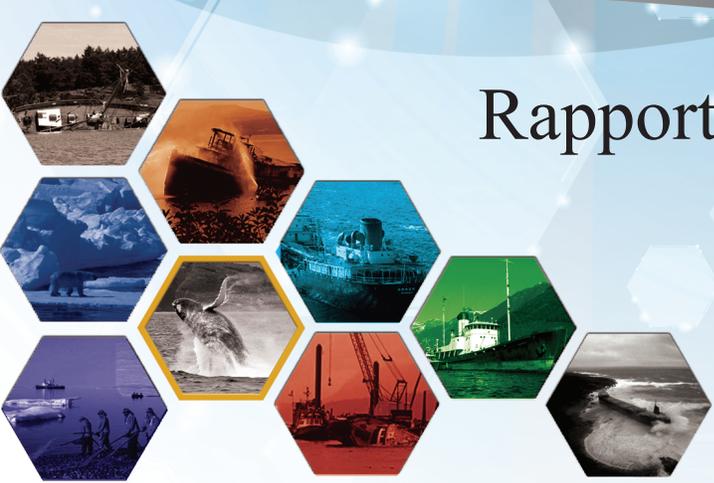


*Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution
par les hydrocarbures causée par les navires*



Rapport annuel de l'Administrateur
2014 - 2015

Canada 

Les photos de la page couverture du Rapport annuel de l'Administrateur ont été gracieusement fournies par :

“Sans titre” Lucie Thériault
Environnement Canada (2006-2007)

“Sans titre” Gary Wilton, chef du service d'incendie
Services de sauvetage incendie du district de North Saanich
North Saanich (Colombie-Britannique) Canada (2007-2008)

“Sans titre” Stephen Mayor Photographic / WatermanPhoto
Case postale 628 Tofino, C.-B. V0R 2Z0 Canada
<http://www.watermanphoto.ca> (2008-2009)

“Sans titre” Alan Betton, expert maritime, Total Boat Marine Surveyors Ltd.
Sidney (Colombie-Britannique) Canada (2009-2010)

“Exercice de nettoyage d'un déversement de pétrole au Nunavut, le 25 août 2010” Carol Launderville
Garde côtière canadienne, Région du Centre et de l'Arctique, Canada (2010-2011)

“The Miner” Michael E. Earle
Garde côtière canadienne, Dartmouth (Nouvelle-Écosse) Canada (2011-2012)

“The Arrow” photo du Gouvernement du Canada (2012-2013)

“Pacific Challenge” Andrei Zapisov, ingénieur
Powell River Life Boat Station (2013-2014)

“Nunavik” Fednav
Avec remerciements à Louise Fabris, directrice, Communications
<http://www.fednav.com> (2014-2015)

Avec des remerciements particuliers à :

Mike Grebler, Garde côtière canadienne - Pêches et Océans Canada
Jeff Brady, Pêches et Océans Canada - Intervention environnementale
Médiathèque de la marque Canada – Commission canadienne du tourisme
Bibliothèque et Archives 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

2014-2015

Canada

L'honorable Lisa Raitt, C.P., députée
Ministre des transports
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 2015.

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'.

Alfred H. Popp, c.r.
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.....	ii
1. Le régime canadien d'indemnisation.....	1
La CIDPHN: Un fonds de dernier recours.....	3
La CIDPHN: Un fonds de premier recours.....	4
Illustration 1 – Limites des responsabilités et d'indemnisation.....	7
Tableau 1 – Contributions canadiennes aux Fonds internationaux.....	9
Cartes	
- Côte du Pacifique.....	10
- Côte de l'Atlantique.....	11
- Déversements d'origine canadienne.....	12
2. Événements canadiens ayant entraîné des déversements d'hydrocarbures.....	13
2.1 Stephanie & Darrel (2007).....	13
2.2 Jessie Island XI (2010).....	14
2.3 Clipper Adventurer (2010).....	16
2.4 Dominion I (2010).....	17
2.5 Connie James (2011).....	19
2.6 Mistann (2011).....	21
2.7 Tyee Princess & YF-875 (2011).....	22
2.8 Vicki Lyne II (2012).....	24
2.9 Centurion (2012).....	25
2.10 Golden Dragon I (2012).....	25
2.11 Portofino 46 (2012).....	27
2.12 Tundra (2012).....	29
2.13 Nova Star I (2012).....	30
2.14 Bertha G (2012).....	30
2.15 Pine Isle (2013).....	32
2.16 Mikon (2013).....	33
2.17 Déversement d'origine inconnue à Victoria, en C.-B. (2013).....	34
2.18 Navi Wind (2013).....	34
2.19 Katryn Spirit (2013).....	35
2.20 Bromada (2013).....	36
2.21 Pacific Challenge (2013).....	36
2.22 Lakeview Venture (2013).....	37
2.23 Déversement d'origine inconnue – Baie St-François, QC (2013).....	38
2.24 Maple Lea (2013).....	39
2.25 Dominion I (2014).....	40
2.26 Baltic II (2014).....	41
2.27 Porcher G (2014).....	42
2.28 Elf (2014).....	43
2.29 Elf (2014).....	45

2.30	Quai de MacEachern's Point (2014).....	46
2.31	John I (2014).....	47
2.32	Cape Rouge - ancien nom d'immatriculation du Ryan Atlantic II (2014).....	48
2.33	Hannah Atlantic (2014).....	51
2.34	Silver King (2014).....	52
2.35	Spudnick (2014).....	52
2.36	Australian Spirit (2014).....	53
2.37	Windago (2014).....	53
2.38	Maryjack (2014).....	53
2.39	Crown Forest 84-6 (2014).....	54
2.40	Chaulk Determination (2014).....	55
2.41	Schwalbe (2015).....	56
2.42	Navicula (2015).....	56
2.43	Chilcotin Princess (2015).....	56
2.44	Cormorant (2015).....	57
3.	Défis et occasions.....	59
4.	Initiatives de relations externes.....	65
4.1	Conseil consultatif maritime canadien (chapitre national).....	65
4.2	Colloque sur le Programme de lutte contre les déversements d'hydrocarbures en mer et dans l'Arctique.....	67
4.3	Conseil consultatif maritime canadien (Nord).....	68
4.4	Réunion avec la Western Canada Marine Response Corporation.....	69
4.5	Assemblée générale annuelle de l'Association canadienne de droit maritime et colloque.....	69
4.6	Réunions avec la Garde côtière canadienne.....	71
4.7	Réunion avec les représentants de la ville de Vancouver.....	72
4.8	Réunion avec le président du Fonds complémentaire des FIPOL.....	73
4.9	Conférence à McGill.....	74
5.	Participation de la CIDPHN au régime international d'indemnisation.....	75
5.1	Liquidation du Fonds de 1971.....	75
5.2	Budget.....	76
6.	États financiers.....	77

Liste des sigles

ACDM	Association canadienne de droit maritime
AIPRP	Accès à l'information et protection des renseignements personnels
AMOP	Programme de lutte contre les déversements d'hydrocarbures en mer et dans l'Arctique
APC	Administration portuaire canadienne
BP	Bateau de pêche
CCMC	Conseil consultatif maritime canadien
CIDPHN	Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires
Club P&I	Mutuelle de protection et d'indemnisation (assurances maritimes)
CRC	Convention sur la responsabilité civile
CRPM	Caisse des réclamations de la pollution maritime
DTS	Droits de tirage spéciaux*
DUST	Division des urgences – Science et technologie
EPA	Environmental Protection Agency
FIPOL	Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures
GCC	Garde côtière canadienne
GDI	Gestion des dossiers et de l'information
IOB	Institut océanographique de Bedford
ITOPF	International Tanker Owners Pollution Federation
IU	Intervention d'urgence
JB	Jauge brute
LE	Lettre d'engagement
LMMC	<i>Loi sur la marine marchande du Canada</i>
LRMM	<i>Loi sur la responsabilité en matière maritime</i>
MPO	Ministère des Pêches et des Océans
NM	Navire à moteur
OI	Organisme d'intervention
OMI	Organisation maritime internationale
PE	Protocole d'entente
PNSA	Programme national de surveillance aérienne
SCF	Service canadien de la faune
SCI	Système de commandement des interventions
SCTM	Services de communication et de trafic maritimes
SITREP	Rapport de situation
SIMEC	Société d'intervention maritime, Est du Canada
SMTC	Sécurité maritime de Transports Canada
SNPD	Substances nocives et potentiellement dangereuses
STNL	Société des transports du Nord Limitée
TC	Transports Canada
TI	Technologie de l'information
UE	Union européenne
WCMRC	Western Canada Marine Response Corporation

* Au 1^{er} avril 2015, la valeur du droit de tirage spécial (DTS) était de 1,74961 \$ 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 2015. La section 1 décrit le régime canadien d'indemnisation qui, depuis le 2 janvier 2010, est régi par le chapitre 21 des Lois du Canada (2009) – *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM) modifiée. Le régime canadien d'indemnisation est axé sur le principe fondamental selon lequel 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, il s'agit donc du principe du pollueur-payeur. La Caisse d'indemnisation du Canada couvre toutes les catégories 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 ». La Caisse d'indemnisation sert à payer une indemnisation pour les demandes raisonnables de coûts d'intervention en cas de pollution par les hydrocarbures ou de mesures préventives prises pour atténuer les dommages causés par un déversement d'hydrocarbures par un navire, de n'importe quelle classe, en eaux canadiennes. Tout événement causé par un navire-citerne transportant des hydrocarbures persistants comme cargaison sera couvert aux termes du régime international.

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 pour les eaux canadiennes, y compris les eaux intérieures, la mer territoriale et la zone économique exclusive du Canada, figurent à l'illustration 1 (se reporter à la section 1).

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.

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

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, 44 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 719 976,77 \$. 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 2015.

Défis et occasions

Au cours des dernières années, l'Administrateur a dû composer avec un certain nombre de défis d'ordre administratif se rapportant à la modernisation des activités courantes de la Caisse d'indemnisation et à l'obligation pour la Caisse de se conformer aux lois et aux directives du gouvernement fédéral. Ces occasions d'amélioration et ces exigences de conformité représentent un défi de tous les instants pour un petit organisme comme la Caisse d'indemnisation. Il fallait mener à bien cette charge de travail accrue en plus du nombre croissant des fonctions premières de la Caisse d'indemnisation relativement à l'enquête, à l'évaluation et au règlement des demandes d'indemnisation. Certains de ces défis sont abordés plus en détail à la section 3.

Initiatives de relations externes

L'Administrateur poursuit ses initiatives de relations externes visant à mieux faire connaître l'existence de la Caisse d'indemnisation 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. Il 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 participé à des discussions avec le commissaire de la Garde côtière canadienne et ses hauts dirigeants en ce qui concerne le traitement des demandes déposées par la Garde côtière. De plus, un consultant en matière maritime a été embauché par la Caisse d'indemnisation pour représenter l'Administrateur lors des séances du Conseil consultatif maritime canadien dans le cadre des conférences nationales semestrielles tenues à Ottawa. En outre, l'Administrateur était représenté au colloque organisé par le Programme de lutte contre les déversements d'hydrocarbures en mer et dans l'Arctique, qui a eu lieu à Canmore, en Alberta. (La section 4 porte sur ces initiatives de relations externes.)

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, en tant que conseiller de la délégation canadienne. Il a aussi siégé, en tant que président, au 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 date du 31 décembre 2014, la liquidation du Fonds de 1971 a été effectuée conformément à la résolution 18.

Le présent rapport annuel met également 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 5).

États financiers

Les états financiers de la Caisse d'indemnisation pour l'exercice ont été examinés par des vérificateurs indépendants (se reporter à la section 6). Au cours de l'exercice, neuf demandes d'indemnisation canadiennes ont été réglées, pour une somme totalisant 129 756,40 \$, intérêts compris. Qui plus est, la Caisse d'indemnisation a versé au Fonds de 1992 une contribution de 246 094,95 \$ 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 2015, le montant maximal de la responsabilité de la Caisse d'indemnisation a été fixé à 165 837 463 \$ pour toutes les demandes d'indemnisation découlant d'un même déversement d'hydrocarbures. Depuis le 1^{er} avril, la ministre des Transports est investie du pouvoir conféré par la loi d'imposer une contribution de 49,74 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.

En date du 31 mars 2015, l'excédent accumulé dans la Caisse d'indemnisation s'établissait à 408 650 294 \$.

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 auquel 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 49,74 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

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

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.

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

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

Durant l'année financière qui a débuté le 1^{er} avril 2015, le montant maximal de la responsabilité de la CIDPHN a été fixé à 165 837 463 \$ pour toutes les demandes d'indemnité liées à un même déversement d'hydrocarbures. Ce montant est indexé une fois l'an. Voici certaines des catégories de demandes d'indemnité pour lesquelles on peut recourir à la CIDPHN :

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

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

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

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

Ces fonds internationaux sont financés par des contributions sur certains types d'hydrocarbures transportés par mer. Dans la plupart des États, les contributions sont versées par les entités qui reçoivent les hydrocarbures après le transport par mer. Des contributions annuelles sont perçues par le Fonds de 1992 pour couvrir les paiements anticipés d'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 à l'encontre de la Caisse d'indemnisation pour des frais non remboursés, si celui-ci a épuisé toutes mesures raisonnables pour satisfaire sa demande d'indemnisation auprès du propriétaire du navire.

La CIDPHN : Un fonds de premier recours

La CIDPHN peut également être un fonds de premier recours pour les demandeurs, y compris la Couronne. Comme le prévoit l'article 103 de la LRMM, toute personne qui a subi des pertes ou des dommages ou qui a engagé des frais peut présenter à l'Administrateur de la CIDPHN une demande en recouvrement de créance à l'égard de ces dommages dus à un déversement provenant d'un navire, à une seule exception près. Tel qu'il a été indiqué précédemment, un OI établi en vertu de la LMMC ne peut soumettre de demande directe en recouvrement de créance à l'encontre de la CIDPHN.

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

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

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

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

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

Nota :

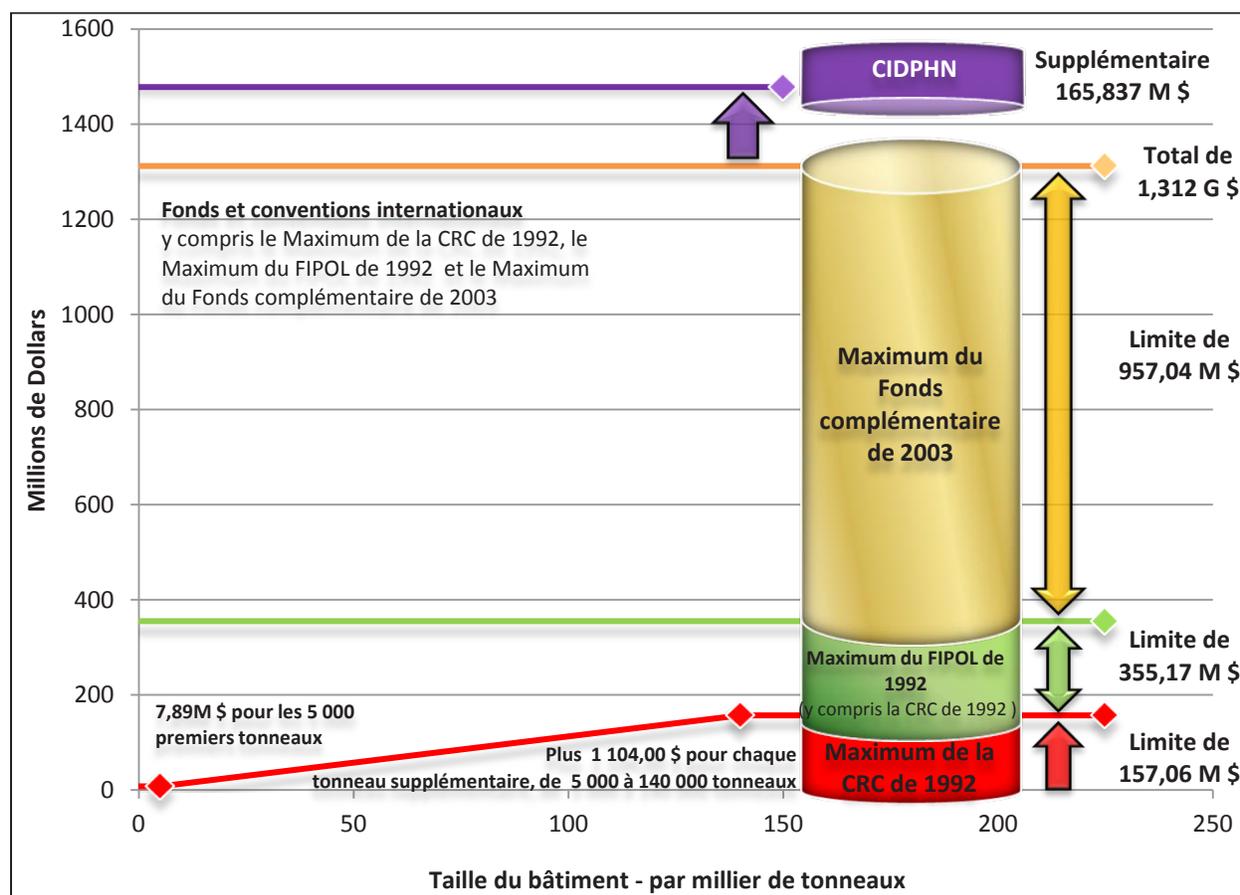
- (1) *L'illustration 1* indique les limites actuelles au chapitre de la responsabilité et de l'indemnisation s'appliquant aux déversements d'hydrocarbures causés par les pétroliers au Canada.
- (2) Le *tableau 1* indique les contributions du Canada aux Fonds internationaux depuis 1989.

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 (1,74961 \$), au 1^{er} avril 2015

Fonds et conventions internationaux	1 312 207 500 \$
Fonds national total (CIDPHN)	165 837 463 \$
Total disponible pour le Canada	1 478 044 963 \$



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 957,04 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 1,312 milliard de dollars. Le montant de la CIDPHN qui s'élève à près de 165,837 millions de dollars additionné au Fonds international équivaut à environ 1,478 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

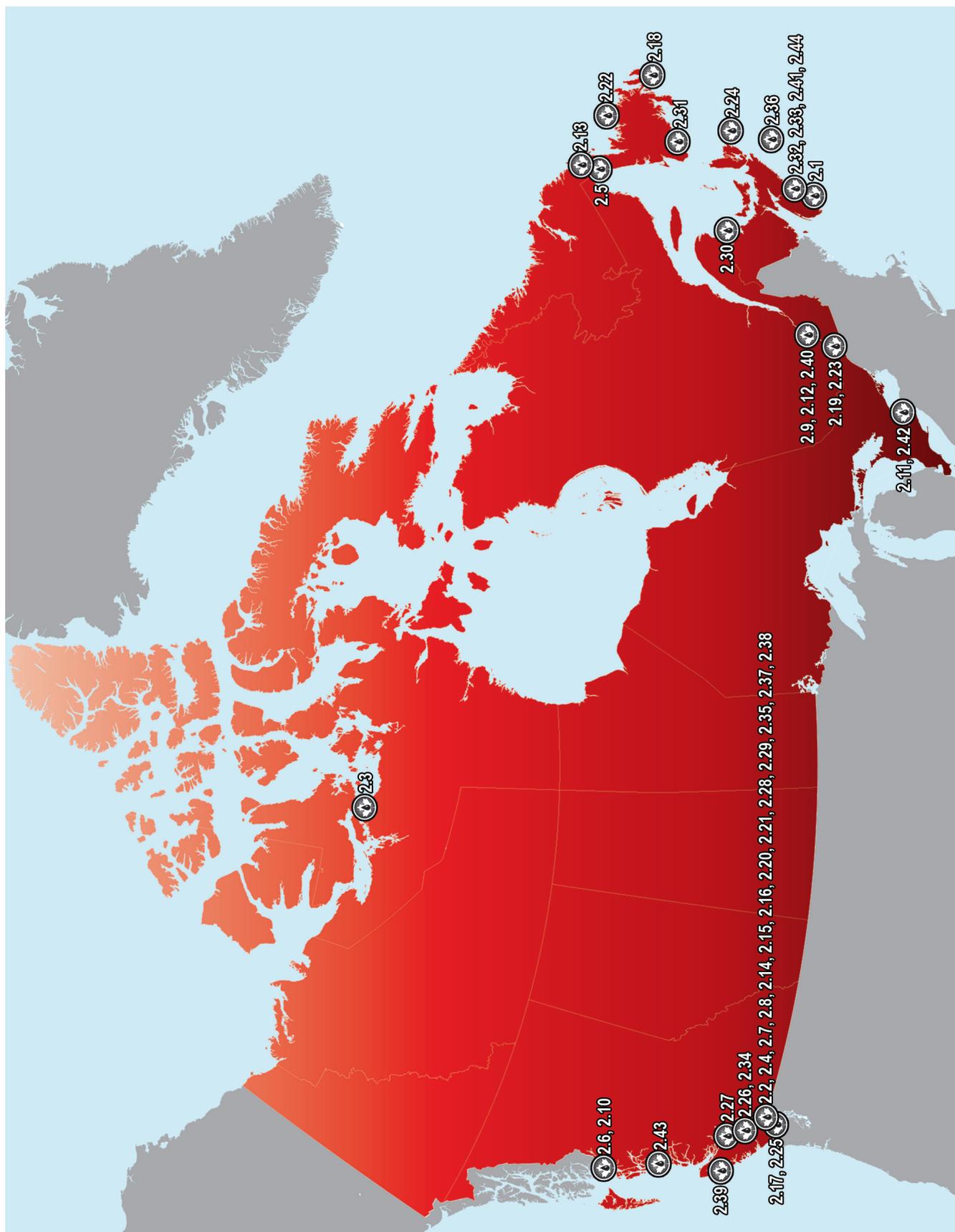
Depuis 1989, la Caisse d'indemnisation a versé plus de 54 millions de dollars aux Fonds internationaux d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOI), tel qu'indiqué dans le tableau ci-après.

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
2014-15	246 094,95
Total	54,145,803,92

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







2. Événements canadiens ayant entraîné des déversements d'hydrocarbures

L'Administrateur reçoit de nombreux rapports d'événements de pollution par les hydrocarbures, 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.

La présente section dresse un résumé de chacun des 44 dossiers (demandes d'indemnisation et rapports reçus) ayant été traités par l'Administrateur au cours de l'exercice commençant le 1^{er} avril 2014 et se terminant le 31 mars 2015. 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. Environ 13 nouvelles demandes d'indemnisation ont été reçues au cours de l'exercice et totalisaient 719 976,77 \$. 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, neuf demandes ont été réglées et un montant total de 129 756,46 \$, intérêts compris, a été payé.

Remarque : 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 maritime 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 liquide hydraulique. 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.

Le 10 décembre 2008, l'Administrateur a intenté une action en recouvrement devant la Cour suprême de la Nouvelle-Écosse à Halifax. 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 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*, un ancien bateau de pêche de 55 pieds. Les bateaux avaient coulé dans environ 30 pieds d'eau. Le propriétaire des deux bateaux a informé le personnel d'Intervention environnementale de la GCC qu'il y avait des hydrocarbures à bord du *Jessie Island XI*. La GCC a installé un barrage flottant.

Le propriétaire a reçu une lettre d'avis lui expliquant ses responsabilités et ses obligations. Le propriétaire a répondu qu'il 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 registraire 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 rendu 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.

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

Au cours des mois qui ont suivi, le conseiller juridique de la Caisse d'indemnisation et le propriétaire du navire ont échangé des communications en vue d'en arriver à un règlement. Le 2 septembre 2014, à la suite de négociations, le propriétaire a offert de verser la somme de 7 000,00 \$, tout inclus, pour régler l'affaire en échange d'une renonciation de toutes les créances et d'une ordonnance de révocation sur consentement en ce qui a trait au recours exercé contre lui.

En accord avec la recommandation du conseiller juridique, l'Administrateur a déterminé que le règlement proposé était raisonnable compte tenu des coûts pour tenter des recours. Par conséquent, l'entente de renonciation a été signée le 25 septembre 2014. Le dossier de requête concernant le rejet de l'action intentée contre le propriétaire du bateau et la renonciation signée ont été postés à l'avocat du propriétaire.

Le 28 octobre, le conseiller juridique a remis une traite bancaire tirée d'un compte en fiducie à l'ordre du Receveur général du Canada, d'une somme de 7 000,00 \$, ce qui représente le règlement complet. L'Administrateur a ordonné que le chèque soit porté au crédit de la Caisse d'indemnisation. Le 4 novembre 2014, l'Administrateur a par conséquent fermé le dossier.

