

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



Rapport annuel de l'Administrateur
2013 - 2014

Canada 

Image de la page couverture: «*Pacific Challenge*» (voir la section 2.35)

Le 27 juin 2013, la Garde côtière canadienne a informé l'Administrateur que l'ancien remorqueur, le *Pacific Challenge*, risquait de couler à son point de mouillage au large de Pender Harbour, en Colombie-Britannique. Le propriétaire avait indiqué que la détérioration de la coque était à l'origine de la lente infiltration d'eau, mais qu'il n'était pas en mesure d'intervenir à la suite de l'événement.

Photographié par l'ingénieur Andrei Zapisov,
fourni gracieusement par Powell River Life Boat Station

En collaboration avec
Jeff Brady, Pêches et Océans Canada
Interventions environnementales
Richmond (Colombie-Britannique), 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

2013-2014

Canada

L'honorable Lisa Raitt, C.P., députée
Ministre des transports, de l'infrastructure et des collectivités
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

Madame la Ministre,

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

Le rapport porte sur l'exercice financier qui se termine le 31 mars 2014.

Je vous prie d'accepter, Madame la Ministre, l'expression de mes sentiments distingués.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'A. Popp', with a stylized flourish at the end.

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

Table des matières

Liste des sigles.....	i
Résumé.....	iii
1. Le régime canadien d'indemnisation.....	1
La CIDPHN: Un fonds de dernier recours.....	3
La CIDPHN: Un fonds de premier recours.....	3
Illustration 1 - Limites de responsabilité et d'indemnisation.....	5
Tableau 1 - Contributions canadiennes aux Fonds internationaux.....	7
Cartes	
- Côte du Pacifique.....	8
- Côte de l'Atlantique.....	9
- Déversements d'origine canadienne.....	10
2. Événements canadiens ayant entraîné des déversements d'hydrocarbures.....	11
2.1 Stephanie & Darrel (2007).....	11
2.2 La Lumiere (2008).....	12
2.3 Island Ranger (2008).....	13
2.4 Oceanic (2009).....	14
2.5 Jessie Island XI (2010).....	15
2.6 Clipper Adventurer (2010).....	17
2.7 Nanny (2010).....	18
2.8 Dominion I (2010).....	20
2.9 Connie James (2011).....	21
2.10 Atlantic Endeavour (2011).....	22
2.11 Miner (2011).....	23
2.12 Ma Belle (2011).....	26
2.13 Mistann (2011).....	27
2.14 Tyee Princess & YF-875 (2011).....	28
2.15 Norwin (2011).....	29
2.16 Rene Brazeau (2011).....	30
2.17 Vicki Lyne II (2012).....	31
2.18 Centurion (2012).....	32
2.19 Centurion (2012).....	32
2.20 Golden Dragon I (2012).....	33
2.21 Emerald Tide (2012).....	34
2.22 Portofino 46 (2012).....	35
2.23 Tundra (2012).....	36
2.24 Colleen K (2012).....	37
2.25 Lady Mary III (2012).....	38
2.26 Nova Star I (2012).....	39
2.27 Pine Isle (2013).....	40
2.28 Mikon (2013).....	40
2.29 Déversement d'origine inconnue à Victoria, en C.-B. (2013).....	40
2.30 Dawn Til Dusk (2013).....	40
2.31 Déversement d'origine inconnue - Federal Progress (2013).....	41

2.32	Navi Wind (2013).....	42
2.33	Katryn Spirit (2013).....	43
2.34	Bromada (2013).....	43
2.35	Pacific Challenge (2013).....	43
2.36	Déversement d'origine inconnue - Baie Saint-François, Qc (2013).....	44
2.37	Dominion I (2014).....	44
2.38	Baltic II (2014).....	44
2.39	Porcher G (2014).....	45
2.40	Elf (2014).....	45
2.41	Quai de MacEachern's Point (2014).....	45
2.42	John I (2014).....	46
3.	Initiatives de relations externes	47
3.1	Conseil consultatif maritime canadien (chapitre national).....	47
3.2	Assemblée générale annuelle de l'Association canadienne de droit maritime et colloque.....	48
3.3	Colloque sur le Programme de lutte contre les déversements d'hydrocarbures en mer et dans l'Arctique.....	49
3.4	Conseil consultatif maritime canadien (Nord).....	50
3.5	Atelier sur l'intervention environnementale de la Garde côtière canadienne - Région de l'Atlantique.....	51
3.6	Société d'intervention maritime, Est du Canada.....	53
3.7	Newfoundland Trans-shipment Limited.....	53
3.8	Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes.....	54
3.9	Atelier sur l'intervention environnementale de la Garde côtière canadienne - Montréal.....	55
4.	Participation de la CIDPHN au régime international d'indemnisation	57
4.1	Liquidation du Fonds de 1971.....	57
4.2	Fonds de 1992.....	58
4.3	Fonds complémentaire.....	59
4.4	Budget.....	59
5.	États financiers	61

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 2014, la valeur du droit de tirage spécial (DTS) était de 1,70394 \$ 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 se terminant le 31 mars 2014. 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. La Caisse d'indemnisation du Canada couvre toutes les classes 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 un État membre du Fonds de 1992 des Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fonds de 1992) et de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CRC de 1992). En 2003, la portée du régime international a été élargie pour inclure le Protocole portant création du Fonds complémentaire. Ces fonds ont mutualisé le risque posé par les déversements d'hydrocarbures persistants provenant des navires-citernes océaniques. Le 2 octobre 2009, le Canada a adhéré à la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute, connue sous le nom de la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute. La Convention présente les règles internationales qui régissent l'indemnisation des déversements d'hydrocarbures de soute transportés à bord pour ravitailler les navires.

Les limites totales de responsabilité et d'indemnisation disponibles dans les eaux canadiennes, y compris dans la zone économique exclusive du Canada, figurent à l'illustration 1 (se reporter à la section 1).

Section financière

Les états financiers de la Caisse d'indemnisation pour l'exercice ont été examinés par des vérificateurs indépendants (se reporter à la section 5). Au cours de l'exercice, six demandes d'indemnisation canadiennes ont été réglées, pour une somme totalisant 141 796,13 \$, intérêts compris. Qui plus est, la Caisse d'indemnisation a versé au Fonds de 1992 une contribution de 1 028 982,01 \$ pour des événements ayant eu lieu à l'extérieur du Canada (se reporter au tableau 1).

Au cours de l'exercice qui a débuté le 1^{er} avril 2014, le montant maximal de la responsabilité de la Caisse d'indemnisation a été fixé à 162 745 303 \$ pour toutes les demandes d'indemnisation découlant d'un même déversement d'hydrocarbures. À compter du 1^{er} avril, la ministre des Transports est investie du pouvoir conféré par la loi d'imposer une contribution de 48,81 cents par tonne métrique d'une cargaison en vrac d'hydrocarbures importée au Canada sur un navire ou expédiée par navire d'un endroit situé 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. Toutefois, aucune contribution n'a été imposée depuis 1976.

Au 31 mars 2014, l'excédent accumulé dans la Caisse d'indemnisation s'établissait à 405 291 718 \$.

Événements canadiens ayant entraîné des déversements d'hydrocarbures

L'Administrateur reçoit de diverses 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 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 que les assureurs des propriétaires de navire ont assumé la responsabilité financière. Dans la plupart des cas où le propriétaire du navire a réglé les demandes d'indemnisation, l'Administrateur 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 d'indemnisation où l'identité du propriétaire du navire responsable est clairement connue, les services d'un conseiller juridique peuvent être retenus pour intenter une action récursoire. Dans certains cas mettant en cause des bâtiments abandonnés ou désertés, il est parfois difficile d'identifier le propriétaire du navire. Dans ces cas, lorsqu'il est nécessaire de trouver le nom et l'emplacement du propriétaire enregistré et de déterminer les actifs 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 par les hydrocarbures qui ont été évaluées et qui 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. Comme il est décrit à la section 2, l'Administrateur a traité au cours de l'exercice, 42 dossiers actifs sur des événements. Le statut actuel des mesures en recouvrement de créance entreprises par l'Administrateur à l'encontre des propriétaires de navire est également indiqué dans la section sur les événements ayant entraîné des déversements d'hydrocarbures. Au cours de l'exercice, 13 nouvelles demandes ont été reçues pour un montant total de 532 814,24 \$. Des enquêtes sur les demandes d'indemnisation reçues pendant l'exercice sont en cours, mais ces demandes n'ont pas pu être toutes évaluées avant le 31 mars 2014.

Initiatives de relations externes

L'Administrateur poursuit ses initiatives de relations externes visant à mieux faire connaître l'existence de la Caisse d'indemnisation 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 déposer des demandes d'indemnisation auprès de la Caisse d'indemnisation.

L'Administrateur a personnellement participé à un certain nombre d'initiatives de relations externes au cours de l'exercice. Il a par exemple assisté à l'assemblée générale annuelle de l'Association canadienne de droit maritime. Les réunions de l'Association procurent à l'Administrateur des occasions de favoriser les contacts avec la communauté maritime, ainsi que de se tenir au courant des faits nouveaux dans le droit maritime, tant à l'échelle nationale qu'internationale.

L'Administrateur a visité les bureaux de trois bureaux régionaux distincts de la Garde côtière canadienne, soit les bureaux de Vancouver, de Montréal et de Saint-Jean et a notamment abordé la version révisée du Manuel des demandes d'indemnisation de la Caisse d'indemnisation et d'autres questions liées au dépôt des demandes d'indemnisation. Ce manuel a pour objet d'aider les demandeurs à déposer leurs demandes d'indemnisation auprès de la Caisse d'indemnisation. Il fournit des renseignements généraux sur le type de demandes pouvant être présenté à la Caisse d'indemnisation à des fins d'indemnisation et sur les détails devant figurer dans les documents à l'appui de la demande. Les initiatives de relations externes sont abordées à la section 3.

Le régime international d'indemnisation

Au cours de l'exercice, l'Administrateur a assisté aux réunions des organes directeurs des Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures à Londres, au Royaume-Uni. Ces réunions se sont tenues, respectivement, en avril et en octobre 2013, et l'Administrateur y a assisté en tant que conseiller de la délégation canadienne.

L'Administrateur a aussi siégé en tant que président du Groupe consultatif constitué en octobre 2013 par le Conseil d'administration du Fonds de 1971 pour examiner des options et formuler des recommandations visant la liquidation hâtive du Fonds de 1971. En plus des réunions antérieures, le Groupe consultatif a tenu deux réunions, respectivement, en avril et en septembre 2013.

Le présent rapport annuel met en relief certains des points à l'ordre du jour dont il a été question aux réunions des FIPOL. L'Administrateur s'intéresse à différents aspects des FIPOL, notamment aux questions concernant les événements et les crédits budgétaires. De plus, l'Administrateur juge qu'il est souhaitable de prêter une attention particulière aux politiques des FIPOL relativement aux demandes d'indemnisation. Grâce à une participation active aux réunions internationales, les politiques et les pratiques de la Caisse d'indemnisation relativement aux demandes d'indemnisation sont aussi conformes que possible à celles du Fonds de 1992 (se reporter à la section 4).

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 48,81 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 contribuables 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 2014, le montant maximal de la responsabilité de la CIDPHN a été fixé à 162 745 303 \$ 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 sur la responsabilité en matière maritime*, 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.

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

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

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.

Nota :

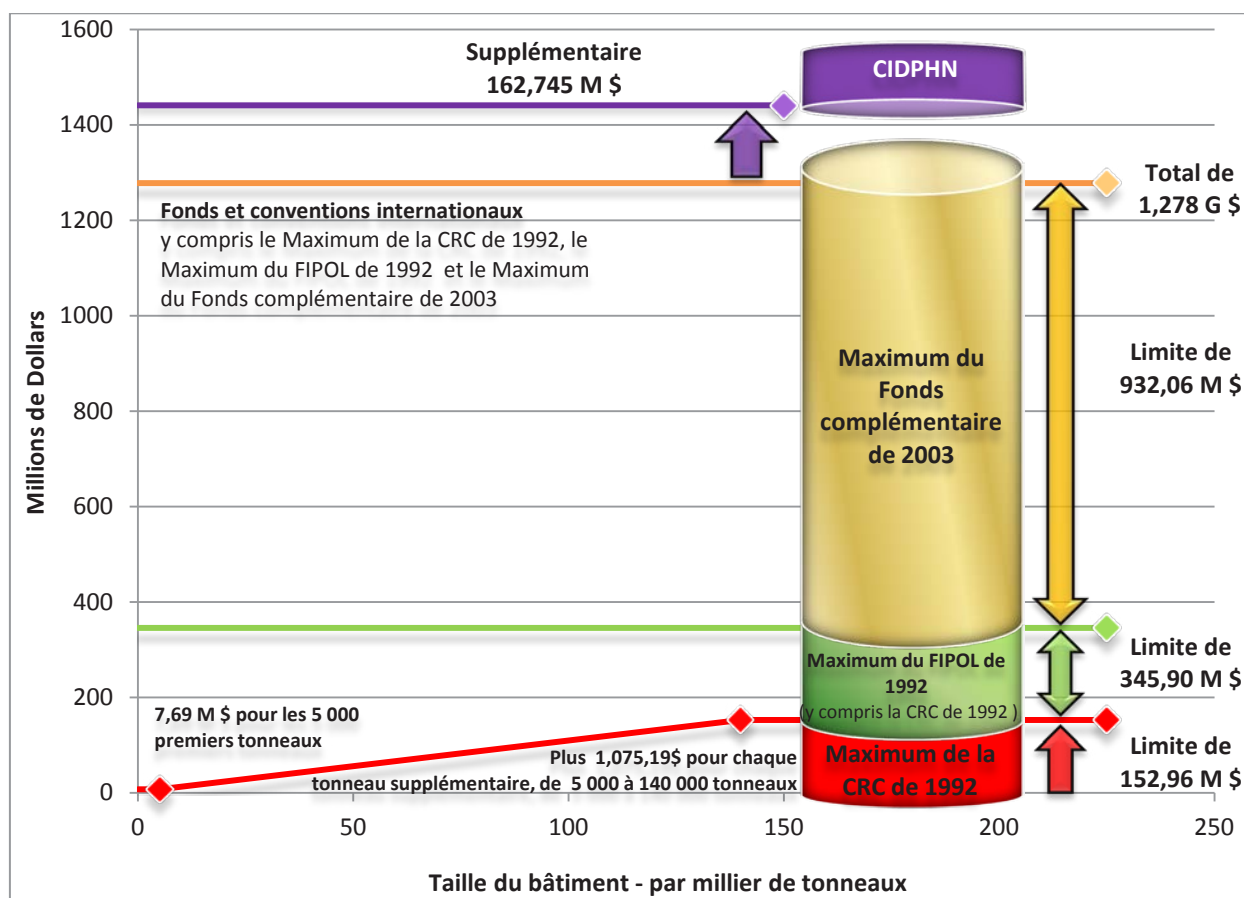
- (1) L'*illustration 1* indique les limites actuelles au chapitre de la responsabilité et de l'indemnisation s'appliquant aux déversements d'hydrocarbures causés par les pétroliers au Canada.
- (2) Le *tableau 1* indique les contributions du Canada aux fonds internationaux depuis 1989.

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 (1,70394 \$) au 1^{er} avril 2014

Fonds et conventions internationaux	1 277 955 000 \$
Fonds national total (CIDPHN)	162 745 303 \$
Total disponible pour le Canada	1 440 700 303 \$



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 932,06 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 1,278 milliard de dollars. Le montant de la CIDPHN qui s'élève à près de 162,745 millions de dollars additionné au Fonds international équivaut à environ 1,441 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

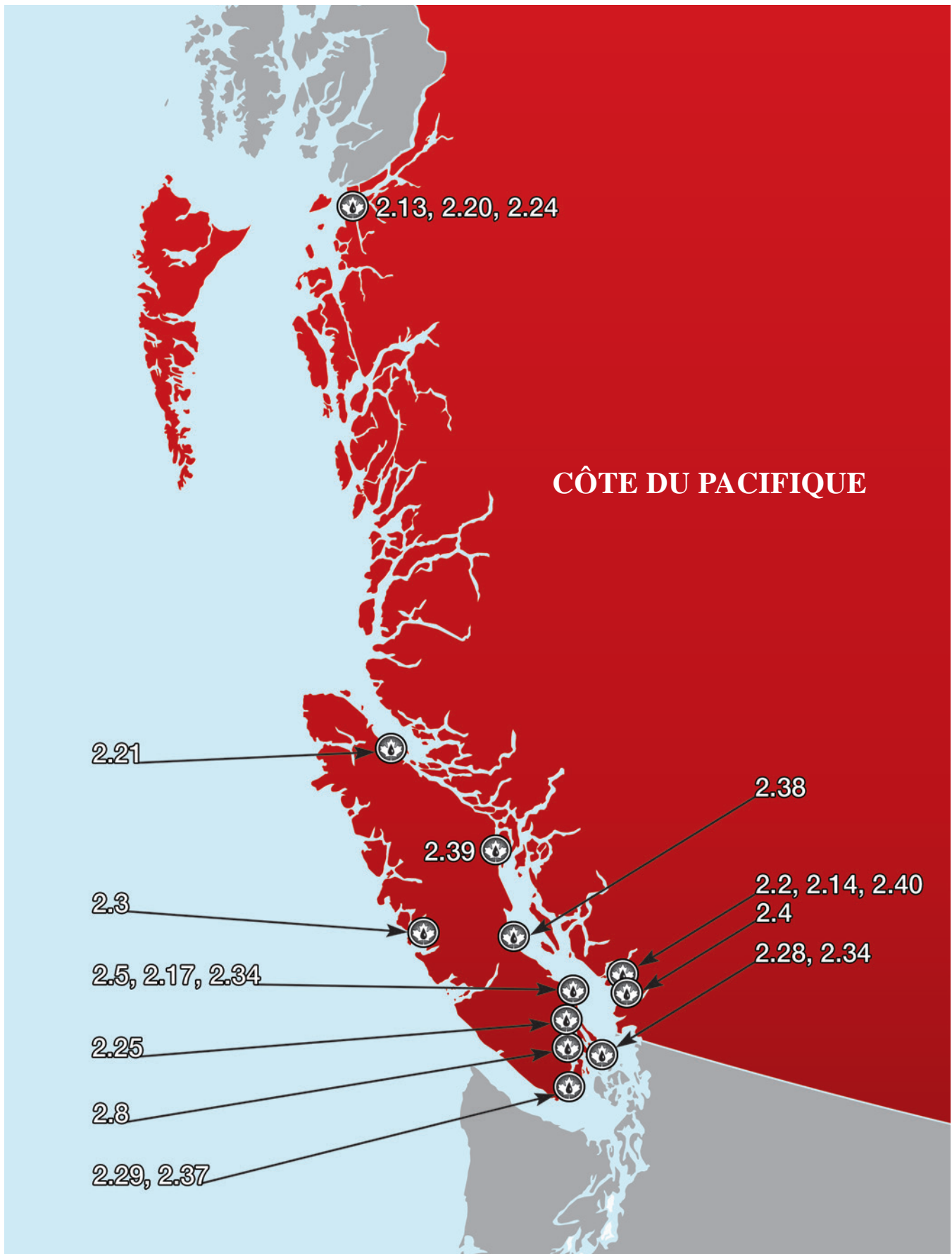
Contributions canadiennes aux Fonds internationaux

Depuis 1989, la Caisse d'indemnisation a versé près de 54 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.

