

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



Rapport Annuel de l'Administrateur
2015 - 2016

Canada 

Photo prise au début du mois d'avril 2016
Darrell Bay à Squamish (Colombie-Britannique) Canada
Fournie gracieusement par Tim Cyr

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

2015-2016

Canada 

L'honorable Marc Garneau, C.P., député
Ministre des transports
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

Monsieur le 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 2016.

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

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'A. Popp' with a stylized flourish below it.

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	2
La CIDPHN : Un fonds de premier recours	3
Illustration 1 – Limites de responsabilité et d'indemnisation	5
Tableau 1 – Contributions canadiennes aux Fonds internationaux	7
Cartes	
- Côte du Pacifique	8
- Côte de l'Atlantique	9
- Déversements d'origine canadienne	10
2. Événements canadiens ayant entraîné des déversements d'hydrocarbures	11
2.1 Stephanie & Darrel (2007).....	11
2.2 Clipper Adventurer (2010)	12
2.3 Mistann (2011)	13
2.4 Viki Lyne II (2012).....	15
2.5 Bertha G (2012).....	16
2.6 Maple Lea (2013).....	17
2.7 Mikon (2013).....	18
2.8 Pacific Challenge (2013)	19
2.9 Déversement d'origine inconnue, Sainte-Anne-de-Bellevue (2013).....	19
2.10 Grand Charlevoix (2013).....	20
2.11 Tandem I (2013)	21
2.12 Bayliner (2013).....	22
2.13 Lakeview Venture (2013).....	22
2.14 Kathryn Spirit (2013).....	23
2.15 Bromada (2013).....	24
2.16 Gale Force (2013)	25
2.17 Porcher G (2014)	26
2.18 Elf (2014).....	27
2.19 Baltic II (2014)	29
2.20 Dominion I (2014).....	30
2.21 Quai de MacEachern's Point (2014).....	31
2.22 Cape Rouge - ancien nom d'immatriculation du Ryan Atlantic II (2014).....	32
2.23 John I (2014).....	34
2.24 Lord Selkirk II (2014)	35
2.25 Hannah Atlantic (2014).....	37
2.26 Maryjack (2014).....	38
2.27 Windago (2014).....	39
2.28 Silver King (2014).....	39
2.29 Jana (2014).....	40
2.30 Crown Forest 84-6 (2014)	40
2.31 Simushir (2014)	41
2.32 Spudnik (2014).....	42
2.33 Australian Spirit (2014).....	42
2.34 Chaulk Determination (2014)	42
2.35 Administration portuaire de Trois-Rivières (Chaulk Determination) (2015).....	43
2.36 Chilcotin Princess (2015).....	44
2.37 Schwalbe (2015).....	45
2.38 Navicula (2015).....	45

2.39	Cormorant (2015).....	45
2.40	Marathassa (2015).....	47
2.41	Farley Mowat (2015).....	48
2.42	Baffin Sound (2015).....	49
2.43	Déversement d'origine inconnue, port de St. John's (2015).....	50
2.44	Déversement d'origine inconnue, False Creek (2015).....	51
2.45	Arrow (2015).....	52
2.46	Sarah Desgagnés (2015).....	53
2.47	Louis Jolliet (2015).....	53
2.48	Stelie II (2016).....	54
3.	Défis et occasions	55
4.	Initiatives de relations externes	57
4.1	Réunion de l'Association canadienne de droit maritime et des représentants gouvernementaux.....	57
4.2	Conseil consultatif maritime canadien (réunion nationale).....	57
4.3	Conseil consultatif maritime canadien (Région des Prairies et du Nord).....	58
4.4	Colloque du Programme de lutte contre les déversements d'hydrocarbures en mer et dans l'Arctique (AMOP).....	59
4.5	Exercice de déversement d'hydrocarbures en milieu marin – port de Hamilton.....	60
4.6	Conférence Clean Pacific – Vancouver, C.-B.....	61
4.7	Atelier de la Garde côtière canadienne sur l'intervention environnementale – Région du Pacifique.....	61
4.8	Atelier de Transports Canada sur la Convention SNPD de 2010.....	62
5.	Participation de la CIDPHN au régime international d'indemnisation	63
5.1	Réunions des FIPOL (avril 2015).....	63
5.2	Réunions des organes directeurs des FIPOL (19 au 23 octobre 2015).....	63
5.3	Comité exécutif.....	64
5.4	Conseil d'administration.....	64
6.	États financiers	67

Liste des sigles

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

* Au 1^{er} avril 2016, la valeur du droit de tirage spécial* (DTS) était de 1.83849 \$ 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 2016. 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 classes de navires qui déversent des hydrocarbures persistants et non persistants, y compris les déversements d'hydrocarbures de source inconnue, communément appelés « déversements d'origine inconnue ». 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.