2.3 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, la 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 Wilfrid 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 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, d'un montant de 468 801,72 \$, provenant du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) pour couvrir les frais de surveillance engagés par la GCC en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Dans l'intervalle, l'Administrateur a été informé que les propriétaires du navire poursuivaient l'État (GCC et Service hydrographique Canada) pour avoir négligé de les informer adéquatement au sujet des hauts-fonds sur lesquels le *Clipper Adventurer* s'est échoué. La somme réclamée dans le cadre du recours pour dommages s'élève à quelque 15 millions de dollars. Près d'un an après que le recours initial a été intenté au nom du propriétaire du navire, l'État a également intenté une poursuite à l'endroit du propriétaire du navire, au montant de 468 801,72 \$, pour les frais découlant de l'événement. L'État a fait valoir que l'existence des hauts-fonds était connue des navigateurs puisqu'un avis à la navigation leur avait été envoyé.

L'Administrateur est parti à ces deux actions et, conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, les documents d'instance lui ont été signifiés. Les deux recours ont été convertis en une seule et même action qui relève maintenant de la Cour fédérale. Jusqu'à présent, l'Administrateur a décidé de ne pas procéder à l'évaluation de la demande d'indemnisation de l'État (MPO/GCC) avant que l'issue du litige ne soit connue. Toutefois, il a chargé son conseiller juridique de suivre le déroulement des procédures. Des interrogatoires rigoureux ont été menés. Bien que le juge responsable de la gestion de l'instance ait encouragé les parties à en arriver à une entente, l'État hésite à agir en ce sens avant que certains interrogatoires soient réalisés. La date du procès n'a pas encore été fixée, mais s'il devait avoir lieu, ce ne serait pas avant la deuxième moitié de 2016. Par conséquent, le dossier était toujours ouvert à la fin du présent exercice.

2.4 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 bâtiment servant à l'emballage du poisson, ancré. Ce bâtiment en acier a été construit en 1970 et a plus tard été converti en une embarcation de plaisance. Le bâtiment gîtait à 5 degrés sur bâbord et s'enfonçait par l'arrière, mais il 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 semblerait que des vandales ont enlevé le câble de cuivre et d'autres équipements du bâtiment alors qu'il était ancré depuis plus de deux ans. En outre, peu ou pas de travaux d'entretien avaient été effectués sur le bâtiment. Des réparations temporaires des conduites de refroidissement ont empêché la progression de

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

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 bâtiment, 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 bâtiment.

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 bâtiment jusqu'à Victoria, endroit où il pourrait être vendu. Cela ne s'est jamais concrétisé.

Le bâtiment 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 bâtiment — les deux ancres avaient été jetées à la mer et étaient clairement emmêlées, ce qui pouvait causer du ragage et une rupture éventuelle du câble d'amarrage. Même si le *Dominion I* ne prenait plus l'eau, le personnel de la GCC a jugé qu'un risque de pollution subsistait. Premièrement, d'autres actes de vandalisme pourraient entraîner un envahissement du bâtiment et le naufrage de celui-ci. Deuxièmement, si le câble d'ancrage se rompait, le bâtiment 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 bâtiment ne prenait plus l'eau. La GCC a continué de surveiller la situation du bâtiment.

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 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.

Le conseiller juridique est finalement parvenu à localiser le propriétaire enregistré du *Dominion I*, en Idaho, aux États-Unis. Le 14 décembre 2013, il lui a signifié une copie de la déclaration de la Cour fédérale. Le propriétaire a indiqué être âgé et en mauvaise santé, et n'avoir que la sécurité sociale comme source de revenu. Il a également affirmé avoir vendu le bateau, et que les acheteurs en étaient les propriétaires au moment de l'événement. Il a fourni des documents concernant la vente du bateau. Selon ces documents, le bateau n'est plus en sa possession, mais il en a conservé le titre de propriété. Après avoir consulté son conseiller juridique, l'Administrateur est donc parvenu à la conclusion qu'il était inutile de continuer les poursuites à l'endroit du propriétaire enregistré étant donné les frais juridiques qui seraient encourus et la faible probabilité qu'il y ait recouvrement. Par conséquent, le 28 avril 2014, le conseiller juridique a émis un avis de désistement à cet égard sans frais pour les parties.

Le 23 septembre 2014, l'Administrateur a conclu qu'il n'y avait aucune probabilité de recouvrer les frais auprès du propriétaire enregistré et a donc fermé le dossier.

Nota : Se reporter à la section 2.25 pour plus de détails à l'égard de l'état actuel du *Dominion I*.

2.5 Connie James (2011)

Numéro de cas: 120-637

L'événement s'est produit pendant la nuit du 31 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.

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 d'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.

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

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. Il a par la suite réussi à obtenir certains renseignements.

Le 23 janvier 2014, l'Administration centrale de la Garde côtière a informé l'Administrateur que sa région de l'Atlantique tentait activement d'obtenir remboursement auprès du propriétaire du bateau, et qu'elle pourrait peut être annuler sous peu cette demande. Peu de temps après, la Garde côtière a informé l'Administrateur que ses démarches auprès du propriétaire étaient demeurées vaines et qu'il était peu probable que le propriétaire règle sa facture. Après avoir terminé l'enquête et l'évaluation de la demande, l'Administrateur a conclu, le 20 mai 2014, que le montant de 13 390,05 \$ était établi. (Une erreur de calcul concernant les frais administratifs s'étant glissée dans la demande, le montant a donc augmenté de 124,49 \$.) En vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, l'Administrateur a donc fait une offre de 13 390,05 \$, plus les intérêts, à titre de règlement total et définitif. L'offre a été acceptée et, le 4 juin 2014, l'Administrateur a donné l'ordre de payer la somme de 14 539,76 \$, intérêts compris.

Peu de temps après la demande de règlement de l'Administrateur, la Garde côtière a indiqué que le ministère des Pêches et des Océans avait reçu trois paiements totalisant 5 974,43 \$. Le Ministère avait eu recours au Programme de compensation de dettes par remboursement (PCDR) de l'Agence du revenu du Canada (ARC) pour recouvrer la créance découlant de l'événement du *Connie James*. (Le PCDR est une initiative de l'ARC permettant de l'utilisation des remboursements d'impôts des débiteurs pour compenser les dettes irrécouvrables envers la Couronne.) La demande initiale a donc été annulée. Le montant total des paiements reçus au titre du PCDR (5 974,43 \$) a ensuite été déduit de l'offre de départ de 13 390,05 \$, ce qui porte le solde à 7 415,62 \$, plus les intérêts. Une nouvelle demande a donc été présentée afin que la somme de 8 070,02 \$ soit transférée de la Caisse d'indemnisation et portée au crédit du Receveur général du Canada.

Le 5 août 2014, l'Administrateur a envoyé une lettre, par courrier recommandé, au propriétaire du bateau lui demandant de payer la somme de 8 070,02 \$ versée à la Garde côtière canadienne. Le propriétaire a été informé de ses responsabilités à l'égard des frais engagés par la Garde côtière pour les mesures prises durant l'événement. Il a également été mis au fait que, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, l'Administrateur a l'obligation de recouvrer auprès du propriétaire du navire polluant toute somme qu'il a versée au demandeur. L'Administrateur lui a également demandé de l'aviser, dans les 30 jours, des dispositions qu'il pouvait prendre pour payer le solde dû, faute de quoi il pourrait intenter une action en justice. Le propriétaire du bateau n'a pas répondu à la lettre de demande. L'Administrateur a donc embauché une entreprise offrant des services professionnels de localisation afin de mener une enquête visant à déterminer tous les actifs du propriétaire du bateau 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 Terre-Neuve. Après avoir examiné attentivement le dossier, l'Administrateur en est parvenu à la conclusion que toutes les mesures raisonnables avaient été prises pour recouvrer les frais de cette demande et qu'il n'était pas justifié de dépenser davantage de ressources. Par conséquent, le 23 septembre 2014, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.6 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 pontonnelles 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 nœuds soufflaient pendant la récupération; les tables de marée confirment également 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, il 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, 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 navires

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

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, il 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 GCC. Le propriétaire du bateau de pêche a été informé que l'Administrateur pouvait intenter une action en justice devant la Cour fédérale pour recouvrer le solde dû s'il ne prenait pas des dispositions satisfaisantes pour payer ce solde. Postes Canada a renvoyé la lettre avec la mention « déménagé/adresse inconnue ».

Pour tenter de trouver le propriétaire enregistré et déterminer les actifs pouvant servir à recouvrer les frais, l'Administrateur a retenu les services d'une entreprise offrant des services professionnels de localisation. Après avoir réalisé une recherche dans l'ensemble de la province, l'entreprise a confirmé que le propriétaire du bateau ne possédait aucun bien en Colombie-Britannique. Par ailleurs, celui-ci n'est ni propriétaire d'une entreprise individuelle, d'une société en commandite ou d'une société en nom collectif enregistrée à l'échelle provinciale, ni associé dans une telle entreprise. Néanmoins, 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.

Le 29 janvier 2014, un jugement par défaut contre le défendeur a été rendu par le protonotaire de la Cour fédérale, à Vancouver. La Cour a ordonné que le défendeur verse à l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation la somme de 103 428,74 \$, plus 4 199,36 \$ pour les intérêts encourus en date du 24 janvier 2014. Le défendeur doit en outre payer les intérêts subséquents à l'égard de la somme due, à un taux de 8,50 \$ par jour.

Compte tenu du montant de la créance, l'Administrateur a chargé son conseiller juridique de retenir les services d'un expert maritime établi à Prince Rupert pour mener une enquête à l'échelle locale et donner son avis quant à la valeur marchande de deux bateaux qui semblent toujours appartenir au propriétaire et qui se trouvent à la marina de Port Edward. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.7 Tye Princess et YF-875 (2011)

Numéro de cas: 120-611 & 120-612

Pendant l'enquête sur la demande d'indemnisation de l'événement du *La Lumière*, 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 était d'avis que les deux navires appartenaient 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, des Terres et des Opérations 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.

Sur le fondement 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 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. Puisque les demandes d'indemnisation étaient frappées de prescription et qu'aucune demande n'a été présentée à la Caisse d'indemnisation, l'Administrateur a fermé le dossier le 21 janvier 2015.

2.8 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 représenter la Caisse d'indemnisation et de prendre des dispositions avec la GCC pour que l'expert 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, il 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 précédent, 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.

Le 31 mars 2014, la Garde côtière a indiqué dans son rapport d'étape de fin d'exercice sur les demandes d'indemnisation que le bateau représentait un danger potentiel, que des mesures préventives seraient prises sous peu, et qu'une demande d'indemnisation serait ensuite présentée à la Caisse d'indemnisation. À la fin du présent exercice, aucune demande d'indemnisation à l'égard de cet événement n'a été déposée auprès de la Caisse d'indemnisation. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.9 Centurion (2012)

Numéro de cas: 120-615

Comme il a été mentionné dans nos précédents rapports annuels (2012-2013 et 2013-2014), 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 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 il était 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 celui de l'organisme d'intervention qu'il refuse d'évaluer et de payer cette demande. Le 15 janvier 2014, l'Administrateur a donc fermé le dossier.

2.10 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.

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

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 initiale 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.

À la fin de l'exercice précédent, 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 intentera une procédure d'exécution à l'encontre de ses actifs, notamment le *Golden Dragon I*. Toutefois, le 10 décembre 2013, dans son rapport de notification quotidien, le Bureau de la sécurité des transports du Canada a indiqué que le *Golden Dragon I*, bateau utilisé pour la pêche au crabe, avait subi un incendie alors qu'il était amarré à Port Hardy, en Colombie-Britannique. La superstructure du bateau a brûlé jusqu'à la coque, mais aucune pollution par les hydrocarbures n'a été signalée.

Le 15 janvier 2014, l'avocat du propriétaire du bateau a confirmé qu'il détenait en fiducie une somme d'argent pour son client d'ici la tenue de l'audition d'autres dossiers, qui est prévue pour avril 2014, à Prince Rupert. L'Administrateur a donc chargé son conseiller juridique de surveiller le déroulement du litige et de le tenir informé. Le 14 janvier 2015, le conseiller a indiqué que l'avocat du propriétaire l'avait informé que le jugement serait bientôt rendu. Il pourrait alors être possible de vérifier si des fonds ont bel et bien été réservés pour payer la Caisse d'indemnisation. Le 30 mars, le conseiller juridique a indiqué que, compte tenu de l'action en justice, il n'y aurait vraisemblablement pas de fonds pour payer le jugement de l'Administrateur. L'Administrateur a donc conclu que toutes les mesures raisonnables avaient été prises pour recouvrer le montant payé par la Caisse d'indemnisation. Par conséquent, le 30 mars 2015, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.11 Portofino 46 (2012)

Numéro de cas: 120-656

Le 3 septembre 2012, le *Portofino 46*, croiseur sport de 46 pieds, a coulé à son poste à Port Dalhousie, en Ontario. Après avoir coulé, le bâtiment a continué de perdre des hydrocarbures, y compris du carburant diesel et de l'huile lubrifiante. Plus tard, le propriétaire a confirmé qu'il y avait à bord du bâtiment deux réservoirs de carburant de 200 gallons qui devaient contenir environ 75 gallons de carburant, en plus des huiles moteur. Selon les rapports, une irisation d'hydrocarbures de couleur arc-en-ciel dérivait vers le lac Ontario, mais s'est dissipée au cours de l'après-midi. La Garde côtière canadienne (GCC) a déterminé que sa présence durant les mesures d'intervention n'était pas requise, ni à titre de commandant sur place ou d'agent de surveillance fédéral, et elle ne s'est donc pas rendue sur les lieux. Puisque le propriétaire du bâtiment n'était pas disposé à prendre les mesures appropriées pour remédier aux risques de pollution, et qu'il n'était pas non plus en mesure de le faire, la Ville de St. Catharines a décidé de s'occuper du dossier et de prendre les mesures d'intervention appropriées. Elle a donc chargé le maître de port et le Service d'incendie et de gestion des urgences de prendre les commandes.

L'unité marine du Service de police de la région de Niagara avait au départ pris le contrôle des lieux puisque le site du naufrage avait d'abord été considéré comme une scène de crime. Au cours de l'après-midi, on avait toutefois déterminé qu'il ne s'agissait pas d'une scène de crime.

Le 4 septembre, le Service de police de la région de Niagara a tenté de renflouer le bâtiment au moyen de sacs de levage. Cette opération avait pour but de remettre le bâtiment à flot et de le déplacer jusqu'au club nautique pour ensuite le soulever de l'eau. Des problèmes sont toutefois survenus avec les sacs de levage, et les plongeurs de la police se sont retirés de l'opération. Le lendemain, le Service d'incendie a fait appel à une entreprise locale, Quantum Emergency Response, pour installer un barrage flottant autour de l'épave afin de contrôler tout rejet de produits chimiques provenant du bâtiment coulé.

Le 7 septembre, une équipe de cinq plongeurs a sorti le *Portofino 46* de l'eau à l'aide d'un équipement de plongée alimenté en surface. ASI Group, l'entreprise de plongée dont les services ont été retenus, a bénéficié de l'aide de deux autres entreprises commerciales, soit Modern Crane et Andrews Trucking Ltd., qui ont respectivement assuré la remise à flot et le transport du bâtiment récupéré vers une aire d'entreposage.

Le 2 novembre 2012, 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 d'un montant estimé à 40 000 \$ pourrait être déposée auprès de la Caisse d'indemnisation. L'Administrateur a accusé réception de l'avis de demande. Pour le moment, il 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 Ville une déclaration signifiée à la Caisse d'indemnisation, conformément aux Règles de la Cour fédérale. Le conseiller juridique a également indiqué que la Ville a tenté de parvenir à un règlement avec le propriétaire du *Portofino 46*. En outre, la Ville préparait une demande qu'elle prévoyait déposer auprès de l'Administrateur pour lui demander un montant complémentaire (ou un paiement anticipé) de tout règlement négocié avec le propriétaire du bâtiment.

Le 31 juillet 2013, le conseiller juridique 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.

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

Le 8 mai 2014, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation du conseiller juridique de la Ville de St. Catharines d'un montant de 37 574,59 \$ à l'égard de l'événement mettant en cause le *Portofino 46*, à Port Dalhousie. Le lendemain, il a accusé réception de la documentation de la demande.

Dans le cadre de son évaluation et de son enquête préliminaire, l'Administrateur a constaté qu'il n'y avait pas suffisamment de renseignements pour déterminer si les frais encourus étaient en fait liés aux mesures de prévention de la pollution ou s'ils étaient plutôt liés à l'enlèvement de l'épave. Par exemple, la documentation ne renferme aucun compte rendu clair et concis de ce qui s'est passé exactement, des mesures qui ont été prises et des explications en découlant. L'Administrateur n'a donc pas été en mesure de déterminer s'il s'agissait de mesures de prévention de la pollution par les hydrocarbures pouvant être indemnisées ou, tout simplement, de mesures d'enlèvement de l'épave qui ne font pas nécessairement l'objet d'une indemnisation par la Caisse d'indemnisation. Cette situation soulève la question à savoir si toutes les mesures prises étaient raisonnables et si les frais engagés l'étaient eux aussi.

Par conséquent, l'Administrateur a établi qu'il était nécessaire de mener une enquête approfondie relativement à la demande d'indemnisation de cet événement. Afin d'obtenir plus de précisions, il a demandé à un consultant en matière maritime du bureau de la Caisse d'indemnisation de se rendre à St. Catharines pour s'entretenir avec les autorités responsables de l'événement de pollution. Le 4 juin 2014, le consultant a rencontré plusieurs représentants afin de discuter des rôles joués précisément par les différents intervenants, y compris le Service d'incendie, le directeur de marina, le Service de police de la région de Niagara, l'équipe de plongée du Service de police, ainsi que les entrepreneurs mentionnés dans la documentation de la demande. Le 8 août, l'Administrateur a reçu une lettre du conseiller juridique de la Ville de St. Catharines. Comme demandé lors de la réunion avec le consultant de la Caisse d'indemnisation, la lettre renfermait davantage de renseignements sur la demande d'indemnisation.

Le 14 septembre, le conseiller juridique de l'Administrateur a indiqué que le propriétaire du bâtiment avait versé à la Ville la somme de 16 666,67 \$ par suite d'un recours en justice.

Le 9 octobre 2014, l'Administrateur a écrit à l'avocate de la Ville pour l'informer que l'enquête et l'évaluation de la demande d'indemnisation étaient terminées. Il l'a également avisée qu'après avoir examiné les faits et les dispositions de la Loi, il réduirait le montant de la demande d'indemnisation puisque certains frais ayant été soumis ne sont pas directement liés aux mesures de prévention de la pollution, mais sont plutôt attribuables à l'enlèvement de l'épave et à la préparation de la demande. Par conséquent, ces frais n'étaient pas raisonnables aux fins d'indemnisation par la Caisse d'indemnisation. Après avoir effectué les réductions requises, l'Administrateur a conclu que le montant de 27 494,34 \$ était établi. À la lumière de ses conclusions, il a donc fait une offre de 10 827,67 \$, plus les intérêts, à titre de règlement total et définitif pour toute demande d'indemnisation que la Ville de St. Catharines a déposée à l'égard ou à la suite de l'événement. La somme de 10 827,67 \$ prend en compte le montant établi de 27 494,34 \$, moins le règlement de 16 666,67 \$ conclu entre le propriétaire du bâtiment et la Ville. L'offre a été acceptée, et une entente de désistement et de subrogation a été exécutée au nom de la Ville de St. Catharines, le 19 novembre 2014. Le 27 novembre, un chèque d'un montant de 11 560,40 \$ a été posté à l'avocate de la Ville à titre de règlement définitif.

Après avoir consulté son conseiller juridique, l'Administrateur a conclu qu'une action en justice ne pouvait être intentée à l'encontre du propriétaire du *Portofino 46*, étant donné l'entente judiciaire déjà conclue entre la Ville et celui-ci. Par conséquent, le 2 décembre 2014, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.12 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 2 août 2013, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a déposé auprès de l'Administrateur une demande d'indemnisation 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 soute, 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.

Le 7 mai 2014, un représentant de la Shipowner Assurance Management Limited agissant à titre de correspondant commercial pour le UK Club, les assureurs en matière de protection et d'indemnité des propriétaires du *Tundra*, a informé l'Administrateur que le UK Club paierait le montant de l'indemnité demandée sous réserve de la conclusion d'une entente appropriée portant réception, désistement et libération. La quittance a été exécutée le 27 mai, et un chèque au montant de 3 240,15 \$ fait à l'ordre du Receveur général du Canada a été reçu le 11 juin et porté au crédit de la Caisse d'indemnisation. Par conséquent, le 17 juin 2014, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.13 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 auprès de l'Administrateur une demande d'indemnisation 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 datée du 12 mars, l'Administrateur a demandé des documents justificatifs supplémentaires pour qu'il puisse évaluer la demande adéquatement.

Après avoir effectué une évaluation, l'Administrateur a conclu que le montant total de la demande d'indemnisation de 6 523,50 \$ était établi. Par conséquent, le 29 avril, il a fait une offre au MPO/GCC correspondant au montant établi, plus les intérêts, à titre de règlement total et définitif, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. L'offre a été acceptée. Le 27 mai 2014, l'Administrateur a donné l'ordre de payer le montant de 6 922,49 \$, intérêts compris.

Compte tenu des mesures que le propriétaire a prises à l'égard du risque de pollution; du fait que le *Nova Star I*, son moyen de subsistance, est une perte totale; et du montant de la demande d'indemnisation, l'Administrateur a décidé qu'il serait déraisonnable d'intenter d'autres procédures de recours. Par conséquent, le 10 juin 2014, il a fermé le dossier.

2.14 Bertha G (2012)

Numéro de cas: 120-664

L'intervention liée à cet événement a débuté l'après-midi du 14 novembre 2012, lorsque le personnel d'Intervention environnementale de la Garde côtière canadienne (GCC) a reçu des rapports selon lesquels un ancien bateau de pêche s'était échoué près de l'île Dunsmuir, dans le port de Ladysmith, sur l'île de Vancouver. D'après les résidents, des hydrocarbures s'échappaient du bateau échoué qui gîtait. Le lendemain matin, deux membres du personnel d'Intervention environnementale du dépôt de Victoria se sont rendus sur les lieux pour évaluer la situation, à bord d'une embarcation pour les interventions en cas de pollution munie d'équipement de mesures de prévention. Ils ont trouvé le bateau solidement échoué et immergé duquel s'échappaient des hydrocarbures noirs à la surface de l'eau. Il était impossible au départ de déterminer à qui appartenait le bateau étant donné qu'aucun nom ou numéro d'immatriculation n'était visible. Plus tard, le chef de l'opération de sauvetage a toutefois avisé la Garde côtière qu'il s'agissait selon lui du *Bertha G*, qui appartenait à un résident de la région qui n'avait pas les moyens de contrer le rejet de polluants. Des recherches effectuées à partir du Système de recherche d'informations sur l'immatriculation des bâtiments de Transports Canada ont permis de révéler que le *Bertha G*, vieux bateau de pêche d'une longueur de 80 pieds et immatriculé à Prince Rupert, avait été suspendu de la liste des bâtiments immatriculés.

Le surintendant régional d'Intervention environnementale de la Garde côtière a pris la décision de sortir le bateau échoué de l'eau afin de prévenir et de réduire au minimum tout autre dommage dû à la pollution par les hydrocarbures. Cette décision a été prise puisque, dans les circonstances, il était

impossible de déterminer de façon sécuritaire le volume de polluants pouvant se trouver à bord du bateau ou d'enlever les hydrocarbures de l'endroit où le bateau se trouvait échoué. Par ailleurs, des citoyens habitant sur le territoire de la Première Nation de Stz'Uminus s'inquiétaient de la pollution qu'il pourrait y avoir à cet endroit puisqu'il s'agit d'une zone utilisée traditionnellement pour la récolte des mollusques. Par conséquent, l'équipe d'Intervention environnementale de la GCC a retenu les services de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) pour obtenir des soumissions provenant d'entrepreneurs qualifiés afin de procéder à l'enlèvement du bateau. Le contrat a été octroyé à Saltair Marine Services Ltd., une entreprise située à proximité de Ladysmith.