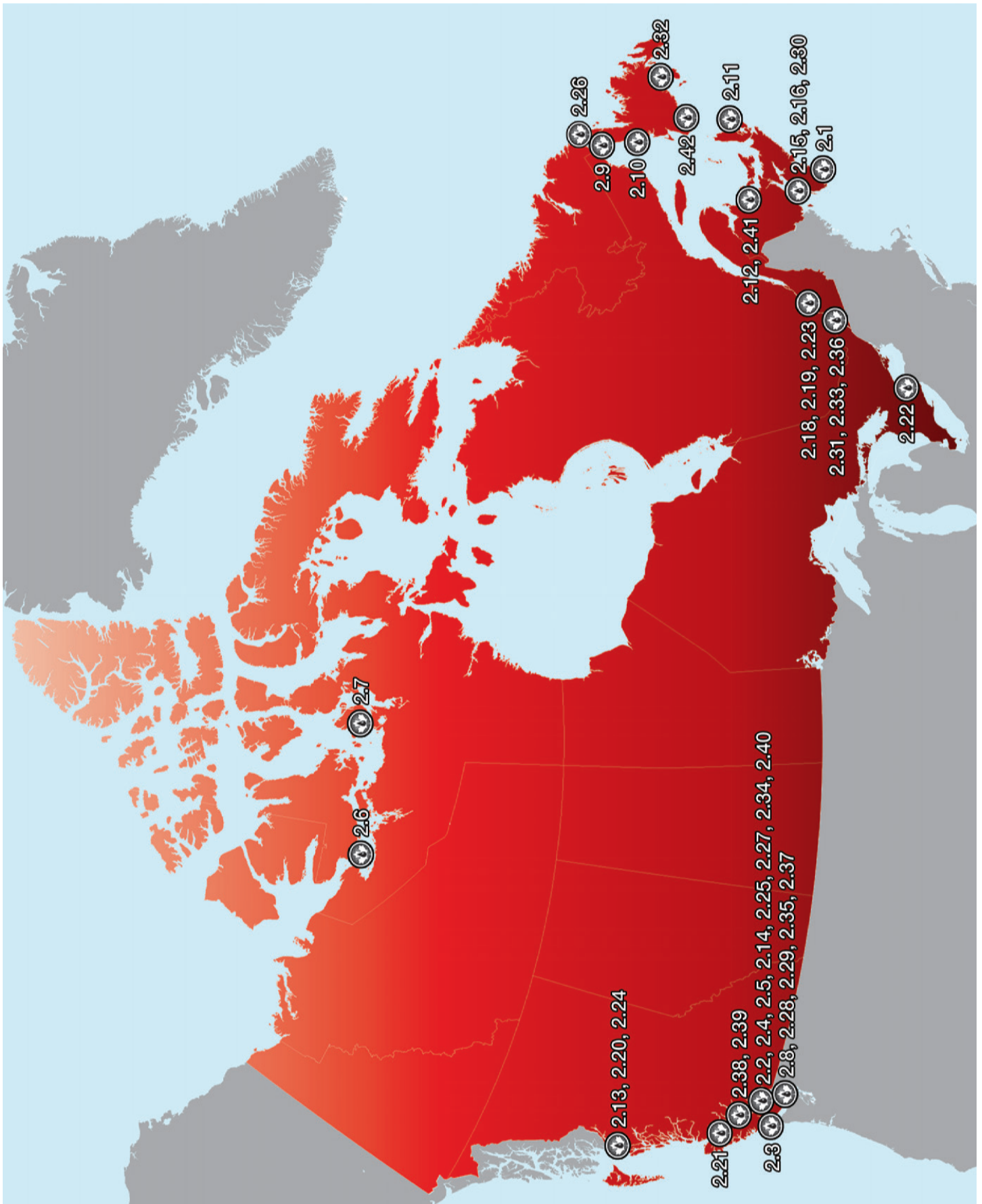
Exercice financier	Contribution de la CIDPHN (en dollars)
1989-90	207 207,99
1990-91	49 161,28
1991-92	1 785 478,65
1992-93	714 180,48
1993-94	4 927 555,76
1994-95	2 903 695,55
1995-96	2 527 058,41
1996-97	1 111 828,20
1997-98	5 141 693,01
1998-99	902 488,15
1999-00	273 807,10
2000-01	6 687 696,71
2001-02	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
2013-14	1 028 982,01
Total	53 898 708,97

Nota 1 : Durant les exercices financiers 2005-2006 et 2009-2010 aucune contribution canadienne n'a été réclamée par les Fonds internationaux.

Nota 2 : En 2013, le Secrétariat des FIPOL a indiqué que, en raison de la clôture du fonds des grosses demandes d'indemnisation de l'*Erika*, elle remboursait à la Caisse d'indemnisation la somme de 1 086 326,38 livres sterling. Le remboursement des FIPOL a permis de couvrir le montant total de la contribution précitée pour l'exercice 2013-2014, et la somme de 529 837,19 livres sterling (979 668,96 \$ CA), soit le reste du remboursement, a été portée au crédit de la Caisse d'indemnisation. (La section 4.4 porte sur ce solde créditeur.)







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 de particuliers 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 concernant l'admissibilité à une indemnisation et mène une enquête sur toutes les demandes d'indemnisation qui lui sont présentées à la suite d'événements de pollution par les hydrocarbures. L'Administrateur n'est pas sans savoir que d'autres événements de pollution par les hydrocarbures sont signalés à l'échelle nationale. Toutefois, la plupart de ces événements ne sont que de légères irisations d'hydrocarbures. D'autres événements peuvent mettre en cause de plus grandes quantités d'hydrocarbures, mais ne sont pas portés à l'attention de l'Administrateur, car ils ont été traités d'une manière acceptable à l'échelle locale. Un certain 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 2013 et se terminant le 31 mars 2014, l'Administrateur a traité 42 dossiers liés à des événements. Il s'agit de dossiers qui portent sur des demandes d'indemnisation déposées auprès de la Caisse d'indemnisation ou de dossiers pour lesquels une action peut avoir été intentée pour protéger adéquatement les intérêts de la Caisse d'indemnisation. Quelque 13 nouvelles demandes ont été reçues au cours de l'exercice (montant total de 532 814,24 \$). 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, six demandes ont été réglées et un montant total de 141 796,13 \$, intérêts compris, a été payé.

Nota : Les lieux où se sont produits les événements sont indiqués sur les cartes illustrées.

Lorsque l'Administrateur paie une créance, 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 d'indemnisation pour lesquelles le propriétaire du navire responsable est connu, les services d'un conseiller juridique peuvent être retenus pour intenter une action en recouvrement, s'il y a lieu. Dans certains cas mettant en cause 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)

Numéro de cas : 120-530

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, en plus 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, des 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 du bateau et du risque de pollution connexe.

Le 1^{er} juin, 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 ont été achevés. 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 d'indemnisation du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) d'un montant de 13 627,73 \$ pour les frais engagés, conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Le 13 mai 2008, après enquête et 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 donné l'ordre de payer le montant 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 une charge grevant toute propriété que le propriétaire du bâtiment pourrait posséder ou acquérir. L'inscription du jugement en vertu de la *Loi sur l'enregistrement foncier* a expiré le 23 décembre 2013, et l'inscription au bureau d'enregistrement des sûretés mobilières a expiré, quant à elle, le 5 janvier 2014. L'Administrateur a renouvelé l'inscription pour une période de cinq ans. Ce dossier sera présenté en novembre 2018. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.2 La Lumiere (2008)

Numéro de cas : 120-531

Le 10 mai 2008, un article paru dans le journal *Vancouver Sun* indiquait 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 navire à valeur patrimoniale. Selon le Système de recherche d'informations sur l'immatriculation des bâtiments (SRIIB) de Transports Canada, le propriétaire de ce remorqueur était la Maritime Heritage Society of Vancouver.

L'Administrateur a chargé son conseiller juridique de retenir les services d'un expert maritime pour qu'il se rende dans le secteur de Britannia Beach afin de surveiller les opérations de dépollution et de faire rapport sur les faits nouveaux. L'expert a indiqué qu'une équipe d'intervention de la Garde côtière canadienne (GCC) est arrivée sur les lieux en mai et qu'elle a installé un barrage flottant de retenue des hydrocarbures de 1 600 pieds autour du lieu de remontée des hydrocarbures du navire coulé – à environ 100 mètres de la rive. Le 15 mai, la remontée d'hydrocarbures avait considérablement diminué et ne consistait plus qu'en quelques petites bulles par seconde.

La GCC a retenu les services des entreprises Fraser River Pile and Dredge et Canpac Divers afin qu'elles utilisent un véhicule sous-marin téléguidé pour localiser avec précision le remorqueur *La Lumiere*

en vue de déterminer la cause du naufrage et d'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 légère irisation intermittente d'hydrocarbures était visible. La GCC a par la suite retenu les services de l'organisme d'intervention Burrard Clean pour qu'il retire le barrage flottant et est passée à une phase de surveillance seulement.

Le 7 mai 2010, quelques jours seulement avant la fin du délai de prescription, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a déposé une demande d'indemnisation d'un montant de 127 149,07 \$ en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM). L'Administrateur a accusé réception de la demande 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 donné l'ordre de payer le montant de 93 210,63 \$, intérêts compris.

Avant le 23 juin 2006, le propriétaire bénéficiaire et enregistré du navire était la Maritime Society of Vancouver. Cette dernière a mis fin à ses activités le 23 juin 2006 et 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 de l'Administrateur 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 être le propriétaire du navire 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. Pendant le processus judiciaire, les avocats représentant la Caisse d'indemnisation et la province de la Colombie-Britannique ont discuté de la possibilité de régler cette demande à l'amiable. Par conséquent, le 8 février 2013, la province a accepté la contre-offre de l'Administrateur de régler l'action pour un montant de 60 000,00 \$, y compris les frais et les débours. Selon le jugement de l'Administrateur, le montant du règlement était raisonnable, compte tenu des coûts possibles liés à la poursuite de l'action en justice.

Le 6 avril 2013, une quittance appropriée a été exécutée et envoyée aux services juridiques du ministère de la Justice de la province. Le montant total du règlement a été payé au Receveur général du Canada et a été porté au crédit de la Caisse d'indemnisation. Par conséquent, le 17 mai 2013, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.3 Island Ranger (2008)

Numéro de cas : 120-553

Le 30 novembre 2008, l'*Island Ranger*, remorqueur en bois de 68 pieds, s'est échoué et a partiellement coulé au port de Tofino, en Colombie-Britannique. Le côté bâbord du navire était immergé à contrecourant, à environ 70 mètres du quai de 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 navire pour confiner les hydrocarbures s'échappant de la timonerie.

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

Le 1^{er} décembre 2008, le propriétaire a retenu les services d'un entrepreneur pour qu'il remédie à la situation et 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 navire a été élingué entre deux barges et transporté vers un site éloigné où le courant était moins fort. Le propriétaire a démantelé le navire et a mis les débris au rebut.

Le 16 juin 2009, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation du ministère des Pêches et des Océans (MPO/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, relativement aux efforts qu'elle avait déployés 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, sur l'avis de son conseiller juridique, que l'entreprise n'était pas en mesure de payer la demande. (Il semblerait même que le propriétaire poursuit la GCC en justice au motif qu'une aide à la navigation s'était déplacée et que, pour cette raison, l'*Island Ranger* avait percuté un rocher et coulé.)

Le 24 juin 2010, l'Administrateur a informé la GCC que, compte tenu du litige en cours entre le propriétaire du navire et la GCC visant à établir la responsabilité de l'échouement, 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. La date du procès a été fixée au 21 octobre 2013.

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 estimé prudent d'intenter une action conservatoire devant la Cour fédérale contre le propriétaire de la barge le 7 novembre 2011. Le 15 octobre 2013, l'Administrateur a été informé qu'un règlement en principe avait été convenu entre le propriétaire de la barge et l'État. Le jour suivant, le conseiller juridique de l'Administrateur a obtenu une quittance signée permettant de retirer la demande déposée par la Garde côtière auprès de la Caisse d'indemnisation à l'égard de l'échouement de l'*Island Ranger*. Le 31 mars 2014, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.4 Oceanic (2009)

Numéro de cas : 120-561

Dans le rapport annuel de l'Administrateur de 2010-2011 (section 2.20), on décrit un événement survenu à Vancouver, en Colombie-Britannique, le 30 juillet 2009 où une irisation d'hydrocarbures noirs a été constatée autour de l'*Oceanic*, navire de croisière immatriculé au Panama ayant une jauge brute de quelque 38 772 tonneaux.

Lors de l'événement, l'agent du propriétaire du navire, SeaHawk NA, a retenu les services de Burrard Clean Operations, division de la Western Canada Marine Response Corporation (WCMRC), pour qu'elle intervienne à la suite du déversement d'hydrocarbures. Un ordre de travail a été signé par le capitaine du

navire pour confiner et récupérer les hydrocarbures autour de l'*Oceanic*. De plus, la documentation indique que la WCMRC a reçu trois ordres de travail datés respectivement des 30 et 31 juillet et du 1^{er} août 2009. Pendant l'intervention, Burrard Clean Operations a installé 2 000 pieds de barrage flottant autour du navire et a utilisé deux navires de travail pour écrémer les hydrocarbures de la surface. En outre, tant le côté bâbord que tribord du navire devaient être nettoyés. Pendant l'intervention, aucune lettre d'engagement ni garantie n'a été obtenue du propriétaire du navire ou de son entreprise de gestion, SeaHawk NA, avant que l'*Oceanic* quitte Vancouver et les eaux de compétence canadienne.

En août et en octobre 2009, la société d'intervention a remis des factures de l'ordre de 223 056,46 \$ au propriétaire du navire à l'égard des frais engagés relativement aux mesures prises pour réduire au minimum les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Le 23 novembre, un représentant de SeaHawk NA, agent du propriétaire du navire, a écrit à la WCMRC pour l'informer que le propriétaire du navire contestait le fait que l'*Oceanic* constituait la source du déversement. Par conséquent, la société d'intervention a retenu les services d'un conseiller juridique pour trouver d'autres moyens de recouvrement. Le 17 avril 2012, le conseiller juridique a intenté une action en justice devant la Cour fédérale du Canada contre le propriétaire du navire et son agent. En vertu de l'article 109 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM), une copie de la déclaration, comme formulée par la Cour, a été signifiée à l'Administrateur. Le conseiller juridique de la Caisse d'indemnisation a été chargé d'indiquer les mesures appropriées dans ce litige, en supposant que la WCMRC envisage de demander un remboursement à l'Administrateur.

Un an plus tard, le 24 avril 2013, l'Administrateur a reçu du conseiller juridique du demandeur une copie du jugement de la Cour fédérale, rendant un jugement en faveur de Burrard Clean Operations d'un montant de 223 056,46 \$. L'Administrateur a été informé que plusieurs tentatives avaient été faites pour retrouver la partie responsable et faire exécuter le jugement, mais en vain. Par conséquent, la WCMRC a cherché à obtenir une indemnisation de la Caisse d'indemnisation.

Le 5 décembre 2013, l'Administrateur a écrit au conseiller juridique de la WCMRC pour rejeter la demande au motif que, selon lui, la WCMRC n'avait pas pris toutes les mesures raisonnables pour garantir le paiement de sa demande par les propriétaires du navire. En vertu de la LRMM, les organismes d'intervention, qui sont essentiellement des agents des propriétaires, ne peuvent recouvrer leurs frais auprès de la Caisse d'indemnisation, à moins qu'ils aient pris toutes les mesures raisonnables pour recouvrer leurs frais auprès du propriétaire du navire. Le conseiller juridique s'est également fait rappeler qu'en cas de désaccord avec ce rejet, conformément à la LRMM, le demandeur peut, dans les 60 jours suivant l'avis d'une offre, interjeter appel devant la Cour d'amirauté (Cour fédérale du Canada). Puisque aucun appel n'a été présenté devant la Cour fédérale contre la décision prise par l'Administrateur de refuser la demande dans le délai de 60 jours prévu par la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, l'Administrateur a fermé le dossier concernant cette demande.

2.5 Jessie Island XI (2010)

Numéro de cas : 120-576

Le 18 janvier 2010, la Garde côtière canadienne (GCC) a reçu un rapport selon lequel deux bateaux coulaient 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 le *Jessie Island XI*, ancien bateau de pêche de 55 pieds. Les bateaux avaient coulé dans environ 30 pieds d'eau. Le propriétaire des deux bateaux a

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

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 ne disposait pas des ressources nécessaires pour faire face au déversement d'hydrocarbures ou renflouer l'épave. La GCC a donc 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 à l'aide 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 constituait 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 afin d'enlever tous les hydrocarbures et de mettre les débris au rebut. Le 29 janvier, l'épave avait complètement été démantelée.

Le 11 mars 2010, la GCC a envoyé par la poste au propriétaire du *Jessie Island XI* une demande d'indemnisation d'un montant de 34 281,31 \$ pour le paiement des frais engagés. Aucune réponse n'a été reçue. Le 19 avril, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) d'un montant de 34 281,31 \$, conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM). Après avoir terminé l'enquête et l'évaluation de la demande, l'Administrateur a conclu que le montant total était établi. Par conséquent, le 6 octobre 2010, 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 donné l'ordre de payer le montant 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 octroyée à la Garde côtière canadienne. Le propriétaire a été informé de sa responsabilité liée aux frais engagés par la GCC à l'égard des mesures prises au cours de l'événement. 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 chargé son conseiller juridique de mener des recherches plus poussées sur le propriétaire du *Jessie Island XI* pour déterminer tous les actifs pouvant servir à recouvrer les frais. Pendant l'enquête du conseiller juridique, il a été établi que, selon le Registre des bâtiments, le véritable propriétaire enregistré du navire n'était pas la personne qui avait été rencontrée par les intervenants de la Garde côtière canadienne au moment de l'événement. Le propriétaire présumé, qui avait vécu à bord du navire et était présent au moment de son naufrage, avait informé la Garde côtière qu'il ne disposait pas des ressources nécessaires pour renflouer le navire et empêcher la pollution continue. Les recherches effectuées ont aussi révélé que le propriétaire enregistré avait vendu le *Jessie Island XI* en août 2008 et reçu un acte de vente, étant entendu que l'acheteur s'occupait d'immatriculer le navire. Toutefois, l'acte de vente n'a jamais été déposé auprès du Registre des bâtiments, de sorte que le nom du propriétaire enregistré n'a jamais été changé.

Le 20 janvier 2013, le conseiller juridique a intenté une action en justice et déposé une déclaration contre le propriétaire, de même que contre le propriétaire présumé, à l'égard des frais engagés. En réponse, une défense a été déposée le 25 février par le véritable propriétaire enregistré. Le propriétaire présumé n'a, quant à lui, pas déposé de défense. De ce fait, le 9 août, l'Administrateur a déposé auprès de la Cour fédérale, à Vancouver, un avis de motion en jugement par défaut contre les deux parties.

Le 30 septembre 2013, le protonotaire a accordé un jugement par défaut à l'encontre du propriétaire présumé du navire. Par conséquent, le 2 octobre, le conseiller juridique a écrit au défendeur (la personne qui a acheté le navire en 2008) pour l'informer que l'Administrateur avait obtenu un jugement par défaut à son encontre de l'ordre de 41 164,89 \$ comme en témoigne l'ordonnance, qui accompagnait la lettre. Le défendeur a été informé qu'à moins que des dispositions soient prises pour payer la somme accordée par le jugement d'ici le 31 octobre 2013, l'Administrateur n'aura pas d'autre choix que de saisir sa propriété pour justifier le jugement. À la fin de l'exercice, le dossier demeure ouvert.

2.6 Clipper Adventurer (2010)

Numéro de cas : 120-580

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 aucun signe de pollution par les hydrocarbures. Après plusieurs vaines tentatives pour renflouer le navire, le capitaine a ordonné l'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 en provenance 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 considérablement été endommagés. Ces dommages se situaient en dessous de la ligne de flottaison et le mazout est donc 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'échouement, il n'y avait aucun signe de pollution par les hydrocarbures à proximité du navire échoué. Toutefois, plusieurs jours après l'échouement, une légère irisation était visible, mais s'est rapidement dissipée.

Le propriétaire du navire a mobilisé sa société de classification, Lloyds Register, pour élaborer un plan de sauvetage. Un inspecteur de la sécurité maritime de Transports Canada a assuré la surveillance de ce plan. La GCC a envoyé le *Sir Wilfred Laurier* en tant que 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 sauvetage pour veiller au caractère adéquat de l'intervention.

