, la valeur du droit de tirage spécial* (DTS) était de 1,52346 \$ 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 2013. 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* (LRMM) modifiée. Le fonds national du Canada couvre tous les types de navires qui déversent des hydrocarbures persistants et non persistants, y compris les déversements d'hydrocarbures de source inconnue, communément appelés déversements d'origine inconnue. Le Canada est également un État contractant aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, lesquels sont constitués du 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, figurent à l'illustration 1. (Section 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, 12 demandes d'indemnisation canadiennes ont été réglées, pour une somme totalisant 383 088,68 \$ intérêts compris. Qui plus est, la Caisse d'indemnisation a versé au Fonds de 1992 des FIPOL une contribution de 318 156,19 \$ 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 2013 le montant maximal de la responsabilité de la CIDPHN a été fixé à 161 293 660 \$ pour toutes les demandes d'indemnisation liées à un même déversement d'hydrocarbures. En date du 1^{er} avril 2013, le ministre des Transports est investi du pouvoir conféré par la loi d'imposer une contribution de 48,37 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 2013, le surplus accumulé dans la Caisse d'indemnisation était de 398 906 816 \$.

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

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

plupart des cas que les assureurs des propriétaires ont assumé la responsabilité financière. Dans la plupart des 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 peuvent être 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 peut obtenir 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 42 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, 15 nouvelles demandes ont été reçues pour un montant total de 1 222 253,00 \$. Des enquêtes sont en cours, mais elles n'ont pas toutes été achevées avant le 31 mars 2013.

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 qui, par conséquent, peuvent présenter des demandes d'indemnisation à la Caisse d'indemnisation.

L'Administrateur a donc participé à un certain nombre de relations externes au cours de l'exercice. Par exemple, il a pris part à une conférence qui s'est tenue à l'Université Dalhousie pour souligner le 30^e anniversaire de la signature de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Dans son exposé, l'Administrateur a tracé un bref historique du régime de responsabilité et d'indemnisation qui a été élaboré à l'échelle internationale afin de faire face aux déversements provenant de navires-citernes et attribuables au transport d'hydrocarbures « persistants » en vrac en tant que cargaison. Les initiatives de relations externes sont abordées à la section 4.

Le régime international d'indemnisation

La section 5 du présent rapport se concentre 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 avril et en octobre 2012, à Londres, au Royaume-Uni. Le 17 janvier 2013, l'Administrateur a aussi assisté à une réunion du groupe consultatif, qui a été mis sur pied par le Conseil d'administration du Fonds de 1971 pour examiner des options et formuler des recommandations au sujet de la liquidation de ce Fonds.

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 du Fonds de 1992 des FIPOL, à savoir les questions concernant les événements et les crédits budgétaires. De plus, l'Administrateur juge qu'il est souhaitable de porter une attention particulière aux 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 des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires relativement aux demandes sont aussi conformes que possible à celles du Fonds de 1992 des FIPOL.

Enjeux

Bon nombre des enjeux identifiés dans les rapports annuels précédents ont été relevés. Toutefois, il y a encore deux sujets de préoccupation. En premier lieu, il y a le problème permanent du traitement des demandes d'indemnisation découlant de navires de pêche négligés et abandonnés, principalement sur la côte du Pacifique et, deuxièmement, le manquement des demandeurs de présenter une demande d'indemnisation en temps opportun. Le retard dans la présentation des demandes fait qu'il est difficile pour l'Administrateur de recouvrer auprès des parties principalement responsables l'indemnité payée, et a pour effet de miner le « Principe du pollueur-payeur ».

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 48,37 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 être particulièrement 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 indemnisations 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 indemnisations liées aux déversements causés par les navires-citernes de mer transportant des hydrocarbures persistants, comme c'est le cas du Fonds des FIPOL.

La CIDPHN peut également fournir une indemnisation supplémentaire (une quatrième tranche) advenant le cas où l'indemnisation 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 2013, le montant maximal de la responsabilité de la CIDPHN a été fixé à 161 293 660 \$ pour toutes les demandes d'indemnisation liées à un même déversement d'hydrocarbures. Ce montant est indexé une fois l'an. Voici certaines des catégories de demandes d'indemnisation pour lesquelles on peut recourir à la CIDPHN :

- demandes d'indemnisation pour des dommages causés par la pollution par les hydrocarbures;
- demandes d'indemnisation pour des frais liés au nettoyage d'un déversement d'hydrocarbures, y compris le coût des mesures de prévention;
- demandes d'indemnisation 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'indemnisation en raison de la perte de revenu lié à un déversement d'hydrocarbures causé par un navire. Le régime législatif actuel de demandes d'indemnisation 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'indemnisation paie une indemnisation 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'indemnisation directement à la Caisse d'indemnisation qui assume la tâche de récupérer l'indemnisation du pollueur ou de la partie responsable, dans la mesure où l'Administrateur estime que la demande d'indemnisation 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'indemnisation 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 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 la Couronne. 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 établie 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.

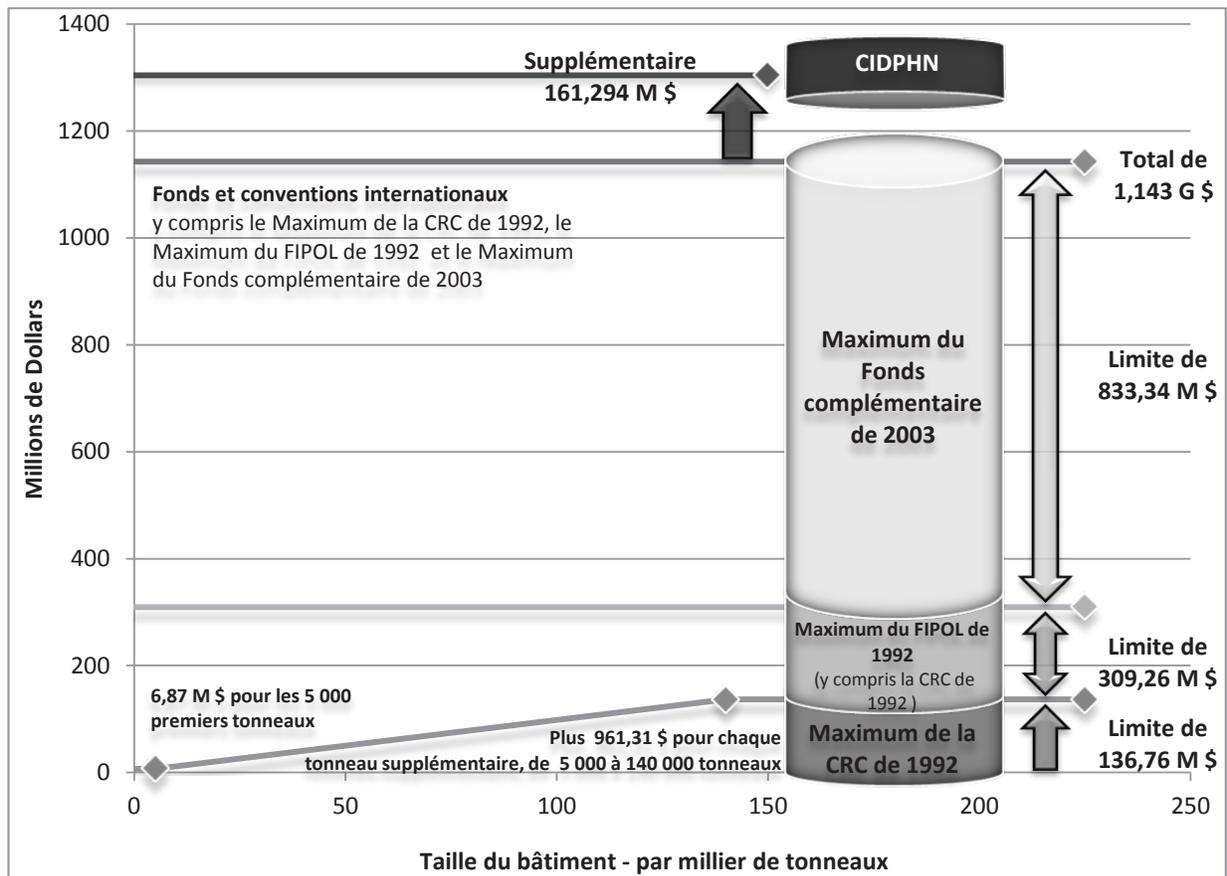
Il convient de noter que toutes les demandes en recouvrement de créance faites en vertu de la LRMM doivent être soumises dans les délais de prescription fixés. Ces délais sont fixés soit par la convention internationale qui régit la créance soit par les délais de prescription prévus dans la Loi (voir 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.

Illustration 1

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

En fonction de la valeur du DTS (1,52347 \$), au 1^{er} avril 2013

Fonds et conventions internationaux	1 142 602 500 \$
Fonds national total (CIDPHN)	161 293 660 \$
Total disponible pour le Canada	1 303 896 160 \$



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, qui fournit 833,34 millions de dollars en sus des montants prévus par la CRC et les Conventions du FIPOL.

Le montant combiné disponible dans le cadre de la CRC de 1992, du FIPOL de 1992 et du Fonds complémentaire est de 1,143 milliard de dollars. Le montant de la CIDPHN qui s'élève à près de 161,294 millions de dollars additionné au Fonds international équivaut à environ 1,304 milliard 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

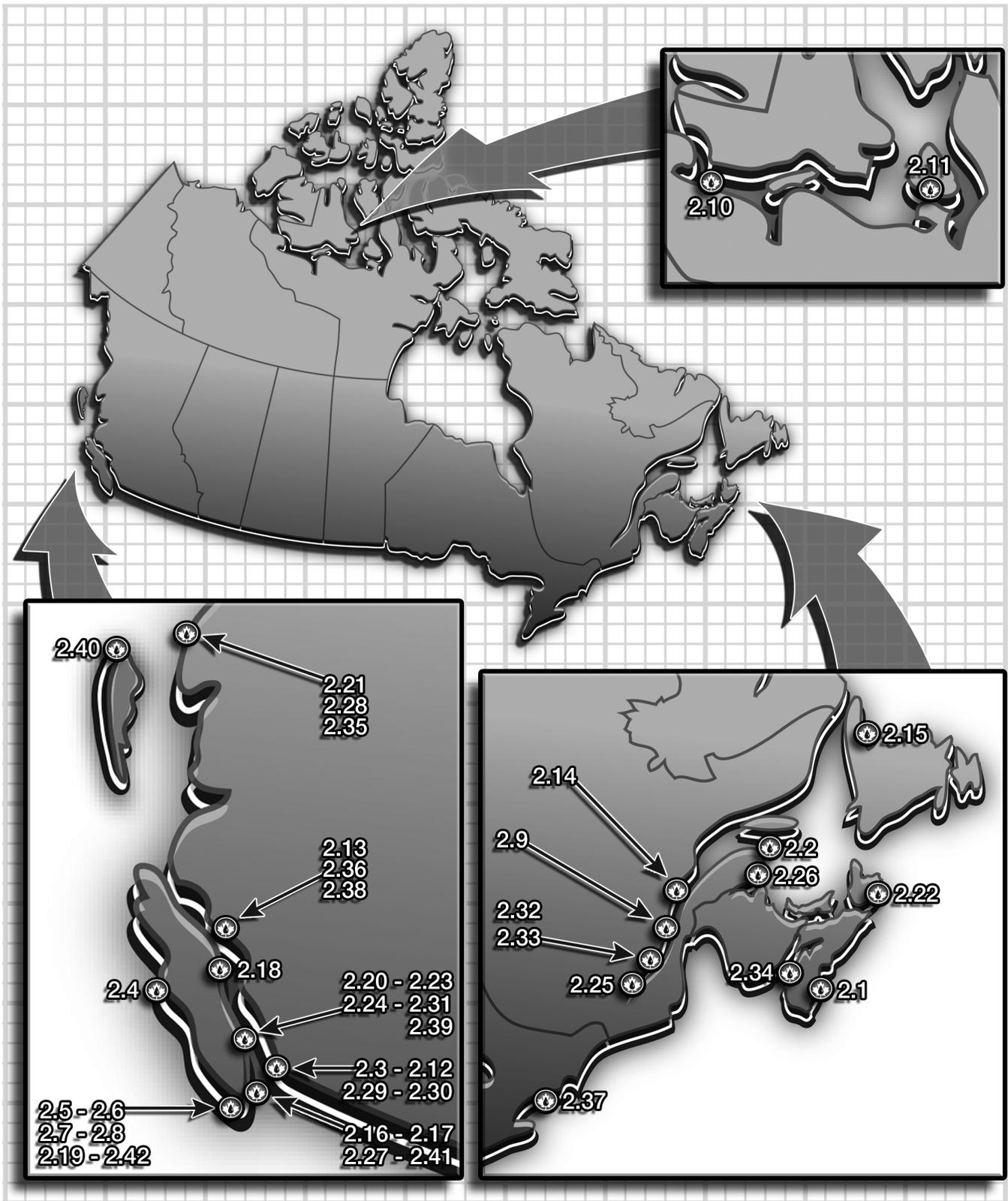
Depuis 1989, la Caisse d'indemnisation a versé environ 53 millions de dollars aux Fonds internationaux d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL), tel qu'indiqué dans le tableau ci-après.

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
2012/13	318 156,19
Total	52 869 726,96

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

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



2. Événements canadiens ayant entraîné des déversements d'hydrocarbures

L'Administrateur reçoit de nombreux rapports d'événements de pollution par les hydrocarbures, provenant de diverses sources, notamment des particuliers qui sont désireux de 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 en recouvrement de créance 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 2012 et se terminant le 31 mars 2013, l'Administrateur a traité 42 dossiers liés à des événements. Il s'agit de dossiers qui portent sur des demandes en recouvrement de créance déposées 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 15 nouvelles demandes ont été reçues au cours de l'exercice (montant total de 1 222 253 \$). Des enquêtes sont en cours relativement aux demandes en suspens déposées auprès de la Caisse d'indemnisation, mais les évaluations n'étaient pas toutes terminées à la fin de l'exercice. Au cours de l'exercice, 12 demandes ont été réglées et un montant total de 383 088,68 \$, intérêts compris, a été versé.

Note : 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 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 pour lesquelles le propriétaire du navire responsable est clairement connu, les services d'un conseiller juridique peuvent être retenus pour intenter une action en recouvrement, s'il y a lieu. Dans certains cas impliquant des navires abandonnés et désertés, le nom du propriétaire du navire est parfois difficile à obtenir. Dans ces cas, l'Administrateur peut embaucher une entreprise offrant des services de localisation pour trouver le nom et l'emplacement du propriétaire enregistré et déterminer les biens pouvant servir à des fins de recouvrement.

2.1 Stephanie & Darrel (2007)

Le 11 avril 2007, le directeur du port du terminal portuaire de Shelburne, en Nouvelle-Écosse, a informé la Garde côtière canadienne (GCC) 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 bateau ne sombre à proximité du terminal, l'eau a été pompée par-dessus bord à plusieurs reprises. Par conséquent, 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.

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

Toutes les parties étaient d'avis que les polluants devaient être enlevés. Le propriétaire n'a fourni aucune réponse indiquant qu'il assumerait la responsabilité des frais liés au risque de pollution que présentait le bateau.

Le 1^{er} juin 2007, un contrat a été attribué à l'entreprise RMI Marine Limited pour qu'elle enlève les contaminants trouvés à bord du bateau de pêche abandonné. Le contrat prévoyait l'élimination des huiles usées. Les tarifs de l'entrepreneur correspondaient aux tarifs convenus dans le cadre d'un accord d'offre à commandes entre l'entreprise 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 bateau et ont avisé le directeur du port et Environnement Canada que le bateau était libre de tout polluant comme convenu.

Le 9 février 2008, l'Administrateur a reçu une demande en recouvrement de créance du ministère des Pêches et des Océans (MPO/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 biens 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 aux alentours de ces dates. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.2 King Darwin (2008)

Le 27 septembre 2008, la Garde côtière canadienne (GCC) 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 de l'huile 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 d'hydrocarbures 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 éventuelle 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 en recouvrement de créance relative à cet événement. Le MPO/la GCC a indiqué que le 16 avril 2009, il a conclu un règlement avec le propriétaire du navire concernant les frais engagés au cours de 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 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. Par suite de négociations entre les conseillers juridiques, l'action contre la Caisse d'indemnisation a été abandonnée le 19 novembre 2009. Puisque le litige se poursuivait entre d'autres parties, l'Administrateur a conservé le dossier ouvert pendant un an et a suivi l'évolution de la situation. Le 19 novembre 2010, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.3 La Lumiere (2008)

Le 10 mai 2008, un article paru dans le journal Vancouver Sun signalait que le remorqueur *La Lumiere* (anciennement le *Seaspan Chinook*) avait fait naufrage dans le secteur de Britannia Beach, dans la baie Howe, en 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 donné comme instruction à son 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 a signalé qu'une équipe d'intervention de la Garde côtière canadienne (GCC) est arrivée sur les lieux en mai et a déployé un barrage flottant de retenue des hydrocarbures de 1 600 pieds autour du lieu de remontée des hydrocarbures du navire – à environ 100 mètres de la rive. Le 15 mai, la remontée d'hydrocarbures avait beaucoup diminué et ne consistait plus qu'en quelques petites bulles par seconde.

La GCC a retenu les services de Fraser River Pile and Dredge et de Canpac Divers qui devaient utiliser un véhicule submersible télécommandé pour localiser avec précision le *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 *La Lumiere*, sur une pente du fond marin à une profondeur de 245 à 290 pieds. Sur la bande vidéo, la coque semblait intacte. Le 17 mai, seule une petite irisation intermittente d'hydrocarbures était visible. La GCC a alors retenu les services de l'organisme d'intervention Burrard Clean pour qu'il retire le barrage flottant. 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 en recouvrement de créance 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 envoyé 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/à la GCC au 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.

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

L'Administrateur a donné comme instruction à son conseiller juridique d'intenter une action en recouvrement contre la province de la Colombie-Britannique, 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 frais 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 frais. Le 3 mai 2011, le conseiller juridique a intenté une action en justice contre la province de la Colombie-Britannique. À la fin de l'exercice, le litige était en cours mais des pourparlers se sont déroulés afin de régler cette demande. Il y aura un compte rendu des termes du règlement dans le prochain rapport annuel. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.4 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 installer des barrages flottants autour du bâtiment pour confiner 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 opérations de dépollution et de récupération menées par le propriétaire du navire.

Le 26 janvier 2009, l'*Island Ranger* a été récupéré et les réservoirs de carburant restants 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 reçu une demande en recouvrement de créance 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.

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. La date du procès a été fixée au 21 octobre 2013. À la fin de l'exercice, l'Administrateur, avec l'aide de son conseiller juridique, continue de surveiller le dossier en attendant l'issue du litige en cours entre le propriétaire et la Garde côtière canadienne. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.5 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 à bord du bâtiment et à la surface de l'eau, mais il était trop risqué de travailler à bord de celui-ci 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*, 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 aliéné. 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 sur une période de 9 jours, du 22 juin au 2 juillet. Le bâtiment a été retiré de l'eau et placé dans une aire de retenue en béton pour que les huiles usées soient retenues dans un bassin pendant le processus de démolition. Le carburant et les huiles ont été vidés du réservoir de carburant, des machines et de la tuyauterie. 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 huileuse, 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 en recouvrement de créance du ministère des Pêches et des Océans/de la GCC d'un montant de 35 552,69 \$, conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Le 11 février 2010, l'Administrateur a donné comme instruction à son conseiller juridique d'embaucher un expert maritime pour faire enquête afin de déterminer si toutes les dépenses pourraient raisonnablement

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

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.