En raison des prévisions météorologiques défavorables (dans la documentation, on prévoyait des vents soufflant à une vitesse de 35 à 40 nœuds et entraînant un fort effet de vague), l'entrepreneur en sauvetage a accéléré les préparatifs et a renfloué le bateau au cours de la nuit du 16 novembre. Comme la coque de l'épave était perforée, des travaux de pompage ont dû être effectués tout au long de l'opération de sauvetage. L'épave a ensuite été remorquée jusqu'aux installations de l'entrepreneur, où son état serait évalué par un expert embauché par la Garde côtière. À son arrivée au chantier naval, l'expert a précisé qu'il n'était pas en mesure de procéder à un examen adéquat du bateau étant donné que l'entrepreneur avait déjà enlevé une partie de la superstructure pour en réduire le poids et sortir la coque de l'eau. L'expert a toutefois indiqué que le bateau était complètement contaminé par les hydrocarbures et qu'il n'avait plus aucune valeur. Après avoir été retiré de l'eau et amené dans l'installation de l'entrepreneur, le bateau a été placé dans une aire de retenue en béton pour que les huiles usées soient retenues dans un bassin durant le processus de démolition. Le carburant et les huiles ont été vidés du réservoir à carburant et des canalisations. Après que le moteur a été retiré, une excavatrice a été utilisée pour démanteler le bateau et trier les débris, les déchets de bois et les ferrailles d'acier recyclables.

Le 14 octobre 2014, un mois avant la fin du délai de prescription, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation de la Garde côtière, au nom du ministère des Pêches et des Océans, d'un montant de 63 789,60 \$ pour les frais engagés, conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

L'Administrateur a entrepris une enquête et une évaluation de la documentation de la demande. Il a constaté que les documents et photographies permettaient de montrer que le vieux bateau était échoué et causait de la pollution par les hydrocarbures. Le bateau, partiellement submergé près de l'île Dunsmuir, rejetait des polluants d'hydrocarbures et aurait fort probablement continué d'en rejeter. Par ailleurs, la documentation montrait clairement que les mesures prises par l'entrepreneur étaient conformes aux modalités du contrat conclu avec TPSGC, lequel comprend un énoncé des travaux visant les opérations de confinements des hydrocarbures, de nettoyage et de démolition du bateau. Le bateau a d'ailleurs été complètement démantelé afin d'en retirer les polluants, de sorte qu'il n'y ait plus d'autre rejet d'hydrocarbures en milieu marin. D'après la chronologie de la documentation de la demande, on ne connaît toujours pas avec certitude l'identité du propriétaire du bateau. Selon les rapports, la dernière personne qui se serait occupé du *Bertha G* est un citoyen âgé sans ressource qui vit sur un autre bateau déserté et en décrépitude. Le Garde côtière n'a pas déployé d'autres efforts pour recouvrer la somme auprès de cette personne.

L'Administrateur a chargé son conseiller juridique d'embaucher un expert maritime pour passer en revue l'évaluation préliminaire de la Caisse d'indemnisation. Le 23 janvier 2015, l'expert maritime a déclaré que, n'eût été des mesures de sauvetage prises avant la tempête, le *Bertha G* aurait fort probablement été entraîné en eau plus profonde et se serait brisé.

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

Le 29 janvier, l'Administrateur a informé la Garde côtière que l'enquête et l'évaluation de la demande d'indemnisation étaient terminées. Il a conclu que le montant total était établi. Par conséquent, à la lumière de ces conclusions et conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, une offre d'un montant de 63 789,60 \$, plus les intérêts, a été faite à titre de règlement total et définitif. L'Administrateur a également expliqué que le paiement sera effectué une fois que la Garde côtière aura envoyé un avis selon lequel elle accepte l'offre et que l'entente de désistement et de subrogation dûment exécutée sera renvoyée.

Le 27 mars 2015, un avis d'acceptation de l'offre provenant de la Garde côtière a été reçu. Toutefois, l'avis d'acceptation ne comprenait pas l'entente de désistement et de subrogation exécutée, laquelle avait été jointe à l'offre de l'Administrateur. Le 30 mars, l'Administrateur a indiqué à la Garde côtière qu'il n'effectuerait pas le paiement de la demande d'indemnisation tant que la question de l'entente de désistement et de subrogation ne serait pas réglée. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.15 Pine Isle (2013)

Numéro de cas: 120-628

Le 1^{er} janvier 2013, la Garde côtière canadienne (GCC) a reçu un rapport selon lequel l'ancien bateau de pêche *Pine Isle* avait coulé alors qu'il était ancré dans la baie Silva, près de l'île de Vancouver, et rejetait des polluants d'hydrocarbures en milieu marin. Le lendemain, des membres du personnel d'Intervention environnementale de la GCC de Victoria se sont rendus sur les lieux. Ils ont alors constaté que le bateau était partiellement à flot et qu'un mélange de carburant diesel et d'huile lubrifiante remontait à la surface. Une quantité importante de carburant et de petites particules d'huile lubrifiante se répandaient par ailleurs à la surface de l'eau à cause des vagues créées par les bateaux qui passaient. Par conséquent, un barrage flottant et des matelas absorbants ont été installés par un entrepreneur pour réduire au minimum tout autre dommage causé par la pollution. Lorsqu'il a été joint, le propriétaire a confirmé avoir abandonné son vieux bateau et a indiqué qu'il vivait dans un logement social à Vancouver. Il n'avait pas les moyens financiers pour intervenir à la suite de cet événement.

La GCC a mandaté Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) pour faire un appel d'offres afin de trouver un entrepreneur qui procèdera à l'enlèvement du *Pine Isle*. Le contrat a été octroyé à Saltair Marine Services Ltd., situé près de Ladysmith, qui sera chargé de renflouer et d'enlever le navire abandonné en train de couler. Avant de se rendre sur les lieux de l'événement, l'entrepreneur a envoyé un remorqueur, l'*Ocean Iris*, ainsi qu'une barge ayant à son bord de l'équipement de nettoyage et de confinement de la pollution par les hydrocarbures, notamment une grue de 45 tonnes. Le 4 janvier, le bateau coulé a été soulevé et remorqué vers l'installation de Saltair à Ladysmith, où il a été sorti de l'eau et installé sur une cale de construction à des fins d'examen et d'évaluation. Tout au long de l'opération de sauvetage, deux membres du personnel d'Intervention environnementale de la GCC ont surveillé les opérations de l'entrepreneur afin de s'assurer que les mesures d'intervention appropriées étaient prises en cas de rejet additionnel d'hydrocarbures. La GCC a retenu les services d'un expert maritime pour déterminer l'état et l'évaluation du navire à coque de bois de 40 pieds. L'expert a constaté que la structure entière du navire était contaminée par les hydrocarbures. Il était également d'avis que le navire n'avait plus aucune valeur de récupération. Par conséquent, la GCC a donné pour instruction à Saltair Marine Services Ltd. de retirer tous les hydrocarbures du *Pine Isle* et de le démanteler.

Le 23 avril 2014, la GCC a présenté à l'Administrateur une demande d'indemnisation au nom du ministère des Pêches et des Océans d'un montant de 20 672,23 \$, pour les frais engagés, conformément

à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. L'Administrateur a accusé réception de la demande la journée même où celle-ci a été reçue. (Puisque le navire coulé constituait un danger pour la navigation, la Garde côtière a eu recours au Programme de protection des eaux navigables de Transports Canada et a pu obtenir la somme de 8 900,00 \$ pour l'enlèvement du bateau coulé. Elle a donc été en mesure de réduire le montant global de la demande grâce à cette contribution.)

Le 26 juin 2014, 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 20 336,73 \$, 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 9 juillet, l'Administrateur a donné l'ordre de payer la somme de 21 325,71 \$, intérêts compris.

Afin de déterminer les actifs pouvant servir à des fins de recouvrement, l'Administrateur a retenu les services d'une entreprise offrant des services professionnels de localisation. Il a été confirmé que le propriétaire du bateau est une personne âgée qui habite actuellement dans un logement pour personnes âgées subventionné et qui n'a pas les moyens financiers de payer les frais engagés. Pour le moment, l'Administrateur a jugé qu'il serait déraisonnable d'effectuer d'autres tentatives pour recouvrer la somme auprès du propriétaire. Par conséquent, le 5 août 2014, il a fermé le dossier.

2.16 Mikon (2013)

Numéro de cas: 120-629

La présente demande d'indemnisation concerne le *Mikon*, ancien bateau de pêche à coque de bois de 37 pieds, qui a coulé à son point de mouillage et a causé de la pollution par les hydrocarbures à Port Browning, sur l'île Pender, en Colombie-Britannique. La Garde côtière canadienne (GCC) a reçu un rapport de l'événement le 2 mars 2013, et a mobilisé un équipage depuis la station de sauvetage de Ganges pour mener une enquête. L'équipage a constaté que l'épave coulée rejetait du diesel et du liquide hydraulique. Il a demandé au propriétaire de lui faire part, la journée du 3 mars avant midi, des mesures qu'il entendait prendre, le cas échéant, pour contrôler la situation. Le propriétaire a reconnu n'avoir aucun moyen financier pour soulever l'épave et empêcher d'autres dommages dus à la pollution.

Le 7 mars 2013, la GCC a retenu les services de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada pour obtenir des soumissions afin qu'un entrepreneur procède à l'enlèvement du *Mikon*. Un contrat a été octroyé à Saltair Marine Services Ltd. pour renflouer le bateau et installer un barrage flottant et du matériel absorbant, lesquels seraient fournis par le Service d'incendie de l'île Pender, afin de réduire au minimum les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures qui remontaient à la surface. La quantité de diesel et des autres hydrocarbures se trouvant à bord de l'épave était inconnue. Le 13 mars, l'entrepreneur a envoyé un remorqueur et une barge ayant à son bord de l'équipement de nettoyage et de confinement de la pollution par les hydrocarbures, dont une grue de 45 tonnes. Des câbles de levage ont été fixés à la proue et à la poupe, et le bateau a été remonté à la surface. Une fois stabilisé, le bateau a été remorqué jusqu'à l'installation de Saltair Marine, dans le port de Ladysmith, où il a été placé sur une aire de retenue en béton pour que les huiles usées soient récupérées dans un bassin.

Un expert maritime indépendant de la firme Coastal Marine Surveys a été embauché par la GCC afin de déterminer l'état et fournir une évaluation du bateau à coque de bois. L'expert a indiqué que l'intérieur du bateau était entièrement contaminé par les hydrocarbures, ce qui a endommagé tous les systèmes mécaniques qui ont été immergés dans l'eau de mer. Le bordé situé à la proue avait cédé et des ouvertures dans la coque s'étaient ainsi formées. Le reste du bateau s'était déformé à cause du bordé brisé. Autrement dit, l'épave n'avait aucune valeur de récupération. Des photographies accompagnaient

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

d'ailleurs les conclusions de l'expert. Par conséquent, le 20 mars, le bateau a été démantelé, et tous les hydrocarbures ont été enlevés et les débris ont été mis au rebut.

Le 16 décembre 2014, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation de la Garde côtière au nom du ministère des Pêches et des Océans, d'un montant de 41 451,84 \$ à l'égard des frais engagés, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

L'Administrateur a entrepris une enquête et une évaluation de la documentation de la demande. L'enquête a confirmé qu'au moment de l'événement, le personnel de la Garde côtière avait été informé qu'aucune assurance ne couvrait le bateau. De plus, l'identité du propriétaire légitime du bateau était incertaine et les propriétaires possibles avaient indiqué ne pas disposer des moyens financiers pour intervenir. Par conséquent, la GCC a pris les mesures nécessaires afin de remédier rapidement aux risques de pollution. À l'issue de l'enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'Administrateur a conclu que le montant de 40 351,84 \$ était établi. Les frais de 1 100,00 \$ indiqués au contrat pour une couverture d'assurance supplémentaire contractée par l'entreprise de sauvetage retenue n'ont pas été acceptés.

Le 25 mars 2015, une offre d'un montant de 40 351,84 \$, plus les intérêts, a été faite au ministère des Pêches et des Océans/à la GCC à titre de règlement total et définitif, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. L'offre était conditionnelle à la réception, par l'Administrateur, d'un avis d'acceptation de l'offre et de l'entente de désistement et de subrogation jointe à la lettre d'offre dûment exécutée. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.17 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. Une nappe d'une substance huileuse noire, dont l'origine était inconnue, se trouvait 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 présentée. Par conséquent, puisque le délai de prescription pour déposer une demande directement auprès de la Caisse d'indemnisation a pris fin le 31 mars 2015, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.18 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 des propriétaires 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 à Argentia (Terre-Neuve) le *Navi Wind*, immatriculé au Panama. 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. En outre, la GCC a confirmé qu'elle ne présenterait pas de demande d'indemnisation à l'égard de cet événement. Transports Canada et la GCC avaient déjà tout réglé directement avec les propriétaires du navire. Par conséquent, suivant la recommandation du conseiller juridique, l'Administrateur a fermé le dossier en date du 10 avril 2014.

2.19 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.

2.20 Bromada (2013)

Numéro de cas: 120-641

Le 19 septembre 2013, la Garde côtière canadienne (GCC) a reçu un rapport selon lequel un vieux bateau de pêche, le *Bromada*, avait coulé dans le port de Ladysmith, en Colombie-Britannique, et rejetait des hydrocarbures. Des membres du personnel d'Intervention environnementale de la GCC de Victoria ont été dépêchés sur place pour évaluer la situation. À leur arrivée sur les lieux, ils ont constaté que le bateau abandonné était complètement submergé, sauf pour le mât et les gréements. Des hydrocarbures remontaient à la surface pour former une irisation (probablement un mélange de carburant diesel, d'huiles lubrifiantes et de liquide hydraulique).

D'après les propriétaires des bateaux avoisinants, le présumé propriétaire du *Bromada* n'a pas été vu depuis plusieurs mois. La Garde côtière a également été informée que l'ancien bateau de pêche avait changé de propriétaire à plusieurs reprises pour finalement se retrouver dans le « dogpatch » de Ladysmith. Il n'existe cependant aucune preuve documentaire de ces transactions. (« Dogpatch » est le nom que les résidents locaux ont donné à la flotte de navires désertés et en décrépitude qui se trouvent actuellement au port de Ladysmith.) Après d'autres recherches dans le système d'immatriculation des navires de Transports Canada, la Garde côtière a déterminé que le navire à coque de bois de 50 pieds, construit en 1926, a été retiré du registre il y a plusieurs années.

Le surintendant régional d'Intervention environnementale de la Garde côtière a décidé d'enlever le bateau en vue de réduire au minimum et de prévenir tout autre dommage causé par la pollution. Les services de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) ont été retenus pour solliciter des soumissions de fournisseurs qualifiés. Le contrat a été octroyé à Saltair Marine Services Ltd. Le 21 septembre, l'épave a été renflouée, placée sur une barge et ensuite remorquée vers l'installation de l'entrepreneur.

La Garde côtière a embauché un expert maritime indépendant pour inspecter le *Bromada* et en estimer la valeur. L'expert a conclu que le bateau n'avait aucune valeur puisque le bordé n'était pas stable et que les joints étaient exempts de calfatage. Les machines n'avaient plus aucune valeur non plus étant donné qu'elles ont été immergées en eau de mer pendant un certain temps. En outre, les coûts pour enlever tout autre équipement dépasseraient la valeur de récupération du navire. La GCC a donc donné pour instruction à Saltair Marine Services Ltd. de retirer tous les hydrocarbures du *Bromada* pour ensuite le démanteler et en éliminer les débris.

Le 4 février 2015, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation de la Garde côtière, au nom du ministère des Pêches et des Océans, d'un montant de 34 586,25 \$ à l'égard des frais engagés, conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

L'Administrateur a entrepris une enquête et une évaluation de la demande. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.21 Pacific Challenge (2013)

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. En date de la fin de l'exercice, aucune demande d'indemnisation n'a été déposée auprès de la Caisse d'indemnisation; dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.22 Lakeview Venture (2013)

Numéro de cas: 120-661

La nuit du 3 septembre 2013, la Garde côtière canadienne (GCC) de St. John's, à Terre-Neuve, a reçu un rapport de la Gendarmerie royale du Canada (GRC) selon lequel le bateau de pêche *Lakeview Venture* avait pris feu au quai de Cobb's Arm, à Notre Dame Bay. L'incendie a été éteint, mais le bateau de 40 pieds risquait de couler et rejetait du diesel et du liquide hydraulique. Lorsqu'il a été joint par téléphone, le lendemain matin, le propriétaire a déclaré qu'il continuerait de surveiller la situation jusqu'à l'arrivée des membres du personnel d'Intervention environnementale.

Le 4 septembre, deux membres du personnel de la GCC ont quitté St. John's pour se rendre sur les lieux – une distance en voiture d'environ 450 kilomètres – afin de surveiller les mesures prises par le propriétaire pour enlever les 300 litres de carburant diesel contenus dans les réservoirs de carburant. La GCC a envoyé sur les lieux une remorque munie d'outils et d'équipement pouvant accélérer le processus d'intervention, au cas où des exigences particulières devaient se présenter. À l'arrivée des membres du personnel de la GCC, le propriétaire était sur place, mais ne disposait d'aucune capacité d'intervention efficace. Il avait toutefois communiqué avec son représentant en assurances qui a pris des dispositions le lendemain pour qu'un camion-citerne sous vide soit envoyé sur les lieux de l'événement afin d'enlever le carburant et l'eau de cale huileuse. Dans l'intervalle, les membres du personnel de la GCC ont aidé à stabiliser le bateau et à l'empêcher de couler. Ils ont pompé l'eau de la salle des machines et installé un barrage absorbant pour contenir l'irisation d'hydrocarbures causée par l'opération de pompage. Le 5 septembre, le camion-citerne sous vide est arrivé et a procédé au pompage du carburant et de l'eau huileuse qui se trouvaient à bord de l'épave. Les membres du personnel de la GCC ont ensuite inspecté le bateau, terminé leurs mesures opérationnelles directes et mis fin à leur rôle de surveillance. Le 6 septembre, ils sont retournés à St. John's en déclarant qu'il n'y avait plus de risque de pollution.

Le 3 juillet 2014, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a déposé une demande d'indemnisation auprès de l'Administrateur d'un montant de 6 517,48 \$, pour les frais engagés, en vertu 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 6 296,78 \$, plus les intérêts, à titre de règlement total et définitif, en vertu de la Loi. L'offre a été acceptée. Le 13 novembre 2014, l'Administrateur a donné l'ordre de payer la somme de 6 541,92 \$, intérêts compris.

Le 10 décembre 2014, l'Administrateur a envoyé une lettre, par courrier recommandé, au propriétaire du *Lakeview Venture* lui demandant de payer la somme versée à la GCC à l'égard des mesures prises à la

suite de l'événement. Postes Canada confirme que la lettre recommandée a été livrée au propriétaire du bateau le 30 décembre 2014. Le propriétaire a été informé de ses responsabilités en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. L'Administrateur lui a demandé de répondre dans un délai de 30 jours et de lui indiquer les dispositions qui pourraient être prises pour payer la somme de 6 541,92 \$, faute de quoi il pourrait tenter une action en justice. Le propriétaire a également été informé que l'Administrateur était au courant que sa compagnie d'assurance avait payé en totalité sa réclamation concernant la perte du bateau, et qu'il connaissait également les coûts réclamés par la Garde côtière. Les demandes de renseignements subséquentes sont restées lettre morte. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.23 Déversement d'origine inconnue – Baie Saint-François, QC (2013)

Numéro de cas: 120-650

Le 16 novembre 2013, un résident a signalé un déversement d'hydrocarbures à la marina de Valleyfield. Le Service d'incendie de Salaberry-de-Valleyfield est intervenu immédiatement et a installé des barrages flottants pour empêcher les hydrocarbures de dériver dans le vieux chenal de la voie maritime jusqu'à la source d'approvisionnement en eau potable de la ville. Deux bateaux de patrouille ont été envoyés afin de déterminer l'étendue de la nappe d'hydrocarbures et la source probable du déversement. La source n'a pu être établie. Rien n'indiquait non plus que le déversement pouvait être d'origine terrestre.

La Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée peu de temps après l'événement de déversement d'hydrocarbures à la marina et a conclu qu'il n'était pas d'origine marine. Elle a informé les représentants de Valleyfield qu'elle ne se rendrait pas sur les lieux et qu'elle ne serait pas non plus le bureau de première responsabilité étant donné la faible quantité de pollution en cause.

Un représentant du ministère québécois du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs s'est alors rendu sur place. Il a donné l'ordre de récupérer les hydrocarbures à la surface de l'eau et de nettoyer tout le littoral pollué. Les opérations de nettoyage ont dû être effectuées principalement parce que les hydrocarbures se trouvaient à proximité de l'entrée d'eau de l'usine de filtration qui permet d'alimenter la ville en eau potable. On s'inquiétait du fait que le déversement d'hydrocarbures pourrait avoir des répercussions sur l'approvisionnement en eau potable. La Ville de Salaberry a pris en charge les opérations visant à récupérer les hydrocarbures et à nettoyer le littoral contaminé, et a embauché l'entreprise Environment North Shore pour effectuer le travail. Les avis divergeaient quant à l'ampleur du déversement. La GCC, à l'aide de son programme informatique « SpillView », a évalué la taille du déversement à 118 litres. Le résident qui a signalé l'événement l'avait quant à lui estimé la quantité à 1125 litres, mais n'a cependant fourni aucun fondement à l'appui de son évaluation. Le plan d'action présenté par Environment North Shore a été approuvé par les représentants du ministère du Développement durable et la Ville de Salaberry-de-Valleyfield.

Le 24 mars 2014, la Ville de Salaberry-de-Valleyfield a déposé une demande d'indemnisation auprès de la Caisse d'indemnisation d'un montant de 104 150,88 \$ pour les frais engagés lors des opérations de dépollution suivant le déversement d'hydrocarbures à la marina de Valleyfield.

L'Administrateur a entrepris une enquête concernant la demande d'indemnisation. Le 27 mars, il a retenu les services d'un consultant en matière maritime du Québec afin de contribuer à l'évaluation et à l'enquête sur les circonstances entourant l'événement. Au cours de l'enquête, le consultant a tenu des discussions avec les représentants du service juridique et du service d'incendie de la Ville, l'entrepreneur

de service, ainsi que le personnel d'Intervention environnementale de la Garde côtière. À la lumière de l'ensemble des conclusions, l'Administrateur a conclu que les mesures de nettoyage qui ont été prises et les frais encourus n'étaient pas proportionnels à la menace de pollution que représentaient les hydrocarbures. Cette conclusion s'appuie sur le fait qu'il y avait divergence d'opinions quant à la quantité d'hydrocarbures pouvant se trouver dans l'eau. Compte tenu de l'expertise de la Garde côtière relativement à l'évaluation de la taille d'un déversement, l'Administrateur a pris en compte la plus petite quantité estimée. Les observations et les rapports effectués sur place viennent également corroborer cette estimation. Par conséquent, l'Administrateur a conclu que les travaux entrepris par l'entrepreneur, c'est-à-dire les opérations de pompage et d'écumage à grande échelle, dépassaient les exigences requises pour contenir un petit déversement de 118 litres.

Puisque l'enquête subséquente n'a pas permis de conclure que le déversement était d'origine terrestre et compte tenu des éléments de preuve qui ont été présentés, l'Administrateur n'était pas convaincu que le déversement d'hydrocarbures à la marina n'a pas été causé par un bateau. Par conséquent, il a déterminé que la demande d'indemnisation a été correctement déposée auprès de la Caisse d'indemnisation.

Par suite de son enquête, l'Administrateur a conclu que le montant de 45 000,00 \$ était établi. Le 1^{er} octobre 2014, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, il a fait une offre de 45 000,00 \$, intérêts compris, à titre de règlement total et définitif. Le 30 octobre, la Ville de Salaberry-de-Valleyfield a accepté l'offre. L'entente de désistement et de subrogation a dûment été exécutée et le 25 novembre 2014, un chèque au montant de 45 000,00 \$ a été posté à l'autorité municipale. Puisque l'Administrateur a conclu qu'il s'agissait d'un déversement d'origine inconnue, aucune action récursoire ne peut être intentée. Par conséquent, le 2 décembre 2014, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.24 Maple Lea (2013)

Numéro de cas: 120-671

Le 17 février 2013, le transporteur de marchandises générales *Maple Lea*, immatriculé à Antigua-et-Barbuda, a éprouvé des problèmes mécaniques et a dérivé au large de la côte du cap Breton. Le bâtiment risquait de s'échouer et de rejeter des polluants d'hydrocarbures en milieu marin. La Garde côtière est intervenue le 21 février, car le bateau, tiré par des remorqueurs, était resté coincé dans les glaces. Durant les opérations de déglacage autour du *Maple Lea*, le brise glace *Louis S. St-Laurent* a heurté le bâtiment escorté, ce qui a entraîné des dommages à la coque des deux bâtiments.