L'Administrateur a chargé son 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, datée 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 du navire ont autorisé le navire à se rendre de Cambridge Bay à Nuuk, au Groenland. Sous escorte du brise-glace de la GCC, le

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

navire de croisière a été remorqué jusqu'à Pond Inlet pour y rencontrer un remorqueur transocéanique qui allait le prendre en charge jusqu'au Groenland.

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

Le 17 octobre 2011, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) pour couvrir les frais de surveillance engagés d'un montant de 468 801,72 \$, en vertu du sous-alinéa 71b)(i) et des articles 101 et 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. 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). Compte tenu du litige en cours auquel l'Administrateur est partie par la loi, ce dernier a refusé d'évaluer et de payer cette demande.

L'Administrateur a chargé son conseiller juridique de surveiller de près le déroulement de ce litige. L'issue du litige 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. Au cours de la dernière année, le conseiller juridique du propriétaire du navire a mené un interrogatoire préalable de plusieurs membres du personnel de la Garde côtière et du Service hydrographique Canada. Dans l'intervalle, à la fin de l'exercice, le dossier demeure ouvert.

2.7 Nanny (2010)

Numéro de cas : 120-581

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 dans l'Arctique. Il transportait environ 9 000 tonnes métriques de carburant diesel, d'essence et de carburéacteur. Après l'échouement du navire, l'équipage a effectué une inspection interne des citernes de ballast et 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 chargé son conseiller juridique de collaborer avec la Garde côtière canadienne pour obtenir une lettre d'engagement à titre de garantie.

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 sauvetage du propriétaire du navire. Le *Henry Larsen* a été informé que le navire échoué était demeuré stable et qu'il n'y avait « aucune gîte ou aucun 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 des cargaisons 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 sauvetage. 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 sous la supervision de l'inspecteur de la sécurité maritime. Le *Nanny* a ensuite été renfloué le 15 septembre. L'inspecteur de la sécurité maritime et le représentant des navires 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 deux ans après l'événement, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation 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 établie. 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 établie. 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

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

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 chargé 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 suite des discussions sur le règlement avec le conseiller juridique, le propriétaire du navire a accepté, sans reconnaissance de responsabilité, de payer 70 000,00 \$ à titre de règlement total et définitif de la demande. Après l'exécution d'une quittance appropriée, la somme a été payée au Receveur général du Canada et portée au crédit de la Caisse d'indemnisation. L'Administrateur a donc mis fin à l'action devant la Cour fédérale et a fermé le dossier le 2 octobre 2013.

2.8 Dominion I (2010)

Numéro de cas : 120-605

Le 2 octobre 2010, la Garde côtière canadienne (GCC) a reçu un rapport selon lequel un navire de 120 pieds gîtait et était possiblement en train de couler dans 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 en acier a été construit en 1970 et a plus tard été converti en une embarcation de plaisance. Le bateau gîtait à 5 degrés sur bâbord et s'enfonçait par l'arrière, mais il ne risquait pas, dans l'immédiat, de couler complètement. 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 bateau 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 la progression de l'infiltration de l'eau de mer. Sur le pont, il y avait neuf fûts contenant divers hydrocarbures. De plus, le réservoir journalier contenait 750 gallons de carburant. Sur les 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 d'indemnisation d'un montant de 17 653,61 \$ à l'égard des 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 rague et une rupture éventuelle du câble d'amarrage. Même si le *Dominion I* ne prenait

plus l'eau, le personnel de la GCC a jugé qu'un risque de pollution subsistait. Premièrement, d'autres actes de vandalisme pourraient entraîner un envahissement du bateau et le naufrage de celui-ci. Deuxièmement, si le câble d'ancrage se rompait, le bateau dériverait vers les marinas locales, d'autres navires 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 d'indemnisation du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) pour des frais s'élevant à 15 951,45 \$ en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

À la suite de son enquête et de son évaluation de la demande, l'Administrateur a conclu que le montant de 15 916,30 \$ était établi. 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 donné l'ordre de payer la somme 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 concernant le propriétaire du *Dominion I* pour tenter de le trouver et de 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, les dispositions qu'il pouvait prendre 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 2012, 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.

2.9 Connie James (2011)

Numéro de cas : 120-637

L'événement s'est produit pendant la nuit du 21 août 2011. Le *Connie James*, bateau de pêche à coque de bois de 54 tonnes construit en 1968, a pris feu et a coulé le long du quai à Savage Cove, sur la côte nord-ouest de Terre-Neuve. Le service d'incendie local est intervenu à la suite de l'événement et a pompé environ 4 000 gallons d'eau dans la structure de la timonerie où l'incendie était le plus intense. Pendant qu'ils combattaient l'incendie, les pompiers ont déplacé le bateau en feu à environ 25 pieds du quai pour éviter que celui-ci ne prenne également feu. L'incendie a finalement été éteint, mais le bateau était maintenant partiellement submergé. Un barrage absorbant a été installé autour de l'épave pour confiner le mazout remontant à la surface. Le service d'incendie a informé la Garde côtière canadienne et a confié la suite des événements à la GRC.

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

La Garde côtière a communiqué avec le propriétaire du bateau, lequel a indiqué qu'il tentait de joindre sa compagnie d'assurance pour qu'elle lui indique la meilleure façon de procéder. De ce fait, au matin du 1^{er} septembre 2011, une entreprise maritime commerciale, Sea Force Diving, basée à Saint-Jean a été engagée par le propriétaire pour se rendre sur les lieux – une distance en voiture de plus de 800 kilomètres – et enlever le mazout et les autres polluants se trouvant à bord du bateau. Le 2 septembre, deux membres du personnel d'intervention d'urgence de la Garde côtière se sont rendus sur les lieux et ont aidé le propriétaire à installer un autre barrage absorbant. Ils l'ont aussi aidé à enlever les débris et les matériaux contaminés par les hydrocarbures du secteur où étaient installés les barrages afin de permettre aux plongeurs commerciaux d'obturer les mises à l'air libre des réservoirs de carburant et empêcher la propagation de la pollution. Un camion-citerne sous vide a enlevé l'irisation d'hydrocarbures de la surface de l'eau. L'entrepreneur a utilisé une excavatrice pour renflouer l'épave et la soulever de l'eau. Le 7 septembre, l'épave du *Connie James* a été retirée de l'eau et les réservoirs à carburant ont été démontés, de sorte qu'il n'y a eu aucun autre rejet d'hydrocarbures en milieu marin.

Le 8 août 2013, près de deux ans après l'événement, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a déposé une demande d'indemnisation d'un montant de 13 265,56 \$ auprès de l'Administrateur, conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM), à l'égard des frais engagés. Le 13 août, l'Administrateur a accusé réception de la demande et a demandé certains renseignements concernant les coordonnées du propriétaire du bateau et de sa compagnie d'assurance. Les 28 août et 20 novembre 2013, l'Administrateur a réitéré sa demande de documents justificatifs.

Le 23 janvier 2014, l'Administration centrale de la Garde côtière a informé l'Administrateur que sa région de l'Arctique tentait activement d'obtenir remboursement du propriétaire du bateau, et qu'elle pourrait annuler sous peu cette demande. Dans l'intervalle, à la fin de l'exercice, le dossier demeure ouvert.

2.10 Atlantic Endeavour (2011)

Numéro de cas : 120-638

Le 20 novembre 2011, le Centre des communications maritimes de la Garde côtière canadienne (GCC) de Saint-Jean, à Terre-Neuve, a reçu un appel du capitaine (propriétaire) du bateau de pêche *Atlantic Endeavour* selon lequel son navire prenait l'eau et risquait de couler. La position était à environ un mille marin au large de Cow Head sur la péninsule Northern de l'île. Plus tard, le capitaine a signalé que le bateau s'était échoué sur le rivage dans la région générale de Parson's Pond. C'est à ce moment que la GCC a communiqué avec l'agent des pêches local et lui a demandé de se rendre sur les lieux pour déterminer si des hydrocarbures avaient été rejetés ou s'il y avait un risque de pollution. Le personnel d'Intervention d'urgence a aussi téléphoné au propriétaire pour lui parler de ses plans liés à l'enlèvement du mazout. Pendant la discussion, le propriétaire a indiqué que le navire n'était pas assuré.

Le 1^{er} décembre, deux membres du personnel de la GCC ont quitté Saint-Jean pour se rendre sur les lieux de l'événement et surveiller les mesures opérationnelles prises par le propriétaire afin d'enlever les 200 litres de carburant diesel contenus dans les réservoirs de carburant. Lorsque les membres du personnel de la GCC sont arrivés sur les lieux le jour suivant, ils ont constaté que l'*Atlantic Endeavour* se trouvait sur la plage avec une gîte à tribord de 50 degrés ou plus. Toutefois, il n'y avait aucun signe de pollution par les hydrocarbures autour du bateau échoué. Le propriétaire se trouvait à bord de l'épave et enlevait l'équipement électronique ainsi que d'autres articles récupérables. Il a expliqué qu'il n'y avait aucun mazout dans les réservoirs à l'arrière du bateau parce qu'ils étaient utilisés pour l'eau de ballast.

Les membres du personnel de la Garde côtière, qui s'étaient rendus sur les lieux, ont joué le rôle d'agent de surveillance fédéral pour observer les mesures d'intervention prises par le propriétaire du bateau et veiller à ce que les hydrocarbures soient enlevés de l'épave. La remorque d'intervention que la Garde côtière avait déplacée jusqu'à l'emplacement de l'événement contenait des outils et de l'équipement pouvant accélérer les mesures d'intervention en cas d'exigences spéciales. Les deux membres du personnel de la Garde côtière n'ont pas directement participé à l'enlèvement du carburant, toutefois, ils ont fourni au propriétaire des outils et des matelas absorbants. Ils ont également fourni quelques sacs à ordures pour pouvoir ramasser les déchets de la salle des machines.

Le propriétaire a informé la Garde côtière des circonstances et s'est acquitté de sa responsabilité en prenant des mesures d'intervention adéquates pour nettoyer le déversement d'hydrocarbures. Le propriétaire a loué une excavatrice afin d'enlever la timonerie et de soulever les réservoirs de carburant et le moteur principal de son bateau de pêche de 52 pieds à coque de bois construit en 1979. Le propriétaire a aussi emprunté un barrage absorbant de l'administration portuaire locale et l'a installé autour de l'épave. Un groupe de pêcheurs locaux a aidé au démantèlement du bateau et les déchets d'hydrocarbures ont donc pu être enlevés. Le 3 décembre, les réservoirs de carburant et les moteurs ont été enlevés avec succès sans aucun rejet d'hydrocarbures. Pendant le démantèlement du bateau, les membres du personnel de la Garde côtière ont fourni des matelas absorbants pour nettoyer les déchets d'hydrocarbures dans les fonds de la salle des machines. Les membres du personnel de la GCC sont retournés à Saint-Jean le 4 décembre et ont indiqué qu'il n'y avait plus aucune menace de pollution par les hydrocarbures.

Le 8 août 2013, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a déposé une demande d'indemnisation d'un montant de 5 471,11 \$ auprès de l'Administrateur à l'égard des frais engagés, en vertu du paragraphe 77(1) et des articles 101 et 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Après enquête et évaluation de la demande, l'Administrateur a fait une offre finale au MPO/à la GCC au montant établi de 5 471,11 \$, plus les intérêts. L'offre a été acceptée. Le 25 septembre 2013, l'Administrateur a donné l'ordre de payer la somme de 5 772,70 \$, intérêts compris.

Le 11 décembre 2013, l'Administrateur a écrit au propriétaire enregistré de l'*Atlantic Endeavour* pour lui demander de payer les frais engagés par la Garde côtière canadienne à l'égard de la surveillance des mesures prises à la suite de l'événement. Le propriétaire a été informé de ses responsabilités en vertu de l'alinéa 106(3)d) de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM). L'Administrateur a demandé au propriétaire de répondre dans un délai de 14 jours et de lui indiquer quelles dispositions pouvaient être prises pour payer la somme de 5 772,70 \$, faute de quoi il pourrait tenter une action en justice pour recouvrer le montant susmentionné. Aucune réponse n'a été reçue.

Lorsque l'Administrateur octroie une indemnisation relativement à une demande, il est tenu de prendre toutes les mesures raisonnables pour recouvrer la somme du paiement auprès du propriétaire du navire. Étant donné que le propriétaire a agi de manière responsable au moment d'intervenir à la suite de l'événement et compte tenu de la somme du paiement, l'Administrateur a jugé qu'il serait déraisonnable de prendre d'autres mesures pour recouvrer la somme auprès du propriétaire. Par conséquent, le 22 mars 2014, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.11 Miner (2011)

Numéro de cas : 120-600

Cet événement s'est produit le 20 septembre 2011 lorsque le *Miner* (anciennement le *Canadian Miner*) a rompu sa remorque en patte d'oie alors qu'il était remorqué au large de la côte est du Cap-Breton, en

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

Nouvelle-Écosse et a dérivé jusqu'aux 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* est hors service depuis plusieurs années. Le remorqueur, *Hellas*, était un remorqueur de sauvetage océanique battant pavillon de St-Vincent-et-les-Grenadines. Son agent en Grèce était Pella Shipping Company. L'agent du propriétaire du *Miner* apparaît dans la documentation comme étant Protos Shipping Limited.

Avant son départ de Montréal, la 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.) La Sécurité maritime a aussi indiqué que, avant le départ, tous les hydrocarbures avaient été enlevés du navire remorqué, à l'exception d'environ 13 tonnes métriques de carburant diesel marin 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 à bord d'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, neuf autres heures de reconnaissance ont été effectuées par un aéronef à voilure fixe utilisé 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 dégradation 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 visible 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 dégager le *Miner* des rochers à marée haute se sont révélées vaines. Pendant cette phase, la GCC a mobilisé le *Spindrift*, garde côte de recherche et sauvetage de 16 mètres, depuis Louisburg, situé à proximité, comme plateforme d'observation.

Le 27 septembre, à la suite des réunions tenues par l'Équipe régionale des interventions d'urgence (ERIU), on a demandé aux propriétaires et à leurs sauveteurs de fournir des renseignements supplémentaires concernant les facteurs ayant trait aux contraintes exercées sur la coque, la disponibilité de remorqueurs additionnels et un plan de sauvetage détaillé. Le jour suivant, l'ERIU a été informée que le *Miner* s'était rapproché davantage du rivage. 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 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 dix tonnes métriques de carburant du groupe électrogène et quelque 5 000 litres de déchets d'hydrocarbures dans le navire *Vulcan* affrété de l'entreprise Samsonia Maritime Ltd. de Sydney, en Nouvelle-Écosse.

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

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 prévu ». Le jour suivant, une tempête a causé d'autres dommages importants à la structure. Le navire s'était rapproché davantage du rivage et la 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 d'hydrocarbures 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, soit le 18 octobre, la Garde côtière a remplacé le barrage 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'échelonnait 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 d'indemnisation 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 où 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 \$ était établie. Le montant établi représentait essentiellement les frais engagés pour installer un barrage flottant autour de la poupe de l'épave et du matériel absorbant dans la salle des machines. L'équipage du *Spindrift* a déployé le barrage flottant et a plus tard récupéré l'équipement de confinement. Ces frais ont été approuvés. 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 \$. Le 2 avril, l'Administrateur a donné l'ordre que la somme de 10 000,00 \$ soit transférée de la Caisse d'indemnisation et portée au crédit du Receveur général du Canada, et qu'un avis de règlement interministériel soit donné au ministère des Pêches et des Océans.

Après avoir examiné la somme du règlement de la demande, et compte tenu des complications juridiques liées à la détermination de la personne véritablement responsable de l'échouement du navire, l'Administrateur a conclu qu'une action récursoire dépasserait probablement la somme de 10 000,00 \$. Il ne serait donc pas justifié d'engager d'autres dépenses en recouvrement. Par conséquent, le 19 août 2013, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.12 Ma Belle (2011)

Numéro de cas : 120-639

Le 10 août 2011, la Garde côtière canadienne (GCC) à Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick, a reçu un rapport selon lequel le bateau de pêche *Ma Belle* avait perdu sa puissance moteur et dérivé sur la plage près de Richibucto dans le détroit de Northumberland. Le capitaine du bateau a signalé qu'il y avait environ 700 litres de mazout à bord, mais qu'il n'y avait eu aucune pollution par les hydrocarbures. La GCC a été informée qu'un représentant des Premières Nations locales, les Big Cow Band, collaborait avec le propriétaire du bateau à un plan de récupération, qui comprendrait le déchargement des nasses et le remorquage du navire échoué pour le dégager des rochers à marée haute.

Lorsque la GCC a reçu le rapport d'événement initial, deux membres du personnel d'Intervention d'urgence de la base de Saint-Jean se sont rendus à Richibucto pour procéder à une inspection directe et élaborer un plan d'action. À leur arrivée, aucune pollution n'a été constatée; toutefois, le représentant de la bande des Premières Nations a reçu un « avis assorti d'un ordre » à l'égard de la responsabilité du propriétaire du bateau. Le représentant a aussi été informé que le personnel de la GCC assumerait le rôle d'agent de surveillance fédéral et que les frais engagés seraient facturés.

Plus tard au cours de la semaine, des membres du personnel de la GCC de Charlottetown, à l'Île-du-Prince-Édouard, se sont aussi rendus sur les lieux de l'événement pour surveiller la situation. En outre, une téléconférence de l'Équipe régionale des interventions d'urgence (ERIU) a été tenue et présidée par Environnement Canada. Des dispositions ont donc pu être prises pour qu'un hélicoptère survole les lieux de l'événement le matin suivant. (Dans la demande d'indemnisation liée aux 3,3 heures de vol, il n'y a aucun rapport sur la détection d'une irisation d'hydrocarbures par l'hélicoptère.) Les membres du personnel de la GCC ont été avisés par l'ERIU qu'en raison des sensibilités liées aux dunes de sable dans la région, le mazout devait être enlevé, au besoin, par hélicoptère à l'aide de réservoirs souples de carburant. Le propriétaire du bateau et l'expert en assurance ont été informés des intentions de la GCC. Toutefois, au bout du compte, le processus de mobilisation des réservoirs souples de carburant de l'hélicoptère n'a pas été nécessaire.

La première tentative visant à remorquer le *Ma Belle* pour le dégager de la plage a été vaine, mais le 15 août, il y a eu une autre tentative de sauvetage qui a permis de renflouer et d'amarrer le bateau au quai de Richibucto. Le jour suivant, l'équipage du propriétaire a patrouillé la plage. Aucune pollution par les hydrocarbures n'a été constatée. Les membres du personnel de la GCC ont obtenu le nom et le numéro de téléphone de l'assureur du propriétaire et ont fermé l'incident le 16 août puisque aucune autre intervention environnementale n'était requise.

Le 13 août 2013, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation de la Garde côtière d'un montant de 23 739,27 \$, conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime (LRMM)*, à l'égard des frais engagés au cours de la surveillance menée sur place. L'Administrateur a accusé réception de la demande. Il a informé la GCC que, d'après l'examen préliminaire, la documentation soumise était incomplète et qu'il ne pouvait donc pas effectuer une évaluation exhaustive. Plus important encore, l'Administrateur a indiqué que la demande était probablement frappée de prescription pour ce qui est de la soumission directe à la Caisse d'indemnisation, mais qu'elle pourrait ne pas l'être à l'encontre du propriétaire du bateau de pêche. La Garde côtière a été invitée à présenter d'autres soumissions, notamment au sujet de la prescription.

Le 11 septembre 2013, la Garde côtière a présenté son point de vue selon lequel, dans le cas présent, tout doute quant au délai de prescription devrait profiter au demandeur, et que l'évaluation de la demande

devrait être terminée. Le 5 décembre 2013, le MPO/la GCC a été informé que l'Administrateur ne pouvait souscrire au raisonnement de la Garde côtière et a donc rejeté la demande au motif qu'elle était frappée de prescription, à tout le moins en ce qui concerne le dépôt direct auprès du bureau de l'Administrateur. Le 31 mars 2014, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.13 Mistann (2011)

Numéro de cas : 120-608

La présente demande d'indemnisation concerne le *Mistann*, bateau de pêche en fibre de verre de 37 pieds, 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 bateau a été informé de vive voix de ses responsabilités à l'égard du bateau 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 la suite de 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 bateau.