L'Administrateur a effectué des recherches préliminaires pour établir avec précision l'emplacement du propriétaire du bâtiment et déterminer tous les actifs pouvant servir à recouvrer les frais. L'enquête a révélé que le propriétaire ne possédait pas de ressources financières. À la suite de l'enquête, l'Administrateur a conclu que les dépenses additionnelles pour recouvrer la somme payée à titre d'indemnité ne seraient pas raisonnables. Par conséquent, le 10 avril 2012, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.6 Meota (2009)

Le 6 juin 2009, la Garde côtière canadienne (GCC) a reçu un rapport selon lequel un navire abandonné était en train de couler au port de Tsehum, près de Sidney, en Colombie-Britannique. Le personnel d'Intervention d'urgence de la GCC s'est rendu sur les lieux et a trouvé le vieux navire 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 financières 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*, 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 en recouvrement de créance 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 donné comme instruction à son 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 *Meota* lui demandant de payer les frais engagés au cours de l'événement. Le propriétaire a été informé de ses responsabilités 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 tenter une action en justice pour recouvrer le montant susmentionné. Aucune réponse n'a été reçue.

Après avoir mené des enquêtes pour établir l'emplacement du propriétaire du bâtiment et déterminer tous les actifs pouvant servir à recouvrer les frais, l'Administrateur a conclu que le propriétaire n'avait aucun actif financier et qu'il serait déraisonnable de dépenser d'autres fonds pour tenter de recouvrer la somme payée pour cette demande. Par conséquent, le 10 avril 2012, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.7 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. Le propriétaire a finalement été joint et ce dernier 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 navire 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 recommandé 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 en recouvrement de créance 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 donné comme instruction à son conseiller juridique d'embaucher un expert maritime pour qu'il mène une enquête afin de déterminer si toutes les dépenses pouvaient raisonnablement être considérées comme des mesures de prévention de la pollution, ou si certaines d'entre

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

elles 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 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 2011, 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 ses responsabilités 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 tenter 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. L'inscription « Retour à l'expéditeur » estampillée indiquait que le destinataire avait déménagé.

Des enquêtes plus poussées n'ont pu révéler aucune adresse résidentielle ou actifs financiers pour le propriétaire. L'Administrateur a conclu qu'il serait déraisonnable de dépenser d'autres fonds pour recouvrer auprès du propriétaire la somme payée pour cette demande. Par conséquent, le 9 mai 2012, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.8 Jessie Island XI (2010)

Le 18 janvier 2010, la Garde côtière canadienne (GCC) a reçu un rapport selon lequel deux navires avaient coulé ensemble au 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 avaient coulé dans environ 30 pieds d'eau. Le propriétaire qui appartenait 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.

Le propriétaire a reçu une lettre d'avis lui 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 l'épave. Par conséquent, la GCC a retenu les services de Saltair Marine Services Ltd. pour récupérer les bateaux. Un bon de commande de Pêches et Océans Canada a été émis pour cette opération. Le 19 janvier, l'entrepreneur a renfloué le bateau à l'aide d'une barge et d'une grue et l'a ensuite déplacé vers son installation voisine pour déterminer les risques de pollution par les hydrocarbures. Le bateau continuait de prendre l'eau et devait être vidé périodiquement au moyen de pompes.

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 au 29 janvier.

Le 11 mars, la GCC a envoyé par la poste au propriétaire du *Jessie Island XI* une demande en recouvrement de créance 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 en recouvrement de créance 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 navire lui demandant de payer le montant de l'indemnité versée à la Garde côtière canadienne. Le propriétaire a été informé de ses responsabilités liées aux frais engagés par la GCC à l'égard des mesures prises au cours de l'événement 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 d'effectuer 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 navire dans lequel il affirmait n'avoir aucune ressource financière. L'Administrateur a mené une recherche plus poussée sur le propriétaire du *Jessie Island XI* pour déterminer tous les actifs pouvant servir à recouvrer les frais. Le 10 janvier 2013, le conseiller juridique a intenté une action en justice et a inscrit une déclaration contre le propriétaire à l'égard des frais engagés. À la fin de l'exercice, le dossier demeure ouvert.

2.9 Richelieu (2010)

Le 12 juillet 2010, en remontant 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 carburant diesel. La nappe initiale couvrait une superficie d'environ 500 mètres sur 500. 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 rouvrir la Voie maritime.

Le 15 novembre 2010, l'Administrateur a reçu une demande en recouvrement de créance 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 huileuse 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. 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. Au cours de l'année, le conseiller juridique des propriétaires du *Richelieu* a informé le bureau de l'Administrateur qu'un règlement avait été conclu et que, par conséquent, il retirait sa demande en recouvrement de créance. Le 13 novembre 2012, l'Administrateur a donc fermé le dossier.

2.10 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 en mission de secours de la mer de Beaufort afin d'évacuer les 128 passagers et de 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 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. Toutefois, 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 récupération. 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 de l'opération de récupération afin que l'intervention soit appropriée.

L'Administrateur a chargé le conseiller juridique d'enquêter sur l'intervention en cours et de vérifier si le *Clipper Adventurer* avait un certificat d'assurance aux termes de la Convention sur les hydrocarbures de soute. La GCC a indiqué qu'une demande de Lettre 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 prévision d'un départ à partir 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 en recouvrement de créance 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 2011. 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, à la fin de l'exercice, le dossier demeure ouvert.

2.11 Nanny (2010)

Le 1^{er} septembre 2010, la Garde côtière a été informée que le *Nanny*, transporteur de produits immatriculé au Canada, s'était échoué sur des hauts-fonds de sable et de gravier non cartographiés près de Gjoa Haven, au Nunavut. Le transporteur de produits à double coque était en route pour livrer des produits pétroliers à des collectivités éloignées dans l'Arctique. Il transportait environ 9 000 tonnes métriques de carburant diesel, d'essence et de carburacteur. Après l'échouement du navire, l'équipage a effectué une inspection interne des citernes de ballast et a déterminé que le navire n'avait subi aucun dommage de structure, de coque ou de mécanique à la suite de l'événement. De plus, aucun hydrocarbure n'avait été rejeté. Un aéronef de surveillance aérienne de Transports Canada a survolé l'endroit en question et a confirmé ces affirmations. Dès le début, l'Administrateur a été informé de l'événement et a donné comme instructions à son conseiller juridique de coopérer avec la Garde côtière canadienne pour obtenir une Lettre d'engagement à titre de cautionnement.

Le brise-glace de la GCC, le *Henry Larsen*, qui se trouvait à proximité, a été chargé de se rendre sur les lieux pour surveiller les opérations de récupération du propriétaire du navire. Le *Henry Larsen* a été informé que le navire échoué était demeuré stable et qu'il n'y avait « aucune gêne ou changement de l'assiette » découlant de l'amplitude de marée de 20 centimètres. Les conditions météorologiques étaient saisonnières et ne devaient pas se détériorer au cours de la prochaine semaine. Le *Nanny* se trouvait en eau libre et les conditions des glaces locales ne constituaient pas une préoccupation immédiate.

Le propriétaire du navire a rapidement assumé sa responsabilité et élaboré un plan préliminaire pour transférer une partie de la cargaison du *Nanny* sur le pétrolier *Tuvaq*, un autre navire appartenant à l'entreprise, qui participait aussi aux opérations de ravitaillement de l'Arctique. Le *Tuvaq* a dû se rendre à Cambridge Bay pour décharger une partie de la cargaison afin de libérer de l'espace de réservoirs pour alléger le transporteur échoué. Le *Henry Larsen* a par la suite fourni une escorte au *Tuvaq* dans les glaces dans le détroit de Victoria, à une certaine distance à l'ouest de Gjoa Haven. Lorsque l'accident s'est produit, la Sécurité maritime de Transports Canada a été informée. Un inspecteur de la Sécurité des navires et un représentant du Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports sont montés à bord du navire. Ils ont travaillé avec le propriétaire du navire et lui ont prodigué conseils et orientation pour élaborer un plan de récupération. En outre, un agent de surveillance fédéral de la Garde côtière canadienne a été dépêché de Sarnia, en Ontario, afin de surveiller le transfert prévu d'une partie de la cargaison pour alléger le navire et lui permettre de se dégager des hauts-fonds.

Du 2 au 13 septembre, période pendant laquelle le propriétaire du navire attendait l'arrivée du *Tuvaq*, aucune mesure n'a été prise sur les lieux de l'échouement. Les 13 et 14 septembre, le carburant a été transféré

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

sous la supervision de l'inspecteur de Sécurité maritime. Le *Nanny* a ensuite été renfloué le 15 septembre. L'inspecteur de Sécurité maritime et le représentant du navire ont examiné les dommages. Le *Nanny* a été autorisé à recharger sa cargaison et a pu reprendre l'approvisionnement en carburant des collectivités. Il n'y a eu aucune pollution par les hydrocarbures pendant toute la durée de l'intervention. Les ressources de la Garde côtière ont été démobilisées.

Le 19 juin 2012, presque 2 ans après l'événement, l'Administrateur a reçu une demande en recouvrement de créance du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) d'un montant de 441 842,17 \$, conformément au paragraphe 103(1) de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. L'Administrateur a été informé que la GCC avait précédemment envoyé la demande au propriétaire du navire en avril 2012, et que ce dernier avait refusé de payer la demande au motif que l'événement n'avait causé aucun dommage dû à la pollution. L'Administrateur a accusé réception de la documentation de la demande et a demandé une copie de la lettre de réponse, le cas échéant, reçue de la part du propriétaire du navire ainsi que les coordonnées de la société de transport maritime. Dans l'intervalle, l'Administrateur a entrepris une enquête et une évaluation de la demande.

Le 23 août 2012, l'Administrateur a écrit au MPO/à la GCC pour lui expliquer qu'une évaluation initiale de la documentation déposée pour appuyer la demande avait été menée. Selon les observations préliminaires tirées de l'analyse, la demande n'était pas légitime. On a demandé à la Garde côtière de fournir de la documentation supplémentaire pour appuyer le caractère raisonnable des éléments fondamentaux de la demande – à savoir, les frais engagés par le *Henry Larsen* et son hélicoptère pour surveiller l'événement, lesquels se chiffraient à environ 95 pour cent de l'ensemble de la demande initiale. L'Administrateur a expressément demandé de la documentation démontrant que le niveau de surveillance de ce cas était raisonnable, compte tenu de la présence considérable de représentants fédéraux tout au long de l'événement, et notamment, de l'intervention rapide et compétente du propriétaire du navire. L'Administrateur a demandé des preuves claires des motifs raisonnables sur lesquels le ministre (Garde côtière canadienne) s'était fondé pour estimer que le *Nanny*, au moment de l'événement, avait rejeté, rejetait ou était susceptible de rejeter des hydrocarbures.

Le 28 septembre, l'Administrateur a reçu une réponse à sa demande écrite. Toutefois, les renseignements demandés n'étaient pas suffisamment détaillés ou, dans certains cas, ne l'étaient pas du tout. L'Administrateur a terminé son enquête et son évaluation de la demande et a conclu que seule la somme de 85 000,00 \$ était légitime. Le montant établi reflétait sensiblement les frais engagés dans les premières 24 à 36 heures pour déterminer que le navire n'avait subi aucun dommage. Par conséquent, en vertu de l'alinéa 105(1)b) de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, le 12 décembre 2012, une offre globale de 85 000,00 \$, intérêts compris, a été envoyée par la poste à la Garde côtière à titre de règlement total et définitif de la demande. Le 8 février 2013, la GCC a accepté l'offre. L'Administrateur a donc autorisé le paiement du montant global.

À la suite du règlement de la demande, l'Administrateur a donné comme instruction à son conseiller juridique d'intenter une action en justice devant la Cour fédérale contre la Coastal Shipping Limited pour recouvrer la somme qu'il a payée à même la Caisse d'indemnisation pour régler la demande déposée par la Garde côtière canadienne. À la fin de l'exercice, le dossier demeure ouvert.

2.12 Corregidor (2010)

Le 20 mai 2010, la Garde côtière canadienne (GCC) a reçu un rapport du directeur du port selon lequel le

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

Corregidor, ancien bateau de pêche en bois de 70 pieds ancré dans la baie Bedwell, en Colombie-Britannique, prenait l'eau et était en train de couler avec une quantité inconnue de polluants à son bord. Le directeur du port a demandé de l'aide pour évaluer le risque environnemental si le bateau coulait. L'*Osprey*, navire de la GCC, est intervenu en premier et son équipage a observé des hydrocarbures émulsionnés dans la salle des machines, de l'eau huileuse 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 huileuse du navire, compte tenu de la fragilité écologique du secteur. Il s'inquiétait de 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 sous vide, et ce, 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 huileuse et de carburant diesel, ainsi que de nombreux contenants d'autres produits à base d'hydrocarbures. 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 frais engagés par le ministère des Pêches et des Océans à l'égard de cet événement. Le propriétaire n'a pas répondu. Le 18 octobre, l'Administrateur a reçu une demande en recouvrement de créance 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 fleuve Fraser; le navire continuait de prendre l'eau. Peu après, l'administration portuaire s'est débarrassée du *Corregidor*, car le propriétaire ne pouvait pas ou ne voulait pas assumer les frais que l'administration portuaire accumulait. La documentation de la demande a été évaluée et le 15 décembre 2010, l'Administrateur a fait une offre finale au MPO/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 *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 événement. 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 à la demande avant le 20 juin 2011, faute de quoi il pourrait tenter une action en justice pour recouvrer le montant susmentionné. Le 27 mai, la lettre de l'Administrateur destinée au propriétaire du bâtiment a été renvoyée à son bureau. L'inscription « Retour à l'expéditeur » estampillée sur la lettre indiquait que le destinataire avait déménagé.

Des enquêtes plus poussées n'ont pu dévoiler l'endroit où vivait le propriétaire du navire et déterminer l'existence d'autres actifs pouvant servir à recouvrer les frais. L'Administrateur a conclu que toutes les mesures raisonnables avaient été prises pour recouvrer le montant d'indemnisation payé à la Garde côtière canadienne. Par conséquent, le 11 juillet 2012, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.13 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

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

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 en recouvrement de créance 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 12 juin 2011, faute de quoi il pourrait tenter une action en justice pour recouvrer le montant susmentionné. Aucune réponse n'a été reçue.

Selon les résultats des enquêtes plus poussées, la barge a été vendue à un nouveau propriétaire. Dans le système d'immatriculation des bâtiments de Transports Canada, la barge a été immatriculée de nouveau le 19 décembre 2011, et City Transfer Inc. de Powell River, en Colombie-Britannique, en était le propriétaire. Le 29 février 2012, le conseiller juridique de l'Administrateur a écrit à City Transfer Inc. pour l'informer de la demande en recouvrement de créance que la GCC avait déposée à l'encontre de la Caisse d'indemnisation et que cette demande avait été approuvée et payée en totalité. L'entreprise a également été informée que, conformément au paragraphe 79(2) de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, la compétence de la Cour fédérale du Canada pour permettre à l'Administrateur de recouvrer les demandes d'indemnisation de pollution peut être exercée en matière réelle à l'égard du navire qui a causé les dommages, et en matière personnelle à l'égard du propriétaire du navire.

Le 5 mars, le conseiller juridique de City Transfer Inc. a indiqué que l'entreprise paierait les dépenses engagées pour éliminer la menace de pollution maritime par les hydrocarbures qui se trouvait à bord du *Seaspan Barge 156*. Le 25 avril 2012, le conseiller a reçu un billet à ordre de City Transfer Inc. dans lequel

elle promettait de payer à la Caisse d'indemnisation la somme de 9 848,58 \$. La somme serait réglée en versements de 1 641,43 \$ par mois pendant six mois. Cette somme serait versée le premier jour de chaque mois du 1^{er} mai au 1^{er} octobre 2012. Le dernier chèque postdaté, d'une série de six, a été déposé le 5 octobre 2012. Par conséquent, le 24 octobre 2012, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.14 Asiaborg (2010)

Le 2 novembre 2010, un événement mineur s'est produit dans le port de Baie-Comeau, au Québec. Le personnel de la Garde côtière canadienne (GCC) 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 donné comme instruction à son conseiller juridique de collaborer avec la GCC pour obtenir un cautionnement du propriétaire du navire. Une Lettre d'engagement d'un montant de 30 000 \$ en faveur de la GCC et de 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, North of England.

Étant donné qu'aucune demande en recouvrement de créance n'a été présentée à l'Administrateur dans les délais prescrits par la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, le 3 novembre 2012, le dossier a été fermé.

2.15 Sop's Arm (2010)

Le 29 avril 2010, la Garde côtière canadienne (GCC) a reçu un rapport de résidents locaux de Sop's Arm, à la baie White, à Terre-Neuve, selon lequel une barge abandonnée s'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 enlevés. Une entreprise locale offrant des services industriels et des services de gestion des déchets a été embauchée pour aider la GCC à enlever les hydrocarbures et à éliminer les 80 litres d'hydrocarbures résiduels récupérés. Les réservoirs de la barge ont été vidés pour éliminer tout le carburant restant. Les résidents 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 en recouvrement de créance 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.

L'Administrateur a effectué une recherche des antécédents pour établir avec précision l'emplacement du propriétaire de la barge et déterminer tous les actifs pouvant servir à recouvrer les frais. Les enquêtes ont révélé que le propriétaire n'avait aucun actif financier. Après avoir examiné le montant de la demande ainsi que les dépenses engagées jusqu'à maintenant, l'Administrateur a décidé qu'il ne serait pas raisonnable de tenter de recouvrer les frais. Par conséquent, le 3 juillet 2012, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.16 Rosemary G (2010)

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

Le 19 janvier 2011, la GCC a présenté au propriétaire une demande en recouvrement de créance 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 en recouvrement de créance 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 (LRMM)*.

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'événement. 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.

L'Administrateur a effectué une recherche des antécédents du propriétaire du *Rosemary G* pour tenter de le trouver et déterminer tous les actifs pouvant servir à recouvrer les frais. Aucun actif financier important n'est enregistré au nom du propriétaire. Après avoir minutieusement examiné les conclusions de l'enquête et les sommes d'argent investies pour trouver des actifs possibles, l'Administrateur a conclu que toutes les mesures raisonnables avaient été prises pour recouvrer les frais, et qu'il ne serait pas justifié d'engager d'autres dépenses. Par conséquent, le 28 août 2012, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.17 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 la baie Cowichan, 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*, ancien bateau 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 d'échouement 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 9 fûts contenant divers hydrocarbures. De plus, le réservoir journalier contenait 750 gallons de carburant. Sur les plans 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'événement 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 montant de 17 653,61 \$ pour les frais engagés au cours de l'événement. 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 l'échouement de celui-ci. Deuxièmement, si le câble d'ancrage se rompait, le bateau dériverait vers les marinas locales, d'autres bâtiments ou même 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 téléguidé (VTG) et a constaté que les câbles d'ancrage étaient complètement emmêlés jusqu'au fond marin. Le VTG 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'événement 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 en recouvrement de créance 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*.