Le 2 mars 2015, l'Administrateur a reçu une copie de la défense liée à une action devant la Cour fédérale entre la Couronne, soit la Garde côtière canadienne, et le propriétaire du bâtiment en cause dans l'événement. La Caisse d'indemnisation a été avisée par voie de signification par le ministère de la Justice, car l'événement constituait possiblement une menace de pollution par hydrocarbures et la Garde côtière a senti l'obligation d'intervenir.

Le 25 mars, l'Administrateur a chargé le conseiller juridique de déposer un avis de comparution auprès de la Cour sans aucune reconnaissance ni préjudice des obligations de la Caisse d'indemnisation en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.25 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 bâtiment servant à l'emballage du poisson, avait été 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. Par ailleurs, en 2011, la Garde côtière canadienne (GCC) a présenté une demande d'indemnisation relativement à un événement mettant en cause le navire alors qu'il était ancré dans la baie de Cowichan, sur l'île de Vancouver. L'Administrateur a évalué et réglé ces deux demandes.

Le 12 mars 2012, l'ancre du *Dominion I* a labouré le fond et le navire a percuté le *Polar Prince*, bateau de pêche alors ancré dans la baie de Cowichan. Lorsque la GCC a été mise au courant de ce nouvel événement, elle a déployé des remorqueurs afin que le navire soit placé le long du quai au terminal de la baie de Cowichan. Le *Dominion I* n'a déversé aucun polluant au cours de cet événement. Les opérations consistaient alors uniquement à dégager le navire de son point de mouillage et à l'amarrer au quai de la baie de Cowichan au moyen d'un remorqueur. Le 9 août 2012, la GCC a confirmé à l'Administrateur qu'elle avait retiré du navire 2 400 litres d'hydrocarbures accessibles au moyen d'un camion-citerne sous vide, mais que quelque 50 000 litres de déchets d'hydrocarbures se trouvaient toujours à bord.

Le 10 mars 2014, l'Administrateur a reçu une 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, lors de l'événement du 12 mars 2012.

Au départ, l'Administrateur avait des inquiétudes à savoir si les frais avaient réellement été engagés dans le cadre du dernier événement ou s'il s'agissait plutôt de frais supplémentaires découlant de l'événement précédent et pour lesquels une indemnité avait déjà été versée. L'Administrateur s'interrogeait également à savoir si la demande d'indemnisation avait ainsi été présentée dans les délais de prescription prévus par la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Sur l'avis du conseiller juridique, il a conclu que la demande d'indemnisation portait sur le dernier événement et que, en conséquence, elle avait été présentée dans les délais de prescription établis pour le dépôt des demandes d'indemnisation aux termes de la Loi.

En examinant la documentation accompagnant la demande d'indemnisation, l'Administrateur a constaté qu'elle n'était pas complète et, le 25 septembre 2014, il a demandé par écrit à obtenir d'autres renseignements. Plus particulièrement, il avait certaines réserves par rapport à la justification des frais pour l'installation d'amarrage, qui s'élevaient à environ 154 074,00 \$ et qui ont été versés à Western Stevedoring pour avoir gardé le navire le long du quai de la baie de Cowichan pendant plus d'un an. En outre, la documentation soumise à l'appui de la demande d'indemnisation ne comportait aucun renseignement concernant un plan clair pour contrer la présumée menace de pollution que constituait le navire. Il n'y avait pas non plus suffisamment d'explications sur les raisons pour lesquelles l'ancre du navire a labouré le fond et le navire est entré en collision avec le bateau de pêche *Polar Prince*.

Le 30 octobre 2014, la GCC a donné suite à la demande de renseignements supplémentaires. Il semble que l'installation d'amarrage du navire soit demeurée au quai de Western Stevedoring pendant toute cette période en raison des longues négociations auprès de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada en vue d'émettre une demande de propositions pour retirer les hydrocarbures du navire et procéder au démantèlement. Aucun effort sérieux n'a été déployé pour trouver d'autres endroits peut-être moins coûteux pour amarrer le navire. Il est également devenu évident que, mis à part les

mesures initiales prises pour amarrer le navire et en retirer une partie des hydrocarbures, aucune autre opération n'a été effectuée sur le navire.

À l'issue de son enquête sur la documentation appuyant la demande d'indemnisation et compte tenu des explications additionnelles fournies par la GCC, l'Administrateur a conclu que la décision d'amener le navire le long du quai pendant un certain temps afin d'enlever les hydrocarbures accessibles et de l'amarrer à un autre endroit constituait une mesure raisonnable. Toutefois, il a été jugé déraisonnable de laisser le navire le long du quai de la baie de Cowichan au coût élevé de 300,00 \$ par jour sans tenter de trouver des solutions plus abordables et sans avoir élaboré de plan clair pour contrer la présumée menace que constituait le navire. L'Administrateur a constaté que, le 22 juin 2013, le propriétaire du navire, qui réside aux États-Unis, l'avait finalement remorqué à l'extérieur du pays avec l'approbation de Transports Canada. Le navire avait encore à son bord quelque 50 000 litres de déchets d'hydrocarbures. Pour le moment, on doit présumer que le navire ne représente plus une menace et, puisque rien n'a été fait pour enlever les déchets d'hydrocarbures qui se trouvaient toujours à bord pendant qu'il se trouvait amarré, on ne peut que conjecturer à savoir si le navire représentait toujours une menace après l'amarrage initial et l'enlèvement des hydrocarbures accessibles.

Le 19 mars 2015, l'Administrateur a informé la Garde côtière que l'enquête et l'évaluation étaient terminées et que ses conclusions lui ont permis de conclure que le montant de 65 000,00 \$ était établi. Ce montant reflétait sensiblement les frais engagés au départ à l'égard des mesures prises pour contrer la menace réelle de pollution par les hydrocarbures. Selon l'Administrateur, il aurait été raisonnable de laisser l'installation d'amarrage le long du quai de la baie de Cowichan pour une période de 20 jours, ce qui aurait permis à la Garde côtière d'évaluer la situation et de préparer le navire pour qu'il soit amarré à un endroit plus abordable. À titre indicatif seulement, l'Administrateur a fourni à la Garde côtière une annexe présentant les montants autorisés, ainsi qu'une description des réductions, et le montant rejeté au titre de la demande. Par conséquent, l'offre de 65 000,00 \$, intérêts compris, a été faite à titre de règlement total et définitif de la demande d'indemnisation et est conditionnelle à la réception de l'entente de subrogation et de désistement dûment exécutée.

À la fin de l'exercice, la Garde côtière n'a pas informé l'Administrateur de sa décision d'accepter ou de refuser l'offre. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.26 Baltic II (2014)

Numéro de cas: 120-647

Le 24 janvier 2014, la Garde côtière canadienne (GCC) a reçu un rapport de l'administration portuaire de Deep Bay, en Colombie-Britannique, selon lequel un bateau de pêche en bois laissé à l'abandon risquait de couler et de rejeter des hydrocarbures à son point de mouillage dans le port. Le responsable du port a indiqué que le bateau n'était pas équipé de système de pompage de cale. Lors de l'inspection, les membres du personnel de la GCC ont constaté que le bateau était dans un état passablement délabré. Les cales renfermaient du carburant et de l'huile lubrifiante, et des contenants d'hydrocarbures ont été trouvés dans la cale à poisson et dans l'espace réservé aux machines. Du matériel absorbant a été utilisé pour enlever les hydrocarbures des cales, et les réservoirs de carburant ont été vidés.

Le 30 janvier, une lettre a été envoyée au propriétaire enregistré pour l'aviser de la situation et lui expliquer ses responsabilités à l'égard des mesures prises pour prévenir le risque de pollution par les hydrocarbures de la zone d'aquaculture vulnérable sur le plan écologique située à proximité. On a demandé au propriétaire de décrire avec précision les mesures qu'il entendait prendre pour éviter que

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

son bateau amarré ne rejette des hydrocarbures. Aucune réponse n'a été reçue de la part du propriétaire. Par conséquent, étant donné l'état du bateau, la fragilité de la zone environnante et l'absence de réponse du propriétaire, les membres du personnel de la GCC ont décidé d'enlever le *Baltic II* pour le transporter vers une installation aux fins d'élimination.

Le 7 février, la Garde côtière a embauché un expert maritime de l'entreprise Blue Seas Yacht Surveys afin d'inspecter le *Baltic II* et d'évaluer sa valeur. L'expert a constaté que le bateau était inutilisable. Étant donné son état et l'importante contamination du bois, le bateau nécessiterait des réparations majeures. Sa valeur a été évaluée à 2 000,00 \$, valeur de récupération incluse. Après avoir reçu le rapport de l'expert, la GCC a décidé que le bateau serait démantelé et éliminé dans une installation appropriée.

Le 13 mars 2015, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, d'un montant de 9 712,57 \$, pour les frais engagés à la suite de l'événement. Le 13 mars 2015, l'Administrateur a accusé réception de la demande d'indemnisation et a entrepris une enquête et une évaluation. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.27 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 à coque de bois de 45 pieds, le *Porcher G*, avait coulé au quai de Campbell River, en Colombie-Britannique, et rejetait des hydrocarbures. Le personnel de la station de sauvetage de Campbell River s'est rendu sur les lieux et a installé un barrage flottant autour du bateau coulé. Le propriétaire du bateau a été localisé et on l'a informé de ses responsabilités et obligations relativement aux mesures qui doivent être prises pour empêcher et réduire au minimum d'autres dommages causés par la pollution. Le propriétaire du bateau a répondu qu'il n'avait aucun moyen de contrer le rejet d'hydrocarbures ou de récupérer l'épave. Par conséquent, des membres du personnel d'Intervention environnementale de la GCC se sont occupés de gérer l'intervention et ont pris des dispositions pour que des entrepreneurs locaux remettent le navire à flot.

Le 14 janvier, le bateau a été renfloué et installé à bord d'une barge pour ensuite être remorqué jusqu'au terminal pour barges de la baie Duncan, tout juste au nord de Campbell River. La Garde côtière a retenu les services d'un expert maritime local de l'entreprise Strathcona Marine Surveyors pour inspecter le *Porcher G* et évaluer sa valeur. L'expert technique a indiqué que le bateau n'avait aucune valeur réelle et qu'il était en fait irréparable. La seule valeur possible serait tirée de la récupération de certaines pièces de ferraille.

Le 15 janvier, la Garde côtière a décidé de démanteler le bateau pour en retirer les hydrocarbures et empêcher tout risque de pollution additionnelle. Un entrepreneur local en excavation, A. Wood Bulldozing Ltd., a donc été engagé pour démanteler l'épave. Le moteur a été vidé de tous les hydrocarbures qu'il contenait. Les métaux recyclables ont aussi été séparés des déchets de bois contaminés par les hydrocarbures, lesquels ont été mis au rebut dans une installation appropriée.

Le 6 mars 2015, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, d'un montant de 30 585,25 \$ pour les frais engagés à la suite de l'événement. Le 10 mars, l'Administrateur a accusé

réception de la demande d'indemnisation et a entrepris une évaluation et une enquête. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.28 Elf (2014)

Numéro de cas: 120-646

L'événement est survenu le 14 janvier 2014, date à laquelle la Garde côtière canadienne (GCC) a reçu un rapport du District de Squamish selon lequel l'*Elf* avait coulé près du quai de l'état, dans le port de Squamish. On a rapporté qu'une quantité importante d'hydrocarbures remontait de l'épave qui a coulé dans une zone écologiquement fragile. Le personnel d'Intervention environnementale de la GCC précise qu'il était au courant pour le navire avant qu'il ne coule et qu'il a déjà traité auparavant avec les propriétaires lors d'événements de pollution qui se sont produits avec leurs navires.

Compte tenu de la fragilité environnementale bien connue de cette zone géographique, des membres du personnel d'Intervention environnementale du dépôt de la GCC de Richmond se sont rendus sur les lieux avec l'équipement de lutte contre la pollution. Les membres se sont d'abord arrêtés au club nautique de Squamish, situé tout juste en face du lieu de l'événement, de l'autre côté du chenal Mamquam Blind. Ils y ont rencontré des représentants municipaux, des membres de la GRC, des citoyens inquiets et une personne qui se disait être propriétaire du navire. Puisque cette personne n'a pu fournir de preuve de propriété, la Garde côtière a communiqué directement avec la Sécurité des navires à Transports Canada pour obtenir l'information, et il a été révélé que l'*Elf* n'était pas immatriculé. Plus tard, on a confirmé que la personne qui conduisait le navire était en fait le représentant du propriétaire. Celui-ci a été informé des responsabilités du propriétaire à l'égard des mesures à prendre, et de ses obligations s'il choisit de ne pas intervenir. Essentiellement, le représentant a répondu que le propriétaire n'avait pas d'assurance et qu'il n'était pas en mesure de contenir ou de nettoyer le déversement d'hydrocarbures. Comme aucune mesure n'était prise et étant donné les expériences antérieures qu'elle a connues avec le représentant du propriétaire, la GCC n'a eu d'autre choix que de renflouer le navire elle-même. Par conséquent, le personnel d'Intervention environnementale de la GCC a pris des mesures immédiates pour contenir le déversement provenant du navire coulé. Un barrage flottant de retenue des hydrocarbures et du matériel absorbant ont été déployés. Un entrepreneur local spécialisé dans le nettoyage de déversements d'hydrocarbures a également été engagé par l'autorité du district pour installer des barrages autour d'une zone en amont où vit la grenouille à pattes rouges, une espèce en voie de disparition.

Après une évaluation initiale du chenal Mamquam Blind, long de trois kilomètres, on a constaté qu'une irisation arc-en-ciel et d'autres hydrocarbures de couleur terne recouvraient 90 p. 100 de la surface du chenal. La Garde côtière a communiqué avec Environnement Canada pour lui demander de lui fournir la cartographie des zones vulnérables, ainsi qu'une modélisation de la dérive des nappes d'hydrocarbures. Le ministère provincial de l'Environnement a avisé la Garde côtière qu'il se tenait à sa disposition en cas de besoin. Dans la soirée du 14 janvier, la Garde côtière a convoqué une réunion au club nautique, à laquelle ont notamment assisté des représentants de la Ville de Squamish, de la Première Nation des Squamish, du ministère provincial de l'Environnement, de la GRC et d'Environnement Canada, ainsi que le représentant du propriétaire. À la suite de la réunion, le personnel d'Intervention environnementale de la GCC a communiqué avec Hydra Marine Services Inc., afin de prendre des dispositions pour que des plongeurs soient dépêchés sur les lieux le lendemain matin pour tenter d'obturer les événements ou, à tout le moins, de réduire la quantité de diesel, de liquide hydraulique et d'huile lubrifiante qui remontent à la surface.

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

Le 15 janvier, la Garde côtière a poursuivi le nettoyage des hydrocarbures autour du navire coulé en utilisant des matelas absorbants, des barrages flottants et un petit récupérateur. Quantum Marine, un entrepreneur en intervention d'urgence, a été engagé par la Garde côtière pour procéder au nettoyage des hydrocarbures qui s'étaient propagés jusqu'à la marina et aux quais du chenal. Les plongeurs de Hydra Marine ont pu ralentir la fuite de mazout, mais n'ont pu l'arrêter complètement. Compte tenu de la situation et du niveau de risque pour l'environnement, la Garde côtière a retenu les services d'un entrepreneur, Vancouver Pile Driving Ltd., pour renflouer l'épave. Le 16 janvier, le sauveteur en provenance du port de Vancouver est arrivé sur les lieux, avec à son bord une imposante grue et une équipe de plongeurs, et a ensuite commencé le travail. Les plongeurs ont attaché des sangles de levage autour du bâtiment, et l'*Elf* est lentement remonté à la surface. On a ensuite installé des pompes à bord pour retirer le plus d'eau possible. Il a été constaté que la majeure partie du carburant et des hydrocarbures s'était accumulée à l'intérieur des cavités du bâtiment. La Garde côtière n'a pas été en mesure d'évaluer la quantité d'hydrocarbures qui étaient toujours à bord. Une fois l'*Elf* remonté à la surface et vidangé de son eau, la Garde côtière a retenu les services d'un expert maritime de l'entreprise Reliable Marine Surveyors afin d'inspecter l'état et la navigabilité du bâtiment. L'expert a indiqué que la coque de bois avait subi une détérioration importante et qu'il faudrait soulever le bâtiment pour que la partie de la coque située sous la ligne de flottaison puisse être inspectée. Puisque le bâtiment risquait toujours de couler, la GCC a décidé de le retirer de la marina afin de contrôler le rejet d'hydrocarbures dans une zone écologiquement fragile. Des dispositions ont donc été prises pour que le bâtiment soit remorqué de Squamish vers la baie English. Il serait ensuite confié à un autre remorqueur qui remonterait le fleuve Fraser jusqu'à l'installation de Shelter Island Marine, où il serait alors sorti de l'eau.

Quand la Garde côtière est intervenue la première fois, l'Administrateur avait été avisé que les mesures de lutte contre la pollution découlant de l'échouement du remorqueur en bois pourraient coûter très cher. Il a donc donné l'ordre à son conseiller juridique d'engager un expert maritime pour se rendre sur les lieux de l'événement et surveiller le sauvetage du bâtiment coulé. L'expert s'est entretenu avec le représentant et est monté à bord de l'*Elf*, lorsque celui-ci a été renfloué. Il a également discuté avec les membres du personnel d'Intervention environnementale de la GCC au sujet des mesures de récupération prévues. La Garde côtière a alors invité l'expert à assister aux réunions opérationnelles qui se déroulaient au club nautique de Squamish. Plus tard, l'expert a donc pu informer l'Administrateur que les mesures prises par les entrepreneurs durant les opérations de renflouement, et la préparation de l'*Elf* en vue de le remorquer sur le fleuve Fraser pour ensuite l'entreposer, étaient suffisantes pour contrer la menace de pollution par les hydrocarbures, et qu'il ne subsisterait qu'une légère irisation non récupérable.

Finalement, le 17 janvier, l'*Elf* a été transféré à une deuxième entreprise de remorquage, Valley Towing. Peu de temps après le transfert, l'*Elf* a commencé à couler, en l'espace d'une minute seulement. Ce jour-là, les intervenants de la Garde côtière sont retournés à Squamish pour continuer les opérations de confinement et de récupération des hydrocarbures qui s'étaient propagés dans le chenal Mamquam Blind. Le 20 janvier, la Garde côtière a récupéré son barrage flottant et a quitté le secteur. L'*Elf*, un remorqueur en bois de 74 pieds construit en 1902, se trouve actuellement à environ 120 mètres de profondeur, à un mile de Point Atkinson.

Le 12 août 2014, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation de la Garde côtière au nom du ministère des Pêches et des Océans, d'un montant de 82 512,70 \$ pour les frais engagés, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

L'Administrateur a entrepris une enquête et une évaluation de la demande. En règle générale, il a été impressionné par le contenu et la présentation des documents justificatifs accompagnant la demande, lesquels ont été compilés par les représentants de la Région du Pacifique. Vu la manière dont la demande a été soumise, il a été plus facile de procéder à l'évaluation et de formuler des recommandations portant sur le règlement et le paiement du montant établi. En outre, le personnel de la Région a fourni sans délai la documentation requise pour répondre aux demandes de clarification qui lui ont été présentées concernant certains aspects. D'après la documentation de la demande et les photographies qui l'accompagnaient, l'*Elf* avait rejeté, rejetait et aurait probablement continué de rejeter des hydrocarbures alors qu'il se trouvait au quai, partiellement submergé. La documentation permettait de prouver qu'il était nécessaire de renflouer le bâtiment coulé et de l'enlever de la marina pour empêcher la propagation de la pollution par les hydrocarbures dans cette zone. Il est clairement prouvé que la GCC a acquitté les factures que l'entrepreneur lui a présentées.

Après enquête et évaluation de la demande, l'Administrateur a conclu, à la lumière de ses constatations, que le montant total était établi. Par conséquent, le 18 décembre 2014, une offre a été faite au MPO/à la GCC correspondant au montant intégral de 82 512,70 \$, plus les intérêts, à titre de règlement total et définitif. L'Administrateur a expliqué que l'offre était conditionnelle à la réception, par l'Administrateur, d'un avis d'acceptation de l'offre de la Garde côtière et de l'entente de désistement et de subrogation dûment exécutée.

Le 13 février 2015, un avis d'acceptation de l'offre provenant de la Garde côtière a été reçu. Toutefois, l'avis d'acceptation ne comprenait pas l'entente de désistement et de subrogation exécutée, laquelle avait été jointe à l'offre de l'Administrateur. Le 17 février, l'Administrateur a indiqué à la Garde côtière que le dossier avait été renvoyé au conseiller juridique. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert jusqu'à ce que la question soit réglée.

2.29 Elf (2014)

Numéro de cas: 120-646

La demande d'indemnisation déposée par le District de Squamish et la demande dont il est question ci-dessus (section 2.28) découlent du même événement survenu le 14 janvier 2014, dans le chenal Mamquam, à Squamish, en Colombie Britannique.

Comme il est expliqué à la section 2.28, la zone géographique où s'est échoué le vieux remorqueur est un milieu très sensible. Les représentants de la Première Nation et de la Ville de Squamish ont participé activement à toutes les étapes des opérations de récupération. Ils ont fourni du soutien à la Garde côtière canadienne (GCC) en prenant des dispositions afin d'organiser des réunions réunissant plusieurs organismes, en collaboration avec le ministère provincial de l'Environnement, la GRC, Environnement Canada et le propriétaire du remorqueur. Dès le début, le District de Squamish a mis en activité son centre des opérations d'urgence pour contribuer aux opérations et assurer la liaison avec la Première Nation de Squamish. Entre autres mesures de prévention, une série de bassins hydrographiques et de zones de drainage a fait l'objet de vérifications pour s'assurer qu'il n'y a pas eu de déversement d'hydrocarbures dans le système d'évacuation. Lorsqu'il a constaté la présence d'hydrocarbures dans le port pour embarcations, le personnel a fait fermer les portes de l'estuaire afin d'empêcher que les polluants se propagent. Les vannes de décharge du chenal Blind ont également fait l'objet d'une surveillance particulièrement étroite étant donné le risque élevé de contamination par les hydrocarbures à cet endroit.

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

Le 3 novembre 2014, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation du directeur général des services financiers, District de Squamish, d'un montant de 3 463,67 \$ pour les frais engagés à la suite de l'événement. (La demande indiquait que les dépenses totales défrayées pour les mesures prises s'élevaient à 6 314,73 \$; toutefois, une demande correspondant à la différence entre les deux montants avait été présentée à l'organisme provincial de gestion des urgences.)

Le 20 janvier 2015, après enquête et évaluation de la demande, l'Administrateur a fait une offre finale au District de Squamish au montant établi de 3 463,67 \$, plus les intérêts, à titre de règlement total et définitif conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Une entente de désistement et de subrogation a été dûment exécutée et renvoyée à l'Administrateur. Le 16 février 2015, un chèque au montant de 3 579,82 \$ a été posté au District de Squamish.

À la lumière des conclusions en ce qui a trait au propriétaire du bâtiment, l'Administrateur a conclu qu'une action récursoire dépasserait probablement la somme de 3 579,82 \$. Il ne serait donc pas justifié d'engager d'autres dépenses en recouvrement. Par conséquent, le 24 février 2015, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.30 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 portuaire pour petits bateaux prenait des dispositions pour enlever les bateaux de pêche coulés. Toutefois, elle n'était pas prête 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 les débris et la pollution parallèlement aux opérations menées par l'Administration portuaire pour petits bateaux 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.

L'Administrateur a entrepris une enquête et une évaluation de la demande. La Garde côtière a tardé à fournir les documents justificatifs requis pour évaluer le bien-fondé de la demande. Toutefois, le 15 janvier 2015, l'Administrateur était en mesure de faire une offre au MPO/à la GCC au montant établi de 55 200,68 \$, plus les intérêts, à titre de règlement total et définitif de la demande, conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. L'offre était conditionnelle à l'exécution de l'entente de subrogation et de désistement.