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 en milieu marin 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 sauvetage. Il a été nécessaire d'utiliser deux grues pour faciliter l'installation de deux points de levage sur le bateau 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 bateau a été renfloué et transporté au chantier naval de Wainwright Marine pour subir un examen plus poussé.

Le 9 décembre 2011, la GCC a envoyé, par courrier recommandé, un avis d'intention au propriétaire du bateau 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. 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 d'indemnisation 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 chargé 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,

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

ou si certaines d'entre elles étaient en fait liées à l'enlèvement de l'épave. Par la suite, l'expert a indiqué que du diesel et de l'huile lubrifiante se sont déversés du *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 de 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 bateau 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 établie. 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 donné l'ordre de payer la somme de 103 428,74 \$, intérêts compris, conformément à la LRMM.

Compte tenu du montant de la demande, l'Administrateur a chargé son conseiller juridique d'envoyer une lettre, le 16 octobre 2012, par courrier recommandé, au propriétaire enregistré du *Mistann* lui demandant de payer la somme versée à la Garde côtière canadienne. Le propriétaire du bateau de pêche a été informé que l'Administrateur pouvait tenter une action en justice devant la Cour fédérale pour recouvrer le solde dû s'il ne prenait pas des dispositions satisfaisantes 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. Le 20 septembre 2013, une déclaration a été signifiée au propriétaire du bateau à Port Edward près de Prince Rupert. Aucune défense n'a été déposée par le défendeur à la date de clôture. À la fin de l'exercice, le dossier demeure ouvert.

2.14 Tye Princess et YF-875 (2011)

Numéro de cas : 120-611 et 120-612

Pendant l'enquête sur la demande d'indemnisation de l'événement du *La Lumière* (se reporter à la section 2.2), 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 la Maritime Heritage Society de Vancouver, ancien propriétaire des navires, n'existe plus et que ses actifs ont été transférés à la province. Les navires constituent toujours une grave menace de dommages dus à la pollution. Étant donné l'état visuel de ces navires, 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 chargé 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 constituaient un risque important et sans cesse grandissant de pollution du milieu marin en raison du mazout encore présent à bord. 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 fonds de la salle des machines, de même que l'eau de pluie qui s'était accumulée dans la cale à marchandises du *Tyee Princess*. Toutefois, les hydrocarbures n'avaient pas été enlevés des puisards des machines, des systèmes hydrauliques et des réservoirs de carburant du *Tyee Princess*, ainsi que des cales et de l'encaissement du filtre à huile dans la salle des machines du *YF-875*. La situation globale est donc demeurée la même puisque le naufrage de l'un ou l'autre des navires entraînerait une pollution par les hydrocarbures.

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 à bord du *Tyee Princess* ou du *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. Le 2 décembre 2012, le conseiller juridique s'est informé auprès de la Garde côtière à savoir si le gouvernement fédéral comptait prendre des mesures ou non pour prévenir la pollution inévitable qui serait causée par le naufrage de ces navires. La Garde côtière a été priée de fournir un rapport d'étape à jour sur ce qui avait été accompli pour enlever les hydrocarbures se trouvant encore à bord des navires pour éviter qu'ils ne coulent et qu'ils polluent la baie Howe.

Le 11 février 2014, la Garde côtière a informé l'Administrateur que les deux navires avaient été déplacés de Britannia Beach vers Mission, en Colombie-Britannique, pour y être démantelés. La Garde côtière mènera une enquête plus poussée; dans l'intervalle, ces dossiers sont tenus en suspens.

2.15 Norwin (2011)

Numéro de cas : 120-640

Le 30 septembre 2011, la Garde côtière canadienne (GCC) a été informée qu'un bateau de pêche, le *Norwin*, avait coulé au quai à Digby, en Nouvelle-Écosse. Une irisation d'hydrocarbures émanant de l'épave remontait à la surface de l'eau. Le jour suivant, un employé d'Intervention d'urgence du dépôt de la GCC de Dartmouth s'est rendu sur les lieux de l'événement et a joué le rôle d'agent de surveillance fédéral.

Le propriétaire a pris la situation en main et a mobilisé sa compagnie d'assurance ainsi qu'un entrepreneur offrant des services de plongée pour obturer les événements des réservoirs du bateau et installer un barrage flottant de retenue des hydrocarbures autour de l'irisation d'hydrocarbures. La GCC a été informée qu'il y avait, entre autres hydrocarbures à bord du bateau, 9 100 litres de carburant diesel, 680 litres de liquides hydrauliques et 455 litres de mazout domestique. Le bateau en bois de 18 mètres a été construit en 1958. L'événement s'est produit dans un endroit où l'amplitude de la marée est très importante. La GCC a fourni un autre barrage flottant à l'entrepreneur du propriétaire. L'agent de surveillance a donné

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

un « avis d'intention » à l'agent d'assurance du bateau dans lequel il l'informait de la responsabilité du propriétaire en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Les 4 et 5 octobre, des efforts ont été déployés pour renflouer le *Norwin*, mais en vain. Les opérations ont été suspendues jusqu'au 7 octobre, date à laquelle l'épave a finalement été remise à flot. Tout au long de l'événement, la GCC a continué de surveiller les opérations de l'entrepreneur, a prodigué de l'aide avec le barrage flottant et a donné des directives quant au nettoyage des algues souillées par les hydrocarbures. Le 8 octobre, l'agent de surveillance a conclu qu'il n'y avait plus aucune menace de pollution et est retourné à la base de Dartmouth.

Près de deux ans plus tard, le 16 septembre 2013, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation du ministère des Pêches et des Océans (MPO/CCG) d'un montant de 6 210,07 \$, conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Pendant l'enquête et l'évaluation de la demande, l'Administrateur a écrit à la GCC pour lui demander des copies de la correspondance échangée entre la GCC et la compagnie d'assurance du propriétaire du bateau relativement aux efforts qu'elle a déployés pour recouvrer ses frais directement auprès du propriétaire. (Ce genre de documentation est nécessaire pour aider l'Administrateur à prendre toutes les mesures raisonnables pour recouvrer auprès du propriétaire du navire la somme payée à même la Caisse d'indemnisation.)

Le 22 janvier 2014, la GCC a indiqué que la région tentait activement d'obtenir remboursement de la partie responsable. Le 3 mars, la GCC a confirmé que The Shipowner's Mutual Protection & Indemnity Association avait payé la demande d'indemnisation. Par conséquent, le 6 mars 2014, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.16 Rene Brazeau (2011)

Numéro de cas : 120-645

Le 12 février 2011, la Garde côtière canadienne (GCC) a reçu un rapport selon lequel une barge de dragage, le *Rene Brazeau*, avait coulé en ayant à son bord une excavatrice alors que la barge était amarrée au quai 23 à Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick. L'Atlantic Emergency Response Team (ALERT), organisme d'intervention local, a été engagé par le propriétaire de la barge pour effectuer le nettoyage des hydrocarbures remontant à la surface de l'eau. Des membres du personnel d'Intervention environnementale de la GCC se sont rendus sur les lieux et ont joué le rôle d'agent de surveillance fédéral. Des représentants du club P et I du propriétaire, l'évaluateur d'assurances de l'excavatrice, une entreprise contractuelle offrant des services de plongée, l'administration portuaire, Transports Canada et le propriétaire de la barge ont tous participé aux mesures prises pendant l'opération de récupération. Les mesures d'intervention ont été prises par intermittence sur plusieurs mois tout au long de l'hiver. Le 10 mai 2011, la barge a été renflouée et les membres du personnel de la GCC ont mis fin à leur rôle d'agent de surveillance fédéral.

Le 3 février 2014, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) d'un montant de 40 880,32 \$, conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. L'Administrateur a accusé réception des renseignements de la demande et a expliqué qu'après avoir effectué un examen préliminaire de la documentation présentée à la Caisse d'indemnisation, la demande semblait être frappée de prescription, mais qu'il était disposé à recevoir d'autres soumissions ou arguments pour traiter de la question de la prescription. Le 11 mars 2014, la Garde côtière a répondu à l'Administrateur et lui a indiqué qu'elle ne fournirait aucune autre justification de l'événement, parce

qu'elle acceptait le fait que la demande avait été présentée après le délai de prescription prévu pour déposer des demandes auprès de la Caisse d'indemnisation. Par conséquent, le 12 mars 2014, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.17 Vicki Lyne II (2012)

Numéro de cas : 120-619

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 était susceptible de rejeter des polluants. La GCC a effectué une évaluation initiale et a constaté que le bateau 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 bateau et donne une opinion sur la question à savoir s'il y avait une menace de pollution imminente. L'Administrateur a chargé son conseiller juridique d'embaucher un expert maritime pour prendre des dispositions avec la GCC afin qu'il puisse assister à l'inspection du bateau 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 constituait une menace environnementale importante, imminente et toujours croissante. Dans son rapport, l'expert recommandait que la seule façon sûre d'enlever les hydrocarbures contenus dans les machines et la tuyauterie 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 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 et Services gouvernementaux Canada à l'élaboration des modalités du contrat pour le processus d'appel d'offres. Le 9 juillet 2013, le conseiller juridique de l'Administrateur a été informé par la Garde côtière qu'un employé de l'intervention environnementale était monté à bord du navire à la fin du mois de juin et qu'il n'y avait aucune preuve que le propriétaire avait enlevé des hydrocarbures ou d'autres polluants. Par conséquent, la Garde côtière évaluait les options mises à sa disposition et aimerait pouvoir discuter avec l'Administrateur du caractère raisonnable de chaque option.

Le 30 juillet 2013, le conseiller juridique a répondu à la Garde côtière et lui a rappelé l'opinion présentée précédemment par l'expert technique indépendant nommé par l'Administrateur, à savoir que l'enlèvement des polluants à bord du bateau, plutôt que sa démolition, serait l'option la moins coûteuse. L'expert avait aussi recommandé que des estimations soient obtenues pour chacune des options. Le conseiller juridique a confirmé à la Garde côtière que l'Administrateur ne peut prédire les mesures prises avant la présentation de la demande d'indemnisation. Aucune demande n'a été déposée auprès de la Caisse d'indemnisation. Dans l'intervalle, ce dossier est tenu en suspens.

2.18 Centurion (2012)

Numéro de cas : 120-615

Nota : Deux demandes d'indemnisation, 2.18 et 2.19, 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 la sécurité maritime de Transports Canada ont été informés que l'équipage de la salle des machines avait accidentellement rejeté un mélange d'hydrocarbures en activant 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 nettoyer les hydrocarbures rejetés. 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 initialement été informé de cet événement, l'Administrateur a chargé son conseiller juridique de maintenir une surveillance étroite de l'événement et de déterminer si l'événement de pollution relève ou non de la Convention sur les hydrocarbures de soute. Le conseiller juridique a aussi été chargé 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 d'indemnisation 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).

Étant donné que l'Administrateur a conclu que cet événement relève de la Convention sur les hydrocarbures de soute, dont le Canada est signataire et qui permet d'envoyer directement les demandes d'indemnisation à la compagnie d'assurance du propriétaire du navire, l'Administrateur, par souci d'économie, a suggéré à la Garde côtière qu'elle présente sa demande directement au Standard Steamship P&I Club. La Garde côtière a refusé de le faire, alors le 19 décembre 2012, l'Administrateur a envoyé par la poste la documentation associée aux demandes d'indemnisation au représentant du club à New York. Après quelques négociations entre le conseiller juridique de la Caisse d'indemnisation et le club, une offre de règlement de 24 000,00 \$, tout inclus, a été faite par le club pour cette demande. La Garde côtière a accepté l'offre. Après l'exécution de la quittance appropriée par la Garde côtière, le club a payé le montant du règlement. Par conséquent, en date du 19 novembre 2013, l'Administrateur a fermé le dossier portant sur cette demande d'indemnisation.

2.19 Centurion (2012)

Numéro de cas : 120-615

Comme il a été mentionné dans le Rapport annuel de 2012-2013, cet événement a donné lieu à une deuxième demande d'indemnisation déposée par la Société d'intervention maritime, Est du Canada (SIMEC) à l'égard des frais qu'elle a engagés à la demande du propriétaire du navire pour nettoyer les hydrocarbures rejetés par le *Centurion*. Malgré le fait que ce déversement, comme il a été mentionné précédemment à la section 2.18, semble relever de la Convention sur les hydrocarbures de soute, la SIMEC a présenté sa demande d'indemnisation à l'Administrateur le 5 mars 2013. Les organismes d'intervention ne sont toutefois pas habilités à présenter directement leurs demandes d'indemnisation à l'Administrateur. Ils ne peuvent que recevoir une indemnisation de la Caisse d'indemnisation en tant que dernier recours s'ils peuvent prouver qu'ils ont pris toutes les mesures raisonnables pour recouvrer leurs frais auprès du propriétaire du navire.

En fait, l'organisme d'intervention n'a envoyé sa demande d'indemnisation au propriétaire que le 30 mars 2013, date à laquelle le propriétaire avait déjà envoyé une demande de restructuration en vertu de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* et le navire avait été vendu. De plus, la demande présentée par l'organisme d'intervention avait été rejetée par l'arbitre nommé par la Cour pour disposer des actifs de l'entreprise propriétaire du navire au motif que la demande ne bénéficiait d'aucune priorité sur les autres créanciers du propriétaire.

D'après la documentation associée à la demande présentée à l'Administrateur, il est devenu évident que le propriétaire du navire détenait une assurance P et I valide au moment de l'événement, mais que l'organisme d'intervention n'avait déployé aucun effort pour présenter la demande directement aux assureurs, comme ils étaient en droit de le faire aux termes de la Convention sur les hydrocarbures de soute mentionnée précédemment. À la suite d'une discussion entre le conseiller juridique de l'Administrateur et celui des assureurs sur ce qui constitue la prise de mesures raisonnables conformément à l'alinéa 101(1)a) de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, l'Administrateur a conclu que la demande ne répondait pas aux critères mentionnés dans la Loi pour le paiement tiré à même la Caisse d'indemnisation. Par conséquent, l'Administrateur a chargé son conseiller juridique d'informer le conseiller juridique de l'organisme d'intervention qu'il a refusé d'évaluer et de payer cette demande. Toutefois, le dossier demeure ouvert, puisque les périodes de prescription applicables ne sont pas encore échues.

2.20 Golden Dragon I (2012)

Numéro de cas : 120-626

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 I*, amarré au quai Fairview rejetait du carburant diesel. Le gardien de quai local ainsi que des membres du personnel de la GCC se sont rendus sur les lieux de l'événement. Ils ont observé une importante 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 la sécurité maritime de Transports Canada a obtenu des échantillons d'hydrocarbures. Le propriétaire du bateau se trouvait à l'étranger et ne pouvait donc pas être joint. Lors de l'inspection du bateau 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 qui se trouvaient encore dans les 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 bateau et ce dernier a officiellement été informé de sa responsabilité 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 d'indemnisation d'un montant de 3 697,35 \$ auprès de l'Administrateur à l'égard des frais engagés, en vertu de la Loi. (La GCC a présenté la demande originale au propriétaire du bateau, qui n'a payé la somme que de 1 000,00 \$.)

Après enquête et 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. Le 7 mars 2013, l'Administrateur a donné l'ordre de payer la somme de 3 657,56 \$, intérêts compris, conformément à la Loi.

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

À la fin de l'exercice, l'Administrateur a chargé son conseiller juridique d'écrire au propriétaire enregistré du bateau pour lui demander de prendre les dispositions nécessaires dans un délai de 14 jours pour payer les frais engagés, en plus des intérêts additionnels en vertu de la Loi. Le propriétaire a été informé que l'Administrateur pourrait intenter une action en justice devant la Cour des petites créances s'il ne prenait pas les dispositions nécessaires pour régler le solde impayé.

Le 26 avril 2013, le propriétaire du bateau a accepté verbalement de payer le solde dû, mais ne l'a pas fait. Par conséquent, un avis de demande a été formulé et signifié devant la Cour des petites créances à Prince Rupert. Le propriétaire n'a pas déposé de réponse à l'avis de demande. Par conséquent, le 27 septembre, une ordonnance par défaut de la Cour provinciale de la Colombie-Britannique a été déposée, laquelle a rendu un jugement à l'encontre du propriétaire du bateau d'un montant de 3 957,48 \$, plus les intérêts à la date de paiement du jugement. Le 7 octobre, le propriétaire a été informé, par courrier recommandé, qu'à moins que des dispositions satisfaisantes soient prises pour payer le jugement d'ici le 31 octobre 2013, l'Administrateur prendra une procédure d'exécution à l'encontre de ses actifs, y compris le *Golden Dragon I*. Dans l'intervalle, à la fin de l'exercice, le dossier est tenu en suspens.

2.21 Emerald Tide (2012)

Numéro de cas : 120-618

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, des membres du personnel d'Intervention environnementale de la GCC se sont déplacés depuis Victoria pour effectuer une évaluation sur place de l'événement. À leur arrivée, les membres du personnel ont 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 de contrer cette menace de pollution.

Le 7 mai, des membres du personnel de la GCC ont retiré les hydrocarbures accessibles des machines et des réservoirs de carburant de l'embarcation. 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 l'embarcation était saturée d'hydrocarbures et que la coque était entièrement pourrie. De ce fait, l'embarcation devait être sortie de l'eau pour éliminer les matériaux contaminés.

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 a été achevée le 22 juin.

Lorsque l'embarcation remorquée est arrivée à la cale sèche d'Esquimalt, l'Administrateur a chargé son conseiller juridique d'embaucher un expert maritime pour examiner la vieille embarcation une fois sortie 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 l'embarcation.

Le 28 janvier 2013, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a déposé une demande d'indemnisation 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*. Le jour suivant, l'Administrateur a accusé réception de la demande.

Après enquête et 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 donné l'ordre de payer la somme de 125 370,70 \$, intérêts compris. (Dans sa lettre d'offre, l'Administrateur a félicité le personnel de la Garde côtière sur le contenu et la présentation de la documentation accompagnant la demande.)

À la fin de l'exercice précédent, au nom de la Caisse d'indemnisation, le conseiller juridique a écrit au propriétaire de l'embarcation pour lui demander de prendre les dispositions nécessaires pour payer les frais engagés en plus des intérêts additionnels. Le conseiller juridique lui a également demandé de l'informer dans un délai de 14 jours des dispositions qu'il comptait prendre pour payer la somme due. Il lui a aussi indiqué que s'il ne prenait pas des dispositions satisfaisantes pour payer la somme due, l'Administrateur pouvait tenter une action en justice devant la Cour fédérale.

Le 22 avril 2013, une deuxième demande de remboursement a été envoyée à l'adresse du siège social du propriétaire. La demande a été renvoyée avec la mention « déménagé/adresse inconnue ». Une recherche de dénominations sociales a permis de trouver une adresse différente de celle du siège social. Le 10 mai, une autre copie de la demande de remboursement a été envoyée par la poste à la nouvelle adresse. Le 3 juin, le conseiller juridique a reçu une réponse du propriétaire lui demandant de prolonger le délai accordé jusqu'au 31 juillet 2013 pour présenter une offre de règlement officielle sans recourir aux tribunaux. Une prolongation a été accordée jusqu'à la fin du mois. Toutefois, le 22 juillet, au lieu de déposer une proposition de règlement, le propriétaire a envoyé au conseiller juridique un « Avis de préjudice » dans lequel il réclamait la somme de 45 000,00 \$ à la Garde côtière canadienne et à la Caisse d'indemnisation.

Une enquête plus poussée a révélé que le propriétaire de l'*Emerald Tide* ne possédait aucun actif exigible. À la lumière de cette conclusion, l'Administrateur a conclu qu'il serait déraisonnable de dépenser d'autres ressources pour recouvrer la somme payée à titre d'indemnisation à la Garde côtière canadienne. Par conséquent, le 7 octobre 2013, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.22 Portofino 46 (2012)

Numéro de cas : 120-621

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 de la ville de St. Catharines a 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.