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

À la suite de son enquête et de son évaluation de la demande, 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 a effectué une recherche des antécédents du propriétaire du *Dominion I* pour tenter de le trouver et déterminer tous les actifs pouvant servir à recouvrer les frais. Le 18 avril 2012, le conseiller juridique a envoyé une lettre recommandée au propriétaire pour l'informer que, conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, l'Administrateur est subrogé dans les droits de la GCC/du MPO (il acquiert les droits) et doit recouvrer la somme de 16 589,81 \$, payée relativement à l'atténuation des problèmes de pollution par les hydrocarbures. L'Administrateur a demandé au propriétaire d'indiquer, avant le 2 mai, l'arrangement qu'il pouvait offrir pour repayer la Caisse d'indemnisation, faute de quoi l'Administrateur pourrait prendre des mesures pour exiger le paiement de cette dette. Par la suite, il a été constaté que le propriétaire enregistré du navire avait une nouvelle adresse en Oregon, aux États-Unis. Le 25 avril, le conseiller juridique a envoyé, par courrier recommandé, une demande de remboursement à la nouvelle adresse postale en Oregon. Aucune réponse n'a été formulée. À la fin de l'exercice, le propriétaire n'a toujours pas répondu à la demande de remboursement. Le conseiller juridique poursuit ses efforts afin de recouvrer la somme payée. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.18 Bates Pass (2010)

L'événement 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 la baie Heriot, 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. 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 événement. 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 la baie Heriot 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 démolé 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 d'enlever 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 au cours de l'intervention. 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 en recouvrement de créance à l'égard des frais engagés d'un montant de 54 215,63 \$. L'Administrateur a accusé réception de la demande et a demandé des renseignements supplémentaires au sujet des frais 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'événement. L'Administrateur a demandé au propriétaire de répondre avant le 31 août, faute de quoi il pourrait tenter 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 a effectué des enquêtes plus poussées pour trouver le propriétaire du *Bates Pass* et déterminer tous les actifs pouvant servir à recouvrer les frais. Aucune ressource financière importante au nom du propriétaire n'ont été trouvées. À la suite des enquêtes, l'Administrateur a conclu que toutes les mesures raisonnables avaient été prises pour recouvrer les frais de la demande et que l'investissement d'autres sommes d'argent de la Caisse d'indemnisation ne saurait être justifié. Par conséquent, le 7 août 2012, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.19 Silver Harvester (2010)

L'événement s'est produit le 2 avril 2010 lorsque l'ancre du *Silver Harvester*, bateau de pêche en bois de 45 tonneaux construit en 1944, a labouré le fond pendant une tempête de vent. Le bateau s'est ensuite échoué à l'extrémité nord du port d'Esquimalt, sur l'île de Vancouver. Lorsque le bateau a été poussé sur les rochers, il a été partiellement submergé et a rejeté des hydrocarbures dans l'eau. Le jour suivant lorsque la tempête s'est calmée, l'administration portuaire a dépêché son équipe d'intervention d'urgence en milieu marin pour assurer un confinement du déversement d'hydrocarbures. L'administration portuaire a effectué un examen technique du bateau et a constaté que la coque était lourdement endommagée et qu'elle était imprégnée d'hydrocarbures. Il a été déterminé que le bateau était irrécupérable et que la menace de pollution éventuelle planait toujours. Il a été conclu que la façon la plus rentable de régler la situation était de démanteler le bateau.

Lorsqu'il a été joint, le propriétaire enregistré du bateau a indiqué qu'il ne pouvait pas financièrement faire face à cette situation. Il a donné à l'administration portuaire l'autorisation écrite de démanteler et d'aliéner

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

l'épave. L'administration a ensuite présenté une demande au receveur d'épaves de Transports Canada pour que la propriété de l'épave soit transférée au ministère de la Défense nationale (MDN) afin de commencer la récupération et prévenir une pollution éventuelle. Lorsque le transfert de la garde a été achevé, les hydrocarbures et autres substances dangereuses ont été retirés. Les débris ont été éliminés au moyen du système d'approvisionnement du MDN. Le vieux bateau de pêche imprégné d'hydrocarbures a finalement été démolé par le personnel du MDN à la Base des Forces Canadiennes (BFC) de Esquimalt. Tout le métal a été envoyé au recyclage. L'opération de récupération a pris fin le 27 avril 2010.

Le 12 décembre 2012, l'Administrateur a reçu une demande en recouvrement de créance datée du 23 novembre 2012 de l'administration du port d'Esquimalt d'un montant de 17 956,53 \$ à l'égard des frais engagés lors de son intervention à la suite de l'échouement du *Silver Harvester* au port d'Esquimalt. L'Administrateur a accusé réception de la demande le jour où il l'a reçue.

La période qui s'est écoulée entre la fin des travaux de démantèlement et le dépôt de la demande semblait dépasser largement la période de prescription de deux ans prévue dans la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Suite à l'avis de son conseiller juridique, l'Administrateur a conclu que la demande était frappée de prescription en vertu de la Loi.

L'Administrateur a donc refusé de payer cette demande et en a informé le gestionnaire de la Flotte. Le 24 janvier 2013, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.20 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/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. 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 Ladysmith 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 et, tout au long des activités de nettoyage qui ont duré trois jours, le superviseur d'intervention environnementale de la GCC de Victoria était présent sur les lieux de l'événement 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 en recouvrement de créance aux compagnies 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'événement, y compris pour les frais de surveillance liés aux travaux des entrepreneurs embauchés par l'une des compagnies 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 en recouvrement de créance du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) pour des frais d'un montant de 2 115,85 \$. 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 16 avril, la GCC a indiqué qu'elle avait reçu un paiement de la part de deux autres propriétaires d'embarcation. Le montant total de 1 586,88 \$ a été recouvré auprès de trois des quatre propriétaires touchés par cet événement. Toutefois, tous les efforts déployés pour communiquer avec le quatrième propriétaire afin de lui demander de payer la somme de 528,96 \$ ont été vains.

Le 17 avril, l'Administrateur a informé la GCC que, selon une évaluation de la demande globale de 2 115,85 \$, la somme de 1 907,47 \$ avait été jugée légitime. Par conséquent, conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, l'Administrateur a offert au MPO/à la GCC la somme de 320,59 \$, plus les intérêts, ce qui correspond à 1 907,47 \$ moins les 1 586,88 \$ perçus.

Le 27 juin, l'Administrateur a envoyé une demande de remboursement au propriétaire restant lui demandant de payer la somme de 334,39 \$ qui avait été versée à la GCC. L'Administrateur lui a demandé de répondre avant le 15 juillet 2012, faute de quoi il pourrait intenter une action en justice pour recouvrer le montant susmentionné. Aucune réponse n'a été reçue. Après avoir examiné les circonstances, plus particulièrement le montant minimal de la demande, l'Administrateur a conclu qu'il serait déraisonnable d'engager d'autres dépenses pour tenter de recouvrer les frais engagés. Par conséquent, le 23 janvier 2013, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.21 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 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 intervenir à la suite de cet événement. Néanmoins, une lettre d'intention a été remise au

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

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. L'entrepreneur principal, 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 embauché un expert 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 partout 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 serait déclaré 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 de liquides hydrauliques 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 en recouvrement de créance du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) pour des frais s'élevant à 27 714,52 \$, en vertu 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 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 en recouvrement de créance, 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 12 avril 2012, le conseiller juridique a envoyé une lettre par courrier recommandé au propriétaire du bateau de pêche l'informant que l'Administrateur est tenu de recouvrer toute somme payée aux demandeurs du navire pollueur. Dans cette lettre, on demandait au propriétaire de prendre des dispositions en vue de payer la somme de 27 714,52 \$ à la Caisse d'indemnisation. Le chèque devait être libellé à l'ordre du Receveur général du Canada. Par la suite, le 12 juin, le conseiller juridique a reçu un chèque d'un montant de 27 714,52 \$. Le 27 juin, l'Administrateur a acheminé le chèque à la division du contrôle et de la comptabilité des dépenses du ministère des Transports pour qu'il soit porté au crédit de la Caisse d'indemnisation. Le 19 juillet, le conseiller juridique a écrit au propriétaire pour lui confirmer que la demande de l'Administrateur était maintenant entièrement et définitivement réglée. Par conséquent, le 8 août 2012, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.22 Miner (2011)

Cet événement 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. Le navire 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* apparaît dans la documentation comme étant Protos Shipping Limited.

Avant son départ de Montréal, Sécurité maritime de Transports Canada avait inspecté le *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. Lorsqu'elle a été informée de l'événement, la GCC a survolé les lieux avec un hélicoptère pour évaluer l'état du navire échoué. En plus des 20,3 heures de vol de surveillance en hélicoptère pendant toute la durée de l'événement, 9 autres heures de reconnaissance ont été effectuées par un aéronef à voilure fixe exploité par le Programme national de surveillance aérienne de Transports Canada.

Le 21 septembre, la GCC a donné au représentant du propriétaire une lettre d'avis dans laquelle elle lui demandait de l'informer de ses intentions par rapport aux mesures d'intervention. Plus tard, les propriétaires ont reçu un deuxième avis pour qu'ils retirent les polluants en raison de la détérioration des conditions météorologiques.

Deux jours après l'échouement, lorsque l'état de la mer et les conditions de vent étaient favorables, le capitaine du *Hellas* a inspecté le *Miner* et a 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. Aucune pollution par les hydrocarbures n'était apparente sur la surface de l'eau, près du navire ou dans les environs. Le 24 septembre et pendant les quelques jours qui ont suivi, toutes les tentatives du remorqueur pour sortir le *Miner* des rochers à marée haute se sont révélées infructueuses. Pendant cette phase, la GCC a déployé le *Spindrift*, garde-côte de recherche et sauvetage de 16 mètres, depuis Louisbourg, situé à proximité, comme plateforme d'observation.

Le 27 septembre, l'Équipe régionale d'interventions d'urgence (ERIU) a tenu des réunions, qui ont donné lieu à des demandes de renseignements supplémentaires de la part des propriétaires et de leurs sauveteurs au sujet des facteurs ayant trait aux contraintes exercées sur la coque, de la disponibilité de remorqueurs additionnels et d'un plan de récupération détaillé. Le jour suivant, l'ERIU a été informée que le *Miner* s'était approché davantage du littoral. Plusieurs sections de la coque étaient trouées et l'eau de mer s'y infiltrait. Le jour suivant, le personnel de la GCC et de Transports Canada est monté à bord de l'épave et a déterminé qu'aucun des réservoirs à double fond n'avait été ébréché, mais qu'il y avait des fissures le long de la coque vers plusieurs citernes à cargaisons. Il y avait aussi de l'eau de mer dans la salle des machines avec une pellicule d'hydrocarbures sur la surface, mais aucun hydrocarbure n'était visible à l'extérieur de la coque. Après l'examen, la GCC a donné une lettre d'avis pour l'enlèvement du carburant à bord du navire. Par la suite, l'ERIU a été informée que le propriétaire avait embauché l'entreprise Mammoet Salvage pour effectuer un examen avant l'enlèvement des hydrocarbures. Au cours de la semaine qui a suivi, Mammoet a transféré 10 tonnes métriques de carburant du groupe électrogène et quelque 5 000 litres de déchets huileux dans le navire *Vulcan* affrété de l'entreprise Samsonia Maritime Ltd. de Sydney, en Nouvelle-Écosse.

Le 4 octobre, Mammoet Salvage a indiqué à la Garde côtière que tous les fonds avaient été utilisés et qu'elle ne retournerait pas au navire le matin suivant comme il avait été convenu. Le jour suivant, une tempête a causé d'autres dommages importants à la structure. Le navire s'était approché davantage du littoral et la

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

salle des machines était maintenant inondée. Par conséquent, le 7 octobre, la Garde côtière a elle-même retenu les services de Mammoet Salvage pour enlever les 3 000 litres estimés de mélange huileux qui se trouvait encore à bord. Le personnel de Mammoet est venu par avion du Texas et d'Amsterdam. En tout, 15 réservoirs ont été ouverts et vidés à l'aide de pompes, deux des quatre moteurs ont été ouverts et l'huile a été retirée. Le socle et la boîte d'engrenages des deux autres moteurs étaient ouverts à la mer et ne pouvaient donc pas être vidés à l'aide de pompes. En date du 9 octobre, les seuls hydrocarbures restants à bord étaient des hydrocarbures résiduels; l'irisation s'est donc poursuivie. Plus tard au cours du mois, le 18 octobre, la Garde côtière a remplacé le barrage flottant absorbant qui avait été installé initialement autour de la poupe pour absorber les hydrocarbures susceptibles d'être rejetés par les moteurs.

Les rapports de situation de la Garde côtière indiquent qu'après la fin du contrat octroyé par la GCC, la province de la Nouvelle-Écosse a retenu les services de Mammoet pour enlever les objets mobiles, les panneaux, etc. qui se trouvaient encore à bord du navire (chaises, lits, tables, etc.). Mammoet a commencé à enlever les matières flottantes le matin du 21 octobre. Le contrat avec la province s'étalait sur une période de 7 à 10 jours. La Garde côtière a surveillé les opérations d'enlèvement. Le 12 juillet 2012, l'Administrateur a reçu une demande en recouvrement de créance de la Garde côtière d'un montant de 251 629,13 \$. L'Administrateur a accusé réception des documents accompagnant la demande.

Le 19 septembre 2012, l'Administrateur a écrit à la Garde côtière pour lui demander des renseignements et des documents supplémentaires afin de faire progresser son enquête et son évaluation de la demande. La Garde côtière a été informée que les documents originaux déposés pour appuyer la demande n'étaient pas suffisamment détaillés pour évaluer la demande et faire une offre d'indemnité. La lettre de demande de l'Administrateur énumérait les secteurs dans lesquels des renseignements, des documents et des explications supplémentaires étaient nécessaires. Une réponse à la demande a été reçue le 7 décembre, mais elle ne fournissait pas la chronologie détaillée demandée établissant des liens clairs entre les mesures prises par la GCC et les frais connexes. L'absence d'une chronologie détaillée a rendu impossible l'évaluation des mesures prises par la GCC et des frais connexes.

Le 5 février 2013, l'Administrateur a informé la Garde côtière qu'il avait terminé son enquête et son évaluation de la demande et que la somme de 9 667,74 \$ avait été jugée légitime. Le montant établi représentait essentiellement les frais encourus pour installer les barrages flottants et des matelas absorbants dans la salle des machines. L'équipage du *Spendrift* a déployé le barrage flottant et a plus tard récupéré l'équipement de confinement. Les coûts et dépenses ont été approuvées. Par conséquent, une offre globale de 10 000,00 \$, intérêts compris, a été faite à titre de règlement total et définitif, conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Le 28 mars 2013, l'Administrateur a reçu une lettre d'avis selon laquelle le MPO/la GCC acceptait l'offre globale de 10 000 \$. À la fin de l'exercice, le dossier demeure ouvert parce que l'Administrateur examine la possibilité d'une action de recours.

2.23 Finella (2011)

Note : Deux demandes en recouvrement de créance, 2.23 et 2.24, découlent du même événement.

Le 11 octobre 2011, le *Finella*, 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 engrenages plus lourde. Il y avait, selon les estimations, 2 000 litres de carburant à

bord, ainsi que d'autres liquides hydrauliques. Avec l'aide de la Garde côtière auxiliaire canadienne basée dans la région, l'administration portuaire a installé des barrages flottants et des matelas absorbants pour tenter d'empêcher les substances de dériver vers les eaux et les plages coquillières commerciales situées à proximité. Puisque qu'on a indiqué que le propriétaire du bateau « se trouvait à l'étranger », l'administration portuaire a retenu les services d'un entrepreneur, Sawchuck Pile Driving, pour renflouer le *Finella* et le déplacer vers des eaux peu profondes pour l'empêcher de couler complètement et d'entraîner des dommages environnementaux aux terres humides et aux secteurs coquilliers commerciaux environnants. Le bateau a été retiré de l'eau le 12 octobre 2011 et installé sur la plage.

Le 22 mars 2012, l'Administrateur a reçu une demande en recouvrement de créance du directeur de l'administration portuaire de Deep Bay d'un montant de 9 969,09 \$ à l'égard des frais engagés au cours de l'intervention. Le demandeur a indiqué qu'il avait tenté de recouvrer les frais auprès du propriétaire du navire, mais que ce dernier n'avait donné suite à aucune de ses communications. L'Administrateur a accusé réception de la demande.

Le 8 mai, après son enquête et son évaluation, l'Administrateur a fait une offre finale à l'administration portuaire au montant établi de 9 969,09 \$, plus les intérêts. Le montant total de l'indemnité se chiffrait à 10 098,60 \$. L'offre a été acceptée. L'Administrateur a reçu une entente de désistement et de subrogation. Le 5 juin, un chèque d'un montant de 10 098,60 \$ a été posté au directeur de l'administration portuaire de Deep Bay.

Le 5 juin, l'Administrateur a envoyé une lettre recommandée au propriétaire du bateau de pêche, le *Finella*, lui demandant de payer les frais engagés par l'administration portuaire à l'égard des mesures prises au cours de l'événement. 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 faire un paiement de 10 098,60 \$ à l'ordre du Receveur général du Canada afin de rembourser la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, faute de quoi l'Administrateur pourrait tenter une action en justice pour recouvrer le montant susmentionné. Le 4 juillet, le bureau de poste a renvoyé la lettre destinée au propriétaire du navire au bureau de l'Administrateur.

Après un examen plus poussé, qui n'a pas révélé où se trouvait le propriétaire ou ses ressources financières, l'Administrateur a conclu qu'il serait déraisonnable de dépenser d'autres fonds pour recouvrer le montant versé à l'administration portuaire à titre d'indemnité. Par conséquent, le 19 décembre 2012, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.24 Finella (2011)

La présente demande en recouvrement de créance déposée par la Garde côtière canadienne (GCC) et celle précitée (2.23) déposée par l'administration portuaire découlent du même événement qui s'est produit au quai de Deep Bay, le 11 octobre 2011. Comme il a été décrit à la section 2.23, le 12 octobre, l'entrepreneur de l'administration portuaire a installé le *Finella* renfloué sur la plage à Deep Bay. La GCC a finalement réussi à communiquer avec le propriétaire du navire et elle lui a remis une lettre d'avis pour qu'il enlève le navire, de façon à empêcher tout autre rejet de polluants dans la baie abritée et ses sites d'aquaculture fragiles. Le propriétaire n'a pas enlevé le navire conformément à l'avis donné par la GCC.

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

Le 6 décembre, la GCC a été informée que le navire était tombé sur les grilles à marée et qu'il rejetait de nouveau des polluants dans le milieu marin. Au moment de l'inspection, le personnel de la GCC a constaté que le navire perdait des hydrocarbures par des bordages rompus de la coque. Il y avait environ 700 litres de mazout à bord, de même qu'une quantité considérable d'huile lubrifiante flottant librement dans le compartiment moteur. Les dommages à la coque étaient tels que l'épave se remplissait d'eau à marée haute et se vidait à marée basse. Le personnel de la GCC a retenu les services d'un entrepreneur ayant un camion-citerne sous vide pour retirer tous les hydrocarbures du réservoir de carburant. Il a aussi utilisé du matériel absorbant dans la salle des machines pour récupérer l'irisation d'hydrocarbures qui flottait librement. Quelque 3 000 litres de déchets d'hydrocarbures ont été retirés. Les sorbants contaminés ont plus tard été incinérés. Le 17 décembre, l'épave a été enlevée de la plage.

Le 14 juin, la GCC a envoyé une lettre recommandée au propriétaire du navire lui demandant de payer le montant de 3 686,76 \$ à l'égard des frais engagés au cours de l'intervention. La lettre n'a pas été réclamée et a été renvoyée à l'expéditeur.