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

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

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, 48 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, 15 nouvelles demandes ont été reçues pour un montant total de 1 800 634,98 \$. 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 2016.

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

L'Administrateur a participé à des discussions avec les hauts dirigeants de la Garde côtière canadienne 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 et à Iqaluit. 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 Vancouver, en Colombie-Britannique. (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 (FIPOL) à Londres, au Royaume-Uni, en tant que conseiller de la délégation canadienne.

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

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 canadiennes 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, des demandes d'indemnisation canadiennes ont été réglées, pour une somme totalisant 27 483,06 \$, intérêts compris. Qui plus est, la Caisse d'indemnisation a versé au Fonds de 1992 une contribution de 268 029 \$ 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 2016, le montant maximal de la responsabilité de la Caisse d'indemnisation a été fixé à 168 656 700 \$ pour toutes les demandes d'indemnisation découlant d'un même déversement d'hydrocarbures. Depuis le 1^{er} avril, le ministre des Transports est investi du pouvoir conféré par la loi d'imposer une contribution de 50,59 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 2016, l'excédent accumulé dans la Caisse d'indemnisation s'établissait à 408 498 597 \$.

1. Le régime canadien d'indemnisation

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

La CIDPHN est un compte spécial établi dans les comptes du Canada sur lequel des intérêts sont versés tous les mois par le ministre des Finances. Conformément aux dispositions pertinentes de la LRMM, le ministre des Transports est investi du pouvoir conféré par la Loi d'imposer une contribution sur chaque tonne métrique d'hydrocarbures donnant lieu à contribution importée au Canada ou transportée à l'extérieur du Canada en vrac à bord d'un navire. La contribution est indexée une fois l'an, en fonction de l'indice des prix à la consommation, et tout récemment celle-ci était de 50,59 cents la tonne métrique. Une contribution de 15 cents la tonne a été imposée à compter du 15 février 1972 jusqu'au 1^{er} septembre 1976. Durant cette période, une somme totale de 34 866 459,88 \$ a été recueillie de 65 contribuables et a été créditée à la CRPM. Parmi les parties qui ont contribué à la CRPM, mentionnons les suivantes : des compagnies pétrolières, des centrales énergétiques, des fabricants de pâtes et papiers, des usines de produits chimiques et d'autres industries lourdes. Aucune contribution n'a été imposée depuis la suspension d'un tel prélèvement en 1976.

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

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

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

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

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

Durant l'année financière qui a débuté le 1^{er} avril 2016, le montant maximal de la responsabilité de la CIDPHN a été fixé à 168 656 700 \$ pour toutes les demandes d'indemnisation liées à un même déversement d'hydrocarbures. Ce montant est indexé une fois l'an. Voici certaines des catégories de demandes d'indemnisation pour lesquelles on peut recourir à la CIDPHN :

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

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

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

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

Ces fonds internationaux sont financés par des contributions sur certains types d'hydrocarbures transportés par mer. Dans la plupart des États, les contributions sont versées par les entités qui reçoivent les hydrocarbures après le transport par mer. Des contributions annuelles sont perçues par le Fonds de 1992 pour couvrir les paiements anticipés d'indemnisation et les frais administratifs de l'exercice suivant. Au Canada, l'Administrateur de la CIDPHN est chargé de présenter un rapport annuel aux FIPOL sur les quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçues par mer au Canada. Par hydrocarbures donnant lieu à contribution, on entend le pétrole brut et le mazout. Selon la LRMM, toute personne qui reçoit des hydrocarbures, si la quantité totale d'hydrocarbures reçue par la personne ou les personnes associées au cours de l'année civile est supérieure à 150 000 tonnes métriques, doit signaler les quantités « d'hydrocarbures donnant lieu à contribution » importées par mer au Canada au cours de chaque année civile. L'Administrateur compile les chiffres nationaux et en fait rapport au Secrétariat des FIPOL. C'est sur cette base que le montant de la contribution canadienne est établi. Il incombe à la CIDPHN de verser des contributions aux FIPOL pour le compte des réceptionnaires d'hydrocarbures canadiens. Le montant de la contribution varie d'une année à l'autre.