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

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 d'indemnisation pourrait être déposée plus tard auprès de la Caisse d'indemnisation. L'Administrateur a accusé réception de l'avis de 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 une déclaration signifiée à la Caisse d'indemnisation, conformément aux Règles de la Cour fédérale.

Au cours du présent exercice, le conseiller juridique de la municipalité a tenté de parvenir à un règlement avec le propriétaire du navire. D'après la déclaration, les dépenses de la Ville étaient estimées à 40 000,00 \$. Le conseiller juridique a indiqué que la Ville préparait une demande qu'elle prévoyait déposer auprès de l'Administrateur pour lui demander un montant complémentaire (ou un paiement anticipé) du règlement en cours de négociation.

Le 31 juillet 2013, le conseiller juridique, au nom de l'Administrateur, a informé la Ville que si elle décidait de déposer une demande d'indemnisation, elle devrait convaincre l'Administrateur que la demande concerne les frais liés aux mesures d'atténuation de la pollution par les hydrocarbures et non ceux liés à l'enlèvement de l'épave. À la fin de l'exercice, aucune demande d'indemnité n'avait été déposée auprès de la Caisse d'indemnisation. Dans l'intervalle, le dossier est tenu en suspens.

2.23 Tundra (2012)

Numéro de cas : 120-636

Le 28 novembre 2012, le *Tundra*, vraquier immatriculé à Chypre, s'est échoué dans le réseau du fleuve Saint-Laurent près de Sorel, au Québec. Le navire se rendait à Halifax depuis Montréal et avait à son bord une cargaison d'environ 20 000 tonnes de soya. Le *Tundra* transportait 599 tonnes de combustible de soute en plus de 50 tonnes estimées de diesel et d'huile lubrifiante. Le capitaine du navire a informé le propriétaire de la situation. Il a confirmé qu'il n'y avait aucune pollution par les hydrocarbures et que des dispositions étaient prises pour renflouer le navire. Le propriétaire a retenu les services de la Société d'intervention maritime – Est du Canada (SIMEC) pour préparer un plan en vue de renflouer le navire échoué. Des inspecteurs de la sécurité maritime de Transports Canada se sont rendus sur les lieux de l'événement et ont aidé à élaborer un plan de sauvetage. Le 5 décembre, le *Tundra* a été renfloué et le risque de pollution par les hydrocarbures a été contré. Dès le début, la Garde côtière canadienne a joué le rôle d'« agent de surveillance fédéral ». Toutefois, le personnel de la Garde côtière n'était pas requis sur place pendant l'intervention de la SIMEC. Le personnel de la Garde côtière a pu utiliser une caméra vidéo de la région du Lac-Saint-Pierre pour surveiller les opérations de la SIMEC. De plus, la Garde côtière a maintenu des communications régulières avec les inspecteurs de la sécurité des navires de Transports Canada qui se trouvaient à bord du *Tundra*.

Le 13 août 2013, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a déposé une demande d'indemnisation auprès de l'Administrateur d'un montant de 10 738,01 \$ à l'égard des frais engagés, conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Le 8 janvier 2014, après enquête et évaluation de la demande, l'Administrateur a conclu que le montant total réclamé n'était pas établi et a fait une offre finale au MPO/à la GCC au montant partiellement établi de 3 119,50 \$, 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 4 février, l'Administrateur a donné l'ordre de payer la somme de 3 240,15 \$, intérêts compris, conformément à la LRMM.

Le 27 février 2014, l'Administrateur a envoyé une lettre à l'agent d'assurance du propriétaire du navire à Jersey City, aux États-Unis, pour lui demander de payer l'indemnisation octroyée à la Garde côtière canadienne. L'agent d'assurance a été informé de la responsabilité du propriétaire du navire, aux termes des modalités de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* et de la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soude, à l'égard des frais engagés par la Garde côtière canadienne pendant son intervention. Une copie de la lettre a aussi été envoyée au propriétaire enregistré du navire à Athènes, en Grèce. Dans l'intervalle, à la fin de l'exercice, le dossier demeure ouvert.

2.24 Colleen K (2012)

Numéro de cas : 120-631

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, des membres du personnel d'Intervention environnementale de la GCC, basés à Prince Rupert, ont effectué un vol en hélicoptère et 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 une assistance 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 sauvetage 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 d'indemnisation 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 chargé son conseiller juridique d'embaucher un expert maritime pour passer en revue l'évaluation préliminaire de la Caisse d'indemnisation et examiner la documentation présentée se rapportant aux services fournis par l'entrepreneur. L'enquête menée par l'expert avait pour objectif d'évaluer de façon indépendante si les mesures prises étaient raisonnables dans les circonstances. L'expert avait aussi été chargé de parler directement aux responsables concernés.

Le 30 août 2013, l'expert technique a indiqué que les frais semblaient raisonnables et qu'ils concordaient avec le travail accompli. De plus, l'expert a considéré que le démantèlement et l'élimination du *Colleen K* constituaient le moyen le plus économique d'éviter que le navire ne soit à l'origine d'un événement de

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

pollution par les hydrocarbures en milieu marin. Dans son rapport, l'expert a indiqué que le navire n'avait aucune valeur de récupération.

Le 9 octobre, l'Administrateur a informé la Garde côtière que l'enquête et l'évaluation de la demande étaient terminées. Par conséquent, une offre a été faite au MPO/à la GCC au montant établi de 84 522,02 \$, plus les intérêts, à titre de règlement total et définitif conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. L'offre a été acceptée et le 12 novembre l'Administrateur a donné l'ordre de payer la somme de 87 020,27 \$, intérêts compris.

Le 22 novembre, le conseiller juridique a envoyé, par courrier recommandé, une demande de remboursement au propriétaire enregistré l'informant de ses responsabilités liées aux frais engagés à l'égard des mesures prises au cours de cet événement. Il a été demandé au propriétaire d'indiquer, dans un délai de 14 jours, les dispositions qu'il comptait prendre pour payer la demande en suspens, faute de quoi l'Administrateur pourrait tenter une action en justice devant la Cour fédérale pour recouvrer la somme due.

Après une enquête plus poussée menée par le conseiller juridique, laquelle n'a révélé aucun actif exigible appartenant au propriétaire enregistré, l'Administrateur a conclu qu'il serait déraisonnable de dépenser davantage de ressources pour recouvrer la somme octroyée à même la Caisse d'indemnisation. Par conséquent, le 31 mars 2014, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.25 Lady Mary III (2012)

Numéro de cas : 120-623

Le 19 novembre 2012, la Garde côtière canadienne (GCC) a reçu un rapport selon lequel un ancien bateau de pêche déserté, le *Lady Mary III*, avait dévié de son poste d'amarrage dans la baie Lamalchie, sur l'île Penelekut, en Colombie-Britannique. Le bateau s'était échoué à marée haute sur une rive adjacente. Selon le rapport, le bateau était susceptible de rejeter des polluants d'hydrocarbures. Un employé chargé de l'intervention en cas de pollution a été envoyé depuis la station de la GCC de Sea Island pour inspecter le bateau échoué et évaluer le risque de pollution par les hydrocarbures. À son arrivée, il n'a constaté aucune pollution par les hydrocarbures, mais le propriétaire identifié, lequel vivait à bord du bateau alors qu'il était à quai, a indiqué que le *Lady Mary III* contenait plus de 2 000 litres de mazout, ainsi que de l'huile lubrifiante. (Le navire à coque de bois de 42 pieds a été conçu et construit en 1971 en Nouvelle-Écosse.) Il a été trouvé échoué à proximité d'une zone sensible de récolte des mollusques du territoire des Premières Nations sur l'île Penelekut.

Le propriétaire vivant à bord du navire a informé la Garde côtière qu'il ne disposait pas des moyens financiers pour enlever et réparer l'épave, dont la coque était extrêmement pourrie et trouée. Par conséquent, il a signé une déclaration cédant le contrôle du *Lady Mary III* à la Garde côtière afin que celle-ci puisse prendre les mesures nécessaires pour prévenir le rejet de polluants. La Garde côtière a alors retenu les services de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) pour obtenir des soumissions et mettre en place un contrat pour le sauvetage de l'épave afin de prévenir un rejet d'hydrocarbures. Un contrat de TPSGC a été attribué à Saltair Marine Services Ltd. L'entrepreneur est arrivé sur les lieux et un employé de la GCC s'est également rendu sur place pour coordonner les mesures de sauvetage afin de prévenir ou de réduire au minimum tout dommage dû à la pollution par les hydrocarbures. (Pendant l'enquête, il a été déterminé plus tard que le véritable propriétaire enregistré du *Lady Mary III* n'était pas la personne vivant à bord de l'épave qui avait été rencontrée par les intervenants de la GCC au moment de l'événement.)

Le 20 novembre, l'entrepreneur a récupéré le navire et l'a remorqué jusqu'à l'installation de Saltair Marine située au port de Ladysmith. Lorsque le navire a été sorti sur les pistes de halage, la GCC a retenu les services de Lipsett Marine Consultants à Ladysmith pour déterminer l'état du navire et estimer sa valeur monétaire. D'après le rapport technique du consultant, le vieux bateau de pêche était dans un « état déplorable » et n'avait aucune valeur de récupération. La structure était pourrie et son état en général était irréparable. L'expert a recommandé que le *Lady Mary III* soit remorqué jusqu'à terre, découpé et éliminé d'une manière écoresponsable. Compte tenu de ces conclusions, Saltair Marine Services Ltd. a reçu l'instruction de démanteler le bateau afin de retirer tous les hydrocarbures et matériaux contaminés conformément aux règlements provinciaux sur l'élimination des déchets.

Le 13 mai 2013, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a déposé une demande d'indemnisation d'un montant de 31 548,55 \$ auprès de l'Administrateur à l'égard des frais engagés, conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM). Après enquête et évaluation de la documentation soumise initialement et des renseignements additionnels demandés, la demande a été jugée pleinement établie. Par conséquent, le 4 septembre 2013, l'Administrateur a fait une offre de 31 548,55 \$, plus les intérêts, à titre de règlement total et définitif conformément à la LRMM. Le MPO/la GCC a accepté l'offre. Par conséquent, le 19 septembre, l'Administrateur a donné l'ordre de payer la somme de 32 354,69 \$, intérêts compris.

Compte tenu du montant de la demande, l'Administrateur a chargé son conseiller juridique d'envoyer une lettre par courrier recommandé au propriétaire enregistré dans laquelle il lui demandait de prendre les dispositions nécessaires pour payer à l'Administrateur la somme de 32 354,69 \$, en plus des intérêts supplémentaires, conformément à l'article 116 de la LRMM. Dans la réponse, le conseiller juridique a été informé que le propriétaire enregistré avait vendu le bateau l'été dernier et remis un acte de vente. Plus important encore, il vivait d'une pension d'invalidité et n'avait pas d'argent pour payer l'Administrateur. Il a été conclu que la personne vivant à bord du bateau était essentiellement un sans-abri. L'Administrateur a conclu qu'il serait déraisonnable de dépenser davantage de ressources pour tenter de recouvrer ses frais. Par conséquent, le 10 décembre 2013, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.26 Nova Star I (2012)

Numéro de cas : 120-648

Le 19 juin 2012, le *Nova Star I*, bateau de pêche, s'est échoué sur un rocher, dans des conditions de brouillard épais et de forte pluie, alors qu'il se rendait au quai à Cooks Harbour sur la péninsule Northern de Terre-Neuve. Le mazout à bord du bateau avait été transféré dans des fûts de 45 gallons de façon à pouvoir être remorqué à partir du navire échoué. Toutefois, une tempête s'est levée et le bateau de pêche a été détruit. La Garde côtière canadienne (GCC) a mobilisé deux spécialistes d'Intervention environnementale pour se rendre sur les lieux afin d'évaluer l'événement.

Le 7 mars 2014, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a déposé une demande d'indemnisation auprès de l'Administrateur d'un montant de 6 523,50 \$ à l'égard des frais engagés, conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Dans sa lettre d'accusé de réception, l'Administrateur a demandé des documents justificatifs supplémentaires pour que la demande soit adéquatement évaluée. En date du 31 mars, l'Administrateur n'avait pas encore reçu les documents demandés. Dans l'intervalle, à la fin de l'exercice, le dossier demeure ouvert.

2.27 Pine Isle (2013)

Numéro de cas : 120-628

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 d'indemnisation n'avait été déposée auprès de la Caisse d'indemnisation. Le dossier demeure ouvert.

2.28 Mikon (2013)

Numéro de cas : 120-629

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. Des membres du personnel d'Intervention environnementale de la GCC ont été chargés 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 ne disposait pas des 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 d'indemnisation n'avait été déposée auprès de la Caisse d'indemnisation. Le dossier demeure ouvert.

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

Numéro de cas : 120-630

Le 12 mars 2013, la Garde côtière canadienne (GCC) a informé l'Administrateur qu'elle menait une 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. Des membres du personnel d'Intervention environnementale de la GCC ont confiné les huiles usées et les ont 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 la 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 d'indemnisation n'avait été déposée. Le dossier demeure ouvert.

2.30 Dawn Til Dusk (2013)

Numéro de cas : 120-634

Le 3 février 2013, la Garde côtière canadienne (GCC) a examiné un rapport selon lequel un vieux dragueur à pétoncles à coque de bois, le *Dawn Til Dusk*, était en train de couler alors qu'il était ancré près du barrage anti-marée à Annapolis Royal, en Nouvelle-Écosse. Des membres du service d'incendie local se sont rendus sur les lieux, mais ont été incapables d'installer l'équipement de pompage à bord du navire en raison de son état. Le jour suivant, des membres du personnel d'Intervention d'urgence du dépôt de la Garde côtière à Dartmouth se sont rendus sur les lieux et ont constaté une irisation d'hydrocarbures non récupérable remontant à la surface à partir du navire maintenant submergé. Le propriétaire a indiqué qu'il y avait environ 20 gallons de carburant diesel à bord du navire. Il a aussi informé la Garde côtière qu'il

avait retenu les services d'un entrepreneur pour installer un barrage absorbant autour des hydrocarbures remontant à la surface et récupérer l'épave.

Le 7 février, des membres du personnel de la Garde côtière se sont de nouveau rendus sur les lieux de l'événement pour surveiller les opérations et aider l'entrepreneur du propriétaire à installer d'autres barrages flottants et à remplacer les sections souillées déjà installées. Le 22 février, la Garde côtière a installé 260 pieds de son propre barrage flottant, parce qu'une légère irisation était encore présente. Le 15 mars, des membres du personnel de la Garde côtière étaient présents lorsque l'entrepreneur du propriétaire a pu renflouer l'épave et commencer à la remorquer à terre. Toutefois, en raison d'un fort courant, l'épave a de nouveau coulé à environ 1 500 pieds du quai. Le 27 mars, le *Dawn Til Dusk* a de nouveau été renfloué et récupéré avec succès. Lorsque le navire est arrivé au quai, les réservoirs de carburant ont été vidés à l'aide de pompes. Le propriétaire a alors pris des dispositions avec la compagnie de sauvetage pour démolir et éliminer l'épave.

Le 7 juin 2013, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a déposé une demande d'indemnisation auprès de l'Administrateur d'un montant de 7 442,88 \$ à l'égard des frais engagés, conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Le 27 juin, l'Administrateur a informé la GCC qu'il avait terminé son enquête et son évaluation de la demande et que le montant de 7 158,04 \$ était établi. Par conséquent, l'Administrateur a fait une offre de 7 158,04 \$, plus les intérêts, à titre de règlement total et définitif, conformément à la LRMM. L'offre a été acceptée et le 17 juillet 2013 l'Administrateur a donné l'ordre de payer la somme de 7 258,37 \$, intérêts compris.

Le 30 juillet, l'Administrateur a envoyé une lettre par courrier recommandé au propriétaire enregistré du *Dawn Til Dusk* dans laquelle il l'informait de ses responsabilités liées aux frais engagés à l'égard des mesures prises pour contrer toute pollution par les hydrocarbures. L'Administrateur lui a aussi demandé de répondre dans un délai de 14 jours et de lui indiquer les dispositions qu'il comptait prendre pour payer la somme de 7 258,37 \$. Il lui a aussi indiqué que s'il ne prenait pas des dispositions satisfaisantes pour payer la somme due, l'Administrateur pouvait tenter une action en justice pour recouvrer la somme due. La lettre recommandée a été renvoyée par Postes Canada avec l'inscription « non réclamée ». Par conséquent, l'Administrateur a mené une enquête plus poussée pour déterminer tous les actifs du propriétaire du navire pouvant servir à recouvrer les frais. L'enquête sur les antécédents a révélé qu'aucun actif financier important n'était enregistré au nom du propriétaire dans la province de la Nouvelle-Écosse. De ce fait, l'Administrateur a conclu que toutes les mesures raisonnables avaient été prises pour recouvrer les frais de la demande et qu'il n'était pas justifié de dépenser davantage de ressources de la Caisse d'indemnisation. Par conséquent, le 1^{er} octobre 2013, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.31 Déversement d'origine inconnue - Federal Progress (2013) *Numéro de cas : 120-633*

Le 8 avril 2013, l'Administration portuaire de Montréal a enquêté sur la fuite possible d'hydrocarbures émanant du navire de charge *Federal Progress*, qui était amarré au quai Alexandria du port de Montréal. Une zone de 300 mètres carrés entourant le navire était contaminée par une légère pellicule d'hydrocarbures de couleur arc-en-ciel. L'Administration portuaire a pris des dispositions avec l'entreprise Urgence Marine pour qu'elle installe un barrage flottant dans la zone. Des représentants de Transports Canada et de la Garde côtière étaient présents au moment de l'intervention.

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

Le 1^{er} novembre 2013, l'Administration portuaire a déposé une demande d'indemnisation auprès de la Caisse d'indemnisation d'un montant de 5 969,53 \$ à l'égard des frais liés à son intervention à la suite du déversement d'hydrocarbures près du navire *Federal Progress*.

L'Administrateur a entrepris une enquête et une évaluation de la demande. À la suite d'un examen plus poussé concernant les conclusions de la Garde côtière, de Transports Canada et de l'Administration portuaire, il est devenu évident que les opinions divergeaient quant à l'origine exacte de la pollution par les hydrocarbures. En conséquence, l'Administrateur n'était pas convaincu, eu égard aux preuves présentées, que l'événement n'avait pas été causé par un navire. La demande a donc été accueillie. Le 20 février 2014, l'Administrateur a fait une offre à l'Administration portuaire de Montréal d'un montant de 5 969,53 \$, plus les intérêts, à titre de règlement total et définitif conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. L'offre a été acceptée. Après l'exécution de la quittance appropriée par l'Administration portuaire, l'Administrateur a donné l'ordre de payer la somme de 6 149,95 \$, intérêts compris. Puisqu'il a été conclu que l'événement était d'origine inconnue, aucune action récursoire ne peut être intentée. Par conséquent, le 31 mars 2014, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.32 Navi Wind (2013)

Numéro de cas : 120-643

Le 4 décembre 2013, le Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage d'Halifax a été informé que le navire de charge *Navi Wind* avait été mis hors service par grosse mer dans les couloirs de navigation extérieurs de la baie Placentia, à Terre-Neuve. Le navire avait plus tôt pris à son bord 50 tonnes d'eau d'un envahissement par les hauts, mais selon le navire l'infiltration d'eau de mer était maintenant maîtrisée. En raison de l'appareil à gouverner du navire et d'autres problèmes liés au moteur principal, la Garde côtière a pris des dispositions pour que des remorqueurs du terminal de Newfoundland Trans-Shipment à Whiffen Head se rendent sur les lieux de l'événement et remorquent le navire jusqu'à Argentia, à Terre-Neuve. Un pilote de port local a pu monter à bord du navire mis hors service, mais les conditions en mer étaient initialement trop difficiles pour relier un câble de remorquage pour l'opération de remorquage. Il a été déterminé que quelque 40 tonnes d'eau souillée par les hydrocarbures se trouvaient dans la salle des machines et qu'environ 200 tonnes d'hydrocarbures de soute se trouvaient à bord du navire. Le navire de 4 281 tonnes avait à son bord une cargaison de ferraille. Le risque de dérive vers le rivage était réel.