Le 19 octobre, l'Administrateur a reçu une demande en recouvrement de créance du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) d'un montant de 3 686,76 \$, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. À la suite de son enquête et de son évaluation de la demande, l'Administrateur a conclu que le montant de 3 675,26 \$ était légitime. Par conséquent, en date du 15 novembre, conformément à la Loi, l'Administrateur a fait une offre au MPO/à la GCC d'un montant de 3 675,26 \$ plus les intérêts, à titre d'indemnité pour le règlement total et définitif. L'offre n'a pas été acceptée dans les délais prévus par la Loi. Le 23 janvier 2013, le MPO/la GCC a été informé par lettre qu'en vertu du paragraphe 106(1) de la Loi, l'offre d'indemnité est réputée avoir été refusée. Par conséquent, le 24 janvier 2013, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.25 Déversement d'origine inconnue à Oka, au Québec (2011)

Le 5 juin 2011, la Garde côtière canadienne (GCC) a été informée qu'il y avait une nappe d'hydrocarbures dans la marina d'Oka. La nappe s'étendait sur une superficie d'environ 40 pieds sur 60 entre la marina et le quai de traversier local. La GCC a retenu les services d'un entrepreneur privé de Montréal, Urgence Marine Inc., pour installer un barrage flottant et, si possible, nettoyer et récupérer les hydrocarbures à l'aide d'absorbants.

Bien que l'origine n'ait jamais été déterminée, les traversiers exploités à l'est de la marina ont été considérés au départ comme pouvant être à l'origine de la pollution par les hydrocarbures. Finalement, les traversiers ont été écartés, étant donné que le courant du cours d'eau et les vents dominants auraient poussé les hydrocarbures déversés plus vers l'est et non vers la marina. On a constaté que l'irisation était composée d'huile à moteur, mais aucune preuve n'indiquait que l'origine était terrestre.

Le 8 mai 2012, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a déposé une demande en recouvrement de créance d'un montant de 7 753,29 \$ auprès de l'Administrateur à l'égard des frais engagés, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM). Le jour suivant, l'Administrateur a accusé réception de la demande.

L'Administrateur a entrepris une enquête et une évaluation de la demande. Il a conclu que l'événement était un déversement d'origine inconnue causé fort probablement par un navire. De ce fait, le 30 mai, une offre a été faite au MPO/à la GCC au montant établi de 7 753,29 \$, plus les intérêts, à titre d'indemnité pour le règlement total et définitif. L'offre de l'Administrateur a été acceptée et l'Administrateur a acheminé

le paiement de 7 995,15 \$, intérêts compris, en vertu de la LRMM. Étant donné que l'événement était un déversement d'origine inconnue, aucune action en recouvrement de créance n'était disponible. Par conséquent, le 8 août 2012, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.26 Déversement d'origine inconnue à Bonaventure, au Québec (2011)

Le 8 mai 2011, la Garde côtière canadienne (GCC) a reçu un rapport selon lequel un bateau de pêche, *Le Dernier*, avait repêché de la mer un baril étanche rempli de liquide sur lequel était inscrit « kérosène » près de Bonaventure, en Gaspésie, au Québec. Étant donné la période de l'année et l'endroit de la découverte, il a été considéré que le baril provenait d'un navire. L'exploitant du navire *Le Dernier* a débarqué le baril au quai de Bonaventure et a signalé l'événement à la Garde côtière à Québec. La GCC a par la suite retenu les services d'un entrepreneur privé, Plante Vacuum Transport et Fils Ltée, de Gaspé, au Québec, pour transporter le baril jusqu'à son aire de stockage afin d'identifier le produit contenu dans le baril et de l'éliminer en toute sécurité. L'entrepreneur a confirmé que le contenu du baril n'était que de l'eau huileuse.

Le 24 avril 2012, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a déposé une demande en recouvrement de créance d'un montant de 1 907,86 \$ auprès de l'Administrateur à l'égard des frais engagés, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM). L'Administrateur a accusé réception de la demande.

L'Administrateur a entrepris une enquête et une évaluation de la demande. Il a été conclu que, dans les circonstances, la mesure d'intervention constituait une mesure raisonnable et que l'événement pouvait être considéré comme un déversement d'origine inconnue. De ce fait, le 9 mai, l'Administrateur a fait une offre au MPO/à la GCC au montant établi de 1 907,86 \$, plus les intérêts, à titre d'indemnité pour le règlement total et définitif. L'offre a été acceptée. L'Administrateur a acheminé le paiement de 1 970,20 \$, intérêts compris, en vertu de la LRMM. L'Administrateur a accepté l'événement comme étant un déversement d'origine inconnue. Par conséquent, aucune action en recouvrement de créance n'était disponible. Le 8 août 2012, l'Administrateur a donc fermé le dossier.

2.27 Lady Patricia (2011)

Le 2 septembre 2011, un citoyen inquiet a signalé à la Garde côtière canadienne (GCC) qu'un navire à moitié coulé se trouvait sur la plage devant sa résidence près de Deep Cove, Saanick Inlet, sur l'île de Vancouver. Le navire était arrivé pendant la nuit et déversait des hydrocarbures polluants. Le bateau de sauvetage de 15 mètres de la GCC, le *Cape Naden*, a été chargé de mener une enquête. Le navire échoué a été identifié comme étant une vedette de croisière de 24 pieds à coque de fibre de verre construite en 1975 et portant le nom du *Lady Patricia*.

Une quantité d'essence et d'huile lubrifiante se déversait dans le milieu marin à marée haute. Il y avait aussi une épaisse pellicule d'huile à moteur couvrant l'intérieur de l'embarcation. Le *Cape Naden* a remorqué l'embarcation de plaisance à l'Institut des sciences de la mer, à Patricia Bay, situé à environ 1,5 mile au sud du site de l'événement. À son arrivée, pendant la soirée du 2 septembre, le *Lady Patricia* a été sorti de l'eau et chargé sur une remorque à bateau. Le *Cape Naden* est retourné à la station de la GCC, à Ganges.

Dans ses efforts pour trouver le propriétaire du navire, la GCC a découvert, dans le système de délivrance de permis d'embarcation de plaisance de Transports Canada, que le navire avait été immatriculé à Maple Ridge,

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

en C.-B., en 1980. Le propriétaire enregistré était décédé et le *Lady Patricia* avait été vendu il y a plusieurs années. La GRC à North Couichon et l'unité maritime du service de police de Vancouver n'ont pas été en mesure de déterminer qui était le nouveau propriétaire.

La GCC a embauché un expert maritime agréé d'Active Marine Services pour établir la juste valeur marchande de l'embarcation. L'expert a indiqué que, dans son état récupéré, elle n'avait aucune valeur marchande significative. Le 4 octobre, la GCC a retenu les services de Jenkins Marine Ltd. de Victoria pour démanteler et aliéner l'embarcation et éliminer les polluants restants. Quelque 20 litres de carburant et d'eau huileuse et 8 litres d'huile lubrifiante ont été récupérés à bord de l'embarcation au cours du démantèlement.

Le 5 juin 2012, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a déposé une demande en recouvrement de créance d'un montant de 5 656,31 \$ auprès de l'Administrateur à l'égard des frais engagés, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM). Le jour suivant, l'Administrateur a accusé réception de la demande. Le 29 août, après son enquête et son évaluation de la demande, l'Administrateur a fait une offre finale au MPO/à la GCC au montant établi de 4 856,35 \$, plus les intérêts. L'offre a été acceptée et, le 12 septembre, l'Administrateur a acheminé le paiement de 5 009,34 \$, intérêts compris. Puisque que la propriété du navire n'a pas pu être déterminée, l'Administrateur a conclu qu'aucune action en recouvrement de créance n'était disponible. Par conséquent, le 9 octobre 2012, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.28 Mistann (2011)

La présente demande en recouvrement de créance concerne un bateau de pêche en fibre de verre de 37 pieds, le *Mistann*, qui a coulé au club nautique de Prince Rupert le vendredi 14 octobre 2011. Lorsque la GCC a reçu un rapport selon lequel le *Mistann* avait coulé en ayant à son bord environ 1 200 litres de carburant diesel et une quantité d'huile lubrifiante, le personnel local d'Intervention environnementale s'est rendu sur les lieux et a installé un barrage flottant ainsi que des absorbants à l'endroit où les hydrocarbures remontaient à la surface entre les ponterelles individuelles à la marina. Le propriétaire du navire a été informé de vive voix de ses responsabilités à l'égard du navire coulé par le personnel de la GCC présent sur les lieux de l'événement. Le propriétaire a répondu que ses ressources et sa couverture d'assurance n'étaient pas suffisantes pour intervenir, comme il se doit, à cet événement. Il a ensuite été informé que la GCC prendrait la situation en main et qu'elle embaucherait un entrepreneur local, Wainwright Marine Services, pour récupérer le navire.

Tout au long de la fin de semaine, le personnel d'Intervention environnementale de la GCC a réduit au minimum l'incidence de la pollution maritime en maintenant un barrage flottant, en remplaçant le barrage flottant et les matelas absorbants souillés et en surveillant les activités nautiques pendant les opérations de plongée. Un examen des factures de l'entrepreneur indique que deux grues et un bouteur équipé d'un treuil se trouvaient sur la barge pendant l'opération de récupération. Il a été nécessaire d'utiliser deux grues pour faciliter l'installation de deux points de levage sur le navire coulé à partir d'une profondeur de 100 pieds d'eau. Le bulletin météorologique d'Environnement Canada confirme que de fortes rafales allant jusqu'à 30 noeuds soufflaient pendant la récupération; les tables de marée confirment que les fluctuations des marées étaient de 10 à 15 pieds, ce qui a entraîné de puissants courants de marée. Toutefois, le lundi en fin d'après-midi, le *Mistann* a été remonté à la surface, mais était encore partiellement submergé. Il a été attaché à la barge de sauvetage. Peu après minuit, le navire a été renfloué et apporté au chantier naval de Wainwright Marine pour subir un examen plus poussé.

Le 9 décembre, la GCC a envoyé, par courrier recommandé, un avis d'intention au propriétaire du navire pour l'informer de ses responsabilités en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. L'avis précisait que le *Mistann* serait mis en vente, sauf si le propriétaire prenait des dispositions dans un délai de 10 jours pour rembourser à la Garde côtière les frais qu'elle avait engagés. Les frais dépassant la somme reçue de la vente, s'il y a lieu, seraient transmis au propriétaire. La lettre a été renvoyée à la GCC à titre de courrier non livrable. Par conséquent, le *Mistann* a été mis en vente à Prince Rupert. L'offre la plus élevée de 1 200 \$ a été acceptée par la Garde côtière en janvier 2012. La demande de la GCC déposée auprès de la Caisse d'indemnisation a été réduite du montant équivalent de 1 200 \$.

Le 26 avril 2012, l'Administrateur a reçu une demande en recouvrement de créance de la Garde côtière en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. La demande s'élevait à 113 787,48 \$. L'Administrateur a accusé réception de la demande.

L'Administrateur a entrepris une enquête et une évaluation de la demande. Le 28 mai 2012, l'Administrateur a donné comme instruction à son conseiller juridique d'embaucher un expert maritime pour déterminer si toutes les dépenses réclamées pouvaient raisonnablement être considérées comme des mesures de prévention de la pollution, ou si certaines d'entre elles étaient en fait liées à l'enlèvement de l'épave. Par la suite, l'expert a indiqué que le diesel et l'huile lubrifiante se sont déversés du bateau de pêche, le *Mistann*, jusqu'à ce qu'il soit renfloué, ce qui se passe habituellement lorsque de l'eau de mer se mêle aux hydrocarbures présents dans les compartiments machines internes et les réservoirs de carburant. Le bateau a coulé dans une marina commerciale et récréative située à environ 400 mètres d'un quai de navire de croisière. Environ 540 litres d'hydrocarbures et d'eau huileuse ont été retirés du *Mistann* à la suite de son renflouement. L'expert a conclu que les mesures prises par la Garde côtière canadienne étaient raisonnables pour réduire au minimum et contrer la pollution par les hydrocarbures émanant du navire coulé.

À la lumière de l'évaluation globale, de l'enquête et des circonstances entourant l'événement, l'Administrateur a conclu que la somme de 100 462,51 \$ était légitime. Par conséquent, le 12 septembre 2012, l'Administrateur a fait une offre de 100 462,51 \$, plus les intérêts, à titre de règlement total et définitif, conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Le MPO/la GCC a accepté l'offre. Le 27 septembre 2012, l'Administrateur a acheminé le paiement de 103 428,74 \$, intérêts compris, conformément à la LRMM.

Compte tenu du montant de la demande, l'Administrateur a donné comme instruction à son conseiller juridique d'envoyer une lettre, le 16 octobre 2012, par courrier recommandé, au propriétaire enregistré du bateau de pêche, le *Mistann*, lui demandant de payer la somme versée à la Garde côtière canadienne. Le propriétaire du navire a été informé que l'Administrateur pouvait intenter une action en justice devant la Cour fédérale pour recouvrer le solde dû s'il ne prenait pas des arrangements satisfaisants pour payer ce solde. Postes Canada a renvoyé la lettre avec la mention « déménagé/adresse inconnue ».

Afin de tenter de trouver le propriétaire enregistré et de déterminer les actifs pouvant servir à recouvrer les frais, l'Administrateur a retenu les services d'une entreprise professionnelle de localisation. Dans l'intervalle, à la fin de l'exercice, le dossier demeure ouvert.

2.29 Kelly Maree (2011)

Le 16 novembre 2011, la Garde côtière canadienne (GCC) a reçu un rapport d'un citoyen inquiet selon lequel un vieux bateau de pêche avait partiellement coulé dans le fleuve Fraser près de Maple Ridge,

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

en Colombie-Britannique. Le personnel d'Intervention environnementale de la base de la GCC située à Richmond s'est rendu sur les lieux de l'événement. Il a trouvé le *Kelly Maree*, bateau de pêche de 17 mètres, à l'abandon avec son pont avant à fleur d'eau. Il ne s'était pas enfoncé plus dans l'eau et n'était pas non plus submergé parce qu'il était amarré à un plus gros navire à coque d'acier, le *Norpac III*. Une forte odeur d'hydrocarbures était perceptible, et l'eau emprisonnée dans la coque était couverte d'une irisation d'hydrocarbures. Le compartiment avant et la cale à marchandises étaient presque totalement remplis d'eau avec des hydrocarbures émulsionnés flottant librement. La timonerie et les compartiments de la salle des machines étaient également contaminés avec des hydrocarbures flottant librement. L'équipe d'intervention a utilisé de l'équipement portatif pour pomper l'eau hors de la coque. Après avoir asséché l'intérieur, l'équipe a constaté que le navire était enduit de mazout et de lubrifiants.

Le 23 novembre, un rapport a été reçu selon lequel le *Kelly Maree* était encore en train de couler et qu'une irisation d'hydrocarbures était présente sur la surface de l'eau aux alentours. Le personnel de la GCC s'est rendu sur les lieux et a de nouveau pompé l'eau hors de la coque. Étant donné qu'il avait été impossible de trouver le propriétaire, des dispositions ont été prises pour remorquer le navire jusqu'à Shelter Island Marina and Boatyard – le seul portique de transbordement dans le secteur ayant la capacité suffisante pour le sortir du fleuve. Le 29 novembre, la GCC a embauché Forrest Marine Towing pour remorquer le navire laissant s'échapper des hydrocarbures jusqu'au chantier naval de Richmond. Au cours du passage en aval du fleuve, le *CG Cutter 709* a escorté le remorqueur au cas où il aurait fallu pomper de nouveau de l'eau hors du navire.

Avec l'aide de la GRC, la Garde côtière a établi que le propriétaire enregistré du *Kelly Maree* était décédé. La GCC a embauché Chris Small Marine Surveyors Ltd. pour effectuer un examen afin d'évaluer l'état et la valeur du navire, étant donné que celui-ci reposait hors de l'eau à Richmond. Lors de son inspection, l'expert a constaté que le navire ne pouvait raisonnablement être remis en état ou faire l'objet d'un radoub et qu'il ne présentait aucune valeur nette de récupération. En outre, l'expert a indiqué que, comme le navire abandonné prenait continuellement l'eau à flot, les responsabilités seraient réduites s'il demeurait à terre jusqu'à son démantèlement. Le 21 décembre, Shelter Island Marine and Boatyard a reçu l'instruction de commencer le nettoyage et le démantèlement.

Dès le début, la GCC a informé l'Administrateur des circonstances entourant l'événement. En tenant compte des mesures en main, le conseiller juridique a reçu l'instruction d'embaucher un expert maritime pour enquêter sur la cause du naufrage partiel et déterminer le risque que le navire pollue le milieu marin avec des hydrocarbures. Le 9 janvier 2012, l'expert a fourni au conseiller juridique un rapport exhaustif dans lequel il concluait que les mesures prises par le personnel d'Intervention environnementale de la GCC étaient raisonnables et rentables pour empêcher, réparer et réduire au minimum la pollution par les hydrocarbures émanant du *Kelly Maree*. Par ailleurs, l'expert embauché par la Caisse d'indemnisation a souscrit à l'évaluation de l'expert maritime embauché par la GCC.

Le 24 avril 2012, le ministère des Pêches et des Océans du Canada (MPO/GCC) a déposé une demande en recouvrement de créance d'un montant de 26 604,41 \$ auprès de l'Administrateur à l'égard des frais engagés, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM). Le 1^{er} mai, l'Administrateur a accusé réception de la demande. Après son enquête et son évaluation de la demande, l'Administrateur a fait une offre de 26 548,10 \$, plus les intérêts, à titre de règlement final et définitif, conformément à la LRMM. L'offre a été acceptée et l'Administrateur a acheminé le paiement de 27 018,40 \$, intérêts compris.

Le 27 juin, selon les instructions qu'il avait reçues, le conseiller juridique a envoyé une demande de remboursement à l'exécuteur testamentaire du propriétaire enregistré du navire. À la suite de

ses enquêtes, le conseiller juridique a conclu que les possibilités de recouvrement de la somme versée dans ce cas semblaient minces et a recommandé que le dossier soit fermé. L'Administrateur a accepté les recommandations de son conseiller juridique et a fermé le dossier le 23 août 2012.

2.30 Tye Princess et YF-875 (2011)

Pendant l'enquête sur la demande en recouvrement de créance de l'événement du *La Lumiere* (se reporter à la section 2.3), la Garde côtière canadienne (GCC) a informé l'Administrateur que deux autres navires, le *Tye Princess* et le *YF-875*, étaient amarrés à Britannia Beach, dans la baie Howe, en Colombie-Britannique. L'Administrateur est d'avis que les deux navires appartiennent à la province de la Colombie-Britannique, puisque les anciens propriétaires, la Maritime Heritage Society de Vancouver, n'existe plus et que ses actifs ont été transférés à la province. Ils continuent de représenter une grave menace de dommages dus à la pollution. Étant donné l'état de ces navires (examen visuel), la Garde côtière a retenu les services de McAllister Marine Survey and Design Ltd. pour effectuer un examen technique de leur état. L'Administrateur a ensuite donné comme instruction à son conseiller juridique d'embaucher un expert maritime pour assister à l'inspection des navires.

Le 31 janvier 2012, McAllister Marine Survey and Design Ltd. a conclu que les vieux navires constituent un risque important et sans cesse grandissant de pollution du milieu marin. Par ailleurs, il a recommandé que les deux navires soient, dès que possible, vidés au moyen de pompes, mis en cale sèche et mis au rebut. L'Administrateur a reçu une copie du rapport technique.