Le 10 mars 2015, l'Administrateur a reçu un avis d'acceptation de l'offre de règlement de la part de la Garde côtière. Toutefois, l'avis d'acceptation ne comprenait pas l'entente de désistement et de subrogation dûment exécutée, tel qu'il avait été exigé. L'Administrateur a indiqué à la Garde côtière qu'il n'effectuerait pas le paiement de la demande d'indemnisation tant que la question concernant l'entente de désistement et de subrogation exécutée par la GCC ne serait pas réglée. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.31 John I (2014)

Numéro de cas: 120-649

La Garde côtière canadienne a informé l'Administrateur 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, alors qu'il se dirigeait vers Montréal. Les 23 membres de l'équipage ont été secourus par un hélicoptère de recherche et de sauvetage. Le propriétaire du vraquier a retenu les services de l'entreprise de sauvetage maritime Svitzer Salvage pour obtenir un remorqueur, le *Ryan Leet*, à l'extérieur de Mulgrave, en Nouvelle-Écosse, afin de remorquer le bâtiment endommagé jusqu'à Argentia, Terre-Neuve. Le navire de la Garde côtière canadienne, l'*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 bâtiment. 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 bâtiment 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 bâtiment 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. Des rapports indiquent également que le bâtiment a sectionné un câble sous-marin au large de Rose Blanche.

La Garde côtière a également indiqué que, le 22 mars, le vraquier était amarré à Argentia. À son arrivée, des membres du personnel de la Sécurité maritime de Transports Canada ont inspecté le bâtiment et ont constaté que les fonds de la salle des machines renfermaient une quantité importante d'eau huileuse. Le combustible de soute s'étant refroidi, il faudrait le chauffer pour que les réservoirs puissent ensuite être pompés. Un relevé en plongée de la coque a permis de confirmer que le bâtiment était lourdement endommagé et qu'il serait peut-être même une perte totale. Transports Canada a confié le contrôle du bâtiment à l'État du port. Le *John I* est resté amarré à Argentia et le propriétaire a pris des dispositions pour que Svitzer Salvage en retire le combustible de soute et l'huile lubrifiante. Finalement, le bâtiment a été acheté par Méridien Maritime, au Québec, et a été vendu et envoyé à la ferraille.

Au départ, lorsqu'il a été informé de l'événement, l'Administrateur a chargé son conseiller juridique de vérifier qui était le propriétaire du bâtiment, de même que d'autres renseignements généraux, parce que ce cas est susceptible de relever de la Convention sur les hydrocarbures de soute. Le 2 mai 2014, le conseiller a informé l'Administrateur qu'il détenait une lettre d'engagement (LE) de la part du club P et I du propriétaire du vraquier. La lettre appuie la Caisse d'indemnisation et la Garde côtière canadienne, et porte sur les frais de surveillance engagés par la Garde côtière durant l'échouement.

La Garde côtière a déclaré qu'elle préparerait une demande d'indemnisation qui sera déposée auprès du propriétaire du bateau. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.32 Cape Rouge - ancien nom d'immatriculation du Ryan Atlantic II (2014)

Numéro de cas: 120-653

Cet événement est survenu le 10 mars 2014, date à laquelle la Garde côtière canadienne (GCC) a reçu un rapport d'un citoyen inquiet selon lequel le *Cape Rouge* était en train de couler au quai de Bridgewater, en Nouvelle-Écosse. En milieu d'après-midi, le personnel d'Intervention environnementale de la GCC s'est rendu au quai communautaire de Bridgewater, où le vieux chalutier d'acier de 120 pieds avait coulé par l'arrière et gîtait à 30 degrés sur tribord. Une irisation d'hydrocarbures formée par du carburant et de l'huile lubrifiante s'échappait de l'épave. Le service d'incendie local était sur les lieux et avait installé un barrage flottant autour de la poupe.

Le superviseur de la Garde côtière qui était sur place a communiqué avec le propriétaire pour l'aviser de vive voix de ses responsabilités relativement aux mesures à prendre pour empêcher tout autre dommage dû à la pollution causée par le *Cape Rouge*. Le propriétaire a affirmé qu'il communiquerait avec un entrepreneur pour renflouer le bâtiment et en retirer le mazout. Il a également indiqué que le bâtiment contenait environ 1 000 gallons de carburant diesel et 40 gallons d'huile lubrifiante. Par ailleurs, le propriétaire a précisé qu'il prendrait des dispositions avec un vieil homme se trouvant sur le quai pour effectuer le pompage du bâtiment. La Garde côtière l'a avisé que ces mesures étaient inacceptables parce que le bâtiment était trop instable pour y monter à bord.

Le 11 mars, deux intervenants du dépôt de la Garde côtière à Dartmouth sont retournés à Bridgewater avec une remorque munie de l'équipement d'intervention d'urgence. Une fois sur place, les intervenants ont déployé, avec l'aide d'une embarcation du service d'incendie local, un barrage flottant de 18 pouces et d'une longueur de 1 000 pieds autour de l'épave, laquelle rejetait toujours une irisation d'hydrocarbures dans les eaux de la rivière LaHave. Comme le propriétaire n'avait pas donné suite à l'avis concernant la prise de mesures appropriées, le personnel de la Garde côtière a assumé le rôle de commandant sur place. Le propriétaire a été avisé que la Garde côtière prenait les mesures appropriées en l'absence de réponse de sa part. Le service juridique de la Garde côtière en a également été informé. Le personnel d'Environnement Canada responsable de l'application de la loi a reçu un exemplaire de l'avis par écrit afin qu'il soit transmis au propriétaire du bâtiment. Aussi, des membres du personnel d'Environnement Canada sont montés à bord du bâtiment pour prélever des échantillons d'hydrocarbures.

Il a rapidement été déterminé que la situation était suffisamment grave pour nécessiter la prise de mesures spéciales et le recours à un entrepreneur privé. Par conséquent, l'entreprise RMI Marine Limited, avec qui la Garde côtière a conclu un accord d'offre à commandes relativement à une intervention en cas de déversement d'hydrocarbures, a été engagée pour renflouer le *Cape Rouge*, partiellement échoué, et contrer la menace de pollution par les hydrocarbures.

Le 12 mars, la Garde côtière est arrivée sur les lieux à bord d'un navire d'intervention de pollution (*PRVI*) et équipée d'un poste de commande mobile. Le *Cape Rouge* avait alors coulé jusqu'au lit de la rivière et seule la timonerie sortait de l'eau. Il rejetait toujours des hydrocarbures dans la rivière LaHave. RMI Marine Limited a commencé à pomper le réservoir à carburant. On a également eu recours à des plongeurs professionnels et à un camion-citerne sous vide. Quelque 10 900 litres d'un

mélange de carburant et d'eau ont été pompés des réservoirs de carburant, et environ 5 000 litres d'hydrocarbures ont été transférés dans des citernes de retenue. Ce jour-là, les membres du personnel de la GCC ont récupéré deux mètres cubes de matelas absorbants imprégnés d'hydrocarbures à l'aide du navire d'intervention de pollution (*PRVI*). Ils ont également patrouillé la rivière en aval sur une distance d'environ quatre milles marins pour s'assurer que les hydrocarbures n'avaient pas traversé le barrage flottant. Les membres de la GCC ont remarqué des traces d'irisation près du littoral dans certains secteurs. Les patrouilles sur la rivière se sont poursuivies pendant plusieurs jours.

Le 13 mars et au cours des trois jours suivants, un camion-grue a été engagé pour soulever les écoutilles de l'épave submergée, comme le prévoyait le plan de récupération. Tout au long de cette période, les plongeurs qui ont été embauchés ont continué de préparer la coque du bâtiment pour le renflouement. Entre-temps, le personnel de la GCC continuait d'enlever le barrage flottant et de le replacer, et d'effectuer les patrouilles sur la rivière pour évaluer la présence d'irisation en aval. Par ailleurs, un autre sous-traitant a été engagé à deux reprises pour appliquer du sable sur le quai recouvert de glace.

Le 17 mars, le sous-traitant Eagle Beach Contractors Limited est arrivé sur les lieux avec un camion-grue d'une capacité de 10 tonnes. Pendant trois jours, la grue et d'autres équipements lourds ont été utilisés pour installer six pieux dans le lit de la rivière, entre le *Cape Rouge* et la jetée, en préparation du renflouement. Le 19 mars, tous les pieux étaient en place et RMI Marine Limited a démobilisé la grue. Tout au long de cette période, l'équipe de quatre plongeurs de RMI Marine Limited a attaché des lignes d'amarre additionnelles à la proue pour aider à stabiliser le navire. Elle a également enlevé les panneaux d'écouille des cales à poisson afin d'en retirer les débris, comme les cordes et les filets qui pourraient boucher les pompes durant le sauvetage. Les cordes et l'équipement récupérés ont été entreposés sur le pont de l'autre navire du propriétaire, le *Hannah Atlantic*, qui était également amarré au même quai, à Bridgewater. Tout au long de ces opérations, le personnel de la Garde côtière a installé d'autres barrages flottants dans le secteur, puisque le navire rejetait encore des hydrocarbures.

Le 25 mars, RMI Marine Limited a commencé à effectuer les travaux de pompage dans le coqueron-avant et le local d'habitation du navire, travaux qui ont été effectués avec l'approbation du personnel des urgences environnementales d'Environnement Canada. À 18 h, le *Cape Rouge* flottait et gîtait à 5 degrés. Lorsque le navire a commencé à se redresser, les plongeurs ont pu constater qu'il y avait deux fuites par lesquelles l'eau s'infiltrait dans la salle des machines. Les plongeurs ont été en mesure d'obturer ces petites fuites au moyen de néoprène et de colliers de serrage. Le lendemain, une tempête de neige s'est levée. Entre 40 et 50 cm de neige sont tombés et les vents ont soufflé jusqu'à 110 km/heure. Le 28 mars, la Sécurité maritime de Transports Canada a inspecté le navire et a constaté que « des valves étaient défectueuses et des tuyaux étaient corrodés dans la salle des machines, une ligne pour la génératrice était brisée et un collecteur d'incendie était en décomposition, ce qui serait probablement la cause de l'invasissement et du naufrage ». La Sécurité maritime de Transports Canada et la Garde côtière canadienne ont ainsi déterminé que le navire était encore à risque de couler. Finalement, le 7 avril, la Garde côtière a démobilisé sa remorque de commandement et son équipement d'intervention d'urgence. RMI Marine Limited a aussi démobilisé son équipement le même jour. Le propriétaire a été informé que les mesures d'intervention de la Garde côtière avaient pris fin.

Le 26 juin 2014, la GCC a déposé, au nom du ministère des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation auprès de l'Administrateur, d'un montant de 362 575,38 \$, à l'égard des frais engagés, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

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

L'Administrateur a entrepris une évaluation préliminaire de la demande de réclamation. Le 29 juillet, il a envoyé une lettre à la Garde côtière pour lui expliquer qu'il aurait besoin de renseignements et de documents justificatifs additionnels pour pouvoir évaluer la demande adéquatement. La plupart des renseignements demandés ont été fournis plus tard par le bureau régional de la Garde côtière. Toutefois, plusieurs éléments relatifs à l'accord d'offre à commandes conclu entre la Garde côtière et l'entrepreneur principal, RMI Marine Services Limited, et l'énoncé des travaux appropriés concernant l'opération de sauvetage n'ont pas été soumis. La Garde côtière a répondu que ces renseignements n'étaient « pas disponibles ».

Pour évaluer la demande d'indemnisation en détail, l'Administrateur a retenu les services d'un expert maritime afin qu'il examine les factures relatives aux frais engagés par l'entrepreneur en fonction des pratiques de l'industrie. L'expert a aussi été chargé d'effectuer un examen général de l'état des réparations temporaires empêchant une autre infiltration d'eau, cause qui est à l'origine de l'échouement du *Cape Rouge*. Il a constaté que l'étanchéité de la coque semblait adéquate pour le moment. Par contre, il a précisé que le responsable du navire devrait mettre en place un mécanisme de surveillance régulière du navire. Il a par ailleurs recommandé de signaler rapidement aux autorités toute détérioration de l'état du *Cape Rouge*. (Ces conclusions ont été transmises aux représentants de la Garde côtière à titre d'information.)

En général, les conclusions de l'Administrateur indiquaient clairement que la documentation reçue subséquemment, ainsi qu'une série de photographies, permettent de prouver que le *Cape Rouge* avait rejeté, rejetait et aurait probablement continué de rejeter des hydrocarbures alors qu'il se trouvait partiellement submergé au vieux quai de l'état. De plus, il était raisonnable que la Garde côtière prenne la situation en main puisque le propriétaire du navire n'était pas en mesure de prendre les mesures appropriées. Par ailleurs, le personnel d'Intervention environnementale de la GCC a travaillé en collaboration avec les autorités locales, le ministère de l'Environnement et des membres du personnel des Services maritimes de Transports Canada pendant toute la durée de l'événement. La documentation fait également état qu'un aéronef de surveillance de Transports Canada a survolé la rivière LaHave pour répondre à plusieurs demandes en ce sens. Plusieurs nappes d'hydrocarbures ont d'ailleurs été repérées. Il est aussi consigné que cette zone de la rivière constitue un habitat extrêmement fragile pour le saumon, espèce qui y niche à toutes les étapes de son développement, tout comme l'anguille et le corégone. Cette zone est aussi l'habitat de canards et de pygargues à tête blanche.

Le 19 mars 2015, l'Administrateur a informé la Garde côtière que, à la lumière de la documentation et de son évaluation globale, il était en mesure d'offrir le montant de 358 117,79 \$, plus les intérêts, à titre de règlement total et définitif, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. L'offre était conditionnelle à la réception, par l'Administrateur, d'un avis d'acceptation et de l'entente de désistement et de subrogation dûment exécutée, jointe à la lettre d'offre.

À la fin de l'exercice, la Garde côtière n'a pas informé l'Administrateur de sa décision d'accepter ou de refuser l'offre. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.33 Hannah Atlantic (2014)

Numéro de cas: 120-652

L'événement faisant l'objet de la présente demande d'indemnisation présentée par la Garde côtière canadienne (GCC) et celui dont il est question dans la demande citée précédemment (section 2.32) sont tous deux survenus à Bridgewater, en Nouvelle-Écosse, respectivement en mars et en avril 2014. Les deux vieux chalutiers en acier étaient des navires-jumeaux amarrés à un poste d'amarrage l'un près de l'autre, sur la rivière LaHave, un secteur considéré comme étant fragile écologiquement.

Le 10 avril, après avoir démobilisé leur équipement d'intervention en cas de pollution par les hydrocarbures sur les lieux de l'événement mettant en cause le *Cape Rouge*, des membres de la GCC ont mené une enquête afin de déterminer si le *Hannah Atlantic* constituait une menace de pollution réelle. De concert avec des membres du personnel des Services maritimes de Transports Canada et un représentant d'Environnement Canada (EC), la GCC a procédé à l'inspection du navire. Ils ont constaté que les fonds de la salle des machines étaient remplis d'eau lourdement contaminée et que les vannes de coque étaient en état de corrosion et fuyaient. Il a été déterminé que le vieux bateau de pêche renfermait environ 2 250 litres de carburant diesel, 900 litres d'huile hydraulique et entre 15 000 et 20 000 litres d'eau de cale huileuse. Les représentants des trois organismes ont alors convenu que le bateau constituait un risque de pollution. Le bâtiment risquait également de couler et nécessitait que des mesures soient prises. Par conséquent, les Services maritimes de Transports Canada ont émis une ordonnance de détention à l'endroit du *Hannah Atlantic*, et le personnel d'Environnement Canada responsable de l'application de la loi a recueilli des échantillons d'eau dans les cales. De plus, la GCC a adressé un ordre à l'intention du propriétaire pour que les polluants soient retirés, et elle l'a enjoint de lui remettre un plan d'action approprié pour gérer la situation, avant le 14 avril 2014 à midi.

Le matin du 14 avril, la Garde côtière était en communication avec le propriétaire du navire. Ce dernier a indiqué qu'il ne prendrait aucune mesure pour enlever le carburant et le liquide hydraulique puisqu'il n'en avait pas les moyens. Par conséquent, la Garde côtière a retenu les services de RMI Marine Limited, dans le cadre d'un accord d'offre à commandes en vigueur, afin que des mesures d'intervention soient prises pour enlever les polluants du bâtiment, conformément à l'ordre qui a été émis.

Le 15 avril, RMI Marine Limited a commencé à enlever la boue qui se trouvait dans les cales, ainsi que le carburant, l'huile hydraulique et les autres polluants. En tout, 18 000 litres d'eau de cale huileuse ont été pompées de la salle des machines, et 5 400 litres de carburant diesel ont été retirés de la caisse journalière. Par ailleurs, 421 litres d'huiles usées ont été retirés des différents contenants se trouvant à bord. Une fois les polluants d'hydrocarbures enlevés, les cales et tôles de pont ont été nettoyées à la vapeur.

Le 3 juillet 2014, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a déposé une demande d'indemnisation auprès de l'Administrateur, d'un montant de 19 956,15 \$, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, pour les frais engagés à la suite de l'événement.

Le 16 septembre, après enquête et évaluation de la demande, l'Administrateur a fait une offre finale au montant établi de 19 682,37 \$, plus les intérêts, au MPO/à la GCC. L'offre a été acceptée et, le 1^{er} octobre 2014, l'Administrateur a donné l'ordre de payer le montant de 19 975,18 \$, intérêts compris. Pour tenter de déterminer des actifs pouvant servir à recouvrer les frais, l'Administrateur a retenu les services d'une entreprise professionnelle offrant des services de localisation. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.34 Silver King (2014)

Numéro de cas: 120-660

Le 23 juin 2014, l'Administrateur a été informé par la Garde côtière canadienne (GCC), Région de l'ouest, qu'un remorqueur abandonné et déserté se trouvait à proximité d'une zone de pêche écosensible dans la baie Deep, sur la côte Est de l'île de Vancouver. La GCC prenait les dispositions pour embaucher un expert de McAllister Marine Survey and Design Ltd., afin qu'il inspecte le vieux remorqueur et donne une opinion sur la question à savoir s'il y avait une menace de pollution imminente et considérable pour l'environnement.

À la réception du rapport, l'Administrateur a pris des dispositions pour que son conseiller juridique – sans préjudice de ses obligations en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* – engage un expert technique afin qu'il examine le bâtiment avec l'entrepreneur de la Garde côtière. Les deux experts ont indiqué que les aires accessibles du bâtiment renfermaient environ 2 323 litres d'hydrocarbures et 4 586 litres d'eau huileuse. Ces évaluations ne tenaient pas compte des hydrocarbures qui se trouvaient ailleurs sur le bâtiment, notamment dans les réservoirs de carburant à double fond. En outre, il a été déterminé que la coque était dans un état précaire et risquait de couler. Les experts étaient d'avis que le *Silver King* constituait un risque important et imminent pour l'environnement, étant donné qu'il se détériorait dans une zone fragile. Par conséquent, ils ont recommandé de déplacer dès que possible le vieux remorqueur – construit en 1945 à Baltimore, au Maryland, pour la United States Navy – vers un quai pouvant l'accueillir à proximité afin de pouvoir en retirer les hydrocarbures. Cette opération permettrait d'éviter de payer les frais additionnels associés à l'utilisation d'une remorque et d'une barge comme plateforme de travail et au transfert à terre des hydrocarbures et de l'équipement.

Plus tard, la GCC a fourni à l'Administrateur une copie du rapport de l'expert qu'elle avait engagé, dans lequel on recommande le démantèlement du *Silver King*. L'expert engagé par le conseiller juridique a quant à lui recommandé d'obtenir d'autres soumissions pour effectuer le nettoyage du bâtiment à un niveau raisonnable sans causer de dommage à l'environnement, advenant le cas où le vieux remorqueur coulerait, avant de procéder au démantèlement.

Le 16 décembre 2014, la Garde côtière a informé l'Administrateur dans son plus récent rapport que plusieurs fournisseurs de services de gestion des déchets dangereux ont été sollicités relativement à l'option qui consiste à effectuer le nettoyage sur place. En outre, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) a été engagé pour gérer le processus d'appel d'offres visant l'enlèvement du bâtiment. Dans l'intervalle, aucune demande n'a été déposée auprès de la Caisse d'indemnisation. Par conséquent, le dossier est demeuré ouvert à la fin de l'exercice.

2.35 Spudnik (2014)

Numéro de cas: 120-665

Le 12 novembre 2014, la Garde côtière canadienne (GCC) a informé l'Administrateur que le *Spudnik* avait rompu ses lignes d'amarrage et dérivait dans la baie Howe, en Colombie-Britannique. Au moment de l'événement, un vent soufflait du nord à une vitesse de 20 à 30 nœuds et balayait la baie, laquelle est presque entièrement entourée de montagnes escarpées. Le propriétaire n'était pas en mesure de prendre les mesures adéquates. L'ancien navire de débarquement de la US Navy de quelque 195 pieds de long et 35 pieds de large a été construit en 1945 et est fait d'acier soudé. Il a été estimé que les réservoirs à bord contenaient 5 000 litres de carburant diesel, et 1 500 litres d'un mélange d'eau et d'huile lubrifiante se trouvaient dans la salle des machines. Le personnel d'Intervention environnementale de la GCC a engagé un remorqueur Seaspan pour remorquer le bâtiment jusqu'à New Westminster, dans le fleuve

Fraser, pour procéder à l'enlèvement du diesel et de l'huile lubrifiante. Le 11 décembre, l'Administrateur a appris que le nettoyage du bâtiment avait été effectué. À la fin de l'exercice, il semble qu'aucune demande ne sera présentée à la Caisse d'indemnisation puisque tous les hydrocarbures ont été retirés du navire. Dans l'intervalle, cependant, le dossier demeure ouvert.

2.36 Australian Spirit (2014)

Numéro de cas: 120-666

Le 10 décembre 2014, la Garde côtière canadienne (GCC) a informé l'Administrateur que l'*Australian Spirit*, transporteur de pétrole brut immatriculé aux Bahamas, dérivait à environ 40 milles marins au large de la Nouvelle-Écosse en raison d'une perte de la direction. Un remorqueur de ravitaillement de haute mer, le *Venture Sea*, était arrivé sur les lieux et était prêt à remorquer le transporteur mis hors service jusqu'à Halifax. Le navire de la GCC, l'*Earl Grey*, a été déployé pour escorter le remorquage. Transports Canada a choisi le bassin de Bedford comme port de refuge en attendant l'arrivée d'un transporteur jumeau, en provenance de la Nouvelle-Angleterre, pour décharger la cargaison d'hydrocarbures. La réparation du gouvernail se ferait, le cas échéant, au chantier naval d'Halifax.

La Garde côtière a indiqué qu'une demande ne serait peut-être pas déposée auprès de la Caisse d'indemnisation. Tous les frais engagés par la Garde côtière seront soumis au club P et I du propriétaire du bâtiment. À la fin de l'exercice, aucune demande n'avait été présentée à la Caisse d'indemnisation. Par conséquent, le dossier demeure ouvert.

2.37 Windago (2014)

Numéro de cas: 120-659

Le 12 juin 2014, la Garde côtière canadienne (GCC) a informé l'Administrateur que le voilier *Windago* était en train de couler au large de la plage Kitsilano, à l'approche du port de Vancouver. Les représentants du ministère provincial de l'Environnement et de la Ville de Vancouver se trouvaient sur place. En réponse, la GCC a demandé à la Western Canada Marine Response Corporation d'installer un barrage flottant autour du bâtiment polluant pour ensuite retirer le bâtiment de l'eau.

La Garde côtière a informé l'Administrateur que les propriétaires du voilier avaient indiqué ne pas être en mesure de payer pour toute mesure d'intervention. Par conséquent, la GCC pourrait déposer une demande à la Caisse d'indemnisation. À la fin de l'exercice, aucune demande n'avait été présentée à la Caisse d'indemnisation. Par conséquent, le dossier demeure ouvert.

2.38 Maryjack (2014)

Numéro de cas: 120-657

L'événement est survenu le 31 mai 2014, lorsque le *Maryjack*, ancien bateau de pêche, a coulé dans la baie Sibell, sur l'île de Vancouver. Le 2 juin, la Garde côtière canadienne (GCC) a informé l'Administrateur que le bateau à coque de bois de 60 pieds rejetait des hydrocarbures. Des membres du personnel d'Intervention environnementale de la GCC ont installé un barrage flottant de retenue des hydrocarbures et un barrage absorbant, et se préparaient à prendre des dispositions pour engager un sauveteur afin de renflouer l'épave et d'en retirer les polluants. La GCC a évalué le coût des mesures d'intervention à 57 500,00 \$.

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

Après avoir reçu le premier avis de la GCC, l'Administrateur a chargé son conseiller juridique de retenir les services d'un expert maritime pour qu'il assiste à l'opération de récupération. L'expert devait évaluer de façon indépendante si les mesures prises par la GCC et le sauveteur étaient raisonnables dans les circonstances. Il avait aussi été chargé de parler directement aux responsables concernés.