Transports Canada et la Garde côtière n'avaient aucune confiance en la capacité du *Navi Wind* de réparer rapidement les moteurs, compte tenu des conditions de vent et en mer prévues. De ce fait, la Garde côtière a mobilisé son navire *Hudson* ainsi qu'un hélicoptère pour surveiller l'opération de sauvetage et prodiguer de l'aide. Lorsque la mer s'est calmée, le remorqueur a pu relier le câble et remorquer le navire jusqu'au port. Grâce à l'aide prodiguée par les membres de l'équipage de la Garde côtière et les filins d'amarrage fournis par la GCC, le navire a été amarré à Argentia.

Lorsqu'il a été informé de l'événement en cours, l'Administrateur a chargé son conseiller juridique de surveiller l'événement et de vérifier qui était propriétaire du navire ainsi que d'autres renseignements généraux, y compris s'il y avait à bord un certificat sous le régime de la Convention sur les hydrocarbures de soute.

Le bureau de la Sécurité maritime de Transports Canada a confirmé qu'il avait détenu le *Navi Wind* immatriculé au Panama à Argentia. L'Administrateur a été informé plus tard que le *Navi Wind* avait pris

la mer pour l'Europe au début du mois de mars 2014. Aucune demande d'indemnisation n'a été déposée auprès de la Caisse d'indemnisation; toutefois, à la fin de l'exercice, le dossier est tenu en suspens.

2.33 Katryn Spirit (2013)

Numéro de cas : 120-642

Le 19 septembre 2013, la Garde côtière canadienne (GCC) a informé l'Administrateur d'un événement de pollution possible par les hydrocarbures près de Beauharnois dans le fleuve Saint-Laurent. En 2011, le *Katryn Spirit*, qui appartient à une entreprise mexicaine, s'est échoué dans le secteur de Beauharnois du Lac-Saint-Louis. En 2012, un entrepreneur privé a tenté de remorquer le navire pour le dégager du haut-fond, mais en vain. Pendant l'hiver 2012, le navire a subi d'autres dommages et il gîtait considérablement.

Dans son rapport, la GCC a indiqué que lorsque le navire s'est échoué, il y avait environ 100 tonnes de combustible de soute à son bord, ce qui pourrait constituer une menace de pollution dans le lac Saint-Louis. La Sécurité maritime de Transports Canada est en communication avec le propriétaire du navire et a informé la GCC qu'à la mi-septembre 2013, seulement 30 tonnes d'hydrocarbures avaient été pompées du navire échoué. À la fin du présent exercice, aucune demande d'indemnisation n'a été déposée auprès de la Caisse d'indemnisation. Par conséquent, le dossier demeure ouvert.

2.34 Bromada (2013)

Numéro de cas : 120-641

Le 20 septembre 2013, la Garde côtière canadienne (GCC) a informé l'Administrateur qu'un bateau de pêche, le *Bromada*, avait coulé à Ladysmith, sur l'île de Vancouver, et qu'il rejetait des hydrocarbures. Des membres du personnel d'Intervention environnementale de la GCC étaient en train de prendre des dispositions par l'entremise de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada pour embaucher un entrepreneur afin de renflouer et d'enlever le navire en vue de réduire au minimum et de prévenir tout risque éventuel de pollution par les hydrocarbures. À la fin de l'exercice actuel, aucune demande d'indemnisation n'avait été déposée auprès de la Caisse d'indemnisation. Par conséquent, le dossier demeure ouvert.

2.35 Pacific Challenge (2013) (photo couverture)

Numéro de cas : 120-635

Le 27 juin 2013, la Garde côtière canadienne a informé l'Administrateur que l'ancien remorqueur, le *Pacific Challenge*, risquait de couler à son point de mouillage au large de Pender Harbour, en Colombie-Britannique. Le propriétaire avait indiqué que la détérioration de la coque était à l'origine de la lente infiltration d'eau, mais qu'il n'était pas en mesure d'intervenir à la suite de l'événement.

Des membres du personnel d'Intervention environnementale de la Garde côtière ont mené une enquête et ont conclu que le navire déserté avait à son bord environ 25 000 litres d'un mélange de carburant diesel et d'eau de mer dans ses réservoirs de carburant. Il y avait également quelque 400 litres de liquides hydrauliques à bord ainsi que des déchets d'hydrocarbures dans les cales. Le propriétaire du remorqueur n'était pas apte ou disposé à intervenir adéquatement. Par conséquent, au moment du rapport, la Garde côtière tentait de s'assurer qu'en cas de naufrage du remorqueur, il n'y aurait aucun dommage dû à la pollution par les hydrocarbures dans le milieu marin. À la fin de l'exercice, aucune demande

d'indemnisation n'avait été déposée auprès de la Caisse d'indemnisation; dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.36 Déversement d'origine inconnue – Baie Saint-François, Qc (2013)

Numéro de cas : 120-650

Le 24 mars 2014, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation de la ville de Salaberry-de-Valleyfield, au Québec. Le montant de la demande est de 104 150,88 \$. La demande a été déposée à l'égard des frais engagés par la ville lorsqu'elle est intervenue à la suite d'un événement de pollution survenu le 16 novembre 2013 dans le secteur de la Baie Saint-François. Le 26 mars 2014, l'Administrateur a accusé réception de la demande et entrepris une évaluation et une enquête concernant l'événement. Le dossier demeure ouvert.

2.37 Dominion I (2014)

Numéro de cas : 120-613

Dans le rapport annuel de l'Administrateur de 2012-2013 (sections 2.17 et 2.42), on indique que le *Dominion I*, ancien bateau servant à l'emballage du poisson, avait été mis en cause dans deux événements antérieurs. En 2005, l'Administration portuaire du Grand Victoria a déposé une demande d'indemnisation à l'égard des frais de nettoyage de la pollution par les hydrocarbures relativement à un événement survenu avec le navire alors que celui-ci était ancré dans la baie Cowichan, sur l'île de Vancouver. L'Administrateur a évalué et réglé ces deux demandes. (se reporter à la section 2.8.)

Le 10 mars 2014, l'Administrateur a reçu une autre demande d'indemnisation du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) d'un montant de 220 937,25 \$ à l'égard des frais engagés relativement aux mesures prises en prévision d'un rejet d'hydrocarbures par le *Dominion I*. Cet événement englobait l'enlèvement du navire de son point de mouillage et son amarrage au quai de la baie Cowichan avec l'aide d'un remorqueur. D'après la documentation de la demande, la GCC a embauché un camion-citerne sous vide pour enlever 2 400 litres d'hydrocarbures accessibles, mais quelque 50 000 litres de déchets d'hydrocarbures se trouvaient encore à bord. Dans l'ensemble, environ 204 000,00 \$ de la demande totale se rapportent aux services contractuels, dont la majorité est associée aux droits de quai de 300,00 \$ par jour sur une période prolongée.

D'après la documentation de la demande, le propriétaire du navire, qui réside aux États-Unis, est arrivé au Canada à bord d'un remorqueur battant pavillon mexicain, le *Gaviota*, et a préparé le *Dominion I* en vue de son remorquage. Le 22 juin 2013, avec l'approbation de la Sécurité des navires de Transports Canada, le remorqueur mexicain et le *Dominion I* ont quitté les eaux de compétence canadienne.

Étant donné que l'Administrateur a entrepris une enquête sur la demande, le dossier demeure ouvert.

2.38 Baltic II (2014)

Numéro de cas : 120-647

Le 6 février 2014, la Garde côtière canadienne (GCC) a informé l'Administrateur qu'un ancien bateau de pêche, le *Baltic II*, avait été abandonné à son point de mouillage à Deep Bay, sur l'île de Vancouver. L'Administration portuaire de Deep Bay a indiqué qu'il risquait de couler et de rejeter des hydrocarbures. Des membres du personnel d'Intervention environnementale de la GCC de Victoria sont montés à bord du navire et l'ont évalué. Il a été confirmé que le navire déserté contenait des

hydrocarbures, lesquels ne pouvaient être nettoyés efficacement et en toute sécurité à l'endroit où était amarré le navire. Compte tenu du risque de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures à l'industrie locale de l'aquaculture, si le *Baltic II* coulait et rejetait du mazout, la GCC a décidé d'enlever le navire et d'en disposer à terre. À la fin de l'exercice, la GCC n'avait pas déposé de demande d'indemnisation auprès de la Caisse d'indemnisation. Par conséquent, le dossier demeure ouvert.

2.39 Porcher G (2014)

Numéro de cas : 120-644

Le 13 janvier 2014, la Garde côtière canadienne (GCC) a informé l'Administrateur que l'ancien bateau de pêche de 45 pieds, le *Porcher G*, avait coulé et qu'il rejetait des hydrocarbures à Campbell River, en Colombie-Britannique. Des membres du personnel d'Intervention environnementale de la GCC ont mené l'intervention appropriée, parce que le propriétaire identifié a indiqué qu'il ne disposait pas des moyens financiers nécessaires pour gérer la situation. La GCC indique qu'elle a l'intention de déposer une demande d'indemnisation auprès de la Caisse d'indemnisation. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.40 Elf (2014)

Numéro de cas : 120-646

Le 14 janvier 2014, un vieux remorqueur en bois, l'*Elf*, a coulé près de l'île Passage, en Colombie-Britannique. L'*Elf* était lui-même remorqué depuis Squamish vers le fleuve Fraser en vue d'être démolé. Selon un rapport préliminaire, il y avait une vaste irisation de mazout dans le chenal où le naufrage s'était produit. La Garde côtière canadienne est intervenue à la suite de l'événement et a installé un barrage flottant de retenue des hydrocarbures autour de l'irisation non récupérable de couleur gris argenté et arc-en-ciel.

L'Administrateur a chargé son conseiller juridique d'embaucher un expert maritime pour mener une enquête sur la possibilité que des demandes d'indemnisation découlant de la pollution par les hydrocarbures soient déposées auprès de la Caisse d'indemnisation. À la fin de l'exercice, aucune demande n'avait été déposée. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.41 Quai de MacEachern's Point (2014)

Numéro de cas : 120-651

Le 5 mai 2013, un incendie s'est produit au quai de MacEachern's à Tabusintac, au Nouveau-Brunswick. L'incendie a détruit la structure supérieure de cinq bateaux de pêche, lesquels ont coulé le long de leur poste d'amarrage. Chaque bateau contenait environ 150 gallons de mazout, en plus d'une quantité d'huile lubrifiante et de liquide hydraulique. En raison du naufrage des bateaux, des hydrocarbures sont remontés à la surface de l'eau.

Des membres du personnel d'Intervention environnementale de la Garde côtière canadienne (GCC) basés à Charlottetown, à l'Île-du-Prince-Édouard, se sont rendus sur les lieux de l'événement pour atténuer l'ampleur de la pollution par les hydrocarbures. À leur arrivée, ils ont constaté que la GRC enquêtait sur la cause de l'incendie et que l'Administration des ports pour les petits bateaux prenait des dispositions pour enlever les bateaux de pêche coulés; toutefois, elles n'étaient pas prêtes à enlever les produits d'hydrocarbures et les débris contaminés. Le 6 mai, la GRC a retiré le périmètre de sécurité établi autour de l'événement et des membres du personnel de la GCC ont commencé à enlever

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

les débris et la pollution parallèlement aux opérations menées par l'Administration des ports pour renflouer les cinq bateaux coulés. La GCC a embauché un entrepreneur local, Sutherland Excavating Ltd., pour nettoyer le site et éliminer les matériaux contaminés.

Le 27 mars 2014, le ministère des Pêches et des Océans a déposé une demande d'indemnisation auprès de l'Administrateur d'un montant de 55 937,21 \$ conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* à l'égard des frais engagés au cours de l'intervention. Dans l'intervalle, l'Administrateur a entrepris une enquête et une évaluation de la demande. Le dossier demeure ouvert.

2.42 John I (2014)

Numéro de cas : 120-649

L'Administrateur a été informé que le 14 mars 2014 un vraquier immatriculé au Panama, le *John I*, avait perdu sa puissance moteur et avait dévié vers un haut-fond près de Rose Blanche sur la côte Sud de Terre-Neuve. Les 23 membres de l'équipage ont été secourus par un hélicoptère de recherche et de sauvetage. Le propriétaire du vraquier a pris des dispositions avec un remorqueur, le *Ryan Leet*, à l'extérieur de Mulgrave, en Nouvelle-Écosse. Le navire de la Garde côtière canadienne, le *Earl Grey*, s'est aussi rendu sur les lieux de l'événement et a tenté à maintes reprises d'attacher un câble de remorquage avant l'échouement du navire. En raison des conditions de vent et en mer difficiles, ces efforts se sont révélés vains.

Des membres du personnel d'Intervention environnementale de la GCC ont jugé que le navire échoué constituait une menace de pollution par les hydrocarbures. Par conséquent, des membres du personnel ont été mobilisés depuis Saint-Jean. Ils ont installé un poste de commandement mobile à Rose Blanche avec de l'équipement d'intervention en cas de pollution par les hydrocarbures. Les membres du personnel de la GCC ont joué le rôle d'agent de surveillance fédéral. Le 20 mars, l'Administrateur a été informé que le NGCC *Earl Grey* escortait le remorqueur et le navire qu'il escortait jusqu'au port d'Argentia. Une irisation d'hydrocarbures de 6 à 8 litres a été constatée par un aéronef de surveillance, mais celle-ci était irrécupérable.

Lorsqu'il a été initialement informé de l'événement, l'Administrateur a chargé son conseiller juridique de vérifier qui était propriétaire du navire de même que d'autres renseignements généraux, parce que ce cas est susceptible de relever de la Convention sur les hydrocarbures de soute. À la fin de l'exercice, aucune demande d'indemnisation n'avait été déposée auprès de la Caisse d'indemnisation. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

3. 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 en cas de 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. La présence à ces réunions permet aussi de revoir les politiques relatives aux demandes d'indemnisation adressées aux FIPOL afin de s'assurer que la politique relative aux demandes d'indemnisation adressées à la CIDPHN est le plus possible harmonisée avec la politique des FIPOL.

3.1 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 à Ottawa au cours du printemps et de l'automne. De plus, les réunions du CCMC (chapitre régional) se tiennent 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 un 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 en place des comités permanents et des groupes de travail qui discutent d'une variété de questions et qui formulent des recommandations en vue d'élaborer des règlements et des normes. Au cours de l'exercice, le CCMC a tenu des réunions nationales à Ottawa du 23 au 25 avril 2013 et du 5 au 7 novembre 2013. 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 directeur général, Sécurité et sûreté maritimes, a fait le point sur des faits nouveaux à Transports Canada. Le directeur général a expliqué qu'un Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes se concentre sur les domaines suivants : la prévention, la préparation, l'intervention de même que la responsabilité et l'indemnisation en cas de déversements d'hydrocarbures en milieu marin. Le Comité d'experts présentera ses recommandations à la ministre des Transports et celles-ci seront rendues publiques une fois peaufinées.

Le sous-commissaire de la Garde côtière canadienne a brossé un tableau des initiatives de la Garde côtière. Il a entre autres fait le point sur les activités menées afin de récupérer 700 tonnes de combustible de soute C du navire de transport de l'armée américaine, le *Brigadier General M.G. Zalinski*, qui a sombré en 1946 dans le chenal de Grenville, en Colombie-Britannique. Récemment, une petite quantité de

combustible flottant à la surface a été observée au-dessus de l'épave. Une enquête a permis de déterminer que l'intégrité structurale du *Zalinski* s'est affaiblie au point qu'il est imminent que les 700 tonnes de combustible estimées seront libérées d'une profondeur de 130 pieds. Afin de récupérer le combustible, une entreprise spécialisée en sauvetage maritime de renommée mondiale, Mammoet Salvage, a été engagée pour pomper autant de combustible de soute C et d'autres polluants que possible. L'entrepreneur aura recours à un processus connu sous le terme « piquage sur conduite en charge ». En résumé, des plongeurs perceront des trous dans la coque où le combustible se trouve. Après avoir branché des tuyaux, on injectera de la vapeur afin de réchauffer le combustible et d'en accroître la viscosité. En dernier lieu, le combustible et l'eau sale seront pompés dans des réservoirs de stockage à la surface.

L'Administrateur est reconnaissant d'avoir été invité à prendre part aux délibérations lors des réunions du CCMC (chapitre national).

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

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

L'Administrateur a assisté à l'assemblée générale annuelle (AGA) de l'Association canadienne de droit maritime (ACDM) tenue dans la ville de Toronto le 6 juin 2013.

Conformément à la coutume, l'ACDM a organisé un colloque sur le droit maritime le jour suivant (le 7 juin), auquel l'Administrateur a également assisté. Au fil des ans, il est devenu la coutume pour l'Administrateur d'assister à l'AGA. En plus d'être membre de l'association, l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires reconnaît l'utilité d'une tribune pour joindre la communauté du droit maritime. L'association est composée d'avocats actifs pratiquant le droit maritime et d'autres intervenants dans le domaine du transport maritime au Canada, tels que les intérêts des propriétaires de navire, des assureurs et des chargeurs. L'AGA et les autres réunions de l'association procurent à l'Administrateur des occasions de favoriser des contacts avec la communauté maritime, ainsi que de se tenir au courant des faits nouveaux dans le droit maritime, tant à l'échelle nationale qu'internationale.

Le lendemain de l'AGA s'est tenu un colloque au cours duquel une foule de sujets ont été abordés, y compris la navigation de plaisance sur les lacs, les rivières et les fleuves au Canada, les enquêtes policières et criminelles dans le secteur de la navigation et des petits navires, les obligations et responsabilités des exploitants de marinas et une mise à jour sur les dossiers récents dans le domaine du droit maritime canadien. L'Administrateur a présenté, de concert avec M. John O'Connor, éminent avocat du droit maritime pratiquant dans la ville de Québec, un exposé en format PowerPoint sur les incidences de diverses décisions judiciaires rendues récemment en France dans le cadre de l'incident de 1999 survenu près des côtes de la France et impliquant le navire-citerne *Erika*. L'exposé, appuyé d'un document rédigé conjointement par M. O'Connor et l'Administrateur, portait essentiellement sur les répercussions de ces cas pour le régime international sur la responsabilité et l'indemnisation enchâssé dans la Convention sur la responsabilité civile et les FIPOL. Ces instruments internationaux constituent des éléments fondamentaux du régime canadien sur la responsabilité et l'indemnisation énoncé dans la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. L'exposé attirait aussi l'attention sur les récentes modifications apportées à la *Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs* et la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*,

en précisant que ces modifications pourraient aussi avoir des incidences sur le régime sur la responsabilité et l'indemnisation en lien avec la pollution par les hydrocarbures causée par les navires au Canada. L'exposé a été bien accueilli et a servi à souligner l'importance du régime international et du régime canadien figurant dans le droit canadien.

3.3 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, M. Charles Gadula, à l'occasion du 36^e colloque technique du Programme de lutte contre les déversements d'hydrocarbures en mer et dans l'Arctique sur la contamination de l'environnement et l'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures qui se tenait à Halifax, en Nouvelle-Écosse, du 4 au 6 juin 2013.

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 déversements. 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 du 36^e colloque technique de l'AMOP, de nombreux exposés techniques instructifs ont été présentés par des représentants de partout dans le monde. Des résumés de ces exposés sont disponibles avec les documents de la réunion ainsi que par l'entremise de la Division des urgences – Science et Technologie (DUST) d'Environnement Canada à Ottawa. Bon nombre des exposés portaient sur les activités permanentes de recherche et de développement (R et D) dans les pays participants et sur les résultats appliqués aux déversements d'hydrocarbures réels. Ils ont aussi aidé à orienter le travail des intervenants en cas de déversements qui, à leur tour, ont fait part de leurs observations de terrain aux groupes de R et D qui s'en serviront dans leurs travaux futurs.