Le 30 mars 2012, l'expert embauché par la Caisse d'indemnisation a été informé que le ministère provincial des Forêts, du Territoire et des Ressources naturelles avait retenu les services de Hazco (entreprise spécialisée dans l'élimination de polluants) pour enlever les polluants des deux navires. Au cours de la semaine qui a suivi, le personnel de la Garde côtière est monté à bord des navires pour déterminer s'il y avait encore des hydrocarbures à bord. Selon les résultats de l'inspection, l'entrepreneur avait enlevé les barils non fixés et autres contenants d'huiles usées, de peintures et de solvants. De plus, il avait pompé l'eau huileuse des cales de la salle des machines, de même que l'eau de pluie qui s'était accumulée dans la cale à marchandises du *Tye Princess*. Toutefois, les hydrocarbures n'avaient pas été enlevés des puisards des machines, des systèmes hydrauliques et des réservoirs de carburant du *Tye Princess*, ainsi que des cales et de l'encaissement du filtre à huile dans la salle des machines du *YF-875*. Par conséquent, la situation globale est demeurée la même puisque des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures se produiraient si l'un ou l'autre des navires devait couler.

Compte tenu de ses conclusions, la Garde côtière a élaboré un énoncé de travail et une demande de propositions pour enlever les hydrocarbures des navires. Des estimations de coût ont par la suite été obtenues. Le 9 octobre 2012, la Garde côtière a été informée que la province n'avait pas l'intention d'entreprendre quelque autre travail d'atténuation que ce soit sur le *Tye Princess* ou le *YF-875* pour le moment.

Pendant tout ce temps, l'Administrateur a encouragé les personnes responsables à prendre des mesures pour contrer la menace de pollution, parce qu'une mesure d'intervention prise ultérieurement serait incontestablement plus dispendieuse si les navires coulaient au quai. Dans l'intervalle, ces deux dossiers sont gardés en suspens.

2.31 Vicki Lyne II (2011)

Le 21 juin 2012, la Garde côtière canadienne (GCC) a informé l'Administrateur de cet événement. Un citoyen inquiet a signalé qu'un vieux bateau de pêche à coque d'acier, le *Vicki Lyne II*, était abandonné au port de Ladysmith, en Colombie-Britannique, et qu'il risquait de rejeter des polluants. La GCC a effectué une évaluation initiale et a constaté que le navire était endommagé et qu'il avait à son bord une quantité importante d'hydrocarbures. Par conséquent, la GCC a retenu les services de McAllister Marine Survey & Design Ltd. pour qu'un expert technique examine le navire et donne une opinion sur la question de savoir s'il y avait une menace de pollution imminente. L'Administrateur a donné comme instruction à son conseiller juridique d'embaucher un expert maritime pour prendre des dispositions avec la GCC afin qu'il puisse assister à l'inspection du navire au nom de la Caisse d'indemnisation.

Le 31 août, McAllister Marine Survey and Design Ltd. a présenté son rapport d'examen technique. L'expert a conclu que, compte tenu de l'état général du *Vicki Lyne II*, il représentait une menace environnementale importante, imminente et toujours croissante. Dans son rapport, l'expert recommandait que la seule façon d'enlever les hydrocarbures contenus dans les machines et conduites était de démanteler le navire et de le mettre au rebut le plus rapidement possible. L'expert technique embauché au nom de la Caisse d'indemnisation a confirmé que le rapport de McAllister reflétait adéquatement l'état du bateau de pêche et la quantité d'hydrocarbures à bord. Toutefois, l'expert embauché par la Caisse d'indemnisation était d'avis que l'enlèvement et le nettoyage des hydrocarbures à bord du *Vicki Lyne II*, plutôt que sa démolition, seraient l'option la moins coûteuse pour réduire au minimum la menace de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. La GCC a été informée de cette opinion indépendante.

À la fin de l'exercice, la GCC a indiqué qu'elle travaillait avec Travaux publics Canada à l'élaboration des modalités du contrat pour le processus d'appel d'offres. Aucune demande en recouvrement de créance n'a été déposée auprès de la Caisse d'indemnisation. Le dossier est gardé en suspens.

2.32 Centurion (2012)

Note : Deux demandes en recouvrement de créance, 2.32 et 2.33, découlent du même événement.

Le 25 janvier 2012, un transporteur de vrac sec de propriété canadienne, le *Centurion*, a causé un événement de pollution par les hydrocarbures dans les eaux couvertes de glace entourant le port de Sorel, au Québec. Les inspecteurs de Sécurité maritime de Transports Canada ont été informés que l'équipage de la salle des machines avait accidentellement rejeté un mélange d'hydrocarbures parce qu'il avait activé la pompe de cale. De ce fait, il a été estimé qu'environ 9 000 litres de polluants avaient été rejetés dans les eaux du port. La Garde côtière canadienne (GCC), un organisme d'intervention agréé et d'autres entrepreneurs ont été mobilisés afin de surveiller et de réaliser une opération de nettoyage. Le 3 février, la plupart des polluants avaient été récupérés. Une pollution par les hydrocarbures était encore présente dans les fissures du quai, mais, à ce moment-là, il a été impossible de les enlever en raison des conditions glacielles. On avait prévu qu'une autre opération de nettoyage serait nécessaire au printemps ou à l'été.

Lorsqu'il a été informé au départ de cet événement par la Garde côtière, l'Administrateur a donné comme instruction à son conseiller juridique de maintenir une surveillance étroite de l'événement et de déterminer si l'événement de pollution relève de la Convention sur les hydrocarbures de soufre. Le conseiller juridique a aussi reçu comme instruction de s'informer auprès de Transports Canada au sujet de l'identité des assureurs aux termes du certificat d'assurance obligatoire.

Le 11 septembre 2012, l'Administrateur a reçu une demande en recouvrement de créance du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) d'un montant de 26 703,53 \$ à l'égard des frais engagés, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM). Le jour où il a reçu la demande, l'Administrateur en a accusé réception. À la fin de l'exercice, l'Administrateur poursuit, avec l'aide de son conseiller juridique, son enquête et son évaluation de la demande du MPO/de la GCC. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.33 Centurion (2012)

La présente demande en recouvrement de créance déposée par la Société d'intervention Maritime, Est du Canada (SIMEC) et celle précitée (section 2.32) déposée par la Garde côtière canadienne (GCC) découlent du même événement qui s'est produit à Sorel le 25 janvier 2012. Lorsque l'événement s'est produit, le propriétaire du navire a demandé à la SIMEC d'intervenir et de nettoyer les hydrocarbures se déversant du *Centurion*. La SIMEC a rapidement nettoyé la pollution par les hydrocarbures. Pour répondre à la demande du propriétaire du navire, la SIMEC a engagé des frais d'environ 111 000,00 \$, qui n'ont toujours pas été payés. En conséquence, le 5 mars 2013, la Société d'intervention Maritime, Est du Canada a déposé une demande en recouvrement de créance auprès de l'Administrateur totalisant 111 055,48 \$, plus les intérêts applicables, à titre d'indemnité pour le nettoyage du déversement d'hydrocarbures. Le demandeur a indiqué qu'une facture avait été envoyée au propriétaire du navire le 30 mars 2012, mais il a par la suite appris que le propriétaire avait présenté une demande de restructuration en vertu de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies*. De ce fait, le *Centurion* a été dévolu, purgé de toute charge, à un nouveau propriétaire. L'Administrateur a accusé réception de la demande.

À la fin de l'exercice, l'Administrateur poursuit, avec l'aide de son conseiller juridique, son enquête sur la demande de la SIMEC. Il est à noter toutefois, qu'une Société d'intervention maritime, telle que définie dans la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* n'a aucun droit de créance directe contre la Caisse d'indemnisation, sauf si elle a pris toutes les mesures raisonnables pour recouvrer le montant des propriétaires des navires ou de leurs assureurs. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.34 Cetacean Venture (2012)

Le 21 février 2012, la Garde côtière canadienne (GCC) a reçu un rapport de l'administration portuaire de Freeport, en Nouvelle-Écosse, selon lequel il y avait une irisation d'hydrocarbures autour du bateau de pêche, le *Cetacean Venture*, qui était attaché au quai local de South Cove. L'administration n'a pas réussi à joindre le propriétaire du navire. Le bateau de sauvetage de la GCC situé à Westport a été chargé de mener une enquête. L'équipage du bateau de sauvetage a observé une légère irisation d'hydrocarbures, mais n'a pas pu en déterminer l'origine. En raison du mauvais temps, la GCC n'a pas pu intervenir davantage avant le 24 février, date à laquelle le personnel d'Intervention environnementale de la GCC a été dépêché de Dartmouth pour mener une enquête. Il a conclu que les hydrocarbures s'échappaient du bateau de pêche par des conduites de carburant endommagées et des vannes de réservoirs de carburant ouvertes. Les conduites de carburant ont été sommairement réparées et des sorbants ont été installés pour absorber toute autre perte. Selon les estimations, il restait 40 litres d'hydrocarbures dans les réservoirs de carburant. Le personnel de la GCC a rencontré des agents d'Environnement Canada chargés de l'application de la loi et a participé au prélèvement d'échantillons d'hydrocarbures à la surface de l'eau et dans les réservoirs de carburant. Les échantillons d'hydrocarbures ont été envoyés à Transports Canada à des fins d'enquête. Le 27 février, le personnel de la GCC a mené une intervention dans le but d'enlever le carburant du bateau.

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

Le carburant a été pompé et éliminé dans un réservoir d'huile usée fourni par l'administration portuaire. Il était contaminé et non réutilisable.

Selon le rapport de situation de la GCC, l'irisation d'hydrocarbures entourait plusieurs autres bateaux de pêche et certains homards en cage étaient morts à cause de la pollution. Avec l'aide de la GRC, le personnel de la GCC a communiqué avec le propriétaire du navire, mais ce dernier a indiqué qu'il n'avait ni assurance ni moyen financier pour s'occuper du *Cetacean Venture*.

Le 8 mai 2012, l'Administrateur a reçu une demande en recouvrement de créance de la Garde côtière canadienne au nom du ministère des Pêches et des Océans d'un montant de 3 176,96 \$ à l'égard des frais engagés, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Le jour suivant, l'Administrateur a accusé réception de la demande. Après son enquête et son évaluation, l'Administrateur a fait une offre finale au MPO/à la GCC au montant établi de 3 176,96 \$, plus les intérêts. L'offre a été acceptée par le MPO/la GCC le 5 juin. L'Administrateur a par la suite acheminé le paiement de 3 205,60 \$, intérêts compris.

Le 12 juin, l'Administrateur a envoyé une lettre au propriétaire du *Cetacean Venture* lui demandant de payer les frais engagés à l'égard des mesures prises par la Garde côtière canadienne au cours de son intervention. Le propriétaire a été informé de ses responsabilités en vertu de l'article 77 de la Loi. L'Administrateur a demandé au propriétaire de répondre à la lettre avant le 15 juillet 2012, faute de quoi il pourrait intenter une action en justice pour recouvrer les dépenses. Aucune réponse n'a été reçue. Compte tenu du montant de la demande en recouvrement de créance, l'Administrateur a conclu que toutes les mesures raisonnables avaient été prises pour recouvrer auprès du propriétaire du bateau de pêche le montant de l'indemnité payée. Par conséquent, le 8 août 2012, l'Administrateur a décidé de fermer le dossier.

2.35 Golden Dragon 1 (2012)

Le 10 avril 2012, la Garde côtière canadienne (GCC) a reçu un rapport de l'administration portuaire de Prince Rupert, en Colombie-Britannique, selon lequel un bateau de pêche, le *Golden Dragon 1*, amarré au quai Fairview rejetait du carburant diesel. Le gardien de quai local ainsi que le personnel de la GCC se sont rendus sur les lieux de l'événement. Ils ont observé une vaste nappe d'hydrocarbures entourant le bateau et couvrant toute la zone du quai. La GCC a aidé l'administration portuaire à installer un barrage flottant et des matelas absorbants autour du bateau. Un inspecteur de Sécurité maritime de Transports Canada a obtenu des échantillons d'hydrocarbures. Le propriétaire du navire était à l'étranger et ne pouvait donc pas être joint. Lors de l'inspection du navire sans équipage, la GCC a constaté que la pompe de cale pompait par-dessus bord les déchets d'hydrocarbures qui s'étaient accumulés dans les cales en raison d'une conduite de carburant qui fuyait. La GCC a effectué des réparations temporaires et a pompé les résidus d'hydrocarbures restants des cales. Selon les estimations, il restait 2 000 litres de carburant diesel dans le réservoir de carburant.

Le 17 avril, la GCC a communiqué avec le propriétaire du navire et ce dernier a officiellement été informé de ses responsabilités en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* à l'égard de l'événement de pollution par les hydrocarbures. Le propriétaire a par la suite enlevé le carburant restant et effectué les réparations nécessaires.

Le 28 janvier 2013, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a déposé une demande en recouvrement de créance d'un montant de 3 697,35 \$ auprès de l'Administrateur à l'égard des frais engagés, en vertu de la Loi. Le jour suivant, l'Administrateur a accusé réception de la demande. (La GCC

a présenté la demande originale d'un montant de 4 697,35 \$ au propriétaire du navire, qui a payé la somme de 1 000,00 \$.)

Après son enquête et son évaluation de la demande, l'Administrateur a fait une offre finale au MPO/à la GCC au montant établi de 3 559,53 \$, plus les intérêts. L'offre a été acceptée par le MPO/la GCC et, le 7 mars 2013, l'Administrateur a acheminé le paiement de 3 657,56 \$, intérêts compris, conformément à la Loi.

À la fin de l'exercice, l'Administrateur a donné comme instruction à son conseiller juridique d'écrire au propriétaire enregistré du navire et de demander qu'il prenne des dispositions dans les 14 jours suivants de régler les frais engagés, intérêts compris, en vertu de la Loi. Le propriétaire a été informé que, faute de prise d'arrangements pour régler le solde impayé, l'Administrateur pourrait tenter une action en justice à la Cour des petites créances. Le dossier demeure ouvert.

2.36 Emerald Tide (2012)

Le 1^{er} mai 2012, la Garde côtière canadienne (GCC) a été informée qu'une vieille embarcation de plaisance abandonnée, l'*Emerald Tide*, était en train de couler près du quai de ravitaillement à Port McNeil, sur l'île de Vancouver. Le personnel du quai de ravitaillement avait installé une pompe de cale à bord de l'embarcation lorsque le système de pompage automatique de celle-ci avait cessé de fonctionner. Le jour suivant, le personnel d'Intervention environnementale de la GCC s'est déplacé depuis Victoria pour effectuer une évaluation sur place de l'événement. À son arrivée, le personnel a constaté que la ligne de flottaison de l'embarcation était basse et que le bordé était pourri et avait des pièces de réparation au-dessus et en dessous de la ligne de flottaison. Le personnel a découvert que les cales étaient remplies de déchets d'hydrocarbures au-dessus des tôles de pont. Par ailleurs, la salle des machines était baignée d'hydrocarbures. Les réservoirs de carburant contenaient plusieurs centaines de litres de carburant. Lorsqu'il a été joint, le représentant du propriétaire a informé par écrit la GCC que le propriétaire n'avait pas les moyens financiers pour contrer cette menace de pollution.

Le 7 mai, le personnel de la GCC a retiré les hydrocarbures accessibles des machines et des réservoirs du bateau. Entre-temps, la Garde côtière a retenu les services d'un expert maritime commercial de Strathcona Marine Surveyors de Campbell River pour qu'il effectue une évaluation indépendante de l'état de l'*Emerald Tide*. L'expert a indiqué que le bateau était saturé d'hydrocarbures et que la coque était entièrement pourrie. De ce fait, le bateau devait être sorti de l'eau pour éliminer les substances contaminées.

Par conséquent, la GCC a retenu les services de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) pour lancer un appel d'offres afin que les frais demeurent minimales. Le 25 mai, TPSGC a attribué un contrat de démantèlement à Jenkins Marine Ltd. d'Esquimalt. De ce fait, l'*Emerald Tide* a été remorqué à Esquimalt et la démolition s'est achevée le 22 juin.

Lorsque le bateau remorqué est arrivé à la cale sèche d'Esquimalt, l'Administrateur a donné comme instruction à son conseiller juridique d'embaucher un expert maritime pour examiner le vieux bateau une fois sorti de l'eau. L'expert maritime a indiqué qu'en raison du piètre état de la coque et du bordé de la coque, du revêtement de pont, des serres et des membrures saturés d'hydrocarbures, de même que des hydrocarbures résiduels contenus dans les réservoirs, la tuyauterie et les machines, la mesure la plus économique pour réduire au minimum la menace de pollution que posait l'*Emerald Tide* était de démanteler le bateau.

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

Le 28 janvier 2013, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a déposé une demande en recouvrement de créance d'un montant de 123 073,89 \$ auprès de l'Administrateur à l'égard des frais engagés, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM). Le jour suivant, l'Administrateur a accusé réception de la demande.

Après son enquête et son évaluation de la demande, l'Administrateur a fait une offre finale au MPO/à la GCC au montant établi de 122 195,62 \$, plus les intérêts. L'offre a été acceptée par le MPO/la GCC. Le 7 mars 2013, l'Administrateur a acheminé le paiement de 125 370,70 \$, intérêts compris. (Dans sa lettre d'offre, l'Administrateur a félicité le personnel de la Garde côtière canadienne sur le contenu et la présentation des documents accompagnant la demande).

À la fin de l'exercice, en tant que représentant de la Caisse d'indemnisation, le conseiller juridique a écrit au propriétaire du navire et demandé qu'il indique d'ici 14 jours les arrangements qu'il pourra prendre pour régler le solde. Il a aussi été informé, que faute de prise d'arrangements satisfaisants, l'Administrateur pourrait intenter une action en Cour Fédérale. Le dossier demeure ouvert.

2.37 Portofino 46 (2012)

Le 3 septembre 2012, le croiseur sport de 46 pieds, le *Portofino 46*, a coulé à son poste à Port Dalhousie, en Ontario. Après avoir coulé, le petit navire à passagers a commencé à perdre des hydrocarbures, y compris du carburant diesel et de l'huile de lubrification à moteur, et n'a pas cessé d'en perdre. La Corporation of the City of St. Catharines et le ministère des Pêches et des Océans ont demandé que le propriétaire renfloue immédiatement l'épave et qu'il prenne des mesures pour prévenir ou réduire au minimum le rejet de polluants et les dommages environnementaux. Puisque le propriétaire du navire n'a pris aucune mesure efficace, le 7 septembre, la « Corporation » a pris des dispositions pour que l'épave soit renflouée et entreposée.

Le 2 novembre, l'Administrateur a reçu une lettre d'avis du conseiller juridique de la Ville de St. Catharines l'informant qu'une action en justice avait été intentée pour saisir le *Portofino 46* afin de recouvrer ses frais engagés. Le conseiller juridique indiquait aussi dans sa lettre qu'une demande en recouvrement de créance pourrait être déposée plus tard auprès de la Caisse d'indemnisation. L'Administrateur a accusé réception de l'avis de la demande d'un montant estimé à 40 000 \$. Pour le moment, l'Administrateur a retenu les services d'un conseiller juridique pour surveiller de près l'action en justice.

Le 7 novembre, l'Administrateur a reçu du conseiller juridique de la « Corporation » un exposé de la demande signifié à la Caisse d'indemnisation, conformément aux Règles de la Cour fédérale. À la fin de l'exercice, aucune demande en recouvrement de créance n'avait été déposée auprès de la Caisse d'indemnisation. Le dossier demeure ouvert.

2.38 Colleen K (2012)

Le 12 décembre 2012, la Garde côtière canadienne (GCC) a reçu un rapport selon lequel un vieux remorqueur à coque d'acier de 13 mètres, le *Colleen K*, avait coulé à la marina de Port Simpson dans le Nord de la Colombie-Britannique. Le jour suivant, le personnel d'Intervention environnementale de la GCC, basé à Prince Rupert, a effectué un vol en hélicoptère et a constaté que des hydrocarbures étaient visibles autour du navire submergé, et qu'il y avait plusieurs nappes d'hydrocarbures non récupérables dans le secteur de

la marina. Avec l'aide locale, la Garde côtière a installé un barrage absorbant autour du secteur de l'épave polluante. Le propriétaire du remorqueur a expliqué qu'il n'avait pas les moyens financiers pour intervenir à la suite de cet événement. Par conséquent, la Garde côtière a embauché des entreprises de récupération commerciales pour prendre des mesures afin d'enlever le remorqueur construit en 1949 du milieu marin.