La CIDPHN : Un fonds de dernier recours

Tel qu'il a été mentionné précédemment, le régime canadien d'indemnisation est fondé sur le principe fondamental que le propriétaire du navire est responsable de toute pollution par les hydrocarbures causée par le navire jusqu'à

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

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

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

La CIDPHN : Un fonds de premier recours

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

L'Administrateur, en tant qu'autorité indépendante, a l'obligation de réaliser une enquête et une évaluation relativement aux demandes en recouvrement de créance ou aux demandes d'indemnisation déposées auprès de la CIDPHN. Pour ces fins, l'Administrateur détient les pouvoirs d'un commissaire en vertu de 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).

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

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 :

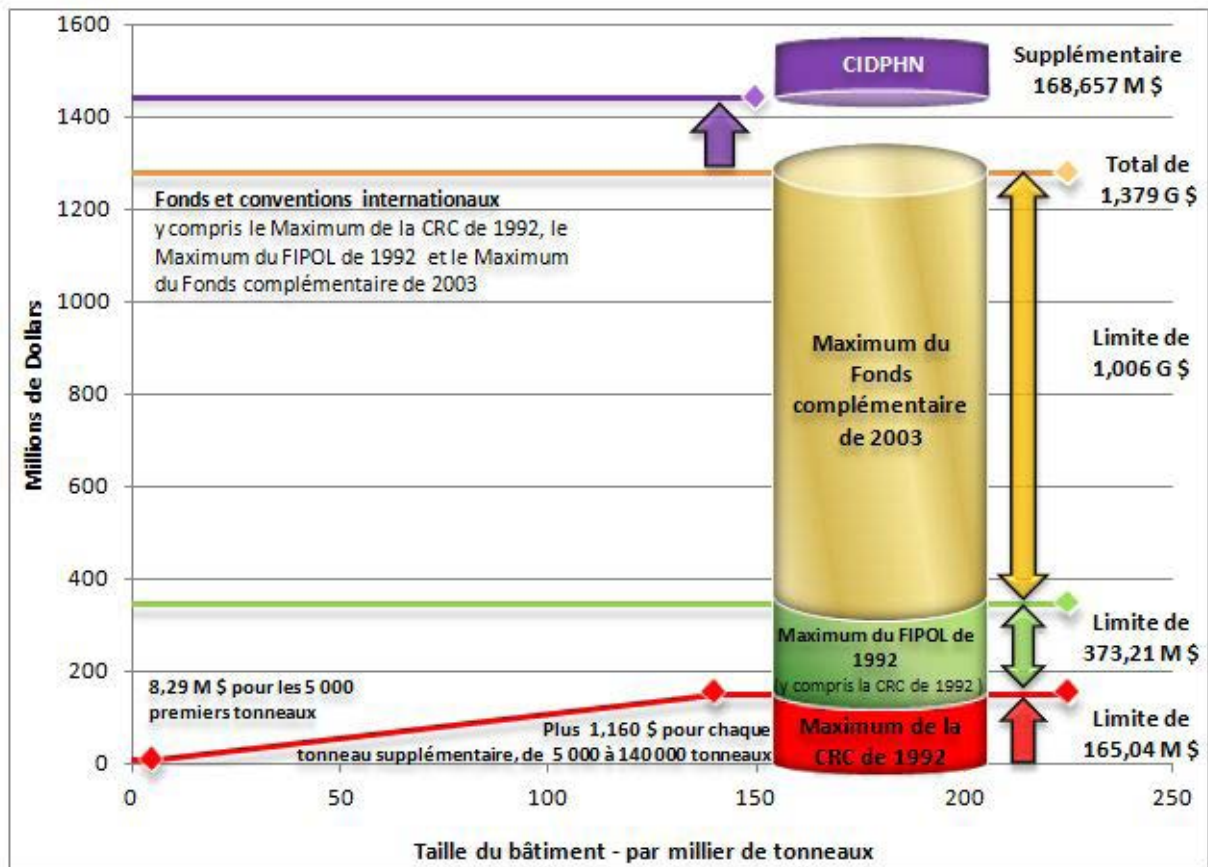
- (1) *L'illustration 1* indique les limites actuelles au chapitre de la responsabilité et de l'indemnisation s'appliquant aux déversements d'hydrocarbures causés par les pétroliers au Canada.
- (2) *Le tableau 1* indique les contributions du Canada aux Fonds internationaux depuis 1989.