Parmi les principaux sujets abordés durant le colloque, mentionnons les propriétés, le comportement, la détection, la mesure et les effets des matières dangereuses déversées, dans la perspective des produits pétroliers conventionnels et non conventionnels; la modélisation et la télédétection de matières dangereuses déversées; les mesures de lutte contre les déversements (l'évaluation, l'efficacité, les effets et les avantages environnementaux des agents de traitement mécaniques et chimiques); les incidences sur le littoral et sa restauration, y compris l'utilisation de la Technique d'évaluation pour la restauration des rives. Plusieurs exposés ont été présentés sur les déversements d'hydrocarbures dans les eaux couvertes de glace, notamment le développement d'un système de détection précoce et de surveillance des déversements d'hydrocarbures dans les cours d'eau, avec un regard quant à son utilisation dans la zone arctique.

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

Les présentateurs venaient de différentes régions du Canada, de la Chine, de la France, des États-Unis, du Portugal, du Royaume-Uni, de la Norvège, de la Nouvelle-Zélande, de la Géorgie, du Danemark, de l'Indonésie, du Japon et de l'Ukraine. Cette vaste participation confère au colloque une valeur immense et procure aux participants une vision mondiale de la recherche émergente et de son application concrète sur le terrain.

Les exposés ont permis de donner aux participants un aperçu de première main des technologies et de l'équipement récents et ils ont apporté une information précieuse à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (CIDPHN) en lien avec les travaux permanents d'enquête et l'évaluation relativement aux demandes d'indemnisation déposées auprès de la CIDPHN.

3.4 Conseil consultatif maritime canadien (Nord)

L'Administrateur a été invité à assister aux réunions du Conseil consultatif maritime canadien régional (Nord) (CCMC-N) tenues à Ottawa les 22 et 23 mai 2013. La Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (CIDPHN) était représentée par un consultant en matière maritime, M. Charles Gadula. La réunion était coprésidée par le directeur régional, Transport maritime de Transports Canada (TC), Région des Prairies et du Nord, et le commissaire adjoint de la Garde côtière canadienne, Région du Centre et de l'Arctique. M. Gadula était présent le 22 mai. Un compte rendu officiel de la réunion a été rédigé et distribué aux participants en temps voulu. Des détails et des copies des exposés se trouvent dans le compte rendu des décisions.

La participation à la réunion était bonne, regroupant des représentants de TC, de la Garde côtière canadienne, de la Société des transports du Nord Limitée, d'Environnement Canada, du gouvernement du Nunavut, du Fonds mondial pour la nature (Canada), de Transport Desgagnés, du Bureau de la sécurité nautique – Transports Canada, de Nunavut Eastern Arctic Shipping Ltd., du ministère des Pêches et des Océans du Canada, du National Research Council, de l'Université Memorial de Terre-Neuve, du Service hydrographique du Canada, du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, de Parcs Canada et d'autres, y compris des personnes participant au ravitaillement par mer.

Le directeur général régional (DGR) de Transports Canada a prononcé le discours principal. Il a alors mentionné les changements survenus récemment au Ministère qui en ont fait une organisation plus petite et mieux centrée. De plus, il a mis en lumière les tendances, les enjeux et les possibilités dans l'Arctique, dans la perspective de Transports Canada. La sécurité des navires-citernes, y compris les liens en matière de sûreté, figurait parmi les principaux points soulevés par le DGR, ainsi que l'intention pour le Canada de créer un « système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes ».

On a fait le point sur deux régions. Le DGR a fait la présentation sur la Région des Prairies et du Nord, du côté de Transports Canada, et le commissaire adjoint de la GCC a présenté la portion sur la Région du Centre et de l'Arctique. On trouve les détails dans le compte rendu. On a précisé la hausse attendue des croisières dans l'Arctique, ainsi que la récente décision prise par TC d'éliminer le programme de sensibilisation du Bureau de la sécurité nautique. La Garde côtière a ciblé ses priorités pour la prochaine année et a mentionné la réduction des régions de cinq à trois, la réduction des centres de Services de communications et de trafic maritimes, qui passeront éventuellement de 22 à 12, et l'intention d'accroître la sous-traitance aux fins d'aide à la navigation.

Le représentant d'une compagnie canadienne de transport maritime, Federal Navigation (Fed-Nav), a fait le point sur les services commerciaux d'information sur les glaces (Ice-Nav) qui procurent aux utilisateurs des données océanographiques et météorologiques à jour, y compris leur utilisation et perfectionnement récents. L'exposé était informatif et a permis de reconnaître la valeur d'avoir un radar qui se brancherait à Ice Nav. Des participants ont pris part à ce point.

Desgagnés Transarctik Inc., Nunavut Sealink and Supply et Taqramut Transport Inc. ont fait le point du côté de l'industrie. Ils ont mentionné l'état de la glace qui était contraignant l'an dernier dans la baie Frobisher. Les représentants de la GCC ont été félicités pour leur dévouement et leur soutien par l'entremise des services d'escorte de brise-glace. Vingt-deux voyages étaient planifiés au cours de la saison de navigation de 2013, en ayant recours à peu près à la même flotte de navires-citernes et de navires que l'année précédente.

Le représentant de Fed-Nav a présenté un exposé sur la dernière réunion du Conseil consultatif maritime de l'Arctique. Il a souligné que la question des droits de services maritimes n'est, de toute évidence, pas encore réglée, que le récent examen nécessite encore des travaux et que les prochaines étapes n'ont pas encore été déterminées. Il est mentionné qu'il faudra procéder en priorité au relèvement hydrographique dans la région de l'Arctique.

Le ministère des Pêches et des Océans du Canada (MPO) a fait le point sur l'élaboration de règlements concernant la région d'Anuniaqvia Niqiqyuam, laquelle fait partie du programme des océans du MPO. Des détails se trouvent dans le compte rendu de la réunion.

Le Conseil national de recherches a présenté un exposé très instructif sur la prévision de la formation de zones de glaces sous pression et les navires coincés par les glaces. L'intégration des travaux dans Ice-Nav est perçue comme le moyen de prévoir l'état de la glace pour la navigation.

Le directeur des Services à la navigation maritime de la GCC a fait le point sur l'« Initiative des corridors de transport maritime du Nord ». L'initiative en est toujours au stade de concept, et la GCC serait ravie de recevoir des commentaires et des opinions des participants.

Parmi les autres sujets abordés durant la journée, mentionnons les plans du Service hydrographique du Canada pour la région de l'Arctique; le changement dans les modèles de l'activité des bâtiments à passagers dans l'Arctique canadien et les activités dans le Nord d'Atlantic Towing et de Baffin Island Iron Mines.

L'Administrateur souhaite se tenir personnellement au courant des questions touchant le transport par mer des produits pétroliers dans l'Arctique canadien.

3.5 Atelier sur l'intervention environnementale de la Garde côtière canadienne – Région de l'Atlantique

De hauts fonctionnaires de la GCC ont demandé à l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (CIDPHN) et à un consultant en matière maritime, M. George Legge, de présenter un exposé sur la version révisée du Manuel des demandes d'indemnisation de la CIDPHN lors de l'atelier sur l'intervention environnementale de la GCC qui s'est déroulé à Saint-Jean, à Terre-Neuve, du 23 au 26 septembre 2013.

L'exposé était divisé en deux parties. D'abord, l'Administrateur a parlé brièvement du régime canadien de responsabilité et d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée

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

par les navires qui figure dans la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. L'Administrateur a souligné que, contrairement au régime international, le fonds du Canada ne se limite pas à verser une indemnité lors de déversements provenant de navires-citernes chargés d'hydrocarbures persistants. La CIDPHN s'applique à toutes les eaux de compétence canadienne, à toutes les catégories de navire et à tous les types d'hydrocarbures, persistants ou non, à l'exception de l'huile végétale. L'Administrateur a aussi mentionné que le Canada est partie à plusieurs conventions internationales, aux termes desquelles le régime international sur la responsabilité et l'indemnisation, y compris les Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL), a été mis en place afin de gérer les indemnités en cas de déversements d'hydrocarbures causés par les navires. Il a précisé que les FIPOL ont, toutefois, un champ d'application limité à l'égard des navires-citernes chargés d'hydrocarbures persistants en vrac.

En conséquence, l'Administrateur a précisé que la portée des fonds à l'échelle internationale et nationale est quelque peu différente, mais en cas de déversements majeurs provenant d'un navire-citerne dans les eaux canadiennes, ces deux fonds d'indemnisation travailleraient en étroite collaboration. En tenant compte de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, 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, ont été présentées dans les exposés.

De plus, l'Administrateur a abordé brièvement plusieurs éléments clés du régime canadien, en précisant que les propriétaires de navire demeurent la partie principalement responsable de la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. Dans le cas où les demandes d'indemnisation sont admissibles et que l'Administrateur paie la créance admissible, l'Administrateur est dans l'obligation de prendre toutes les mesures raisonnables pour récupérer les montants qu'il a versés par l'entremise de la CIDPHN auprès du propriétaire du navire ou de toute autre partie pouvant être responsable d'un événement entraînant la pollution. De cette façon, la notion de « pollueur-payeur » est préservée dans le droit canadien.

La seconde partie de l'exposé de l'Administrateur a surtout porté sur le nouveau Manuel des demandes d'indemnisation. Il a expliqué que le manuel vise à aider les demandeurs à déposer une demande d'indemnisation auprès de la CIDPHN. Il donne des renseignements généraux sur le type de demandes qui peuvent être déposées à des fins d'indemnisation, et indique les données qui doivent figurer dans les documents à l'appui des demandes d'indemnisation. Fondamentalement, le manuel se veut un document pratique afin d'aider à déposer les demandes d'indemnisation auprès de l'Administrateur de la CIDPHN et de s'assurer que les documents à l'appui sont exhaustifs et complets.

L'Administrateur a reçu l'aide du consultant en matière maritime afin de répondre à des préoccupations relatives au fait, qu'à l'occasion, les documents déposés par le demandeur sont inadéquats. Lorsque les documents justificatifs déposés avec une demande d'indemnisation sont insuffisants, il est difficile de mener une enquête et une évaluation exhaustives. En outre, l'Administrateur a besoin de preuves documentaires suffisantes pour exercer un recours contre le propriétaire de navire. Le Manuel des demandes d'indemnisation a pour but d'aider tous les demandeurs à comprendre le type de documents qui sont requis sans que l'Administrateur ait à demander des documents supplémentaires. Les demandes de renseignements supplémentaires retardent inévitablement l'évaluation des demandes.

L'exposé a reçu un accueil favorable et il s'en est suivi un échange positif de points de vue sur les enjeux soulevés et les avantages d'avoir révisé le Manuel des demandes d'indemnisation.

Durant la visite de la région de la Garde côtière, l'Administrateur et le consultant en matière maritime en ont profité pour se rendre à l'installation d'entreposage d'équipement maritime de la GCC à Saint-Jean. La connaissance directe et les renseignements obtenus durant la visite de l'installation ont été très enrichissants. L'Administrateur souhaite donc visiter d'autres régions de la Garde côtière et poursuivre la collaboration et les relations de travail entre les deux organismes.

3.6 Société d'intervention maritime, Est du Canada

Le 23 septembre 2013, alors qu'ils se trouvaient à Saint-Jean, à Terre-Neuve, pour des réunions avec la Garde côtière canadienne, l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (CIDPHN) et M. Legge ont assisté à une rencontre dans l'installation de la Société d'intervention maritime, Est du Canada (SIMEC) sise dans le parc industriel Donovan. La visite a permis à l'Administrateur et à M. Legge de voir par eux-mêmes l'inventaire de l'équipement d'intervention en cas de déversements et de pollution maritime de la SIMEC. Le dépôt de la SIMEC dans le parc industriel Donovan est doté d'une capacité d'intervention élevée de niveau 3 (2 500 tonnes) dans les 18 heures suivant l'avis d'un déversement d'hydrocarbures.

Le dépôt de l'organisme d'intervention comprend un ensemble d'équipement spécialisé d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures constituant la capacité pour laquelle cette société est agréée. L'inventaire inclut des chalands de confinement et des réservoirs de stockage pour l'huile usée récupérée. Il englobe également une grande quantité d'équipement de nettoyage du littoral ainsi que des unités de communication mobiles pour les personnes assurant le commandement. Le personnel du Centre de l'organisme d'intervention travaille en étroite collaboration avec les autorités fédérales, provinciales et locales et avec différents secteurs de l'industrie pétrolière, plus particulièrement l'industrie d'exploration et d'exploitation pétrolières extracôtières dans le secteur des Grands Bancs de Terre-Neuve-et-Labrador.

La connaissance directe et les renseignements obtenus durant la visite du dépôt de la SIMEC à Terre-Neuve-et-Labrador sont très précieux lorsqu'on mène des enquêtes et que l'on évalue des demandes d'indemnisation déposées auprès de la CIDPHN. En conséquence, l'Administrateur souhaite poursuivre le dialogue et la coopération avec l'organisme d'intervention dans toutes les régions du Canada. Il est conscient des rôles et des responsabilités qu'ils assument respectivement au chapitre de la prévention, de la préparation et de l'intervention pour lutter contre la pollution causée par les déversements d'hydrocarbures.

3.7 Newfoundland Trans-shipment Limited

Alors qu'ils se trouvaient à Saint-Jean, à Terre-Neuve, pour des réunions avec la Garde côtière canadienne, l'Administrateur et M. Legge en ont profité, le 26 septembre 2013, pour visiter le bureau principal de l'entreprise Newfoundland Trans-shipment Limited (NTL). NTL possède un important terminal de transbordement pour le pétrole brut à Whiffen Head, dans la baie Placentia, à environ 100 kilomètres à l'ouest de Saint-Jean, dont elle supervise les activités. L'Administrateur a rencontré le président et le directeur administratif de l'entreprise. Durant les discussions, le président a expliqué que les installations de NTL à Whiffen Head ont été construites en 1998 afin de recevoir, au départ, du pétrole brut de la plate forme de production Hibernia au large des Grands Bancs et d'en faire le transbordement vers les centres de raffinage de l'Amérique du Nord. En 2002, le terminal a été agrandi afin d'accueillir le pétrole brut

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

provenant du champ pétrolifère Terra Nova, lequel est situé au large à environ 350 kilomètres au sud-est de Saint-Jean. Depuis 2007, le terminal reçoit la production du champ pétrolifère White Rose, dans le bassin Jeanne d'Arc, à l'est de Saint-Jean. À l'heure actuelle, le pétrole brut est aussi expédié vers des marchés internationaux, il a été fait mention d'expéditions occasionnelles vers des raffineries du Chili et de l'Europe. Le président a souligné que le terminal de Whiffen Head jouit d'un excellent dossier en matière de gérance de l'environnement et s'enorgueillit de n'avoir fait l'objet d'aucun déversement d'hydrocarbures depuis que l'entreprise est en activité.

Après les rencontres au bureau principal, le directeur administratif a conduit l'Administrateur et M. Legge jusqu'au terminal de transbordement à Whiffen Head. À leur arrivée, le gestionnaire du terminal sur place a dirigé une tournée d'inspection très intéressante et instructive de l'ensemble de l'installation. Il a précisé que le terminal est doté d'infrastructures exceptionnelles de classe mondiale, on y retrouve notamment de grands réservoirs de stockage, un pont-jetée et deux jetées entièrement équipées. Les six réservoirs de stockage de pétrole brut ont chacun une capacité fonctionnelle de 500 000 barils. De plus, il y a un pipeline d'évacuation et de chargement complexe ainsi qu'une structure de support. Les deux mouillages sont conçus pour accueillir chacun des navires-citernes de 159 000 tonnes. Un troisième mouillage pourrait être ajouté pour traiter la production d'autres champs situés au large.

Avant de partir, l'Administrateur a mentionné qu'il était reconnaissant pour la visite des installations, les explications sur l'exploitation du terminal et les renseignements sur le rôle administratif que joue le bureau principal. Plus particulièrement, il a précisé que la CIDPHN s'intéressait au plus haut point au transport sécuritaire des hydrocarbures par les voies navigables et au rôle essentiel des activités, comme celles ayant cours au terminal de Whiffen Head, dans la chaîne du transport.

3.8 Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes

Le 14 mai 2013, l'Administrateur a accepté une invitation afin de rencontrer le Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes. Rappelons-nous que le gouvernement a nommé ce Comité pour qu'il examine l'actuel régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures provenant de navires et qu'il propose des moyens de l'améliorer. Les discussions avec les membres du Comité avaient pour but de préciser le rôle que joue la CIDPHN dans le cadre du régime actuel sur la responsabilité et l'indemnisation en cas de déversements d'hydrocarbures provenant de navires au Canada.

Durant les discussions, on a demandé à l'Administrateur de commenter la suggestion selon laquelle la responsabilité de la CIDPHN pourrait être étendue afin d'englober les déversements en lien avec l'exploration et l'exploitation pétrolières en haute mer. L'Administrateur a répondu que la question relevait du cadre politique et qu'il faudrait changer la loi régissant la CIDPHN avant de pouvoir étendre les responsabilités de la sorte. Il a ensuite tenu à préciser que la CIDPHN n'est pas un fonds de placement, mais un simple compte spécial parmi les comptes du Canada. Bien que la Caisse ait d'abord été financée à même une contribution fondée sur les mouvements des navires transportant des hydrocarbures, la contribution a été levée en 1976. Depuis, la Caisse s'est accrue grâce à des paiements d'intérêts théoriques, sur une base mensuelle, par le ministre des Finances. Selon l'Administrateur, si le mandat de la CIDPHN doit être étendu de manière à englober les activités extracôtières, il faudrait revoir les dispositions en matière de financement de la Caisse.

Les membres du Comité ont demandé à connaître l'opinion de l'Administrateur à savoir si, selon lui, la caisse canadienne devrait être rendue disponible lors d'incidents mettant en cause des substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD). Une fois de plus, il a mentionné que cette question relevait du cadre politique, et qu'il faudrait apporter des modifications à la loi applicable pour couvrir le transport maritime des SNPD. Il a aussi mentionné que la Convention sur les SNPD englobait à la fois la pollution, les incendies et les explosions. Il pourrait, par conséquent, y avoir des demandes d'indemnisation pour des décès et des blessures corporelles, et l'on pourrait alors devoir faire appel à un autre mécanisme de traitement des demandes. L'Administrateur a attiré l'attention sur le projet de loi déposé au Parlement, lequel comporte des modifications à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, une première étape vers la mise en œuvre de la Convention sur les SNPD. Toutefois, l'entrée en vigueur de la convention ne pourrait se faire que de concert avec d'autres États de manière à constituer un volume très important d'activités de transport de SNPD et à financer le Fonds sur les SNPD envisagé par l'entremise de cette convention.

Les membres du Comité étaient désireux de savoir si l'Administrateur est d'avis que la CIDPHN dispose de suffisamment de financement et de ressources en cas d'incidents de pollution par les hydrocarbures. En ce qui concerne la première question, il a répondu qu'il estime que le Canada, dans le cadre du régime actuel de la CIDPHN et des FIPOL, a probablement plus de couverture que n'importe quel autre pays, y compris les É.-U. dans le cadre de l'OPA 90. Pour ce qui est des ressources – au chapitre de l'intervention et du nettoyage – il a préféré ne pas nous livrer sa pensée, si ce n'est qu'il se demande si nous sommes vraiment équipés pour intervenir en cas d'un déversement causé par un gros navire-citerne. L'Administrateur a mentionné que l'expérience relative aux demandes d'indemnisation auprès de la CIDPHN se limite à ce jour à de petits événements, habituellement des navires abandonnés et des épaves, où la Garde côtière est tenue, dans la majorité des cas, d'intervenir. Depuis que le Canada a joint le régime international, il n'a fait l'objet d'aucune demande liée à un incident majeur, mais nous avons pu observer ce qui se passe lors de graves sinistres, comme dans le cas du *Prestige*, de l'*Erika* et de l'*Hebei Spirit*. Il incombe à d'autres parties de répondre si la Caisse d'indemnisation est prête à réagir devant un événement de cette ampleur.