Le 16 juin, l'expert a indiqué à l'Administrateur qu'en date du 4 juin les membres du personnel de la GCC avaient récupéré plus de 1 000 litres d'hydrocarbures, mais que des hydrocarbures remontaient toujours à la surface. Par conséquent, la Garde côtière a 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 autre rejet d'hydrocarbures. Un contrat de TPSGC a été attribué à Saltair Marine Services Ltd. La Garde côtière a informé l'expert que ce contrat était fondé sur le temps de travail et sur le matériel, et qu'il prévoyait un plafond de 68 000,00 \$. Le contrat vise le renflouement, le remorquage, le démantèlement et l'élimination du bateau. Le renflouement du bateau a débuté le matin du 5 juin. Saltair Marine Services Ltd. a alors mobilisé deux barges à pieux d'ancrage équipées de grues. Pour aider au renflouement, l'entrepreneur principal a engagé des plongeurs de l'entreprise Westcoast Divers Ltd. Ceux-ci ont disposé des élingues aux extrémités avant et arrière du *Maryjack*.

Lorsque l'ancien bateau de pêche à coque de bois, construit en 1927, a été remonté à la surface, une inspection a notamment permis de constater que toutes les cloisons intérieures étaient lourdement contaminées par les hydrocarbures. Les bordages de coque étaient en train de pourrir, et les membrures et travers étaient saturés d'hydrocarbures. Il est devenu évident que la coque ne pouvait tenir la mer et que le matériel contaminé par les hydrocarbures se trouvant à bord posait un risque éventuel de pollution par les hydrocarbures.

Le 14 août, le conseiller juridique a informé l'Administrateur que le *Maryjack* avait été démantelé. À la fin de l'exercice, aucune demande d'indemnisation n'a été déposée auprès de la Caisse d'indemnisation. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.39 Crown Forest 84-6 (2014)

Numéro de cas: 120-663

Le 27 septembre 2014, la Garde côtière canadienne (GCC) a informé l'Administrateur qu'une vieille barge de 40 mètres était en train de couler et polluait l'inlet Zeballos, à l'ouest de l'île de Vancouver. Le propriétaire apparent de la barge, un ancien chef de la Première Nation Ehattesaht, a avisé la GCC qu'il n'était pas en mesure d'intervenir. (Il a été déterminé plus tard que la personne qui se disait propriétaire de la barge n'était pas le propriétaire enregistré. Ce dernier avait vendu la barge pour 1,00 \$ pour qu'elle soit utilisée comme centre pour les jeunes de la Nation Ehatis. Il n'avait pas réalisé à ce moment que la barge était immatriculée dans un registre des bâtiments.)

Le personnel d'Intervention environnementale de la GCC a trouvé la barge partiellement submergée et sise sur un rocher, dans un secteur fragile subissant l'action des marées et abritant un lieu de frai pour le saumon et le hareng. Une légère irisation d'hydrocarbures non récupérable a été observée. Le personnel a également constaté que la vieille barge de campement, qui au départ pouvait accueillir un équipage de 25 bûcherons, avait toujours à son bord diverses remorques et de l'équipement mécanique renfermant des hydrocarbures. Des pompes à vide ont été utilisées par le personnel de la GCC pour enlever les 600 litres de mazout qui se trouvaient dans un réservoir sur le pont. En outre, la GCC a embauché un entrepreneur local, agissant à

titre d'organisme d'intervention (WCMRC), pour éliminer au moyen d'équipement lourd, les menaces de pollution qui subsistaient, comme les réservoirs à carburant et divers contenants d'hydrocarbures.

Lorsqu'il a été mis au courant de l'événement, l'Administrateur a chargé son conseiller juridique d'embaucher un expert maritime pour se rendre à Zeballos afin d'enquêter sur la situation. L'expert a rencontré le superviseur d'Intervention environnementale de la GCC et les représentants du gouvernement provincial qui participaient aux opérations. L'expert a été informé que le ministère des Forêts, des Terres et des Opérations des Ressources naturelles travaillait à l'élaboration d'un plan pour remorquer la barge jusqu'à terre et la démanteler.

Le 11 mars 2015, la Garde côtière a indiqué qu'elle ne connaissait pas la position actuelle, ni l'état de la barge. Aucune demande n'a été déposée auprès de la Caisse d'indemnisation. Le dossier demeure ouvert.

2.40 Chaulk Determination (2014)

Numéro de cas: 120-667

L'événement est survenu le 26 décembre 2014, lorsque le remorqueur *Chaulk Determination* a coulé au quai du port de Trois-Rivières, au Québec, avant de commencer à rejeter du mazout dans le fleuve Saint-Laurent. Le remorqueur transportait 22 tonnes de carburant au moment où il a coulé. Les organismes gouvernementaux, notamment la Garde côtière canadienne (GCC), Transports Canada, le ministère provincial de l'Environnement et l'Administration portuaire sont intervenus à la suite de l'événement. Il fallait en priorité contenir les hydrocarbures et récupérer le remorqueur.

Le 28 décembre, le conseiller juridique situé à Montréal a informé l'Administrateur au sujet de l'événement en cours. Le 6 janvier 2015, la GCC a quant à elle avisé l'Administrateur que le propriétaire du remorqueur – une société à numéro établie à Moncton, au Nouveau-Brunswick – avait déclaré n'avoir aucun moyen financier ni assurance. Le coût évalué pour le nettoyage initial s'élevait à environ 200 000,00 \$, et il en coûterait plus d'un million pour soulever le remorqueur.

Pour le moment, l'Administrateur a chargé son conseiller juridique de retenir les services d'un conseiller technique pour surveiller la situation en cours de développement et aider à évaluer une éventuelle demande déposée par la Garde côtière auprès de la Caisse d'indemnisation. Le conseiller juridique a donc engagé un expert maritime pour assurer la liaison avec des autorités gouvernementales et rendre compte, de temps à autre, du caractère raisonnable des mesures proposées pour effectuer le sauvetage du remorqueur coulé. À toutes les étapes de l'opération de sauvetage, l'expert a fourni une série de mises à jour, notamment des photographies montrant le travail effectué par le chef de l'opération de sauvetage et les différents entrepreneurs ayant participé aux efforts pour renflouer le *Chaulk Determination*.

L'Administrateur a été informé que le carburant avait été retiré des réservoirs et que le *Chaulk Determination* avait été renfloué le 19 février 2015. Lors des opérations de renflouement, la coque et l'intérieur du remorqueur ont été nettoyés. De plus, la salle des machines a été partiellement nettoyée. L'épave a été amarrée au quai à Trois-Rivières. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.41 Schwalbe (2015)

Numéro de cas: 120-670

La Garde côtière canadienne (GCC) a informé l'Administrateur que, le 1^{er} février 2015, un voilier de 60 pieds, le *Schwalbe*, avait rompu ses amarres et dérivé vers le rivage, au sud du port de Lunenburg, en Nouvelle-Écosse. Les résidents locaux ont informé le personnel d'Intervention environnementale de la GCC que le voilier avait été ancré dans le port pendant plusieurs années et qu'il était considéré comme abandonné. Le propriétaire du voilier a finalement été joint et avisé de ses responsabilités à l'égard des mesures d'intervention à prendre relativement à l'événement. On lui a demandé de fournir à la GCC un plan d'intervention avant le 3 février à midi. Le propriétaire a répondu qu'il n'avait pas d'assurance ni d'argent, et qu'il était donc incapable de gérer la situation. Il a toutefois informé la GCC que 20 litres de mazout se trouvaient dans une caisse journalière, et que d'autres hydrocarbures étaient présents dans plusieurs contenants à bord, ainsi que dans la salle des machines. Le 4 février, le personnel de la GCC est monté à bord du voilier échoué qui gîtait à 45 degrés. Aucune irisation d'hydrocarbures n'a été vue autour de la coque ou dans le fucus qui entourait le secteur. Plusieurs jours plus tard, lorsque les conditions météorologiques sont devenues plus favorables, le personnel de la GCC a enlevé les hydrocarbures accessibles de l'épave. Le voilier est toujours échoué là où il avait initialement dérivé.

À la fin de l'exercice, aucune demande n'avait été déposée auprès de la Caisse d'indemnisation. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.42 Navicula (2015)

Numéro de cas: 120-668

Le 3 février 2015, la Garde côtière canadienne (GCC) a informé l'Administrateur qu'un ancien navire de recherche de Pêches et Océans Canada, le *Navicula*, avait coulé à la marina du canal Welland, à Port Weller, en Ontario. Le responsable de la marina a signalé à la Garde côtière que le vieux navire de 65 pieds était à moitié prisonnier des glaces. Seuls le mât rouillé et une partie de la coque étaient visibles. Une petite quantité d'hydrocarbures s'échappait du navire pour créer une irisation minime qui a été contenue à l'aide de matelas absorbants. De plus, la Garde côtière a été informée par l'Administration de la voie maritime qu'un plan de sauvetage était à l'examen.

À la fin de l'exercice, aucune demande n'avait été déposée auprès de la Caisse d'indemnisation. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.43 Chilcotin Princess (2015)

Numéro de cas: 120-669

Le 30 janvier 2015, la Garde côtière canadienne (GCC) a informé l'Administrateur que le *Chilcotin Princess*, un vieux bâtiment en acier de 51 mètres, gîtait à son poste d'amarrage et risquait de couler à Namu, en Colombie Britannique. Depuis plus de 10 ans, le bâtiment était amarré au vieux quai de la conserverie abandonnée de Namu. Comme une partie du quai s'était désintégrée, le bâtiment risquait de chavirer et posait ainsi un risque de pollution par les hydrocarbures.

Le personnel d'Intervention environnementale de la GCC de Prince Rupert avait précédemment communiqué avec le propriétaire pour lui émettre un « avis » l'enjoignant de fournir un plan d'action approprié pour gérer la situation, soit en déplaçant le bâtiment ou en y retirant les hydrocarbures et les lubrifiants. Toutefois, le propriétaire n'a pris aucune mesure.

Le 11 février, la GCC a retenu les services d'un expert maritime de l'entreprise McAllister Marine Survey & Design Ltd., afin qu'il examine le bâtiment et donne son avis sur la question à savoir si celui-ci posait une menace importante de pollution pour le milieu marin. L'expert a constaté que le bâtiment posait effectivement une menace imminente et toujours grandissante en raison de l'état de détérioration de sa coque. Il a recommandé de retirer tous les hydrocarbures du bâtiment depuis son emplacement actuel car, compte tenu du mauvais état de la coque, il ne serait pas sécuritaire de le remorquer jusqu'à une installation adéquatement équipée.

L'Administrateur a été informé que la Garde côtière a retenu, vers la mi-mars, les services de l'entreprise Wainwright Marine Services de Prince Rupert pour envoyer à Namu un remorqueur et une barge transportant de l'équipement de récupération et de pompage pour retirer tous les hydrocarbures récupérables du *Chilcotin Princess*. L'opération sur les lieux devrait durer au moins trois jours et le coût a été établi à près de 60 000,00 \$. À la fin de l'exercice, aucune nouvelle information n'a été communiquée. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.44 Cormorant (2015)

Numéro de cas: 120-672

Le 18 mars 2015, la Garde côtière canadienne (GCC) a été informée que le *Cormorant*, un ancien navire de soutien des opérations de plongée de la Marine royale canadienne qui avait été déclassé et vendu en 1997, gîtait dangereusement au quai situé à la rivière LaHave, à Bridgewater, en Nouvelle-Écosse. L'inspection a indiqué que de l'eau avait inondé la cale principale du navire. L'inondation faisait vraisemblablement suite à un gel et à des bris de tuyaux. L'employé du propriétaire a signalé qu'il n'y avait pas de carburant dans les réservoirs principaux, mais qu'il restait environ 200 litres de carburant diesel dans le réservoir du générateur de secours ainsi que de l'huile lubrifiante dans les moteurs principaux.

Le 20 mars, le personnel d'Intervention environnementale de la GCC s'est rendu à Bridgewater et a rencontré le représentant du propriétaire pour discuter d'un plan de sauvetage. À ce moment, le navire se trouvait sur le lit de la rivière et seuls les ponts supérieurs n'étaient pas submergés dans l'eau. Le navire gîtait à 45 degrés sur tribord. Toutefois, il n'y avait aucun signe de pollution par les hydrocarbures dans l'eau près de la coque après plusieurs cycles de marée. Le propriétaire a fourni un plan d'intervention de base et a affecté du personnel et de l'équipement sur place. Le personnel d'Intervention environnementale de la GCC demeura sur place à titre d'agent de surveillance fédéral.

À la fin de l'exercice, l'Administrateur n'a reçu aucune nouvelle information. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

3. Défis et occasions

Comme il s'agit probablement du dernier rapport annuel de l'Administrateur en poste (son mandat se terminant le 2 février 2016), il est probablement approprié de revoir les défis et les occasions qui se sont présentées au cours des huit dernières années. M. Alfred Popp, c.r. a été nommé Administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (CIDPHN) le 19 décembre 2006 pour un mandat de quatre ans. Son mandat a depuis été reconduit deux fois, soit le 3 février 2011 pour une période de deux ans et le 3 février 2013 pour une période de trois ans.

Lorsque M. Popp a pris les rênes de la Caisse, le bureau comptait une adjointe administrative à temps plein, embauchée par l'entremise d'une agence de services temporaires, qui exerçait également les fonctions de secrétaire, commis au classement et agent financier, et un consultant en matière maritime à temps partiel pour l'aider dans l'évaluation des réclamations et l'exécution d'autres tâches connexes. L'Administrateur de la Caisse est nommé par le gouverneur en conseil et occupe un poste à temps partiel, c'est à-dire qu'il ne peut pas travailler à ce titre pour plus de 180 jours par année. Pour les deux premières années du premier mandat, un Administrateur adjoint, également embauché à temps partiel, le secondait. Ce dernier qui était comptable professionnel agréé a beaucoup aidé l'Administrateur à organiser la première vérification des états financiers de la Caisse. Comme ce mandat n'a pas été renouvelé, l'Administrateur a dirigé la Caisse sans adjoint pour le reste de ses mandats.

Dès la première année de son mandat, l'Administrateur a constaté que la situation du personnel temporaire à la Caisse n'était pas acceptable. La preuve en a été faite en 2007 lorsque l'Administrateur a reçu deux demandes d'accès à l'information. L'année précédente, la CIDPHN avait été assujettie à la *Loi sur l'accès à l'information* et à la *Loi sur la protection des renseignements personnels* (AIPRP). Bien que les Administrateurs précédents aient tenu un système de dossiers, il n'existait aucune politique sur le retrait systématique des dossiers terminés, de sorte que chaque dossier produit par la Caisse était conservé dans le bureau de l'Administrateur; comme ils étaient en sa possession, les quelque 4 000 dossiers pouvaient techniquement être consultés dans les délais permis par la loi afin d'extraire les documents pertinents en réponse aux demandes. Étant donné que le service responsable de l'AIPRP à Transports Canada n'était pas en mesure de l'aider, l'Administrateur a été obligé d'embaucher des avocats ayant déjà traité des demandes d'AIPRP pour l'aider à consulter les dossiers de la CIDPHN, ce qui a représenté un coût important pour la Caisse.

L'Administrateur a tiré de cette première expérience concernant les demandes d'AIPRP deux conclusions. Premièrement, il fallait faire l'inventaire de la vaste collection de dossiers et revoir en profondeur le système de classement de la CIDPHN afin de pouvoir trouver rapidement les dossiers recherchés et ainsi répondre aux futures demandes d'AIPRP dans les délais prescrits par la loi. Deuxièmement, l'adoption d'une politique régissant le traitement des dossiers de la CIDPHN s'imposait. L'Administrateur a embauché un expert-conseil à cette fin et, après une très longue période, un nouveau système de gestion des dossiers et de l'information (SGDI) a été mis en place; en outre, afin de pouvoir assurer une bonne gestion des dossiers de la CIDPHN, il s'applique aussi aux politiques, aux pratiques et aux normes. Ces travaux ont été effectués de concert avec Bibliothèque et Archives Canada (BAC) qui a jugé que la majorité des dossiers de la collection de la CIDPHN avait une valeur historique. Ces dossiers devront donc être remis à BAC à la fin de leur cycle de vie utile à la CIDPHN. Le nouveau SGDI a rendu la tâche de trouver de l'information pour répondre aux demandes d'AIPRP qui ont suivi plus gérable.

Avec l'aide de l'expert-conseil, la CIDPHN a acheté un système électronique de classement et d'indexage qui permet de repérer rapidement les dossiers nécessaires pour répondre aux demandes d'accès à

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

l'information. Cela a permis également de répondre plus facilement aux demandes d'AIPRP en temps opportun et a donné à l'Administrateur et à son personnel un moyen de suivre le cheminement des dossiers liés à des incidents ou à des réclamations dans le délai prescrit par la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM) pour de telles réclamations.

Dans la lettre qu'il a fait parvenir à l'Administrateur dès son entrée en fonction, le ministre des Transports a demandé à la CIDPHN de s'occuper de certaines questions, notamment l'élaboration d'un protocole d'entente (PE) liant Transports Canada et la CIDPHN qui préciserait clairement les rôles respectifs de chaque organisme et la conception d'un site Web, conformément aux lignes directrices et aux directives générales du gouvernement, en vue de favoriser la transparence et d'accroître la visibilité de la CIDPHN. Il a également demandé à la CIDPHN de produire un guide à jour sur le processus de réclamation afin d'aider les demandeurs et d'autres parties qui traitent avec la CIDPHN et de faire mieux comprendre la marche à suivre dans les cas de réclamation auprès de la Caisse.

Toutes ces demandes laissent entendre que le gouvernement préférerait que la CIDPHN fonctionne comme un organisme gouvernemental. Celles qui sont en partie dictées par la pratique, comme c'est le cas pour le PE, ne posent pas autant de problèmes que celles imposées par la loi; toutefois, elles posent un défi particulier puisque la CIDPHN ne dispose pas des outils habituellement accessibles aux ministères et organismes gouvernementaux pour y répondre. Le défi se présente sous deux volets. Tout d'abord, l'Administrateur ne peut embaucher le personnel de la CIDPHN par l'entremise de la fonction publique et leur accorder tous les avantages sociaux dont bénéficient les fonctionnaires (fonds de retraite et protection médicale, pour ne nommer que les plus évidents). Ensuite, sur le plan des services partagés, qui représenteraient une grande économie pour la Caisse compte tenu de la petite taille de son administration, l'Administrateur a fait face à des obstacles insurmontables découlant surtout du fait que la Caisse n'est pas assujettie à la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP).

Il a été recommandé à l'Administrateur, au tout début de son mandat, de procéder à la vérification des comptes de la CIDPHN, même si, à l'époque, la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* ne l'exigeait pas. Cette exigence sera éventuellement intégrée à la *Loi* en janvier 2010, par voie de modifications, ainsi que l'obligation de bien tenir les livres comptables et d'effectuer un examen spécial de la CIDPHN au moins tous les cinq ans. En raison de ces ajouts à la *Loi*, la CIDPHN a dû accroître sa capacité en comptabilité en embauchant un agent financier à temps plein.

En mars 2008, l'Administrateur a été informé par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada que la CIDPHN devait quitter les locaux sis au 90, rue Elgin parce que l'édifice devait être démoli. Il a fallu deux ans pour trouver les nouveaux locaux. Cette recherche a constitué une tâche monumentale pour la CIDPHN, compte tenu de son effectif limité. L'Administrateur a été heureux de pouvoir compter sur les services d'un designer d'intérieur de Transports Canada qui l'a aidé avec la logistique du projet. La CIDPHN a déménagé dans ses nouveaux locaux en août 2010, mais il faudra presque un an pour terminer la rénovation de l'espace, ce qui a fait grimper le coût de la relocalisation à 800 000 \$.

Le nombre d'employés à la CIDPHN s'étant accru, la vieille infrastructure de TI qui comportait une unité centrale de base et un ancien serveur indépendant pour les courriels que leur avait donnés le Ministère, a commencé à tomber en panne compromettant ainsi les activités quotidiennes de la Caisse. Comme il ne comptait pas parmi son personnel de spécialiste en TI, l'Administrateur a demandé conseil à Transports Canada et, conjointement avec le fournisseur privé de services de TI, a acheté pour la Caisse une nouvelle infrastructure en TI plus fiable. Le nouveau matériel a été installé en décembre 2012 et ce projet a coûté approximativement 80 000 \$.

Afin d'assumer les responsabilités accrues de la Caisse décrites précédemment, l'Administrateur a élargi l'effectif de la CIDPHN dans des secteurs clés. Avec les années, l'adjointe administrative a été promue directrice des Services intégrés et s'occupe du déroulement des activités courantes de la Caisse, au nom de l'Administrateur. En outre, tel que mentionné précédemment, l'Administrateur a embauché un agent des finances et de la paye à temps plein afin de pouvoir s'acquitter des diverses obligations financières. La Caisse compte également un agent d'appui en multimédia et TI qui aide à la production interne des publications annuelles obligatoires, au règlement de problèmes liés à la TI et à la tenue à jour du site Web de la CIDPHN. L'Administrateur a aussi retenu les services à temps partiel d'un expert-conseil en gestion des dossiers afin de veiller à la bonne tenue du système de classement des dossiers de la CIDPHN et d'assurer la pérennisation de la nouvelle base de données électronique. Un expert-conseil en matière d'AIPRP est embauché au besoin lorsque la CIDPHN doit se conformer aux diverses exigences de la *Loi sur la protection des renseignements personnels* et de la *Loi sur l'accès à l'information*. Deux consultants en matière maritime travaillent à la CIDPHN afin d'aider l'Administrateur dans les enquêtes et les évaluations portant sur les réclamations ou autres questions connexes.

Afin d'encourager les employés clés à rester à la CIDPHN, l'Administrateur a commencé peu à peu à offrir des emplois à forfait, puis, après une période de stage, à nommer les titulaires pour une durée indéterminée si leur rendement est satisfaisant. Il a négocié pour ces employés un certain régime d'assurance médicale et a réussi, avec l'aide de ses conseillers juridiques, à verser une contribution à leur régime enregistré d'épargne-retraite (REÉR). L'offre de ces avantages a toutefois entraîné d'autres défis pour l'Administrateur. En raison de la très petite taille de la Caisse, celle-ci ne compte pas d'agent préposé à la paye et aux avantages sociaux. Afin que les retenues à la source soient bien traitées conformément aux exigences de l'Agence du revenu du Canada (ARC), l'Administrateur a confié à forfait la prestation de ces services en plus de souscrire une assurance indépendante contre les accidents du travail.

Enfin, le dernier défi que l'Administrateur a eu à relever concerne l'examen spécial de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. La vérification de gestion est une nouvelle exigence découlant des récentes modifications apportées à la LRMM en janvier 2010 afin de garantir que les actifs de la CIDPHN sont protégés et que les ressources de la Caisse sont gérées d'une façon efficace et rentable. Tel que mentionné précédemment, étant donné que la CIDPHN n'est pas assujettie à la LGFP, elle doit avoir recours à des vérificateurs indépendants pour l'exécution de ses vérifications annuelles des états financiers et, par conséquent, pour un examen spécial. L'Administrateur a demandé au Bureau du vérificateur général du Canada (BVG) de mener cet examen spécial, mais celui-ci a refusé parce que la CIDPHN possède un cadre législatif unique et parce que ce n'est pas une entité visée par la LGFP. Le BVG a toutefois affecté un responsable pour aider l'Administrateur pendant l'exécution de l'examen spécial mené par un cabinet comptable privé. L'Administrateur est heureux de signaler que cette vérification n'a révélé aucune lacune d'importance.

Au cours des dernières années, l'Administrateur a adopté une nouvelle marche à suivre pour traiter les réclamations à la CIDPHN afin de réduire le temps requis pour démontrer le bien-fondé d'une réclamation et d'améliorer les recours et les mesures de redressement, en embauchant un service professionnel de localisation de l'information.