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 (1,83849 \$), au 1^{er} avril 2016

Fonds et conventions internationaux	1 378 867 500 \$
Fonds national total (CIDPHN)	168 656 700 \$
Total disponible pour le Canada	1 547 524 200 \$



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 1,006 milliard de dollars en sus des montants prévus par la CRC et les Conventions des FIPOL.

Le montant combiné disponible dans le cadre de la CRC de 1992, du FIPOL de 1992 et du Fonds complémentaire est de 1,379 milliard de dollars. Le montant de la CIDPHN qui s'élève à 168,657 millions de dollars additionné aux Fonds internationaux équivaut à environ 1,548 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.

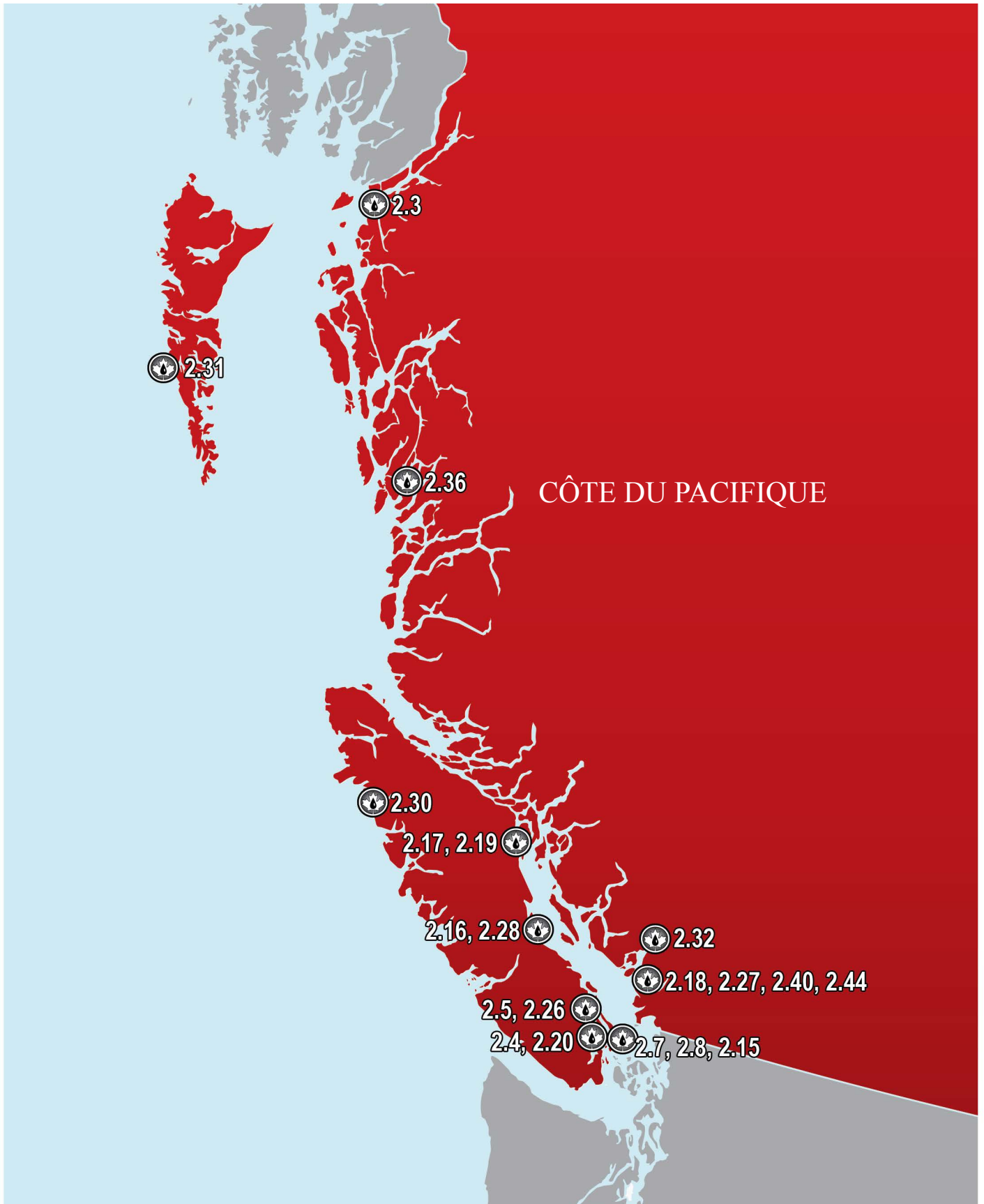
Tableau 1

Contributions canadiennes aux Fonds internationaux

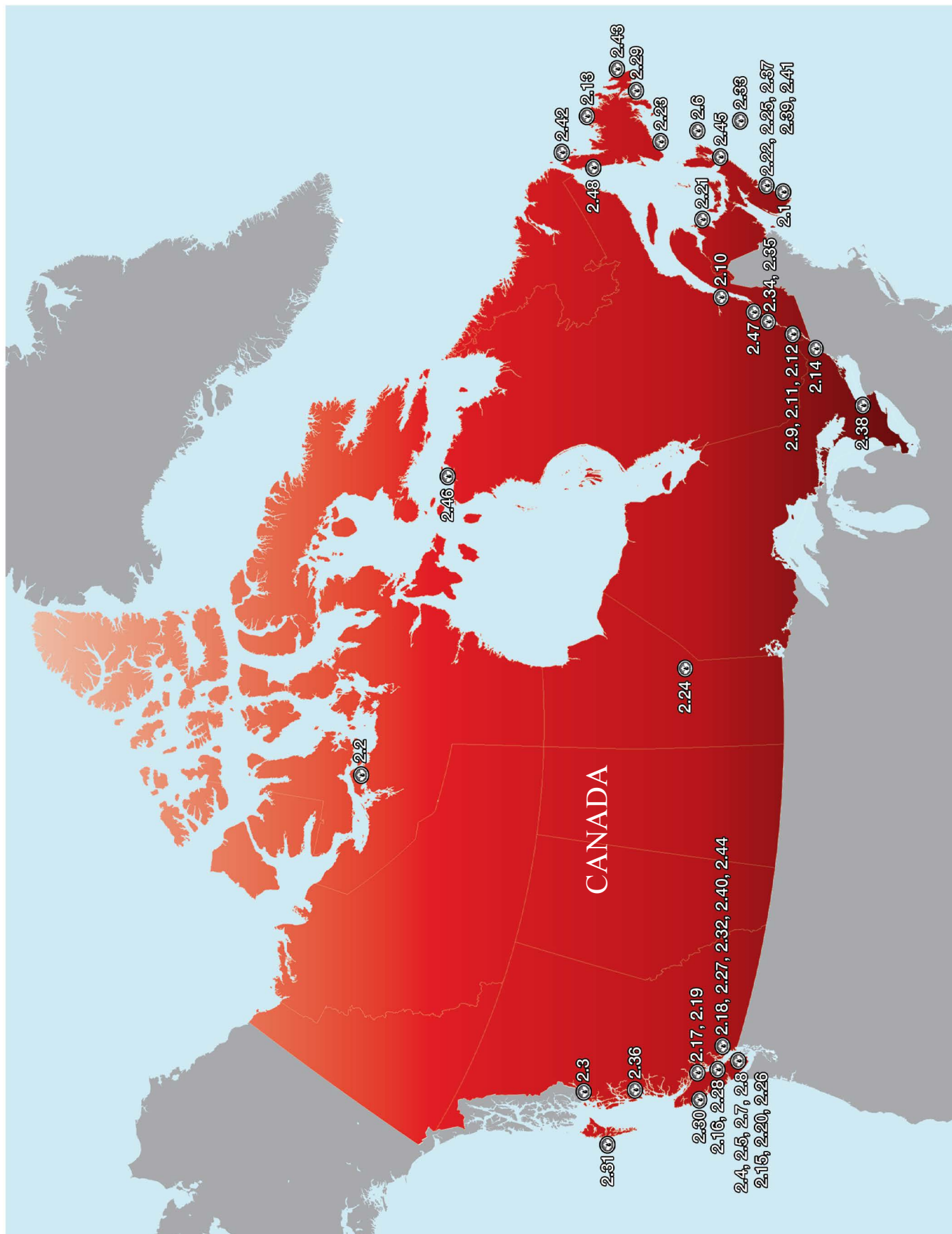
Depuis 1989, le Canada a versé plus de 54 millions de dollars aux FIPO, tel qu'indiqué dans le tableau ci-après.