Le *Colleen K* a été renfloué par l'entrepreneur le 16 décembre, installé sur une barge et transporté jusqu'au chantier naval de Wainwright Marine Services à des fins d'examen et d'évaluation. La Garde côtière a surveillé toutes les étapes des opérations de récupération. La Garde côtière a retenu les services d'un expert maritime indépendant de Northern Breeze Surveyors Ltd. pour se rendre à Wainwright Marine afin de déterminer l'état et l'évaluation du navire. L'expert était d'avis que le *Colleen K* était une perte totale et que les coûts de réparation dépasseraient largement toute valeur de recouvrement.

La GCC a par la suite conclu un contrat avec Wainwright Marine pour enlever tous les hydrocarbures du remorqueur, le démanteler et éliminer les débris conformément aux règlements fédéraux et provinciaux en vigueur. Le 20 mars 2013, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a déposé une demande en recouvrement de créance d'un montant de 84 522,02 \$ auprès de l'Administrateur à l'égard des frais engagés, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM). L'Administrateur a accusé réception de la demande. L'Administrateur a entrepris une enquête et une évaluation de la demande, mais il ne les avait pas terminées à la fin de l'exercice. Par conséquent, le dossier demeure ouvert.

2.39 Pine Isle (2013)

Le 4 janvier 2013, la Garde côtière canadienne (GCC) a informé l'Administrateur qu'un petit navire, le *Pine Isle*, avait coulé à la baie Silva, sur l'île Gabriola, en Colombie-Britannique. Le navire a coulé pendant la nuit du 31 décembre alors qu'il était à l'ancre et il rejetait des hydrocarbures. Le navire a été signalé comme étant abandonné et il a été impossible de trouver le propriétaire. Par conséquent, la GCC a retenu les services d'un entrepreneur local pour renflouer l'épave et prévenir tout rejet additionnel d'hydrocarbures polluants. À la fin de l'exercice, aucune demande en recouvrement de créance n'avait été déposée auprès de la Caisse d'indemnisation. Le dossier demeure ouvert.

2.40 Mikon (2013)

Le 6 mars 2013, la Garde côtière canadienne (GCC) a informé l'Administrateur qu'un ancien bateau de pêche, le *Mikon*, avait coulé à Port Browning, sur l'île Pinder, en Colombie-Britannique, et qu'il rejetait des hydrocarbures. Le personnel d'Intervention environnementale de la GCC a été chargé d'installer des barrages flottants et des matelas absorbants dans le cadre de l'intervention à la suite de l'événement. Le propriétaire du bateau a informé la GCC qu'il n'avait pas les moyens financiers pour intervenir. La Garde côtière a indiqué qu'elle avait l'intention de renflouer l'épave pour prévenir tout rejet additionnel et réduire au minimum les dommages dus à la pollution. À la fin de l'exercice, aucune demande en recouvrement de créance n'avait été déposée auprès de la Caisse d'indemnisation. Le dossier demeure ouvert.

2.41 Déversement d'origine inconnue à Victoria, C.-B. (2013)

Le 12 mars 2013, la Garde côtière canadienne (GCC) a informé l'Administrateur qu'elle menait une

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

intervention à la suite d'un déversement d'hydrocarbures à Victoria, en Colombie-Britannique. Il y avait une nappe d'une substance huileuse noire, dont l'origine était inconnue, entre le navire *Wave Venture* et la jetée Ogden Point. Le personnel d'Intervention environnementale de la GCC a confiné les huiles usées et les a récupérées avec du matériel absorbant. L'épaisse substance noire a adhéré au *Wave Venture* et à la jetée; les deux devront donc être nettoyés. Un inspecteur de Sécurité maritime de Transports Canada a mené une enquête sur l'événement et a prélevé des échantillons d'hydrocarbures pour tenter de déterminer l'origine du déversement. À la fin de l'exercice, aucune demande en recouvrement de créance n'avait été déposée. Le dossier demeure ouvert.

2.42 Dominion I (2013)

En novembre 2011, la Garde côtière canadienne a déposé une demande en recouvrement de créance auprès de l'Administrateur à l'égard des frais qu'elle avait engagés dans le cadre de son intervention à la suite de l'événement impliquant le *Dominion I*, alors qu'il était ancré à la baie Cowichan, sur l'île de Vancouver. L'Administrateur a conclu que la demande était légitime et a acheminé le paiement à titre d'indemnité (se reporter à la section 2.17).

En plus de l'événement qui a eu lieu en 2011, un autre événement s'est produit impliquant le même navire en 2005. À ce moment-là, l'Administration portuaire du Grand Victoria avait déposé une demande en recouvrement de créance à l'égard des frais de nettoyage de la pollution par les hydrocarbures. Elle a été évaluée et réglée.

En juin 2012, la Garde côtière a informé l'Administrateur que, compte tenu de l'état du navire, il était nécessaire de prendre d'autres mesures préventives en matière de pollution. Afin de réaliser un examen approfondi, la Garde côtière a coupé les câbles d'amarrage et déplacé le navire vers un mouillage à quai. Un entrepreneur local, McAllister Marine Survey, a été embauché pour effectuer un examen technique à bord. Au même moment, sans porter atteinte à ses obligations en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, l'Administrateur a pris des dispositions, par l'entremise de son conseiller juridique, pour qu'un expert technique examine le navire en même temps que l'entrepreneur embauché par la Garde côtière. L'expert a indiqué que le navire avait à son bord une quantité importante d'hydrocarbures et de déchets d'hydrocarbures, pouvant s'établir à 55 000 litres d'hydrocarbures.

McAllister a indiqué que l'état du navire soulevait de sérieuses questions quant à la navigabilité du *Dominion I* et au risque de pollution advenant le cas où le navire coulerait. L'expert a affirmé que le démantèlement et la mise au rebut du navire étaient la seule façon de contrer la menace pour l'environnement.

En février 2013, la Garde côtière a indiqué qu'elle avait obtenu un énoncé de travail, par l'entremise du ministère des Travaux publics du Canada, pour gérer la situation. Ce document fournirait aux entrepreneurs éventuels la portée des travaux nécessaires pour enlever et éliminer en toute sécurité les hydrocarbures se trouvant à bord du navire.

À la fin de l'exercice, la Garde côtière n'avait pas accordé de contrat relativement aux travaux à accomplir. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

3. Enjeux et occasions

Bon nombre des enjeux identifiés dans les rapports annuels précédents ont été relevés. Comme il a été mentionné dans des rapports antérieurs, les bureaux de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (CIDPHN) ont été déménagés avec succès. Une nouvelle base de données électronique a été installée afin de mieux gérer les dossiers de la CIDPHN. Le nouveau système de gestion de l'information et de documents facilite la disponibilité de tous les renseignements pertinents, en temps opportun, afin de traiter les demandes d'accès à l'information ainsi que d'assurer que les dossiers contenant des renseignements personnels soient traités en conformité avec les lois et règlements sur la protection des renseignements personnels. La Caisse d'indemnisation a également amélioré ses contrôles financiers et, depuis un certain nombre d'années, inclut dans ses rapports des états financiers vérifiés dans les règles.

L'Administrateur a toutefois encore deux sujets de préoccupation. En premier lieu, comme mentionné dans plusieurs exposés d'événements de déversement d'hydrocarbures figurant à la section 2, l'Administrateur fait face à un problème permanent de traitement des demandes d'indemnisation découlant de navires de pêche négligés et abandonnés, principalement sur la côte du Pacifique. En ce qui concerne le recouvrement des coûts, dans la plupart des cas, le recouvrement de l'indemnité payée à même la Caisse devient impossible, parce que les propriétaires ne peuvent être retrouvés ou ne possèdent aucun actif saisissable. Ces navires demeurent aussi un défi pour les gouvernements fédéral et provinciaux ainsi que les administrations locales. Les systèmes actuels de permis et d'immatriculation des navires ne tiennent pas compte précisément des changements de propriété de navire. Tant que ce point n'aura pas été résolu, nous continuerons d'avoir des difficultés à recouvrer les coûts auprès des propriétaires de navires responsables, conformément au « Principe du pollueur-payeur » du gouvernement.

Le manquement des demandeurs de présenter une demande d'indemnisation en temps opportun constitue un autre enjeu. Cela s'est avéré particulièrement un problème dernièrement, dans un certain nombre d'importantes demandes d'indemnisation. Le retard dans la présentation des demandes fait qu'il est difficile pour l'Administrateur de mener une enquête et d'évaluer adéquatement ces demandes d'indemnisation. Le problème s'aggrave lorsque les demandes ne sont pas bien documentées. Le dépôt tardif de demandes d'indemnisation mal documentées nuit aux efforts déployés par l'Administrateur de recouvrer auprès des parties principalement responsables l'indemnité payée à même la Caisse et a pour effet de miner le Principe du pollueur-payeur. Afin d'aider les demandeurs à présenter des demandes, l'Administrateur a révisé en profondeur le Manuel des demandes d'indemnisation.

4. Initiatives de relations externes

Les initiatives de relations externes de l'Administrateur visent 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 initiatives de relations externes donnent à l'Administrateur l'occasion d'approfondir sa compréhension personnelle des perspectives des demandeurs, des propriétaires de navire et d'autres intervenants qui entrent en jeu à la suite d'un déversement d'hydrocarbures et qui peuvent présenter 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.

4.1 Conseil consultatif maritime canadien (chapitre national)

Le Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) est l'organisme consultatif national de Transports Canada à l'égard des modifications réglementaires maritimes et d'autres dossiers maritimes à l'échelle nationale. Les réunions du CCMC se tiennent généralement à Ottawa au cours du printemps et de l'automne. De plus, les réunions du CCMC (chapitre régional) se tiennent généralement deux fois par année dans chacune des régions opérationnelles de Transports Canada. Les participants comptent des représentants d'entreprises de transport maritime, des intervenants de l'industrie de la pêche et d'autres intervenants qui ont intérêt reconnu à l'égard de la sécurité maritime, des questions de navigation de plaisance, des aides à la navigation et ainsi de suite. Il y a des comités permanents et des groupes de travail qui discutent de questions et formulent des recommandations visant l'élaboration de règlements et de normes, notamment pour les questions liées à la prévention et à l'intervention en cas de pollution en milieu marin. Au cours de l'exercice, le CCMC a tenu des réunions nationales à Ottawa du 23 au 26 avril et du 6 au 8 novembre 2012. Les réunions du CCMC présentent un intérêt pour l'Administrateur, surtout les discussions et les conclusions du Comité permanent de l'environnement. L'Administrateur assiste personnellement à certaines des réunions, mais lorsqu'il ne peut être présent, la CIDPHN est représentée par un consultant en matière maritime. L'Administrateur souhaite se tenir au courant du cadre de réglementation de la prévention de la pollution par les hydrocarbures causée par les navires.

Au cours de la séance d'automne, le sous-commissaire de la Garde côtière canadienne a fait le point sur certaines des initiatives de la Garde côtière. Il a indiqué qu'une priorité fondamentale de la Garde côtière est de renforcer son Programme d'intervention environnementale. Récemment, la Garde côtière a mis l'accent sur deux secteurs en particulier. Le premier consiste à donner suite aux recommandations issues des vérifications externes du Programme d'intervention environnementale, comme l'évaluation de la capacité d'intervention du Programme d'intervention environnementale de la Garde côtière en appliquant à l'équipement de la Garde côtière les normes de Transports Canada utilisées pour agréer les organismes d'intervention canadiens. Deuxièmement, la Garde côtière élabore aussi un plan pour instaurer le Système de commandement en cas d'incident pour le Programme d'intervention environnementale, conformément aux recommandations issues des vérifications externes antérieures. Le Système d'intervention en cas d'incident est un système de gestion normalisé à l'échelle internationale utilisé pour organiser et gérer un éventail de capacités opérationnelles d'intervention en cas d'événements urgents, peu importe leur envergure. De plus, il a été annoncé qu'un comité consultatif indépendant sera établi pour évaluer le régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin.

En ce qui concerne l'Arctique canadien, un représentant de la Garde côtière dirige la délégation canadienne participant au groupe de travail sur la préparation et l'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures du Conseil de l'Arctique. Le groupe de travail conçoit actuellement un accord entre les nations de l'Arctique pour qu'elles s'entraident en cas de déversement d'hydrocarbures dans les eaux nordiques. L'Administrateur est reconnaissant de l'invitation à prendre part aux délibérations rattachées aux séances du CCMC (chapitre national).

Remarque : Les procès-verbaux des réunions du CCMC tenues à Ottawa se trouvent sur le site Web du CCMC (chapitre national) à l'adresse suivante : <http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/sraq-ccmc-menu-826.htm>.

4.2 Assemblée générale annuelle de l'Association canadienne de droit maritime et colloque

L'Administrateur a assisté à l'assemblée générale annuelle de l'Association canadienne de droit maritime (ACDM) tenue à Vancouver le 11 mai 2012. L'Administrateur est membre de l'ACDM, association qui se consacre à la promotion de l'uniformité du droit maritime. Il s'agit du chapitre canadien du Comité maritime international (CMI), organisation internationale qui se consacre à l'élaboration de conventions maritimes internationales. L'ACDM accomplit son travail par l'entremise de divers sous-comités qui se consacrent à l'étude des différents aspects du droit maritime canadien. Parce que l'Association touche tous les aspects de l'activité maritime au Canada, l'Administrateur la considère comme une tribune importante pour favoriser la prise de contact avec les intervenants dans le secteur du droit maritime du Canada.

À la suite de l'assemblée générale annuelle, l'ACDM a organisé, le 12 mai, un colloque d'un jour sur le droit maritime dans le cadre duquel l'Administrateur a présenté un exposé, de concert avec M. John O'Connor, éminent avocat du droit maritime pratiquant dans la ville de Québec, sur les incidences de diverses décisions judiciaires rendues en France dans le cadre du sinistre de l'*Erika* (1999) et les incidences de ces décisions pour le régime d'indemnisation énoncé dans les Conventions de 1992 sur la responsabilité civile et du FIPOL, qui fournissent un régime en cas de déversement d'hydrocarbures causé par les navires-citernes transportant des cargaisons d'hydrocarbures persistants. Le Canada, comme il est mentionné ailleurs dans le rapport, est membre de ce régime international. L'exposé a été bien accueilli et a servi à souligner l'importance du régime international, qui est un élément essentiel du régime canadien actuel figurant dans la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

4.3 Colloque sur le Programme de lutte contre les déversements d'hydrocarbures en mer et dans l'Arctique

L'Administrateur était représenté par un consultant en matière maritime à l'occasion du 35^e colloque technique du Programme de lutte contre les déversements d'hydrocarbures en mer et dans l'Arctique (AMOP) sur la contamination de l'environnement et l'intervention en cas de déversement d'hydrocarbure qui se tenait du 5 au 7 juin 2012.

Environnement Canada a lancé le Programme de lutte contre les déversements d'hydrocarbures en mer et dans l'Arctique (AMOP) en 1978 pour améliorer la base de connaissances et la technologie utilisées pour nettoyer les déversements d'hydrocarbures en mer et dans l'Arctique. Le colloque technique de l'AMOP

est bien vite devenu une tribune technique internationale à l'égard des déversements d'hydrocarbures dans n'importe quel environnement, de même que des sujets se rapportant aux déversements. Le colloque est organisé tous les ans par la Division des urgences – Science et Technologie (DUST) d'Environnement Canada. La DUST mène un programme national permanent de recherche et de développement (R et D) en ce qui a trait aux déversements d'hydrocarbures en milieu marin. Les résultats du programme de R et D sont appliqués aux déversements d'hydrocarbures réels et aident à orienter le travail des 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.

Au cours des trois jours du colloque, de nombreux exposés ont été présentés 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, le devenir et les effets des hydrocarbures. En ce qui concerne les mesures d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures, plusieurs exposés ont abordé les problèmes liés à l'utilisation d'agents de dispersion et d'agents de nettoyage de la surface des hydrocarbures ainsi que leur efficacité. Un représentant de BP America Inc. a discuté des résultats de la destruction par combustion sur place dans des conditions contrôlées des hydrocarbures à la surface de l'eau au cours de l'incident *Deepwater Horizon* qui s'est produit en 2010 dans le golfe du Mexique. En outre, des exposés ont été présentés par un représentant de la Norvège concernant les recherches sur le terrain en cours dans son pays, les technologies d'intervention et les mesures d'intervention pour faire face aux déversements d'hydrocarbures dans les eaux couvertes de glace.

Deux professeurs de la Faculté de génie et de sciences appliquées de l'Université Memorial de Terre-Neuve ont donné une série d'exposés sur les recherches menées par l'Université en ce qui a trait aux défis que présente la lutte contre les déversements d'hydrocarbures en mer dans les eaux froides au large de Terre-Neuve. Leurs programmes de recherche et de simulation mettent l'accent sur la récupération des déversements d'hydrocarbures en mer en cas d'événements dans des environnements difficiles, comme sur les Grands Bancs.

Les exposés présentés étaient de nature informative et visaient une gamme d'équipements de nettoyage de la pollution par les hydrocarbures et les dernières 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 CIDPHN. Le coordonnateur du colloque de l'AMOP d'Environnement Canada a remercié l'Administrateur d'avoir mis à la disposition des participants des exemplaires de son rapport annuel.

4.4 Conférence sur la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS)

Pour souligner le 30^e anniversaire de la signature de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS), l'Université de la Virginie et l'Université Dalhousie, ont conjointement organisé une conférence. Il s'agissait de la 36^e conférence organisée par les facultés de droit des deux universités, qui se tient, tour à tour, à l'Université de la Virginie et à l'Université Dalhousie. Cette année, la conférence a eu lieu à Halifax.

En raison de l'augmentation des activités extracôtières sur le plateau continental, il a été jugé approprié de centrer la discussion de la conférence sur divers aspects des activités extracôtières, en mettant particulièrement l'accent sur l'exploration et l'exploitation pétrolières et gazières extracôtières. Bien évidemment, tout le monde a pensé à l'incident du *Deepwater Horizon (Macondo)* de 2010, dans le golfe du Mexique, mais les

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

activités se déroulant dans l'Arctique ainsi que l'ouverture du passage du Nord-Ouest et du Nord-Est ont également suscité beaucoup d'attention.

Dès le début de la conférence, on a mentionné qu'un secteur, soit la responsabilité et l'indemnisation liées aux accidents, n'avait pas été traité de façon exhaustive en ce qui a trait aux activités extracôtières sur le plateau continental. Pour cette raison, on a demandé à l'Administrateur de présenter un exposé expliquant ce qui a été réalisé à cet égard dans le secteur du transport maritime. Le but était de formuler des idées sur ce qui pouvait être accompli relativement à la responsabilité et à l'indemnisation ayant trait à l'exploration et à l'exploitation gazières et pétrolières extracôtières.

Dans son exposé, l'Administrateur a donné un bref historique du régime de responsabilité et d'indemnisation qui a été élaboré à l'échelle internationale afin de faire face aux déversements provenant de navires-citernes et attribuables au transport d'hydrocarbures « persistants » en vrac en tant que cargaison. Il a indiqué que ce régime en était un de responsabilité partagée : le propriétaire du navire assume la responsabilité selon le principe de « responsabilité stricte », garantie par une assurance obligatoire, jusqu'à la limite de responsabilité fixée, calculée en fonction du tonnage du navire, et les propriétaires des cargaisons versent une indemnisation supplémentaire par l'intermédiaire des Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL).