Un des défis qui s'est posé à l'Administrateur est le traitement opportun des réclamations présentées par la Garde côtière canadienne qui constitue la principale source des réclamations, et l'absence de documents pertinents joints à celles-ci, ce qui nuit au processus d'évaluation. Afin de remédier à cette situation, l'Administrateur et ses experts-conseils en matière maritime ont commencé à rencontrer chaque trimestre les représentants de la Garde côtière canadienne (GCC) au siège social de cette dernière et à donner des

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

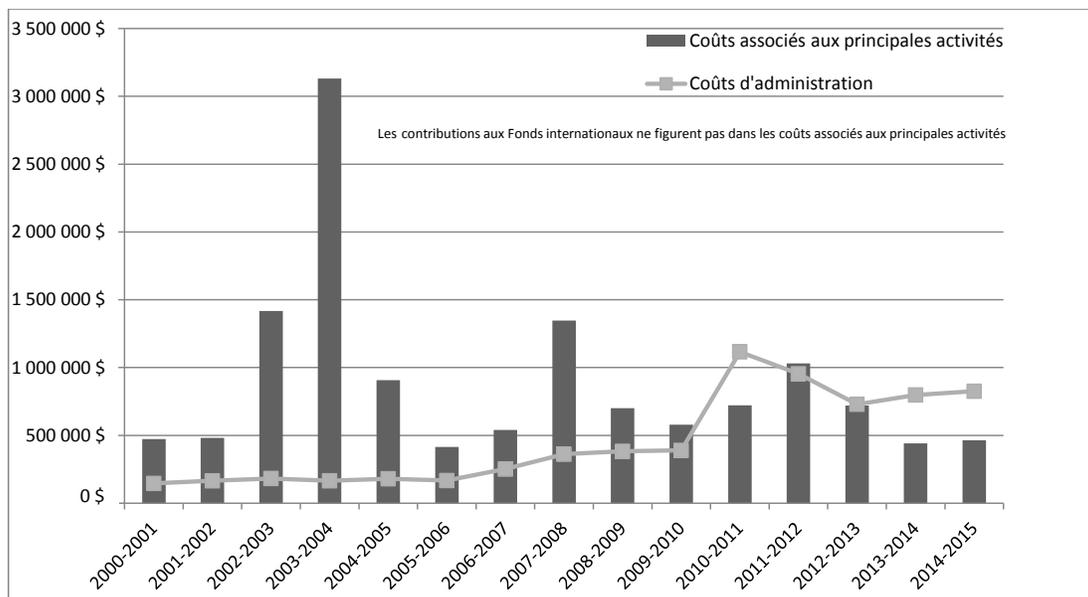
ateliers dans les Régions de la GCC afin d'expliquer la marche à suivre en matière de réclamation. Un autre défi qui fait actuellement l'objet de débats est la demande que l'Administrateur a présentée afin de faire signer par la GCC une entente de désistement et de subrogation lorsqu'une réclamation est payée par la CIDPHN. Cette pratique existe à la CIDPHN pour tous les demandeurs et a été recommandée par les conseillers juridiques de l'Administrateur en tant que pratique opérationnelle exemplaire qui devrait s'appliquer à tous les demandeurs, y compris la Couronne.

Alors que son dernier mandat s'achève, l'Administrateur actuel repense à ces défis passés et aux occasions d'amélioration qu'ils ont représentés pour la CIDPHN. Les pratiques de gestion, de vérification et de rapports sur le rendement en place aujourd'hui témoignent de la transparence et de l'imputabilité de l'organisme.

La modernisation de la Caisse a toutefois eu d'énormes répercussions sur cet organisme de petite taille. Jusqu'en 2007, les dépenses d'exploitation de la CIDPHN étaient minimales, la grande majorité d'entre elles étant associées directement au mandat principal de la Caisse qui est d'enquêter sur les réclamations, les évaluer et payer une indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires.

L'Administrateur a assuré un suivi des dépenses administratives qui ne sont pas directement liées au mandat principal de la Caisse. Ces dépenses liées à la *Loi sur l'accès à l'information*, à la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, à la *Loi sur la Bibliothèque et les Archives du Canada* et à d'autres mesures de conformité connexes sont consignées séparément depuis 2007 dans la partie du rapport annuel de l'Administrateur qui porte sur les états financiers. D'autres dépenses associées à la vérification annuelle des états financiers et à l'examen spécial ou aux moyens de promotion que sont le site Web, les projets de relocalisation et de refonte de l'infrastructure, ainsi qu'à l'ajout de ressources humaines en raison de l'expansion du bureau ont également fait l'objet d'un suivi.

Le graphique ci-dessous illustre les coûts associés aux principales activités de la Caisse d'indemnisation et l'augmentation des coûts d'administration de la CIDPHN depuis 2006.



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

Comme il est expliqué dans la présente section, les défis auxquels a été confronté l'Administrateur depuis sa nomination en 2006 se sont traduits par des occasions d'amélioration et de modernisation de la Caisse d'indemnisation afin d'accroître la transparence et la responsabilisation de l'organisation.

Bien des défis qui se sont posés au cours des huit dernières années découlent du fait que la CIDPHN est un organisme indépendant fonctionnant à l'extérieur du champ d'application de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique* et de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. L'Administrateur peut affirmer que ces défis ont été relevés et que la Caisse fonctionne maintenant sur des bases plus solides. L'Administrateur veut profiter de l'occasion pour remercier spécialement la directrice des Services intégrés, Monique Pronovost, pour son travail acharné et son dévouement pendant toutes ces années et sans qui il aurait été difficile de surmonter les divers défis. Il aimerait également remercier tout le personnel de la Caisse pour son appui et sa loyauté tout au cours des années.

4. Initiatives de relations externes

Les initiatives de relations externes de l'Administrateur visent à mieux faire connaître l'existence de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (CIDPHN) et la possibilité d'y avoir recours aux fins d'indemnisation 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 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 celles des FIPOL.

4.1 Conseil consultatif maritime canadien (chapitre national)

Le Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) est l'organisme consultatif national de Transports Canada à l'égard des modifications réglementaires maritimes et d'autres dossiers maritimes à l'échelle nationale. Les réunions du CCMC se tiennent à Ottawa au printemps et à l'automne. De plus, les réunions du CCMC (chapitre régional) se tiennent dans chacune des régions opérationnelles de Transports Canada. L'Administrateur a été représenté aux réunions CCMC par le Capitaine George Legge, consultant en matière maritime, qui a assisté à certaines sessions, notamment à la séance plénière d'ouverture et aux discussions des constatations du Comité permanent de l'environnement. 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 29 avril au 1^{er} mai 2014 et du 4 au 6 novembre 2014. 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 du printemps, la ministre des Transports, Lisa Raitt, a pris la parole lors de la séance plénière d'ouverture. La ministre a fait état des progrès effectués pour améliorer le secteur maritime canadien. Parmi les dossiers ayant fait l'objet de discussions, il a notamment été question des modifications visant à intégrer la Convention sur les substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD) de l'Organisation maritime internationale (OMI) à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. (Le projet de loi a depuis reçu la sanction royale.) Cette nouvelle loi protégera les Canadiens des conséquences financières découlant des fuites ou des déversements de SNPD provenant de navires. Elle permettra en effet de veiller à ce que les propriétaires de navire souscrivent au montant approprié d'assurance quant aux risques associés aux cargaisons qu'ils transportent. La ministre a également

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

parlé brièvement du Système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes et des nouvelles initiatives visant à renforcer les mesures de prévention, de préparation et d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures et le principe du pollueur-payeur.

Le président du CCMC, Donald Roussel, a expliqué le travail que le Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes effectue en vue d'améliorer le système de sécurité des navires-citernes au Canada. Le Comité d'experts a présenté son premier rapport, actuellement à l'étude par des représentants du gouvernement. M. Roussel a également indiqué que la deuxième étape de l'étude sur la sécurité maritime dans l'Arctique progressait bien. (Le deuxième rapport a été présenté à la ministre des Transports, le 30 septembre 2014.) En outre, Transports Canada a examiné les exigences actuelles en matière de pilotage et de remorqueurs escortes. La Sécurité maritime procède à l'inspection de tous les navires-citernes étrangers lors de leur première visite au Canada, et une fois par année par la suite. Par ailleurs, Transports Canada a élargi le champ d'application du Programme national de surveillance aérienne, qui vise à détecter la pollution des eaux par les hydrocarbures. Le président a souligné que le Canada soutenait activement l'établissement d'un Code polaire international, lequel devrait entrer en vigueur au début de 2017. Celui-ci devrait toutefois avoir peu d'incidence sur les opérations dans l'Arctique canadien, puisque les dispositions en matière de prévention de la pollution sont semblables à celles prévues par la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*. De plus, le président a discuté de la récente étude menée par Transports Canada sur l'étendue du problème des bâtiments abandonnés et désertés au Canada. Selon cette étude, on compte environ 250 bâtiments fabriqués à partir de différents matériaux (acier, bois et fibre de verre) laissés à l'abandon à divers endroits au pays. Ces bâtiments sont une source de préoccupation pour les collectivités et les propriétaires riverains. Dans ce rapport, on recommande de créer un groupe de travail qui se pencherait sur les questions liées aux bâtiments abandonnés et désertés.

Remarque : La section 2 du présent rapport indique clairement qu'un grand nombre de demandes présentées à la Caisse d'indemnisation portent sur les frais engagés à la suite d'un événement mettant en cause des navires abandonnés et désertés ayant à leur bord des hydrocarbures et d'autres lubrifiants.

Au cours de la réunion d'automne, le directeur général par intérim de Sécurité et sûreté maritimes, Sylvain Lachance, a fait le point sur les importants progrès réalisés par la Direction générale. Parmi les nouvelles mesures mises de l'avant, la Direction générale travaille entre autres à l'élaboration d'un plan en vue d'apporter des modifications législatives qui permettraient la prise de mesures de rechange en cas de déversements d'hydrocarbures, notamment l'utilisation d'agents de traitement et la destruction des hydrocarbures par combustion sur place. Ces mesures seraient toutefois utilisées seulement si elles présentent un net avantage pour l'environnement. En outre, M. Lachance a souligné qu'il était également prévu de moderniser le système de navigation canadien grâce à l'instauration d'un système électronique et à des investissements dans une technologie de pointe. Grâce aux nouveaux produits et services d'aide à la navigation, les officiers de navire auront accès à des renseignements de meilleure qualité qui leur permettront de naviguer en sécurité en évitant les hauts-fonds non portés sur les cartes et, ainsi, de prévenir les déversements d'hydrocarbures.

La sous-commissaire aux Opérations de la Garde côtière canadienne, Nadia Bouffard, a fait ressortir certains services offerts par la Garde côtière. Elle a notamment fait le point sur le navire qui a été déployé pour remorquer le navire russe endommagé, *N/M Simushir*, au large de la côte ouest de Haida Gwaii. Grâce à son intervention rapide, la Garde côtière a été en mesure de maîtriser la situation jusqu'à ce qu'un remorqueur océanique en provenance de Prince Rupert prenne le contrôle des opérations de remorquage pour éviter qu'un déversement d'hydrocarbures ne survienne.

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

Remarque : Les procès-verbaux des réunions du CCMC qui ont lieu à Ottawa sont accessibles à partir du site Web du CCMC (chapitre national) à l'adresse suivante : <http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/sraq-ccmc-menu-826.htm>.

4.2 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, le Capitaine George Legge, à l'occasion du 37^e colloque du Programme de lutte contre les déversements d'hydrocarbures en mer et dans l'Arctique (AMOP), qui se tenait à Canmore, en Alberta, du 3 au 5 juin 2014.

À titre d'information, Environnement Canada a lancé en 1978 le Programme de lutte contre les déversements d'hydrocarbures en mer et dans l'Arctique, ainsi que les colloques techniques afin d'améliorer la base de connaissances et la technologie pour nettoyer les déversements d'hydrocarbures dans l'Arctique. Le colloque technique est vite devenu une tribune internationale à l'égard des déversements d'hydrocarbures dans n'importe quel environnement, de même que d'autres 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 plupart des projets de la DUST sont réalisés en partenariat avec d'autres ministères et organismes du gouvernement et l'industrie.

Le 37^e colloque technique sur la contamination de l'environnement et l'intervention environnementale a servi de tribune pour les professionnels œuvrant dans le secteur des déversements d'hydrocarbures et d'autres matières dangereuses. Le colloque a aussi été l'occasion pour les experts scientifiques et techniques de transférer leurs connaissances. Les présentateurs provenaient de diverses régions du pays, ainsi que de la Grèce, de la Chine, des États-Unis, de l'Australie, du Royaume-Uni, de la France et de l'Espagne. Le président a indiqué que cette vaste participation confère au colloque une valeur inestimable et procure aux participants une vision globale de la recherche émergente et de son application concrète au chapitre de la contamination de l'environnement et de l'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures. Le colloque de Canmore prévoyait des séances plénières qui consistaient en des présentations de 10 à 20 minutes sur des sujets ayant trait aux déversements, notamment d'hydrocarbures et de produits chimiques, et à la recherche biologique. Les présentations étaient suivies d'une période de questions et réponses. Des séances de présentation par affiches avaient également lieu tous les jours et permettaient aux participants de présenter leurs plus récentes recherches. De plus, un certain nombre d'expositions étaient organisées et présentaient l'équipement utilisé pour le nettoyage des hydrocarbures et des produits chimiques, ainsi que les services offerts en cas de déversements.

L'Administrateur est d'avis qu'il est très utile pour les consultants de la Caisse d'indemnisation d'avoir un aperçu de première main des technologies et de l'équipement utilisés lors des mesures d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures. Ils peuvent en tirer de l'information précieuse applicable à leurs travaux permanents d'enquête et d'évaluation relativement aux demandes d'indemnisation déposées auprès de la Caisse d'indemnisation.

4.3 Conseil consultatif maritime canadien (Nord)

L'Administrateur a été invité à assister à la réunion du Conseil consultatif maritime canadien régional (Nord) (CCMC-N) tenue à Ottawa, le 15 mai 2014. 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.

La participation à la réunion était bonne. En effet, des représentants de plusieurs organisations y ont assisté, soit TC, Garde côtière canadienne, Société des transports du Nord Limitée, Environnement Canada, gouvernement du Nunavut, Fonds mondial pour la nature (Canada), Transport Desgagnés, Bureau de la sécurité nautique – Transports Canada, Nunavut Eastern Arctic Shipping Ltd., ministère des Pêches et des Océans du Canada, Conseil national de recherches, Service hydrographique du Canada, gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, Parcs Canada, ainsi que des intervenants participant au ravitaillement annuel par mer dans le Nord.

Transports Canada a dressé le bilan des activités régionales, c.-à-d. Services techniques, Sécurité maritime et Sûreté maritime, et il a fourni des détails au sujet du groupe de travail sur la surveillance réglementaire des bâtiments canadiens. La présentation portait sur les plans en matière de diversification des modes de prestation de services, et fournissait des mises à jour sur les systèmes de gestion de la sécurité, le transport des marchandises dangereuses en colis et la campagne d'inspection concentrée prévue.

Les représentants de la Garde côtière ont quant à eux fourni des renseignements sur le programme d'achat d'hélicoptères de la GCC; les travaux de modernisation de mi-durée effectués sur le NGCC *Amundsen*; la livraison prévue du brise-glace polaire; le projet en cours avec l'industrie concernant la navigation électronique et le travail effectué quant aux corridors maritimes dans le Nord. La GCC a aussi précisé qu'elle mettait la touche finale à un exercice d'intervention environnementale auquel participent le Canada et les États-Unis dans la région ouest de l'Arctique. (L'exercice s'est déroulé à Juneau, en Alaska, à l'été 2014.)

La sous-ministre adjointe de Sécurité et sûreté (Transports Canada) a prononcé le discours liminaire. Sur le plan stratégique, elle a entre autres parlé des sujets suivants : augmentation du transport maritime dans l'Arctique; situation des activités de recherche et sauvetage et de l'intervention environnementale dans l'Arctique; enjeux liés au trafic transitant par le passage du Nord-Ouest; nécessité de recourir à une approche de précaution pour les activités de recherche et sauvetage dans l'Arctique; le travail du Comité d'experts sur le régime de sécurité de classe mondiale des navires-citernes; situation actuelle du Code polaire et besoins en matière de formation pour les officiers de navire naviguant dans les eaux arctiques.

L'industrie a fourni des renseignements éclairés sur les conditions de travail dans l'Arctique et les défis auxquels font face les expéditeurs et les collectivités. Les discussions ont beaucoup tourné autour de la nécessité d'amener un plus grand nombre de résidents du Nord à prendre part aux opérations, et des suggestions ont également été formulées quant à la façon d'y arriver. Les présentations ont été effectuées par les organismes suivants : Nunavik Eastern Arctic Shipping, Desgagnés Transarctik, Nunavut Sealink and Supply, Taqramut Transport, Fed-Nav et Petro-Nav. Elles avaient trait à l'augmentation du transport maritime dans l'Arctique au cours des vingt dernières années et aux attentes à l'égard d'une croissance future.

En désignant un représentant pour assister aux réunions du CCMC-N, l'Administrateur peut se tenir au courant des questions relatives au transport par mer des produits pétroliers dans l'Extrême-Arctique.

4.4 Réunion avec la Western Canada Marine Response Corporation

Le 27 novembre 2014, pendant un séjour à Vancouver pour d'autres affaires concernant la Caisse, l'Administrateur et son conseiller juridique ont rencontré le président-directeur général de la Western Canada Marine Response Corporation (WCMRC). La rencontre portait sur la demande d'indemnisation qui a été présentée précédemment par Burrard Clean Operations, au montant de 223 056,46 \$, pour les frais engagés par la WCMRC à la suite de l'événement mettant en cause le navire de croisière *Oceanic*, survenu à Vancouver, le 30 juillet 2009. Le 5 décembre 2013, l'Administrateur avait rejeté 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. (Se reporter à la section 2.4 du rapport annuel de l'Administrateur de 2013-2014.)

Lors de la rencontre, les discussions portaient sur les mesures additionnelles que l'organisme d'intervention pourrait prendre pour s'assurer d'être indemnisé dans les cas où il s'est révélé impossible d'obtenir une indemnisation de la part des propriétaires du navire, ou de leur assurance, pour les mesures d'intervention entreprises. L'Administrateur a rappelé au directeur général qu'il n'était peut-être pas suffisant de recourir uniquement aux dispositions contractuelles et aux assurances versées pendant l'événement. Il aurait été prudent que l'organisme d'intervention obtienne une garantie avant que le navire quitte le pays. Dans des cas semblables, l'organisme d'intervention peut habituellement faire signer une lettre d'engagement sans frais. Les discussions ont également permis de préciser qu'il n'était peut-être pas nécessaire de signer une lettre d'entente pour un navire qui effectue régulièrement des échanges au Canada, ou qui est en réalité immatriculé au Canada, mais que des précautions supplémentaires s'imposaient dans le cas d'un navire étranger exploité occasionnellement en eaux canadiennes.

De plus, on a rappelé au directeur général que la Caisse d'indemnisation a le pouvoir de saisir le navire. En effet, si l'Administrateur est averti rapidement, il n'hésitera pas à exercer ce pouvoir en cas de doute sur la fiabilité des propriétaires ou de leurs assureurs. Enfin, on a insisté sur le fait que la Caisse d'indemnisation a été créée pour aider les demandeurs, et non les propriétaires de navires, et que les organismes d'intervention demeurent essentiellement des agents des propriétaires. C'est pourquoi les organismes d'intervention qui se livrent à de saines pratiques commerciales doivent s'assurer que leurs dépenses seront défrayées par les propriétaires. Il a également été suggéré qu'à l'avenir, les organismes d'intervention consultent leurs avocats pour trouver la meilleure façon de protéger leurs intérêts, et ce, tout de suite après qu'un événement survienne.

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

L'Administrateur a assisté à une série de réunions de l'Association canadienne de droit maritime (ACDM) qui se sont tenues dans la ville d'Ottawa, du 21 au 23 mai 2014.

Tout d'abord, le 21 mai, l'Administrateur a participé à une réunion annuelle réunissant la direction de l'ACDM et des représentants du gouvernement du Canada. Cette réunion visait à informer la direction de

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

l'ACDM au sujet d'un certain nombre d'initiatives du gouvernement et était l'occasion de formuler des commentaires sur ces initiatives. L'Administrateur est invité à prendre part à ces réunions pour dresser le bilan des activités de la Caisse d'indemnisation, notamment en ce qui a trait à sa participation aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL). Cette année, la réunion a principalement porté sur les mesures récemment annoncées par le gouvernement pour améliorer la sécurité des navires-citernes au Canada. Une foule d'autres sujets d'intérêt mutuel ont également abordés. La réunion s'est terminée par un dîner au Rideau Club, à l'occasion duquel le sous-ministre adjoint (Politiques) de Transports Canada, Scott Streiner, était le conférencier-invité. Pendant son allocution, M. Streiner a donné plus de détails sur les objectifs du gouvernement concernant l'amélioration de la sécurité des navires-citernes dans la foulée de la publication du premier rapport du Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes, comité mis sur pied l'an dernier.

Ensuite, le lendemain 22 mai, l'Administrateur a assisté à l'assemblée générale annuelle de l'ACDM. En tant que membre honoraire de l'ACDM, il voit ces réunions comme une excellente occasion de favoriser les contacts avec la communauté maritime canadienne. Bien qu'elle soit principalement composée d'avocats actifs pratiquant le droit maritime, l'ACDM représente également d'autres intervenants dans le domaine du transport maritime, notamment les assureurs, les arbitres maritimes et les propriétaires de navires. Tous les membres de l'ACDM sont invités à l'assemblée générale. Dans le cadre de l'assemblée de cette année, un rapport exhaustif du président, M. John O'Connor, sur les activités de l'Association, ainsi que les états financiers de l'exercice se terminant le 31 décembre 2013 ont été présentés. Les présidents des sous-comités ont également pris la parole en ce qui concerne diverses questions à l'étude par l'ACDM, notamment les différentes initiatives du gouvernement, dont le projet de loi C-3 qui a été déposé auprès du Parlement. Ce projet de loi, qui a depuis reçu la sanction royale, constitue le fondement législatif de la mise en œuvre de la Convention sur les SNPD et a aussi une incidence sur la Caisse d'indemnisation. L'ACDM soutient cette initiative du gouvernement.

La réunion avec les représentants du gouvernement ainsi que l'assemblée générale annuelle démontrent que l'ACDM est une source de rétroaction utile pour les diverses initiatives du gouvernement. De plus, il est évident que les liens entre le gouvernement et l'ACDM ne se limitent pas à ces deux réunions; la collaboration se poursuit toute l'année durant.

Enfin, le 23 mai, l'Administrateur a pris part au colloque organisé par l'Institut judiciaire fédéral dans l'intérêt de la Cour d'appel fédérale et la Cour fédérale et en collaboration avec l'ACDM. Le colloque s'adressait à tous les juges de ces cours, ainsi qu'aux membres de l'ACDM. Ce type de colloque a lieu tous les deux ou trois ans. Il visait à fournir des instructions aux juges sur les principes du droit maritime et s'intitulait pour cette raison « Retour aux sources ». Des membres de l'ACDM ont présenté des documents de grande qualité sur des sujets fondamentaux, notamment les sources du droit maritime canadien, les actions réelles et la limitation de la responsabilité. Enfin, le colloque a donné lieu à des rencontres et à des discussions fort utiles sur des questions d'intérêt mutuel entre les juges et les avocats du droit maritime. Le conférencier invité pendant le dîner était le juge en chef de la Cour fédérale de l'Australie, l'honorable James L.B. Allsop, AO. Le juge en chef a donné un aperçu de la nature et des sources du droit maritime australien en établissant des parallèles intéressants avec le droit maritime canadien, américain et britannique.

4.6 Réunions avec la Garde côtière canadienne

4.6.1 Au cours de l'année, l'Administrateur a accepté l'invitation de rencontrer le nouveau commissaire de la Garde côtière canadienne. La rencontre, qui a eu lieu à l'Administration centrale de la Garde côtière, le 17 février 2015, avait pour but d'amener le commissaire à mieux comprendre le rôle de la CIDPHN et sa relation avec la Garde côtière. Le commissaire était accompagné de plusieurs directeurs généraux et d'autres membres de la haute direction.

L'Administrateur a expliqué que la Caisse d'indemnisation a été établie pour le bénéfice des demandeurs et non pour celui des propriétaires de navires ou de toute autre partie responsable. Il a souligné que son travail d'enquête et d'évaluation de la documentation soumise pouvait être effectué de manière plus adéquate lorsque les demandes lui sont acheminées dès que possible après la prise en charge de l'événement. Le délai prescrit par la loi ne devrait pas nécessairement déterminer la date de présentation de la demande. Le fait que l'indemnité puisse être versée rapidement aux demandeurs facilite le processus pour intenter un recours contre le propriétaire du navire.