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
2015/16	268 029
Total	54 413 832,92

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* (LRMM) 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 48 dossiers (demandes d'indemnisation et rapports reçus) ayant été traités par l'Administrateur au cours de l'exercice commençant le 1^{er} avril 2015 et se terminant le 31 mars 2016. Il s'agit de dossiers qui portent sur des demandes d'indemnisation déposées auprès de la Caisse d'indemnisation ou de dossiers pour lesquels une action peut avoir été intentée pour protéger adéquatement les intérêts de la Caisse d'indemnisation. Quelque 15 nouvelles demandes d'indemnisation ont été reçues au cours de l'exercice et totalisaient 1 800 634,98 \$. 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, trois demandes ont été réglées et un montant total de 27 483,06 \$, intérêts compris, a été versé. Tel que décrit dans la présente section, quelque 17 offres d'indemnisation totalisant 1 417 981,31 \$, plus les intérêts, demeurent impayées en raison de la question de l'entente de désistement et de subrogation. L'Administrateur a informé la Garde côtière qu'il n'effectuerait pas le paiement de ces demandes d'indemnisation tant que la question de l'entente de désistement et de subrogation ne serait pas réglée.

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 récursoire, 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.

Remarque : En ce qui concerne la question de l'entente de désistement et de subrogation, qui a été soulevée dans le cas d'un certain nombre d'événements décrits dans la présente section, veuillez consulter la section 3, Défis et occasions, pour obtenir l'état du dossier en date du 31 mars 2016.

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. 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.

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

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/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 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 (SMTC) 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* (LRMM). 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 LRMM, 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.

Le 10 février 2016, la Cour fédérale a tenu une séance de médiation. L'Administrateur était représenté par un consultant en matière maritime. Aucune entente n'a été conclue entre les parties; toutefois, le protonotaire a permis aux parties de poursuivre leurs discussions et leur a conseillé de fournir à la Cour l'état d'avancement de leurs discussions avant le 26 février 2016. Si le dossier n'était pas réglé, les parties devaient présenter des observations à l'égard du lieu du procès et de la liste des témoins. Par conséquent, le dossier était toujours ouvert à la fin du présent exercice.

2.3 Mistann (2011)

Numéro de cas : 120-608

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

Tout au long de la fin de semaine, le personnel d'Intervention environnementale de la GCC a réduit au minimum l'incidence de la pollution en milieu marin en maintenant un barrage flottant, en remplaçant le barrage flottant et les matelas absorbants souillés et en surveillant les activités nautiques pendant les opérations de plongée. Un examen des factures de l'entrepreneur indique que deux grues et un boteur 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;

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

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* (LRMM). 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 LRMM. 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 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 LRMM. Le MPO/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 tenter une action en justice devant la Cour fédérale pour recouvrer le solde dû s'il ne prenait pas des dispositions satisfaisantes pour payer ce solde. Postes Canada a renvoyé la lettre avec la mention « déménagé/adresse inconnue ».

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.

Au cours de la dernière année, l'Administrateur a appris que le propriétaire du *Mistann* est propriétaire d'autres navires. Le conseiller juridique a reçu l'instruction d'examiner les avantages financiers possibles à intenter une action en justice pour saisir ces autres navires. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.4 Viki 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 *Viki 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 *Viki 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 *Viki 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.

La Garde côtière a par la suite indiqué qu'elle travaillait avec Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) 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.

Le 17 mars 2015, la Garde côtière a informé l'Administrateur qu'un entrepreneur avait été engagé en 2014 pour enlever environ 23 000 litres d'hydrocarbures et d'eau huileuse du navire. De plus, la Garde côtière a indiqué qu'un examen réalisé en février 2016 indique qu'il y a encore environ 18 000 litres de polluants huileux et polluants d'hydrocarbures dans le navire. La garde côtière planifie enlever, au début de 2016, les polluants huileux et les polluants d'hydrocarbures à bord du navire. 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.

2.5 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 de la GCC 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* (LRMM).

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

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

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.

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 LRMM 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.

2.6 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 (GCC), 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 2015, l'Administrateur a chargé le conseiller juridique de déposer un acte 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*. Le 15 septembre 2015, le conseiller juridique a fourni à l'Administrateur des copies de l'accusé de réception et de la quittance ainsi que de l'avis de désistement de l'action entre le propriétaire du navire et la Couronne.

Le litige a été réglé. Par conséquent, l'Administrateur a fermé le dossier le 15 septembre.