L'Administrateur a aussi indiqué que le concept de « partage » était corroboré par deux accords du secteur privé, l'Accord de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes de petites dimensions (STOPIA) et l'Accord de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes (TOPIA), essentiellement des engagements pris par les Clubs de protection et d'indemnités (Clubs P&I) au nom des propriétaires de navire afin d'alléger davantage le fardeau des chargeurs de fournir une indemnisation supplémentaire par l'intermédiaire des FIPOL.

La mesure dans laquelle le cadre régissant les déversements d'hydrocarbures provenant des navires-citernes pourrait être adapté relativement à la responsabilité et à l'indemnisation des activités extracôtières dans le plateau continental reste à voir.

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

L'Administrateur était représenté par un consultant en matière maritime à l'occasion du 39^e atelier de l'Équipe régionale d'interventions d'urgence (ERIU) et de la réunion annuelle tenue à Saint John, au Nouveau-Brunswick, les 17 et 18 octobre 2012.

Afin de situer le 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 comptent des représentants des gouvernements fédéral et provinciaux et du secteur privé. Chaque comité est appelé « Équipe régionale d'interventions d'urgence » ou ERIU. L'ERIU prodigue essentiellement des conseils scientifiques et techniques à l'industrie et à l'organisme responsable au nom de tous les ministères et organismes gouvernementaux. Elle établit un consensus sur les priorités de protection environnementale et de nettoyage et donne des conseils sur l'entreposage et l'élimination des déchets.

Cette année, les ateliers ont essentiellement porté sur la revalidation du processus de l'ERIU et sur la manière de tracer une voie à suivre qui soit viable. Environnement Canada a indiqué qu'en raison de la

restructuration et de la réduction du personnel dans les bureaux régionaux, il ne pouvait maintenir le modèle de l'ERIU, tant sur le plan de l'intervention que sur celui de la préparation, de la manière à laquelle ses partenaires y étaient habitués par le passé. Pendant une intervention environnementale, Environnement Canada continuera d'offrir un soutien scientifique, mais étant donné que son nouveau centre d'intervention se situe maintenant à Montréal, il ne pourra pas présider efficacement les réunions de l'ERIU comme il le faisait auparavant.

Environnement Canada a mis sur pied un nouveau Centre national des urgences environnementales (CNUE) à Montréal. Le CNUE est maintenant le principal centre de coordination des interventions d'urgence du Canada et offre des conseils scientifiques et techniques bilingues de base en cas d'urgence environnementale. Le personnel de ce centre se déplacera pour se rendre sur les lieux d'un incident important et fournira de l'expertise si l'organisme d'intervention responsable du gouvernement en fait la demande. Au sein d'Environnement Canada, les discussions se poursuivent sur la formation d'une structure selon laquelle l'organisme responsable coordonnerait les renseignements scientifiques et techniques pour les incidents de petite et de moyenne envergure. Environnement Canada s'est engagé à chercher des solutions pratiques et durables pour réussir la transition et aider les organismes responsables à recueillir de diverses sources des renseignements scientifiques liés à l'intervention environnementale. Une réunion de suivi est prévue à laquelle assistera un représentant de chaque organisme responsable afin de s'entendre sur la nouvelle stratégie administrative et opérationnelle. Les options visant à établir qui assurera la présidence pour le nouveau modèle sont en cours d'examen.

L'Administrateur est reconnaissant de l'invitation à prendre part aux conférences environnementales régionales.

4.6 Conseil consultatif maritime canadien (Nord)

L'Administrateur a été invité à assister aux réunions du Conseil consultatif maritime canadien régional (CCMC-N) tenues à Ottawa les 4 et 5 décembre 2012. La Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution causée par les navires était représentée par un consultant en matière maritime engagé par cette dernière. Par le passé, les réunions du CCMC-N se tenaient généralement deux fois l'an et étaient habituellement organisées dans différentes collectivités du Nord. Toutefois, pour des raisons financières, Transports Canada a décidé cette année qu'à l'avenir une seule réunion régionale du CCMC se tiendrait.

Les réunions de décembre étaient coprésidées par des représentants du directeur régional, Transport maritime, Région des Prairies et du Nord, et du commissaire adjoint de la Garde côtière canadienne, Région du Centre et de l'Arctique. Les participants représentaient les gouvernements fédéral et territoriaux, de même que 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, comme Nunavut Eastern Arctic Shipping Inc., la Société des transports du Nord Limitée, CanArctic Shipping Company-Fednav, Coastal Shipping Ltd., Desgagnés TransArctic Inc., Petro-Nav et d'autres. Des représentants d'Environnement Canada, de Transport maritime de Transports Canada, de Pêches et Océans Canada, du Service hydrographique du Canada, de l'Agence Parcs Canada, du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest et du gouvernement du Nunavut ont présenté des exposés.

Au cours de la réunion, les discussions ont essentiellement porté sur l'augmentation des activités annuelles de transport maritime dans l'Arctique. Par exemple, les Services de communications et de trafic maritimes ont signalé que quelque 117 navires ont effectué un total de 295 voyages dans la zone de services de trafic

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

maritime du Nord canadien au cours de la saison de navigation de 2012. Nunavut Eastern Arctic Shipping a indiqué, dans son survol de la saison de 2012, qu'elle a effectué 13 traversées avec sa flotte de navires transportant des marchandises sèches pour plus de 50 destinations. Petro-Nav a mentionné qu'au cours de sa mission de ravitaillement par mer de 2012, quelque 75 000 mètres cubes de produits pétroliers ont été livrés à 17 emplacements au Nunavik et au Nunavut sur une période de 200 jours-navires. Dans les diverses collectivités, le pétrole était pompé à terre à l'aide de boyaux flottants et dans certains emplacements, quelque 7 500 pieds de boyau sont nécessaires.

Les exploitants de navires transporteurs de produits raffinés participant aux opérations de ravitaillement par mer dans l'Arctique ont indiqué que des exercices d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures étaient menés sur chaque navire avant son départ vers l'Arctique. De plus, des exercices sont effectués régulièrement dans le Nord, préférablement avec la participation à terre des clients.

Comme il a été mentionné dans les rapports annuels précédents, les propriétaires de navire n'ont pas d'entente contractuelle avec un organisme d'intervention agréé dans les eaux arctiques au nord du 60° parallèle. La Garde côtière a indiqué que l'exercice mené conjointement par le Canada et les États-Unis (CAN US NORTH) en 2012 a essentiellement porté sur les déversements de puits de pétrole. L'initiative de l'évaluation environnementale régionale de la mer de Beaufort de la GCC se poursuit. Les divers exposés se sont terminés par des commentaires et des questions formulés par les participants.

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.

4.7 Le 24^e colloque annuel sur le droit maritime

Le 7 décembre 2012, l'Administrateur a assisté au colloque précité dans le cadre de ses initiatives de relations externes. Le programme de la conférence comprenait un éventail de sujets, dont un exposé sur l'aménagement d'un terminal sur la côte Ouest à Prince Rupert, en Colombie-Britannique. Une mise à jour sur les initiatives de droit maritime canadien et international a été fournie par M^{me} Gillian Grant, conseillère principale, Services juridiques, Transports Canada. La conférence a offert des possibilités d'entretenir des liens avec divers intervenants dans le secteur du transport maritime au Canada, y compris des avocats jouant un rôle actif dans le domaine du droit maritime, des représentants des associations d'armateurs, des assureurs maritimes et des administrations portuaires.

4.8 Réunion avec l'Association canadienne des opérateurs de traversiers

Le 5 mars 2012, à la demande de l'Association canadienne des opérateurs de traversiers, l'Administrateur a rencontré des représentants pour discuter de la nature et du but de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (CIDPHN). Les deux représentants présents étaient M. Stuart Jones, ministère des Transports de l'Ontario, et M. Walter Pumphrey, Services de transport maritime, du gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador. De façon générale, ils voulaient savoir quels liens, le cas échéant, devaient être établis entre leur organisation et la CIDPHN.

L'Administrateur a donné un aperçu de l'historique de la CIDPHN et de son prédécesseur, la Caisse des réclamations de la pollution maritime, en soulignant que son objectif principal est d'offrir une indemnisation

pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et les frais engagés pour les activités de nettoyage et les mesures de prévention de la pollution. Il a insisté sur le fait que la CIDPHN a été instaurée essentiellement au profit des demandeurs et non à celui des armateurs, puisque le principe de base demeure celui du « pollueur-payeur ». Dans la mesure où l'indemnisation est tirée à même la CIDPHN pour les demandes d'indemnisation admises, l'Administrateur est obligé de prendre toutes les mesures raisonnables pour recouvrer le montant auprès du propriétaire ou d'une autre partie susceptible d'être responsable des dommages dus à la pollution.

L'accent a été mis sur la notion de « propriétaire » au sens de l'article 75 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM). Il a été noté que tant le gouvernement de l'Ontario que celui de Terre-Neuve pouvaient être des demandeurs dans la mesure où ils ont participé au nettoyage d'un déversement provenant d'un navire. Toutefois, dans le cas des traversiers appartenant à ces gouvernements ou exploités par ceux-ci, qui ont causé les déversements d'hydrocarbures, aucune demande d'indemnisation ne peut être déposée contre la CIDPHN. La relation précise entre le traversier et le gouvernement concerné serait déterminante. Dans certains cas, le traversier appartient au gouvernement, dans d'autres, le traversier peut appartenir au gouvernement, mais il a confié son exploitation à une entreprise distincte, ou dans d'autres cas le traversier ne lui appartient pas du tout. Ces relations devraient être étudiées pour déterminer si la CIDPHN paierait une demande d'indemnisation.

L'Administrateur a donné des renseignements sur la relation entre la CIDPHN et les FIPOL, mais on a mentionné que le régime international n'était pas pertinent, étant donné qu'il ne vise que les déversements d'hydrocarbures causés par des navires-citernes chargés. Les discussions ont porté sur le statut des organismes d'intervention (OI) et leur incapacité à déposer directement des demandes d'indemnisation contre la CIDPHN, sauf lorsqu'ils n'ont pas réussi à obtenir une indemnisation de la part des propriétaires ou de leurs assureurs.

L'Administrateur a souligné que le principal problème dans la plupart des demandes d'indemnisation traitées par la CIDPHN concerne la question de savoir si la mesure prise et les dépenses sont raisonnables. Des discussions ont également porté sur le droit du ministre des Pêches et des Océans de recouvrer les frais de surveillance raisonnables, et on a souligné que l'ampleur de ces frais est souvent une pomme de discorde entre la CIDPHN et la GCC.

4.9 Atelier sur l'évaluation du transport maritime des sables bitumineux du Canada

L'Administrateur a assisté à un atelier d'un jour à Vancouver, le 21 mars 2013, pour discuter du transport maritime lié aux sables bitumineux du Canada. L'atelier a été organisé par l'IHS CERA, une organisation de traitement de l'information qui organise aussi des ateliers sur divers sujets d'actualité. Étant donné que le sujet des sables bitumineux et leur transport maritime possible font l'objet de discussion dans divers milieux, l'Administrateur a accepté d'assister à cet atelier, puisque la prise en considération du transport maritime des sables bitumineux aurait des répercussions considérables sur le régime canadien de responsabilité et d'indemnisation pour les déversements d'hydrocarbures causés par les navires.

L'atelier a débuté par un aperçu des divers éléments du transport maritime, y compris les règles et règlements régissant la sécurité des navires-citernes en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada* et du régime de responsabilité et d'indemnisation figurant dans la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. La compétence du Canada relativement à divers cours d'eau a également été décrite, de même que la

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

nécessité ou non de divers projets de pipeline visant l'ouverture de nouveaux marchés pour les sables bitumineux du Canada. Une analyse de la sécurité des navires-citernes réalisée au cours des années qui ont suivi 1989 a été fournie. On laisse entendre que la sécurité des navires-citernes s'est grandement améliorée au fil des ans, comme en témoigne la diminution des incidents impliquant des navires-citernes, et ce, malgré la hausse du nombre des navires-citernes et leur capacité de transport totale.

La discussion a surtout porté sur le trafic de navires-citernes en partance de Vancouver (Kinder Morgan) et la hausse possible du trafic de navires-citernes en partance de Kitimat (Enbridge). La préparation aux interventions au Canada et dans d'autres pays (États-Unis, Norvège et Australie) a été discutée et comparée. L'Administration de pilotage du Pacifique a présenté un exposé sur le régime de pilotage sur la côte Ouest, y compris Vancouver et Kitimat.

Bref, l'atelier s'est avéré très instructif sur ce sujet d'actualité. Il a aussi permis à l'Administrateur d'établir de nouveaux liens avec du personnel clé ayant des intérêts actuels et futurs dans le trafic des navires-citernes sur la côte Ouest.

4.10 Séances d'information CANUSLANT

À la demande de l'Administrateur, l'un de nos consultants en matière maritime a assisté à la séance d'information CANUSLANT et a fait un exposé sur le sujet suivant : « Indemnisation, Canada et Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires ».

Parmi les participants, on comptait des représentants de l'industrie provenant d'organisations non gouvernementales (ONG), notamment Grand Manan Whale and Seabird Research Station, Eastern Charlotte Waterways Inc. et Fundy Baykeeper-Conseil de conservation du Nouveau-Brunswick; du secteur des pêches, notamment Charlotte County Clam Harvesters Cooperative, Grand Manan Fisherman's Association, Alma Fishermen's Association et Lobster Storage Association of New Brunswick; et du secteur de l'aquaculture, représenté par Atlantic Canada Association of New-Brunswick. En outre, les gouvernements étaient largement représentés, y compris la National Oceanic and Atmospheric Administration des États-Unis, la Garde côtière canadienne, Pêches et Océans Canada, le Department of Marine Resources, le Department of Environmental Protection, Environnement Canada, Transports Canada, l'Agence canadienne d'inspection des aliments, le ministère de l'Environnement et des gouvernements locaux du Nouveau-Brunswick et le ministère de l'Agriculture, de l'Aquaculture et des Pêches du Nouveau-Brunswick.

Il s'agissait essentiellement d'une séance d'information et, au cours de la journée, on a mentionné que plus de dix ans s'étaient écoulés depuis la tenue d'une séance similaire. Cette séance était coprésidée par la Garde côtière canadienne et la National Oceanic and Atmospheric Administration des États-Unis. Sur le plan opérationnel, l'objectif consistait à considérer la zone géographique de la baie de Fundy comme une zone potentielle de déversement, peu importe les questions de compétence et de géographie du Canada ou des États-Unis pouvant être soulevées après un déversement.

CANUSLANT 2013 devrait se tenir du 18 au 20 juin à Saint John, au Nouveau-Brunswick, et cette séance (le 19 mars 2013) a servi à informer le groupe de l'objectif de CANUSLANT 2013, notamment de la nécessité de travailler en étroite collaboration avec les collectivités de pêcheurs, après un déversement pour gérer efficacement les pêches et établir des protocoles à utiliser au besoin pour la réouverture des pêches conjointes transfrontalières. Transports Canada a présenté un exposé très intéressant sur l'utilisation des

navires de pêche de passage après un déversement pour contribuer aux opérations. Cet exposé a été suivi d'une séance de questions et réponses sur la compréhension de toute exigence additionnelle de Transports Canada pour les navires ou les membres d'équipage advenant le cas où le navire passerait d'un navire de pêche à un navire commercial exploité aux termes d'un contrat.

Le gestionnaire d'Alert (organisme d'intervention (OI)) a discuté de son intérêt à faire participer les pêcheurs aux activités d'intervention en cas de déversement avec leurs navires de pêche. Il a également indiqué qu'un bon nombre d'années s'étaient écoulées depuis la dernière formation de l'OI pour former les pêcheurs locaux et qu'il était intéressé à s'engager dans cette voie. Les personnes présentes ont indiqué que cette initiative était vue d'un bon œil.

Deux études de cas ont été brièvement présentées et discutées, le déversement de Deepwater Horizon, dans le golfe du Mexique, et le déversement d'hydrocarbures provenant du pétrolier *Hebei Spirit*. La discussion du cas Deepwater portait essentiellement sur les limites d'interdiction de pêcher et l'incidence des déversements sur les poissons. La discussion du déversement de l'*Hebei Spirit* portait sur la similitude de l'environnement de la baie de Fundy et de la région en Corée où s'est produit le déversement.

Les participants ont démontré un intérêt marqué pour la discussion sur l'interdiction et la relance de la pêche en cas de déversement et l'incidence particulière des interdictions sur les pêcheurs et l'aquaculture. Les participants ont remercié la CIDPHN d'avoir assisté et contribué à la séance de travail. À la fin de la journée, un groupe de travail a été mis sur pied pour faire progresser les travaux en cours consistant à faire participer la population locale œuvrant dans divers milieux de la pêche à élaborer des plans d'urgence, des protocoles et des options d'intervention avant qu'un déversement ne se produise dans la région.

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

L'Administrateur a assisté à deux réunions des organes directeurs des Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL), en tant que membre de la délégation canadienne, respectivement, du 24 au 27 avril et du 15 au 19 octobre 2012. Le 17 janvier 2013, l'Administrateur a aussi assisté à une réunion du groupe consultatif, qui a été mis sur pied par le Conseil d'administration du Fonds de 1971 pour examiner des options et formuler des recommandations au sujet de la liquidation de ce Fonds.

Il ne s'agit pas ici de donner un compte rendu détaillé des réunions des organes directeurs, étant donné que les comptes rendus des décisions de ces réunions peuvent être consultés en ligne à l'adresse suivante : <http://www.iopcfunds.org/fr/>. Il s'agit plutôt d'aborder les points saillants de ces réunions, en commençant par certains des événements pris en charge par les organes directeurs. Ce rapport donnera aussi des précisions sur le budget adopté à la réunion d'octobre, étant donné que les contributions à payer aux Fonds sont fixées en fonction dudit budget. Il y a lieu de rappeler que la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (CIDPHN) paie les contributions perçues par les fonds internationaux au nom des réceptionnaires des hydrocarbures donnant lieu à contribution situés au Canada. Finalement, le rapport traitera du groupe consultatif précité relativement à la liquidation du Fonds de 1971.

5.1 Événements

Comme il a été mentionné dans les rapports annuels précédents, un conseil d'administration a été établi pour traiter les questions en suspens du Fonds de 1971. Peut-être faut-il rappeler que la Convention régissant le Fonds de 1971 n'est plus en vigueur depuis le 24 mai 2002. Pourtant, ce Fonds ne pourra pas être liquidé avant que toutes les questions en suspens, notamment les dossiers d'indemnisation liés aux événements, aient été réglées. Les dossiers d'indemnisation en suspens liés aux événements et les autres questions qui empêchent actuellement la liquidation du Fonds de 1971 seront traités plus tard lorsque des rapports sur le groupe consultatif seront établis.

Au chapitre des événements visés par le Fonds de 1992, les organes directeurs du Fonds ont beaucoup parlé de l'événement de l'*Hebei Spirit* à l'occasion des réunions d'avril et d'octobre. Comme il a été souligné dans les rapports précédents, un bureau des demandes d'indemnisation, géré conjointement par le secrétariat des FIPOL et le club P&I (Skuld) qui fournissait l'assurance à l'égard du navire, a été mis sur pied pour évaluer les demandes d'indemnisation. En date d'octobre 2012, 128 400 demandes d'indemnisation avaient été inscrites, 83 946 autres avaient été rejetées et des paiements provisoires avaient été octroyés à l'égard de 37 108 demandes d'indemnisation.