Dans certains cas, la partie responsable peut même tirer un avantage financier du fait que la demande d'indemnisation soit présentée tardivement. En effet, l'Administrateur ne peut pas vraiment enquêter sur un événement avant qu'une demande d'indemnisation ne lui soit présentée. Il a indiqué avoir reçu certaines demandes de la Garde côtière tout juste avant la fin du délai prescrit. Une brève discussion a donc porté sur les avantages pour la Garde côtière de présenter une demande directement au propriétaire du navire ou au club P et I. Ces façons de faire concordent d'ailleurs avec le principe général de pollueur-payeur. Les participants ont en outre échangé des points de vue en ce qui concerne la documentation liée à la demande et la nécessité d'améliorer le processus de présentation des demandes dans certains secteurs, comme il a été discuté précédemment avec le personnel de la Garde côtière et comme le précise aussi le Manuel des demandes d'indemnisation de la CIDPHN. Il a aussi été question des bâtiments abandonnés et désertés, qui constituent toujours un problème de financement pour le commissaire. La Garde côtière ne peut s'attaquer à ce problème tant que des changements réglementaires ne seront pas apportés. D'autres affaires courantes ont ensuite fait l'objet de discussions. Le commissaire est au courant des efforts que l'Administrateur a déployés récemment dans le cadre des réunions dans les Régions. L'Administrateur avait en effet insisté sur l'importance de la préparation des demandes d'indemnisation et de la documentation justificative nécessaire pour déterminer si les mesures d'intervention de la Garde côtière sont raisonnables dans les circonstances. Il a ensuite indiqué qu'il trouvait toujours très bénéfiques les réunions trimestrielles tenues entre le personnel de la gestion des opérations de la Garde côtière et les consultants qui travaillent pour la Caisse d'indemnisation. Ces réunions sont importantes autant pour la Garde côtière que pour l'Administrateur, et permettent aux participants de mieux évaluer le travail global d'enquête et d'évaluation des demandes déposées auprès de la Caisse d'indemnisation.

4.6.2 En plus des réunions trimestrielles entre la GCC et les représentants de la Caisse d'indemnisation, l'Administrateur a invité le directeur, Gestion des incidents, de la Garde côtière à donner une séance d'information sur le Système de commandement en cas d'incident (SCI), récemment instauré par la Garde côtière. Le directeur a expliqué qu'en tant qu'organisme fédéral chargé d'assurer une intervention appropriée en cas de déversement d'hydrocarbures provenant d'un navire, la GCC doit collaborer avec d'autres intervenants pour veiller à la protection du milieu marin et à la sécurité publique. La GCC a mis en place le SCI qui lui permettra d'intervenir plus efficacement lors de déversements majeurs et d'intégrer ses activités à celles d'autres organismes, notamment les organismes d'intervention du secteur privé. Il a été établi que la structure du SCI pour un événement en particulier serait fondée sur la taille

et la complexité de ce dernier, de même que sur les mesures de lutte qui doivent être prises. En effet, le SCI est un système de gestion accepté à l'échelle internationale qui sert à assurer le commandement, le contrôle et la coordination des interventions d'urgence. La rencontre s'est révélée fort utile et très instructive.

4.6.3 Le 28 novembre 2014, une rencontre entre l'Administrateur et son conseiller juridique, ainsi que la directrice des Programmes de la Garde côtière, Mme Miriam Van Roosmalen, et deux membres du personnel d'Intervention environnementale de la Région a eu lieu à Vancouver, dans les bureaux du conseiller juridique. La rencontre avait principalement pour but de remédier à certaines préoccupations relativement à la présentation des demandes d'indemnisation par la Garde côtière à la Caisse d'indemnisation. L'Administrateur a précisé que la Garde côtière devait présenter ses demandes dans un délai opportun pour augmenter les chances qu'un règlement rapide et satisfaisant soit offert par la Caisse d'indemnisation. Cela augmente par ailleurs les chances de remboursement par les propriétaires du navire, s'il est possible d'identifier et de retracer ces derniers. L'Administrateur a également insisté sur le fait qu'il avait besoin de preuves documentaires suffisantes pour exercer un recours contre les propriétaires de navire. Lors de cette rencontre, il a largement été question des frais raisonnables. L'Administrateur a expliqué qu'il était difficile de mener une enquête et une évaluation approfondies lorsque les documents justificatifs déposés avec une demande d'indemnisation sont insuffisants.

Plus particulièrement, la directrice des programmes voulait savoir si certains frais administratifs, par exemple le temps consacré à la préparation des demandes, pouvaient être recouvrables. L'Administrateur a précisé qu'il ne pouvait donner une réponse précise puisque cela dépendait en grande partie des faits et de la complexité de la demande. Si la demande est relativement claire et simple, il ne semble pas très opportun d'exiger d'importants frais administratifs. Cependant, si elle est complexe et que sa préparation nécessite du temps et des efforts considérables, on pourrait prendre en compte les frais encourus. Il a ensuite été question du SCI mis en place par la Garde côtière et de la mise à jour à l'échelle régionale du Plan d'intervention en cas de déversements en milieu marin de la Garde côtière. En somme, la rencontre a été fructueuse et tous ceux qui étaient présents étaient très reconnaissants d'avoir pu discuter du rôle de la Caisse d'indemnisation et de ses exigences à l'égard de la présentation des demandes d'indemnisation qui lui sont adressées.

4.7 Réunion avec les représentants de la Ville de Vancouver

Le 28 novembre 2014, l'Administrateur a rencontré des représentants de la Ville de Vancouver à la mairie, soit le directeur du financement des risques et du contrôle des pertes et le directeur de la gestion des risques. Était également présent à cette réunion, M. Peter Wright, consultant embauché par la Ville pour établir un plan de gestion en cas de déversements d'hydrocarbures pouvant survenir dans les environs de Vancouver. Le consultant a également pour mandat de rédiger un rapport sur le régime canadien en cas de déversements d'hydrocarbures. M. Wright avait déjà rencontré l'Administrateur à Ottawa, le 9 octobre, dans le cadre d'une séance d'information sur l'objet et le mandat de la CIDPHN.

Lors de cette rencontre, les représentants ont également exprimé leurs préoccupations au sujet de l'expansion des activités au Port de Vancouver, en particulier la hausse prévue du trafic de navires-citernes. L'Administrateur a rappelé que la Caisse d'indemnisation n'était qu'un mécanisme d'indemnisation et que les politiques relatives à l'expansion proposée du port ne la concernent en rien. Il a indiqué que les préoccupations de cet ordre devaient être adressées à Transports Canada et, probablement, à

la Garde côtière canadienne. L'Administrateur a exposé aux représentants les procédures relatives à la présentation des demandes en les informant que la Ville pourrait déposer une demande d'indemnisation en cas d'incident survenu dans le port ou aux abords de celui-ci. Ce type de demandes peut être présenté non seulement à l'égard des frais d'intervention engagés pour protéger les biens de la Ville, mais aussi pour des raisons telles que la diminution du tourisme. Un exemplaire du Manuel des demandes d'indemnisation de la CIDPHN a été remis aux représentants, et il a été mentionné que le rapport annuel de la Caisse d'indemnisation est accessible en ligne.

4.8 Réunion avec le président du Fonds complémentaire des FIPOL

Le 15 septembre 2014, le président du Fonds complémentaire des FIPOL, M. Sung-bum Kim, de la République de Corée, s'est rendu dans les bureaux de l'Administrateur. Le but premier de cette visite était de mieux comprendre le régime canadien d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. Le président a soumis une liste de questions et sujets de discussion avant que la réunion débute.

L'Administrateur a expliqué que le régime des demandes d'indemnisation réglementaires était prescrit par la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, et qu'il était fondé sur le principe du pollueur-payer. En vertu de la Loi, la Caisse d'indemnisation règle les demandes d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les rejets provenant d'un navire dans les eaux canadiennes, y compris la zone économique exclusive du Canada. Le régime d'indemnisation des FIPOL se limite quant à lui aux navires-citernes hauturiers transportant des hydrocarbures persistants, contrairement au régime canadien, qui s'applique à toutes les classes de navires. Les FIPOL prévoient également une indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et les frais engagés à l'égard du nettoyage lorsque l'identité du navire qui a causé le déversement n'a pu être établie. Par ailleurs, la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* reconnaît le principe selon lequel les pêcheurs qui subissent une perte de revenus peuvent également toucher des indemnités. Selon les principes et les lignes directrices du régime canadien par rapport au régime international, l'Administrateur a fait remarquer que le système canadien fonctionne principalement au moyen de deux fonds : le fonds international et le fonds national. Ces deux fonds ont une portée quelque peu différente. Advenant un déversement majeur par un navire-citerne, les responsables des deux fonds collaboreraient étroitement afin d'éviter d'avoir à présenter et à justifier deux fois les demandes d'indemnisation. D'autres sujets ont également été abordés, notamment le régime canadien relatif aux organismes d'intervention et le Programme national de surveillance aérienne, et il a également été question du fait que la Caisse d'indemnisation était un fonds de premier et de dernier recours.

À la demande de M. Kim, la situation financière de la Caisse d'indemnisation a été abordée. L'Administrateur a expliqué que les sommes contenues dans la Caisse figurent en fait à titre de passif dans les comptes du Canada et qu'il n'existe aucun compte bancaire à proprement parler dans lequel ces sommes sont conservées. De plus, le ministre des Finances porte chaque mois au crédit de la Caisse d'indemnisation des intérêts calculés sur le solde créditeur de la Caisse.

Enfin, l'Administrateur a expliqué que la Caisse d'indemnisation était établie pour les demandeurs et non pour la partie responsable. L'Administrateur doit cependant prendre toutes les mesures nécessaires pour recouvrer les frais auprès du propriétaire du navire. M. Kim a demandé à l'Administrateur quels étaient les pouvoirs du commissaire en vertu de la *Loi sur les enquêtes*. L'Administrateur a également expliqué

que la Cour fédérale du Canada est la seule à pouvoir renverser la décision de l'Administrateur au sujet du montant établi de toute offre finale de règlement d'une demande.

4.9 Conférence à McGill

Conformément aux usages, sur l'invitation de M. John O'Connor, membre du corps professoral de la faculté de droit de l'Université McGill, l'Administrateur a participé à une conférence à l'université le 18 novembre 2014, au cours de laquelle il a présenté aux étudiants un compte rendu des activités de la Caisse d'indemnisation. La conférence portait sur le régime international de responsabilité et d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, et sur le rôle que joue la Caisse d'indemnisation à ce chapitre. La conférence abordait également la question de la pollution par les hydrocarbures causée par les navires dans une perspective nationale. L'allocution s'est révélée très instructive, tant pour les étudiants que pour l'Administrateur, car elle a suscité un certain nombre de questions intéressantes de la part des étudiants.

L'Administrateur espère que cette initiative sera répétée à l'avenir de manière à mieux sensibiliser les futurs avocats à ce domaine très spécialisé du droit maritime. Nous tenons à remercier tout particulièrement M. O'Connor qui a organisé cette initiative.

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

En octobre 2014, l'Administrateur a participé, à titre de conseiller de la délégation canadienne, à des réunions des instances dirigeantes des FIPOL. Pour obtenir un rapport détaillé sur les discussions et les décisions qui ont été prises au cours de ces réunions, vous pouvez consulter le compte rendu de décisions sur le site Web des FIPOL, à l'adresse suivante : www.iopcfunds.org (doc. IOPC/OCT14/11/1). Pour les besoins du présent rapport, deux sujets dont il a été question lors des réunions seront abordés ici : la décision prise par le Conseil d'administration du Fonds de 1971 de procéder à la liquidation du Fonds d'ici le 31 décembre 2014; et l'adoption du budget. Le compte rendu de décisions traite également de l'examen et des discussions concernant les différents incidents qui sont actuellement pris en considération par les FIPOL.

5.1 Liquidation du Fonds de 1971

La majeure partie des réunions a été consacrée aux délibérations du Conseil d'administration du Fonds de 1971 en ce qui concerne l'adoption de la résolution 18. Cette résolution concerne la décision du Conseil de liquider le Fonds de 1971 d'ici le 31 décembre 2014. L'adoption de cette résolution n'a pas été chose facile. Avant les réunions d'octobre, un certain nombre de pays, avec en tête le Royaume-Uni, avaient exercé des pressions en vue de reporter la décision relative à la liquidation du Fonds sous prétexte que des obligations en suspens n'avaient pas été réglées à la satisfaction de toutes les parties concernées. Plus particulièrement, on faisait valoir que le jugement final de la Cour suprême du Venezuela en ce qui concerne le cas du *Nissos Amorgos* n'avait pas encore été réglé.

Lors de réunions précédentes, le Conseil administratif avait déjà décidé que la demande d'indemnisation relative au cas du *Nissos Amorgos*, laquelle a été présentée par le gouvernement du Venezuela et porte sur les dommages environnementaux, était irrecevable pour de nombreuses raisons, notamment parce qu'elle était frappée d'une prescription, qu'elle reposait sur des principes non reconnus par la Convention sur le Fonds de 1971 et que le jugement final n'avait pas reconnu que le Fonds de 1971 était responsable. Le Gard Club, le P&I Club ayant assuré le navire, a répliqué à cela que le Fonds était responsable en vertu d'accords exécutoires conclus entre le Club et le Fonds de 1971 qui stipulaient que le Fonds paierait toute somme que le Club aurait à assumer au-delà de la limite de responsabilité du propriétaire du navire. À cet effet, il y a également la question du droit du propriétaire de limiter sa responsabilité qui, selon l'avis de toutes les parties concernées, y compris les FIPOL, a été indûment refusé par les tribunaux du Venezuela.

Pour empêcher la liquidation du Fonds, le Gard Club avait intenté une action en justice devant la Haute cour du Royaume-Uni afin de geler les actifs restants du Fonds et de rendre exécutoires les soi-disant accords conclus avec le Fonds, dont il est question ci-dessus. L'ordonnance de blocage a été accordée en avril 2014, mais dans une décision rendue avant les réunions d'octobre réunissant les instances dirigeantes, la Cour a statué qu'il n'existait aucun accord exécutoire et, par ailleurs, que le Fonds jouissait d'une immunité judiciaire en vertu de l'Accord de siège qu'il avait conclu avec le gouvernement du Royaume-Uni.

Malgré le fait que ce jugement favorable ait permis de lever les obstacles d'ordre juridique, certaines délégations, ainsi que des observateurs de l'industrie, continuent d'avoir des craintes relativement à la liquidation du Fonds. Dans le cadre du débat qui a suivi, un consensus n'a pu être atteint, c'est pourquoi la question a finalement été résolue au moyen d'un vote. Il s'agit du premier vote dans l'histoire

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

du FIPOL de 1971 et fort probablement du dernier. Une convaincante majorité était en faveur de la liquidation du Fonds; 29 États contre 14. En outre, le vote a probablement été influencé par le fait que le Fonds commençait à s'épuiser et que seule l'imposition de contributions aurait pu lui permettre de survivre plus longtemps. La plupart des délégations semblaient par ailleurs d'accord avec le fait qu'il serait difficile, voire impossible, d'imposer une contribution en vertu d'une convention qui n'est plus en vigueur relativement à une demande d'indemnisation (*Nissos Amorgos*) dont la validité est discutable.

En date du 31 décembre 2014, la liquidation du Fonds de 1971 a été complétée conformément à la Résolution 18. Le 9 décembre 2014, la CIDPHN a reçu un remboursement de 68 573,00 £ (122 903,39 \$), ce qui correspond à la part des fonds du Canada qui se trouvaient dans les comptes du Fonds au moment de la liquidation. Le 17 avril 2015, une séance regroupant d'anciens États membres du Fonds de 1971 fut tenue dans le cadre d'une conférence de l'Organisation maritime internationale, le dépositaire du traité, pour approuver les comptes finaux du Fonds.

5.2 Budget

Comme il est d'usage lors des réunions d'octobre des instances dirigeantes, le directeur a proposé un budget pour l'année suivante. L'adoption du budget constitue la base sur laquelle pourra reposer toute décision relative à la perception des contributions, le cas échéant, en fonction des prévisions budgétaires présentées par le directeur. Les contributions sont requises pour deux raisons. Premièrement, elles peuvent servir à acquitter les coûts et les dépenses de fonctionnement des secrétariats conjoints des FIPOL. Il convient de souligner que le Secrétariat du Fonds de 1992 administre le Fonds de 1971 et le Fonds complémentaire en ce qui concerne le paiement des frais fixes annuels prélevés à mêmes ces fonds. Deuxièmement, des contributions pourraient être nécessaires pour payer des indemnités pour les réclamations présentées par suite de divers incidents dont le règlement s'effectue au moyen des Fonds.

En ce qui concerne les coûts administratifs, l'Assemblée du Fonds de 1992 a adopté le budget de 2015 au montant de 4 604 140 £. Elle a également approuvé des contributions de 3,8 millions £, payables d'ici le 1^{er} mars 2015, à l'égard de ce poste budgétaire. Le 12 décembre 2014, la CIDPHN a reçu une facture de 128 121 07 £, ce qui correspond à la proportion de la contribution du Canada, en fonction des rapports de 2013 sur les hydrocarbures. Ce montant a été payé en totalité le 4 février 2015.

L'Assemblée du Fonds de 1992 a décidé de ne pas percevoir de contributions au Fonds des grosses demandes d'indemnisation établi à l'heure actuelle à l'égard des sinistres du *Prestige*, du *Volgoneft* et de l'*Hebei Spirit*.

Pour de plus amples détails concernant le budget adopté à la séance d'octobre 2014, veuillez consulter le compte rendu de décisions susmentionné.

6. États financiers

Cette partie contient le rapport des vérificateurs sur la situation financière de la Caisse d'indemnisation au 31 mars 2015 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 2015

**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 2015, 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 l'entité 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.

Marcil Lavallée

OTTAWA
400-1420 place Blair Place
Ottawa ON K1J 9L8

T 613 745-8387
F 613 745-9584

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

Comptables professionnels agréés
Chartered Professional Accountants

Marcil-Lavallee.ca

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 2015, 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 12 mai 2015

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

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

31 MARS 2015

3

	2015	2014
ACTIFS FINANCIERS		
Solde du compte auprès du Receveur général du Canada (note 3)	409 835 893 \$	406 005 275 \$
Débiteurs	-	1 000
Frais payés d'avance	1 690	1 189
TOTAL DES ACTIFS FINANCIERS	409 837 583	406 007 464
PASSIFS		
Créditeurs et frais courus	336 633	129 776
Provision pour demandes sous révision (note 4)	948 619	804 020
TOTAL DES PASSIFS	1 285 252	933 796
ACTIFS FINANCIERS NETS	408 552 331	405 073 668
ACTIFS NON FINANCIERS		
Immobilisations (note 5)	97 963	218 050
EXCÉDENT ACCUMULÉ	408 650 294 \$	405 291 718 \$

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 2015

4

	2015	2014
REVENUS		
Intérêts	5 266 651 \$	6 826 266 \$
Recouvrements liés à des demandes déjà réglées	133 144	2 138 651
	5 399 795	8 964 917
DEMANDES D'INDEMNISATION		
Paiements effectués envers des demandes d'indemnisation canadiennes	341 218	141 796
Augmentation de la provision pour demandes sous révision	144 599	199 696
Contributions aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (note 6)	246 095	1 028 982
	731 912	1 370 474
	4 667 883	7 594 443
CHARGES DE FONCTIONNEMENT		
Honoraires de l'administrateur	99 000	98 450
Frais légaux	83 527	74 787
Frais de consultation	133 176	96 630
Frais d'audit	16 498	16 216
Frais d'examen spécial	56 500	-
Services administratifs, salaires et frais de bureau	467 789	460 149
Déplacements	37 310	16 247
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)	60 633	62 294
Amortissement des immobilisations	129 157	159 051
	1 309 307	1 209 541
EXCÉDENT LIÉ AUX ACTIVITÉS	3 358 576	6 384 902
EXCÉDENT ACCUMULÉ AU DÉBUT DE L'EXERCICE	405 291 718	398 906 816
EXCÉDENT ACCUMULÉ À LA FIN DE L'EXERCICE	408 650 294 \$	405 291 718 \$

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 2015

5

	2015	2014
EXCÉDENT LIÉ AUX ACTIVITÉS	3 358 576 \$	6 384 902 \$
Acquisition d'immobilisations	(9 656)	(21 924)
Amortissement des immobilisations	129 157	159 051
Perte sur disposition d'immobilisations	586	-
	120 087	137 127
AUGMENTATION DES ACTIFS FINANCIERS NETS	3 478 663	6 522 029
ACTIFS FINANCIERS NETS AU DÉBUT DE L'EXERCICE	405 073 668	398 551 639
ACTIFS FINANCIERS NETS À LA FIN DE L'EXERCICE	408 552 331 \$	405 073 668 \$

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 2015

6

	2015	2014
ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT		
Excédent lié aux activités	3 358 576 \$	6 384 902 \$
Ajustements pour :		
Amortissement des immobilisations	129 157	159 051
Perte sur disposition d'immobilisations	586	-
	3 488 319	6 543 953
Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement :		
Débiteurs	1 000	(1 000)
Frais payés d'avance	(501)	(1 189)
Créditeurs et frais courus	206 857	28 060
Provision pour demandes sous révision	144 599	199 696
	351 955	225 567
ACTIVITÉ D'INVESTISSEMENT		
Acquisition d'immobilisations	(9 656)	(21 924)
AUGMENTATION DU SOLDE DU COMPTE AUPRÈS DU RECEVEUR GÉNÉRAL DU CANADA		
	3 830 618	6 747 596
SOLDE AU DÉBUT DE L'EXERCICE	406 005 275	399 257 679
SOLDE À LA FIN DE L'EXERCICE	409 835 893 \$	406 005 275 \$

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 MARS 2015

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) fut 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 que la direction procède à des estimations et pose des hypothèses qui ont une incidence sur les montants présentés au titre des actifs et des passifs et sur les montants comptabilisés au titre des revenus et des charges pour les exercices visés. Les principales estimations portent sur la durée de vie utile des immobilisations et sur l'évaluation de la provision pour demandes sous révision. Les montants réels pourraient être différent 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 :

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 2015

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 0,66 % et 1,57 % (2014 : 1,10 % et 2,24 %). Le taux d'intérêt moyen pour mars 2015 était de 0,70 % (2014 : 2,24 %).

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 948 619 \$ a été comptabilisée pour les demandes reçues avant le 31 mars 2015 (2014 : 804 020 \$) 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

	2015		
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette
Équipement informatique	151 768 \$	144 988 \$	6 780 \$
Mobilier et équipement	185 555	94 372	91 183
Améliorations locatives	487 714	487 714	-
	825 037 \$	727 074 \$	97 963 \$

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 MARS 2015

9

5. IMMOBILISATIONS (suite)

	2014		
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette
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 \$

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 246 095 \$ (2014 : 1 028 982 \$) aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Pour l'exercice financier débutant le 1 avril 2015, la responsabilité maximale de la Caisse s'élève à 165 837 463 \$ (2014 : 162 745 303 \$) pour toutes les demandes d'indemnisation visant un seul déversement d'hydrocarbures. De plus, en date du 1 avril 2015, le ministre des Transports est investi des pouvoirs légaux pour imposer une levée de contributions de 49,74 cents (2014 : 48,81 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 2015

10

7. INFORMATIONS SUR LES RÉSULTATS

	2015	2014
Gain sur devises étrangères inclus dans les recouvrements liés à des demandes déjà réglées	1 563 \$	178 704 \$
Perte sur devises étrangères incluse dans les contributions aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures	19 436 \$	91 546 \$

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

	2015	2014
Consultants	54 452 \$	54 042 \$
Logiciel - base de données de gestion des documents et informations	5 932	7 595
Frais administratifs	249	657
	60 633 \$	62 294 \$

Les dépenses relatives à la *Loi sur l'accès à l'information et à la protection des renseignements personnels* encourues en 2015 sont 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 APPARENTÉS

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

Loyer

Au cours de l'exercice, la Caisse a déboursé une somme de 225 717 \$ (2014 : 225 717 \$) à Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) pour l'utilisation d'un espace de bureaux.

La Caisse s'était engagée à verser annuellement une somme minimale de 225 717 \$ à TPSGC pour la location d'un espace à bureaux en vertu d'un bail échu le 31 mars 2015. En tant que locataire, la Caisse est aussi responsable de payer sa part des coûts d'indexation annuelle. Le bail n'a toujours pas été renouvelé en date du 12 mai 2015.

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 MARS 2015

11

9. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS (suite)

Services de comptabilité

Au cours de l'exercice, la Caisse a déboursé une somme de 29 934 \$ (2014 : 30 780 \$) à Transport Canada pour des services de comptabilité.

10. ÉVÉNEMENT SUBSÉQUENT

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 2015 ont été provisionnées dans les états financiers. Au cours de la période entre le 1 avril 2015 et le 12 mai 2015, la Caisse a reçu une demande additionnelle totalisant 5 738 \$. Cette demande d'indemnisation n'a pas été provisionnée 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.