2.7 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 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 (MPO/GCC), d'un montant de 41 451,84 \$ à l'égard des frais engagés, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

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 (MPO/GCC) à titre de règlement total et définitif, en vertu de la LRMM. 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.

Le 29 avril 2015, un avis d'acceptation de l'offre a été reçu. Toutefois, il ne comprenait pas l'entente de désistement et de subrogation demandée. La Garde côtière a indiqué que le commissaire demandait conseil aux Services juridiques du MPO concernant l'entente. La Garde côtière a ensuite été informée que, en attendant de résoudre cette question, l'Administrateur n'effectuerait pas le paiement de la demande. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.8 Pacific Challenge (2013)

Numéro de cas : 120-635

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

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

2.9 Déversement d'origine inconnue, Sainte-Anne-de-Bellevue (2013)

Numéro de cas : 120-678

Tôt le matin du 14 juillet 2013, la Garde côtière canadienne (GCC) a été informée d'un déversement d'hydrocarbures dans la zone de l'écluse du canal de Sainte-Anne-de-Bellevue, qui relie le lac St. Louis et le lac des Deux Montagnes près de Montréal. Une nappe d'hydrocarbures d'environ 50 pieds par 200 pieds a été repérée. Selon les estimations, elle contenait environ 100 litres d'un produit pétrolier non identifié. Des pompiers du service d'incendie de Montréal se sont présentés sur les lieux et ont réalisé une inspection. Ces derniers, en collaboration avec le service de police local, ont rendu visite à plusieurs entreprises et restaurants aux alentours et ont finalement exclu la possibilité qu'une source terrestre soit la cause du déversement d'hydrocarbures.

Parcs Canada gère la zone en tant que lieu historique national. Pendant la période estivale, le canal et l'écluse connaissent une grande affluence de touristes et de bateaux de plaisance de passage. Au moment du déversement, il y avait plus de 15 embarcations de plaisance le long du canal et environ sept autres embarcations de plaisance se trouvaient dans le secteur de la nappe d'hydrocarbures. Le service de police de Montréal a restreint la circulation des embarcations de plaisance dans la zone immédiate jusqu'à ce que le déversement soit nettoyé. Parcs Canada a fermé l'écluse. Les bateaux dans la zone ont été vérifiés par le service d'incendie local, mais la source de la pollution n'a pas pu être déterminée.

La Garde côtière a assumé le commandement sur place et a retenu les services de l'entreprise Urgence Marine Inc. afin qu'elle évalue la situation et qu'elle prépare un plan d'action qui porte sur les mesures nécessaires pour nettoyer la nappe d'hydrocarbures. La situation a été évaluée, et la Garde côtière a approuvé le plan d'intervention proposé. Pour ce qui est des mesures d'intervention, il fallait tenir compte de la quantité d'hydrocarbures en cause, de la vitesse d'évaporation normale du diesel dans les conditions du milieu, le site historique national, les prises d'eau potable, et l'incidence potentielle des hydrocarbures à proximité du littoral sur l'environnement. Par conséquent, Urgence Marine Inc. a installé un barrage flottant autour du déversement d'hydrocarbures et collecté les hydrocarbures. Le 15 juillet, Parcs Canada a effectué une inspection du site et du littoral avec Urgence Marine Inc. Aucune autre pollution par les hydrocarbures n'a été observée. À 16 h, l'écluse du canal de Sainte-Anne-de-Bellevue a donc été rouverte aux embarcations de plaisance.

Le 16 juin 2015, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a déposé une demande d'indemnisation auprès de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires d'un montant de 14 498,41 \$ pour les frais engagés, conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM). Encore une fois, la demande d'indemnisation a été déposée peu avant la fin du délai de prescription.

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

Le 30 juillet 2015, après enquête et évaluation de la demande, l'Administrateur a conclu que le montant total de 14 498,41 \$ était établi. L'Administrateur a présenté une offre finale à la Garde côtière au montant établi, plus les intérêts, à titre de règlement total et définitif, conformément à la LRMM. Une entente de désistement et de subrogation était jointe à la lettre d'offre recommandée en vue d'être exécutée au nom de la Garde côtière. Dans la lettre, il était également indiqué que le montant des intérêts serait calculé à la réception de l'acceptation de l'offre.