La plupart des demandeurs qui ont reçu un paiement provisoire n'étaient cependant pas d'accord avec le montant déterminé par le bureau des demandes d'indemnisation. Par conséquent, ces demandeurs maintiennent leurs demandes devant les tribunaux coréens en ce qui concerne la procédure visant à déterminer les limites de montant. Compte tenu des incertitudes quant aux montants définitifs que les FIPOL pourraient devoir octroyer, le Conseil d'administration a décidé de maintenir le niveau des paiements à 35 pour cent des pertes établies. Cette décision découle des modalités des conventions qui exigent que toutes les demandes d'indemnisation soient traitées sur un pied d'égalité et qu'elles soient calculées au prorata lorsque le montant total disponible aux termes des conventions est insuffisant pour satisfaire toutes

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

les demandes d'indemnisation admises. Le montant total disponible en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et des FIPOL est fixé à 311,74 millions de dollars. Au moment de l'événement, la République de Corée n'était pas partie au Protocole portant création d'un Fonds complémentaire, alors les demandeurs ne peuvent profiter de l'indemnisation supplémentaire disponible à même ce Fonds.

Des progrès sont réalisés à l'égard de l'événement du *Volgoneft*, qui remonte au 20 décembre 2007, mais jusqu'à maintenant, aucun paiement n'a été effectué en raison de la question non réglée du « déficit d'assurance ». Ce déficit découle du fait que, conformément au droit russe, la limite de responsabilité des propriétaires de navire est inférieure à celle prévue dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, parce que le gouvernement russe n'a pas mis en œuvre des limites supérieures dans le droit national russe pour se conformer à la modification des limites convenues en 2003. Cela est regrettable puisque le montant du « déficit d'assurance » est minime. La plupart des autres questions en suspens ont été réglées favorablement par des décisions des tribunaux. Des discussions sont en cours entre le secrétariat et le gouvernement russe pour tenter de régler cette question, de sorte que les demandeurs de demandes d'indemnisation admises, qui attendent depuis longtemps déjà, puissent au moins être payés.

Deux autres événements méritent d'être soulignés, soit le *JS Amazing* et le *Redfferm*, tous deux survenus au Nigeria. Dans le cas de l'*Amazing*, les FIPOL n'ont été informés du déversement qu'en mai 2011, bien qu'il se serait prétendument produit en juin 2009. En mars 2012, le ministre des Transports nigérian a mis sur pied une commission d'enquête maritime pour enquêter sur les causes du déversement. La commission a déposé son rapport un mois plus tard dans lequel elle a énuméré plusieurs causes expliquant le déversement, y compris la piètre gestion du navire, le défaut de maintenir des niveaux d'armement sécuritaires et la présence à bord, au moment de l'événement, d'un capitaine et d'un équipage non qualifiés. La collision du navire avec les restes d'un duc d'Albe, dont l'existence et l'emplacement étaient inconnus, constitue la cause immédiate du déversement.

L'événement met également en lumière d'autres circonstances troublantes, à savoir une protection insatisfaisante, voire inexistante, pour le navire et aucun paiement d'indemnisation de la part du propriétaire. On laisse aussi entendre que le navire n'avait peut-être pas obtenu la certification nécessaire, conformément aux exigences relatives à sa classe, pour transporter des hydrocarbures lourds. Une autre circonstance nécessitant une enquête plus poussée consiste à déterminer si un déversement antérieur provenant d'un pipeline d'hydrocarbures vandalisé peut avoir contribué aux dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dans le secteur. En date d'octobre 2012, une demande d'indemnisation de 121,5 millions de livres (M£) a été déposée à l'encontre du propriétaire du navire. Bien que l'enquête se poursuive, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a déjà clairement établi que l'indemnisation dans ce cas ne pourra être octroyée qu'en fonction des pertes établies.

L'événement du *Redfferm* suscite aussi de l'inquiétude. Dans ce cas également, l'événement a prétendument eu lieu en mars 2009, mais le secrétariat des FIPOL n'en a été avisé qu'en janvier 2012. Il semble que le déversement se soit produit pendant un transbordement d'hydrocarbures, au cours duquel la barge, le *Redfferm*, a sombré et de 500 à 600 tonnes d'hydrocarbures ont été déversées. À l'heure actuelle, il existe des incertitudes quant au propriétaire de la barge et quant à savoir s'il s'agissait d'un bâtiment de mer selon le sens que lui donnent les conventions qui le régissent. Des demandes d'indemnisation d'une valeur de 26,25 millions de dollars ont été présentées au nom des 102 collectivités prétendument touchées par le déversement, mais aucun calcul ou aucune justification étayant les demandes n'a été fourni. L'Administrateur a reçu la directive de poursuivre son enquête sur la question du statut du bâtiment en tant que bâtiment de mer et sur le fondement des demandes d'indemnisation et de rendre compte de la situation au Comité exécutif lors de sa prochaine réunion.

Un autre événement récent concerne le navire-citerne grec, l'*Alfa I*, qui a sombré le 5 mars 2012 dans les eaux grecques. L'événement a également eu pour conséquence la mort tragique du capitaine du navire. Il existe, dans ce cas également, des incertitudes concernant le navire, notamment le montant de la protection couvrant les dommages causés par le navire, ainsi que la quantité d'hydrocarbures qu'il transportait réellement au moment de l'accident. En date d'octobre 2012, une demande d'indemnisation se chiffrant à 13,3 millions d'euros (M€) a été présentée aux propriétaires par les entreprises de nettoyage. Le secrétariat mène actuellement une enquête concernant cette demande d'indemnisation. Toutefois, compte tenu des incertitudes décrites ci-dessus, le Comité exécutif n'a pas autorisé le paiement des demandes d'indemnisation, en attendant les résultats des enquêtes plus poussées.

5.2 Liquidation du Fonds de 1971

Comme il a déjà été mentionné, la Convention de 1971 portant création du Fonds n'est plus en vigueur depuis le 24 mai 2002. Toutefois, il n'a pas été possible de liquider ce Fonds à cause de cinq événements pour lesquels les questions d'indemnisation n'ont pas encore été résolues. D'autres questions ne sont pas encore réglées, notamment certaines contributions en suspens et l'omission par certains États de déposer les rapports sur la quantité d'hydrocarbures reçue. Le Fonds de 1971 possède quelque 5 millions de livres (M£) dans ses comptes pour couvrir ses responsabilités, et bien que techniquement il pourrait percevoir des contributions pour payer les indemnités, il est reconnu qu'il serait difficile de le faire, étant donné que la convention qui le régit n'est plus en vigueur depuis plus de dix ans. Il est donc souhaitable que tous les événements en suspens et autres questions soient réglés sans tenter de percevoir des contributions additionnelles.

Des cinq événements, trois pourraient possiblement être réglés sans que le Fonds ait besoin d'effectuer des paiements additionnels, plus précisément le *Vistabella*, l'*Iliad* et l'*Aegean Sea*. Dans le premier cas, le *Vistabella*, le secrétariat veut exécuter un jugement rendu en Guadeloupe en faveur du Fonds à l'encontre de l'assureur situé à Trinité-et-Tobago. Ce sont donc les membres du Fonds qui peuvent décider, s'ils le désirent, d'abandonner leurs efforts pour exécuter le jugement, compte tenu du montant évalué en cause, des frais juridiques de l'exécution et du temps qu'il faudrait investir pour cette exécution. À l'heure actuelle, les FIPOL ont déposé une demande auprès du Conseil privé de Londres, tribunal de dernière instance de Trinité-et-Tobago, pour annuler le jugement rendu à Trinité-et-Tobago, qui refusait au Fonds le droit d'exécuter le jugement rendu en sa faveur.

Dans le deuxième cas, l'*Iliad*, il est tout indiqué de croire que les montants des demandes d'indemnité ne dépasseront pas la limite de responsabilité du propriétaire du navire, mais l'affaire est devant les tribunaux grecs et il est impossible de prévoir quand ces derniers rendront leur décision. Dans le troisième cas, l'*Aegean Sea*, le Fonds n'est exposé à aucune responsabilité sur la base de l'accord qu'il a conclu avec le gouvernement espagnol il y a plusieurs années dans le cadre duquel le gouvernement a accepté de payer toutes les demandes d'indemnité en suspens en contrepartie d'un paiement forfaitaire effectué par le Fonds au gouvernement. Il reste toutefois une demande d'indemnité à régler dans le cadre de laquelle le demandeur a refusé une offre de règlement. L'affaire a été présentée devant les tribunaux espagnols pour qu'ils prennent une décision définitive. Il est impossible, dans ce cas également, de prévoir quand le processus judiciaire prendra fin.

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

Des discussions sont en cours concernant l'*Iliad* et l'*Aegean Sea*, respectivement, avec les assureurs et le gouvernement espagnol, pour trouver des solutions qui permettraient aux FIPOL de se retirer de ces cas.

Il reste donc deux cas, le *Plate Princess* et le *Nissos Amorgos*, qui se sont tous deux produits au Venezuela. Dans le premier cas, comme il a déjà été indiqué, le Conseil d'administration a décidé de ne pas se conformer au jugement rendu par le tribunal de dernière instance du Venezuela, au motif que les demandes d'indemnisation dans ce cas étaient frappées de prescription, que le Fonds de 1971 n'avait pas été convenablement informé de la procédure et qu'il n'a pas pu se défendre de manière adéquate au cours de la procédure traitant des demandes d'indemnisation. On a aussi laissé entendre que certaines des preuves présentées à l'appui des demandes d'indemnisation étaient frauduleuses. Dans ce cas, il revient donc aux demandeurs vénézuéliens de décider s'ils tenteront d'exécuter le jugement définitif.

Dans le cas du *Nissos Amorgos*, la principale source de conflit s'avère deux demandes d'indemnisation identiques de 60 millions de dollars déposées devant les tribunaux pénaux et civils par le gouvernement vénézuélien. Toutes les demandes d'indemnisation individuelles ont depuis longtemps été évaluées et payées par le propriétaire du navire et les FIPOL. Techniquement, le Fonds de 1971 n'est pas partie à ces demandes d'indemnisation présentées par le gouvernement. Il y a une autre demande d'indemnisation en suspens de 30 millions de dollars déposée par des entreprises de transformation du poisson à l'encontre du gouvernement et du Fonds de 1971, mais il n'y a eu aucun fait nouveau dans le traitement de cette demande depuis de nombreuses années.

Pour tenter de résoudre les questions en suspens, le Conseil d'administration a mis sur pied un groupe consultatif dont le mandat est d'examiner des options et de formuler des recommandations pour la liquidation hâtive du Fonds de 1971. Le groupe se compose de cinq membres, dont le Canada (Alfred Popp), qui a été élu président du groupe. Une première réunion du groupe a eu lieu au siège social des FIPOL le 18 janvier 2013 et on s'attend à ce qu'il dépose un rapport provisoire contenant des recommandations lors de la réunion du Conseil d'administration qui devrait se tenir au cours des deux dernières semaines d'avril 2013.

5.3 Budget

À la réunion d'octobre 2012 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 et du Fonds complémentaire, le budget consiste principalement à prendre une disposition pour payer au secrétariat des frais de gestion forfaitaires. Dans les deux cas, les frais forfaitaires et les autres frais administratifs peuvent être payés à même les sommes se trouvant dans le compte de ces Fonds. Il ne sera donc pas nécessaire de percevoir des contributions.

Dans le cas du Fonds de 1992, le budget adopté par le Conseil d'administration de ce Fonds comprend une contribution de 15 millions de livres, dont 5 millions de livres devaient être payés avant le 1^{er} mars 2013, et le reste du montant était reporté au deuxième semestre de 2013, dans la mesure où il serait requis. Le montant reporté ne serait facturé que si le Comité exécutif décidait d'autoriser les paiements concernant les événements du *JS Amazing*, du *Redferm* et de l'*Alfa I*. La contribution de 5 millions de livres a été facturée et le Canada a payé sa part, qui se chiffrait à un montant de 318 156,19 \$.

6. États financiers

Cette partie contient le rapport des vérificateurs sur la situation financière de la Caisse d'indemnisation au 31 mars 2013 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 2013

**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 de la situation financière	3
État des résultats	4
État de la variation des actifs financiers nets	5
État des flux de trésorerie	6
Notes complémentaires	7

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 l'état de la situation financière au 31 mars 2013, les états des résultats, de la variation des actifs financiers nets et des flux de trésorerie pour 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 Normes comptables pour le secteur public ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives résultant de fraudes ou d'erreurs.

Responsabilité de l'auditeur

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

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

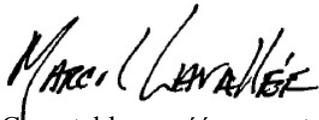
Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Opinion

À notre avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires au 31 mars 2013, ainsi que des résultats de ses activités, de la variation des actifs financiers nets et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes comptables pour le secteur public.

Budget

Tel que mentionné à la note complémentaire 11, les états financiers ne contiennent aucune donnée budgétaire, bien que cette information soit requise selon les Normes comptables pour le secteur public.



Comptables agréés, experts-comptables autorisés

Ottawa (Ontario)

Le 14 mai 2013

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

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

31 MARS 2013

3

	2013	2012
ACTIF FINANCIER		
Solde du compte auprès du Receveur général du Canada (note 3)	399 257 679 \$	395 960 119 \$
PASSIF		
Créiteurs et frais courus	101 716 \$	206 355 \$
Provision pour demandes sous révision (note 4)	604 324	518 000
TOTAL DU PASSIF	706 040	724 355
ACTIF NET	398 551 639	395 235 764
ACTIF NON FINANCIER		
Immobilisations corporelles (note 5)	355 177	512 848
EXCÉDENT ACCUMULÉ	398 906 816 \$	395 748 612 \$

Éventualités (note 6)



Administrateur

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

ÉTAT DES RÉSULTATS

POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2013

4

	2013	2012
PRODUITS		
Intérêts	5 133 742 \$	6 670 900 \$
Recouvrements liés à des demandes déjà réglées	37 605	35 066
	5 171 347	6 705 966
DEMANDES D'INDEMNISATION		
Paiements effectués envers des demandes d'indemnisation canadiennes	(383 089)	(652 635)
Diminution (augmentation) de la provision pour demandes sous révision	(86 324)	141 371
Contributions aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (note 6)	(318 156)	(1 394 815)
	(787 569)	(1 906 079)
	4 383 778	4 799 887
CHARGES DE FONCTIONNEMENT		
Honoraires de l'administrateur	96 800	99 000
Frais légaux	109 248	149 718
Frais de consultation	109 572	130 727
Frais d'audit	15 820	15 820
Services administratifs, salaires et frais de bureau	397 154	401 826
Déplacements	31 744	34 662
Loyer	225 717	225 717
Frais relatifs à la Loi sur l'accès à l'information et à la protection des renseignements personnels (note 8)	77 745	91 024
Amortissement des immobilisations	161 774	160 467
	1 225 574	1 308 961
EXCÉDENT DES PRODUITS SUR LES CHARGES	3 158 204	3 490 926
EXCÉDENT ACCUMULÉ, DÉBUT DE L'EXERCICE	395 748 612	392 257 686
EXCÉDENT ACCUMULÉ, FIN DE L'EXERCICE	398 906 816 \$	395 748 612 \$

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

ÉTAT DE LA VARIATION DES ACTIFS FINANCIERS NETS
POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2013

5

	2013	2012
EXCÉDENT DE L'EXERCICE	3 158 204 \$	3 490 926 \$
Acquisition d'immobilisations corporelles	(4 103)	(198 875)
Amortissement des immobilisations corporelles	161 774	160 467
	157 671	(38 408)
AUGMENTATION DES ACTIFS FINANCIERS NETS	3 315 875	3 452 518
ACTIFS FINANCIERS NETS, DÉBUT DE L'EXERCICE	395 235 764	391 783 246
ACTIFS FINANCIERS NETS, FIN DE L'EXERCICE	398 551 639 \$	395 235 764 \$

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

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2013

6

	2013	2012
ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT		
Excédent de l'exercice	3 158 204 \$	3 490 926 \$
Ajustement pour :		
Amortissement des immobilisations	161 774	160 467
	3 319 978	3 651 393
Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement :		
Créditeurs et frais courus	(104 639)	123 955
Provision pour demandes sous révision	86 324	(141 371)
	(18 315)	(17 416)
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Acquisition d'immobilisations corporelles	(4 103)	(198 875)
AUGMENTATION DU SOLDE DU COMPTE AUPRÈS DU RECEVEUR GÉNÉRAL DU CANADA		
	3 297 560	3 435 102
SOLDE, DÉBUT DE L'EXERCICE	395 960 119	392 525 017
SOLDE, FIN DE L'EXERCICE	399 257 679 \$	395 960 119 \$

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 2013

7

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 Normes comptables 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 Normes comptables 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 suivantes :

	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 2013

8

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. 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 1,12 % et 1,51 % (2012 : 1,26 % et 2,59 %). Le taux d'intérêt moyen pour mars 2013 était de 1,24 % (2012 : 1,48 %).

4. 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 541 324 \$ a été comptabilisée pour les demandes reçues avant le 31 mars 2013 (2012 : 518 000 \$) 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.

5. IMMOBILISATIONS

	2013		
	Coût	Amortissement cumulé	Coût non amorti
Équipement informatique	133 005 \$	100 226 \$	32 779 \$
Mobilier et équipement	175 290	58 519	116 771
Améliorations locatives	487 714	282 087	205 627
	796 009 \$	440 832 \$	355 177 \$

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 2013

9

5. IMMOBILISATIONS (suite)

	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 \$

6. 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 sont utilisés pour le paiement de demandes d'indemnisation émanant de 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 318 156 \$ (2012 : 1 394 815 \$) aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Pour l'exercice financier débutant le 1 avril 2013, la responsabilité maximale de la Caisse s'élève à 161 293 660 \$ (2012 : 159 854 965 \$) pour toutes les demandes d'indemnisation visant un seul déversement d'hydrocarbures. De plus, en date du 1 avril 2013, le ministre des Transports est investi des pouvoirs légaux pour imposer une levée de contributions de 48,37 cents (2012 : 47,94 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.

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 2013

10

7. INFORMATIONS SUR LES RÉSULTATS

	2013	2012
Gain sur devises étrangères inclus dans les contributions aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures	521 \$	42 437 \$

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

	2013	2012
Consultants	57 856 \$	72 701 \$
Logiciel - base de données de gestion des documents et informations	7 701	14 670
Frais administratifs	2 168	755
Frais légaux	10 020	2 898
	77 745 \$	91 024 \$

Les dépenses relatives à la *Loi sur l'accès à l'information et à la protection des renseignements personnels* encourues en 2013 étaient liées à la mise en œuvre d'une base de données et d'activités visant à gérer les demandes d'accès à l'information et de protection des renseignements personnels en ce qui concerne les renseignements personnels détenus par la Caisse d'indemnisation.

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 \$ (2012 : 225 717 \$) 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 loyers minimaux futurs pour les deux prochains exercices s'élève à 451 434 \$. En tant que locataire, la Caisse est aussi responsable de payer sa part des coûts d'indexation annuelle.

10. 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 2013 ont été provisionnées dans les états financiers. Au cours de la période entre le 1 avril 2013 et le 14 mai 2013, la Caisse a reçu une demande additionnelle totalisant 31 548 \$. Cette demande d'indemnisation n'a pas été provisionnée dans les états financiers.

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 2013

11

11. BUDGET

La Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires ne prépare pas de budget annuel.

12. CHIFFRES DE L'EXERCICE PRÉCÉDENT

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