De manière plus générale, les membres du Comité se sont demandés qui serait responsable de l'intervention en cas d'un déversement majeur. Bien que l'on reconnaisse que le ministre des Pêches et des Océans, ministre responsable de la Garde côtière canadienne, a le pouvoir, en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, de surveiller les activités d'intervention et, au besoin, d'intervenir, il semble y avoir une certaine préoccupation à l'égard du rôle du ministre de l'Environnement. En guise de réponse, l'Administrateur a mentionné l'organisation qu'on appelait autrefois l'Équipe régionale d'interventions d'urgence (REET) et qui avait pour mandat de conseiller les autorités responsables des mesures d'intervention. Les membres de ce Comité proviendraient de divers ministères et le Comité servirait, selon la vision énoncée, de mécanisme de coordination. Dernièrement, le mécanisme de coordination a été restructuré, mais l'Administrateur ne connaît pas les détails.

3.9 Atelier sur l'intervention environnementale de la Garde côtière canadienne – Montréal

L'Administrateur, accompagné d'un consultant en matière maritime, M. Charles Gadula, a rencontré le personnel de l'équipe d'intervention environnementale de la Région du Centre et de l'Arctique, le 8 mai 2013, au bureau régional de la Garde côtière canadienne à Montréal. La réunion comportait

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

deux volets : d'abord, présenter aux participants un exposé sur le régime canadien sur la responsabilité et l'indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures causée par les navires, y compris le rôle de la CIDPHN; puis, discuter de l'ébauche du Manuel des demandes d'indemnisation de la CIDPHN qui a été distribuée et recueillir les commentaires.

Huit membres de l'équipe régionale ont participé à la réunion. Des documents ont été distribués à tous les participants dans les deux langues officielles (L'exposé de la GCC du Centre et de l'Arctique et le Manuel des demandes d'indemnisation de la CIDPHN). La réunion était fondée sur les documents. Les personnes présentes ont participé à la discussion et ont demandé l'opinion de l'Administrateur afin de mieux comprendre certaines des questions touchant à la fois la loi et l'admissibilité des demandes d'indemnisation. Les participants se sont accordés pour dire que dans les cas où les demandes dont la validité aux fins d'examen par l'Administrateur n'était pas évidente, elles peuvent néanmoins être présentées à la CIDPHN aux fins d'examen et de détermination quant à leur validité. De plus, ils ont discuté des exigences précises liées aux documents à présenter à la CIDPHN dans le cas d'une demande d'indemnisation, y compris les documents justificatifs requis pour évaluer correctement la demande.

Il a été convenu que la CIDPHN fournira des versions électroniques des documents au surintendant aux fins de distribution aux personnes présentes. Aucun commentaire de fond n'a été formulé durant la réunion relativement au Manuel des demandes d'indemnisation de la CIDPHN; toutefois, un représentant de l'équipe régionale a fait part de son intention de remettre en temps opportun à l'Administrateur tout commentaire de fond sur le manuel de la part de la Garde côtière canadienne. Les participants ont proposé d'inclure dans le manuel une liste de vérification afin d'aider à remplir correctement la demande.

Un représentant de l'équipe régionale a demandé si l'Administrateur acceptait de rencontrer les autorités de la province de Québec et d'autres personnes jouant un rôle dans le domaine de l'indemnisation et de l'intervention. L'Administrateur a manifesté le désir d'y participer, et l'équipe régionale a entrepris de planifier une réunion durant l'hiver.

L'Administrateur a amorcé une discussion avec le conseiller juridique au sujet du protocole relatif aux avis de travaux en vigueur entre le surintendant régional d'Intervention environnementale de la Garde côtière canadienne et le conseiller juridique de la CIDPHN afin de déterminer si le protocole doit être élargi de sorte que d'autres membres du personnel d'Intervention environnementale de la Garde côtière canadienne auront aussi un accès direct au conseiller juridique de la CIDPHN.

La réunion a été instructive, tant pour la Garde côtière que pour l'Administrateur, et elle a permis aux participants de mieux comprendre la nécessité de bien remplir les documents liés aux demandes d'indemnisation ainsi que les messages stratégiques communs relatifs au principe du « pollueur payeur ».

4. Participation de la Caisse d'indemnisation au régime international d'indemnisation

Comme par le passé, l'Administrateur a assisté aux réunions des organes directeurs des Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) au cours de l'exercice se terminant le 31 mars 2014. Pendant cet exercice, les organes directeurs ont tenu deux réunions, respectivement du 22 au 24 avril 2013 et du 21 au 25 octobre 2013, auxquelles l'Administrateur a assisté en tant que conseiller de la délégation canadienne. Il convient peut-être de rappeler que le Fonds de 1971 est administré par un Conseil d'administration, qui a été constitué pour traiter et régler les questions en suspens du Fonds de 1971. Les organes directeurs du Fonds de 1992 se composent d'une Assemblée et d'un Comité exécutif. Finalement, il y a aussi une Assemblée du Fonds complémentaire, qui se réunit en même temps que les autres organes directeurs.

Le Conseil d'administration du Fonds de 1971, lors de sa réunion d'octobre 2012, a constitué un Groupe consultatif ayant pour mandat d'examiner des options et de formuler des recommandations au sujet de la liquidation hâtive du Fonds de 1971. L'Administrateur a assisté aux réunions du Groupe et a été élu à titre de président. En plus des deux réunions initiales d'octobre 2012 et de janvier 2013, le Groupe a tenu deux autres réunions, respectivement les 25 avril et 11 septembre 2013.

Pour ce qui est des travaux des FIPOL, l'Administrateur s'intéresse essentiellement à deux aspects. Premièrement, l'Administrateur s'intéresse au traitement des demandes d'indemnisation par les FIPOL. La Caisse d'indemnisation a pour politique d'harmoniser le plus possible ses politiques sur les demandes d'indemnisation avec celles des FIPOL. Deuxièmement, étant donné que les contributions aux FIPOL sont tirées de la Caisse d'indemnisation au nom des réceptionnaires canadiens d'hydrocarbures donnant lieu à contribution, l'Administrateur porte un vif intérêt aux budgets annuels adoptés par les organes directeurs des FIPOL, lesquels déterminent les contributions, s'il y a lieu, prélevées par les FIPOL.

Il ne s'agit pas ici de donner un compte rendu détaillé des réunions des divers organes directeurs, étant donné que les comptes rendus des décisions de ces réunions peuvent être consultés en ligne à l'adresse suivante : www.iopcfunds.org/fr/. Ce rapport ne fait que mettre en relief certains des principaux éléments de discussion des organes directeurs. La liquidation du Fonds de 1971 sera tout d'abord examinée parce que, bien que ce sujet ne concerne techniquement que le Fonds de 1971, la manière dont ce processus est réglé revêt néanmoins de l'importance pour l'ensemble du régime international d'indemnisation et de responsabilité représenté par tous les Fonds. En outre, le Canada a joué un rôle important dans le traitement de ce dossier, puisqu'il a fourni, comme il a été mentionné précédemment, le président du Groupe consultatif précité.

4.1 Liquidation du Fonds de 1971

Lors de la session d'octobre 2013 du Conseil d'administration du Fonds de 1971, le président du Groupe consultatif a présenté le rapport final du Groupe. Le Groupe a essentiellement recommandé que le Fonds de 1971 soit liquidé dès que possible, la raison étant que les ressources monétaires du Fonds s'épuisent rapidement (il ne reste que quelque 5 millions de livres [M£] dans ses comptes pour couvrir ses responsabilités). Comme il a été noté dans le dernier rapport annuel, même si techniquement le Conseil d'administration peut autoriser la perception de contributions, en pratique cela pourrait s'avérer difficile puisque la convention qui le régit (Convention de 1971 portant création du Fonds) n'est plus en vigueur depuis le 22 mai 2002. Même si le Secrétariat a réussi à régler la plupart des questions en

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

suspens, deux dossiers n'ont pas encore été réglés, à savoir le litige à l'égard de l'événement mettant en cause l'*Iliad* et le jugement existant de l'événement mettant en cause le *Nissos Amorgos*.

L'événement de l'*Iliad*, qui remonte à 1993, est depuis longtemps devant les tribunaux grecs. Même si jusqu'à présent les indications laissent entendre qu'aucune responsabilité n'incombe au Fonds de 1971, puisque le montant total des demandes d'indemnisation établies ne devrait pas dépasser la limite de responsabilité du propriétaire du navire, les assureurs ont refusé de libérer le Fonds du litige. Dans le cas du *Nissos Amorgos*, comme il a déjà été mentionné dans le dernier rapport annuel, toutes les demandes d'indemnisation individuelles ont été réglées. Il reste toutefois un jugement existant à l'égard d'une demande gouvernementale évaluée à 60 millions de dollars américains. Bien que cette demande n'ait pas encore été quantifiée, un jugement sans appel sur la responsabilité a été rendu. La difficulté ici réside dans le fait que le jugement sans appel n'a pas été rendu à l'encontre du Fonds, mais uniquement à l'encontre du propriétaire du navire. Les tribunaux vénézuéliens ont aussi privé les propriétaires de leur droit de limiter leur responsabilité.

Les comptes rendus des décisions précités renferment des détails concernant le rapport final du Groupe consultatif. Aux fins du présent rapport, il peut être suffisant de noter que la recommandation de base était que le Fonds de 1971 soit liquidé dès que possible, préférablement sans avoir à percevoir des contributions, compte tenu des difficultés que pourraient soulever la perception de contributions bien longtemps après que la Convention portant création du Fonds de 1971 ait cessé d'être en vigueur. Le Groupe a aussi indiqué, sous forme de recommandation, les mesures qui devaient être prises pour veiller à la dissolution ordonnée du Fonds. L'International Group of P&I Clubs s'est vivement opposé à toute liquidation du Fonds avant le règlement mutuellement satisfaisant des deux cas en suspens, à savoir l'*Iliad* et le *Nissos Amorgos*. Depuis les réunions d'octobre, le Gard Club (un membre de l'International Group of P&I Clubs) a intenté une action en justice à l'encontre du Fonds de 1971 devant la Haute cour de Londres visant à « geler » ses actifs, ce qui empêcherait sa dissolution.

Étant donné que le Groupe consultatif a rempli son mandat, le Conseil d'administration a accepté sa dissolution.

4.2 Fonds de 1992

Étant donné qu'aucun nouvel événement important mettant en cause des navires-citernes n'est associé au Fonds de 1992, les sessions des organes directeurs (Comité exécutif et Assemblée) n'ont suscité aucune discussion importante en matière de politiques. Le directeur des FIPOL a mentionné un certain nombre d'événements où les demandes d'indemnisation n'avaient pas été évaluées ou payées, notamment pour le *Volgoneft 139* (Fédération de Russie, novembre 2007), l'*Hebei Spirit* (République de la Corée, décembre 2007) et deux événements au Nigéria, le *Redferm* (mars 2009) et le *JS Amazing* (juin 2009). Les Notes du directeur, qui sont présentées aux organes directeurs et accessibles sur le site Web des FIPOL susmentionné, renferment les précisions sur ces cas et d'autres cas actuellement traités par le Fonds de 1992.

4.3 Fonds complémentaire

Le Canada est aussi membre du Fonds complémentaire, qui tient son Assemblée en même temps que les réunions des organes directeurs des autres Fonds. À l'heure actuelle, aucun événement n'est associé au Fonds complémentaire.

4.4 Budget

En règle générale, le Secrétariat des Fonds présente un budget provisoire à l'occasion des réunions d'octobre des organes directeurs des Fonds. Le budget, comme adopté, détermine alors les contributions qui doivent être prélevées, s'il y a lieu, pour permettre aux Fonds de remplir leurs obligations au cours de l'exercice subséquent. Un budget a été adopté lors des réunions d'octobre 2013, en fonction du budget provisoire présenté par le directeur des FIPOL pour couvrir les frais administratifs de même que les règlements anticipés des demandes d'indemnisation déposées à l'égard des divers événements.

Pour ce qui est du Fonds de 1971, il a été convenu d'allouer la somme de 505 300,00 £ pour les frais administratifs, dont 240 000,00 £ qui seront versés au Secrétariat du Fonds de 1992 pour couvrir ses frais administratifs. Il a également été convenu que ce paiement devait être fait à même le fonds général du Fonds de 1971. Comme il a déjà été mentionné, ce Fonds n'a accepté aucune nouvelle demande d'indemnisation depuis que la Convention portant création du Fonds de 1971 a cessé d'être en vigueur, de sorte que la plupart de ses frais administratifs sont maintenant associés à la liquidation du Fonds.

Pour ce qui est du Fonds complémentaire, la somme de 45 600,00 £ a été allouée, laquelle sera prélevée du fonds de roulement de 1 M£. Ce Fonds n'est actuellement associé à aucun dossier d'indemnisation, il ne s'agit donc que de frais administratifs, dont les frais de gestion susmentionnés et le coût de la vérification externe du Fonds.

Pour ce qui est du Fonds de 1992, un certain nombre de décisions ont été rendues. Premièrement, il a été convenu que le fonds des grosses demandes d'indemnisation de l'*Erika* soit clos et que les sommes restantes de ce fonds (26,2 M£) soient remboursées aux contribuables. Deuxièmement, il a été convenu que des contributions devraient être prélevées pour le fonds des grosses demandes d'indemnisation du *Prestige* (2,5 M£) et du *Vologoneft 139* (7,5 M£). Ces contributions seraient payables avant le 1^{er} mars 2014. La Caisse d'indemnisation n'a pas eu à faire de transfert de fonds pour payer la contribution de 2013, parce que le remboursement que lui devait les FIPOL relativement à la clôture du fonds des grosses demandes d'indemnisation de l'*Erika* a couvert les dépenses de 2013 et la somme de 529 837,19 £ a également été portée au crédit de la Caisse d'indemnisation.

5. États financiers

Cette partie contient le rapport des vérificateurs sur la situation financière de la Caisse d'indemnisation au 31 mars 2014 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 2014

**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 2014, 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 d'audit.

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 2014, 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 professionnels agréés, experts-comptables autorisés

Ottawa (Ontario)

Le 14 mai 2014

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

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

31 MARS 2014

3

	2014	2013
ACTIFS FINANCIERS		
Solde du compte auprès du Receveur général du Canada (note 3)	406 005 275 \$	399 257 679 \$
Débiteurs	1 000	-
Frais payés d'avance	1 189	-
TOTAL DES ACTIFS FINANCIERS	406 007 464	399 257 679
PASSIFS		
Créditeurs et frais courus	129 776	101 716
Provision pour demandes sous révision (note 4)	804 020	604 324
TOTAL DES PASSIFS	933 796	706 040
ACTIFS FINANCIERS NETS	405 073 668	398 551 639
ACTIFS NON FINANCIERS		
Immobilisations (note 5)	218 050	355 177
EXCÉDENT ACCUMULÉ	405 291 718 \$	398 906 816 \$

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 2014

4

	2014	2013
REVENUS		
Intérêts	6 826 266 \$	5 133 742 \$
Recouvrements liés à des demandes déjà réglées	2 138 651	37 605
	8 964 917	5 171 347
DEMANDES D'INDEMNISATION		
Paiements effectués envers des demandes d'indemnisation canadiennes	(141 796)	(383 089)
Augmentation de la provision pour demandes sous révision	(199 696)	(86 324)
Contributions aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (note 6)	(1 028 982)	(318 156)
	(1 370 774)	(787 569)
	7 594 443	4 383 778
CHARGES DE FONCTIONNEMENT		
Honoraires de l'administrateur	98 450	96 800
Frais légaux	74 787	109 248
Frais de consultation	96 630	109 572
Frais d'audit	16 216	15 820
Services administratifs, salaires et frais de bureau	460 149	397 154
Déplacements	16 247	31 744
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)	62 294	77 745
Amortissement des immobilisations	159 051	161 774
	1 209 541	1 225 574
EXCÉDENT LIÉ AUX ACTIVITÉS	6 384 902	3 158 204
EXCÉDENT ACCUMULÉ AU DÉBUT DE L'EXERCICE	398 906 816	395 748 612
EXCÉDENT ACCUMULÉ À LA FIN DE L'EXERCICE	405 291 718 \$	398 906 816 \$

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 2014

5

	2014	2013
EXCÉDENT LIÉ AUX ACTIVITÉS	6 384 902 \$	3 158 204 \$
Acquisition d'immobilisations	(21 924)	(4 103)
Amortissement des immobilisations	159 051	161 774
	137 127	157 671
AUGMENTATION DES ACTIFS FINANCIERS NETS	6 522 029	3 315 875
ACTIFS FINANCIERS NETS AU DÉBUT DE L'EXERCICE	398 551 639	395 235 764
ACTIFS FINANCIERS NETS À LA FIN DE L'EXERCICE	405 073 668 \$	398 551 639 \$

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 2014

6

	2014	2013
ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT		
Excédent lié aux activités	6 384 902 \$	3 158 204 \$
Ajustement pour :		
Amortissement des immobilisations	159 051	161 774
	6 543 953	3 319 978
Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement :		
Débiteurs	(1 000)	-
Frais payés d'avance	(1 189)	-
Créditeurs et frais courus	28 060	(104 639)
Provision pour demandes sous révision	199 696	86 324
	225 567	(18 315)
ACTIVITÉ D'INVESTISSEMENT		
Acquisition d'immobilisations	(21 924)	(4 103)
AUGMENTATION DU SOLDE DU COMPTE AUPRÈS DU RECEVEUR GÉNÉRAL DU CANADA		
	6 747 596	3 297 560
SOLDE AU DÉBUT DE L'EXERCICE	399 257 679	395 960 119
SOLDE À LA FIN DE L'EXERCICE	406 005 275 \$	399 257 679 \$

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 MARS 2014

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. PRINCIPALES 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

31 MARS 2014

8

2. PRINCIPALES 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 1,10 % et 2,24 % (2013 : 1,12 % et 1,51 %). Le taux d'intérêt moyen pour mars 2014 était de 2,24 % (2013 : 1,24 %).

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 804 020 \$ a été comptabilisée pour les demandes reçues avant le 31 mars 2014 (2013 : 604 324 \$) 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

	2014		
	Coût	Amortissement cumulé	Coût non amorti
Équipement informatique	153 345 \$	138 777 \$	14 568 \$
Mobilier et équipement	176 874	76 206	100 668
Améliorations locatives	487 714	384 900	102 814
	817 933 \$	599 883 \$	218 050 \$

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 MARS 2014

9

5. IMMOBILISATIONS (suite)

	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 \$

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 1 028 982 \$ (2013 : 318 156 \$) aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Pour l'exercice financier débutant le 1 avril 2014, la responsabilité maximale de la Caisse s'élève à 162 745 303 \$ (2013 : 161 293 660 \$) pour toutes les demandes d'indemnisation visant un seul déversement d'hydrocarbures. De plus, en date du 1 avril 2014, le ministre des Transports est investi des pouvoirs légaux pour imposer une levée de contributions de 48,81 cents (2013 : 48.37 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

31 MARS 2014

10

7. INFORMATIONS SUR LES RÉSULTATS

	2014	2013
Gain sur devises étrangères inclus dans les recouvrements liés à des demandes déjà réglées	178 704 \$	- \$
Gain (perte) sur devises étrangères inclus dans les contributions aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures	(91 546) \$	521 \$

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

	2014	2013
Consultants	54 042 \$	57 856 \$
Logiciel - base de données de gestion des documents et informations	7 595	7 701
Frais administratifs	657	2 168
Frais légaux	-	10 020
	62 294 \$	77 745 \$

Les dépenses relatives à la *Loi sur l'accès à l'information et à la protection des renseignements personnels* encourues en 2014 étaient liées à l'élaboration de l'application et à l'amélioration des systèmes d'une base de données et d'activités visant à faciliter le traitement des demandes d'accès à l'information et de faire en sorte que les dossiers contenant l'information personnelle sont traités conformément aux lois et aux règlements en ce qui concerne la protection des renseignements personnels.

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 \$ (2013 : 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 225 717 \$. En tant que locataire, la Caisse est aussi responsable de payer sa part des coûts d'indexation annuelle.

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 MARS 2014

11

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 2014 ont été provisionnées dans les états financiers. Au cours de la période entre le 1 avril 2014 et le 14 mai 2014, la Caisse a reçu des demandes additionnelles totalisant 64 825 \$. Ces demandes d'indemnisation n'ont pas été provisionnées dans les états financiers.

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.