Le 18 septembre 2015, une lettre d'avis indiquant que la GCC accepte l'offre de règlement a été reçue. Elle ne comprenait toutefois pas l'entente de désistement et de subrogation dûment exécutée, comme il a été demandé. La Garde côtière a indiqué que le commissaire examine les options possibles concernant la façon de procéder. Le 23 septembre, l'Administrateur a informé la Garde côtière qu'il n'effectuerait pas le paiement de la demande tant qu'il ne recevrait pas l'entente de désistement et de subrogation dûment exécutée. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.10 Grand Charlevoix (2013)

Numéro de cas : 120-677

En fin de matinée, le 15 juillet 2013, la Garde côtière canadienne (GCC) a été informée que le *Grand Charlevoix*, bâtiment d'excursion commercial de 19,8 mètres, avait touché le fond et était percé à environ 3 milles nautiques de Cap du Basque, à l'embouchure de la rivière Saguenay, Québec, alors que 38 personnes, y compris des passagers, étaient à bord. La salle des machines avait inondé, ce qui avait entraîné une défaillance mécanique; toutefois, le bâtiment n'était pas en danger immédiat. La GCC a diffusé un message d'urgence « Pan-Pan-Pan » suivi de « Mayday relay ». Plusieurs bâtiments dans les environs immédiats ont prêté assistance au *Grand Charlevoix* et permis l'évacuation sécuritaire des passagers. L'événement était à l'origine une opération de recherche et sauvetage et est devenu une intervention contre la pollution.

Le bâtiment avait à son bord 800 litres de diesel, et des traces de pollution ont été observées autour du bâtiment. La GCC a conclu qu'il y avait un risque de pollution et a eu recours au programme *Farseek Spillview* afin de déterminer la prévision de la trajectoire possible concernant la propagation de tout polluant.

Cet événement s'est produit à proximité du parc marin du Saguenay. Environnement Canada a réalisé une évaluation des enjeux et a conclu que les zones pour la conservation des oiseaux, l'habitat des moules et celui du béluga étaient tous à risque. Parcs Canada s'inquiétait de l'incidence possible de toute pollution dans les limites du parc.

Le propriétaire du bâtiment a assumé le rôle de commandant sur place et la Garde côtière le rôle d'agent de surveillance fédéral. Le propriétaire a élaboré et mis en place un plan d'action pour gérer la situation. La Garde côtière a fourni au bâtiment un barrage absorbant et des absorbants, et le risque de pollution a été neutralisé.

Transports Canada a approuvé un plan de renflouage et de remorquage pour le bâtiment. Le 16 juillet, le bâtiment était remorqué en toute sécurité à l'Isle-aux-Coudres où un barrage flottant a été déployé autour du bâtiment. Les mesures nécessaires ont été prises pour s'occuper de la pollution sur place, et le diesel a été pompé du bâtiment qui a ensuite été sorti de l'eau et monté sur le quai.

La Caisse d'indemnisation a reçu une demande d'indemnisation de la part de la Garde côtière le 16 juin 2015, pour des frais s'élevant à 6 508,81 \$, près de deux ans après la date de l'événement.

Le 14 juillet 2015, après enquête et évaluation de la demande, l'Administrateur a conclu que le montant total de 6 508,81 \$ était établi. Par conséquent, il a fait une offre finale du montant établi, plus les intérêts, à titre de règlement total et définitif conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM). L'offre comprenait une entente de désistement et de subrogation.

Le 27 août, la Caisse d'indemnisation a reçu un avis d'acceptation de l'offre de la Garde côtière. Cet avis comprenait un document préparé et signé par la GCC intitulé : « Entente de désistement et de subrogation ». L'Administrateur n'a pas accepté la teneur de l'entente fournie par la Garde côtière et lui a expliqué pourquoi. Ce dossier demeure ouvert.

2.11 Tandem I (2013)

Numéro de cas : 120-676

Le matin du 17 juillet 2013, la Garde côtière canadienne (GCC) a été informée que la navette fluviale, le *Tandem I*, s'était échouée dans le fleuve Saint-Laurent, à Montréal. Le bâtiment de 24 mètres a subi un incendie dans la salle des machines et s'est échoué à environ 2,34 encablures du quai de Longueuil. Au moment de l'échouement, il y avait trois membres d'équipage à bord, mais aucun passager. Le service d'incendie local est intervenu et a rapidement éteint l'incendie. Le bâtiment contenait 4 000 litres de carburant diesel, et une irisation de pollution d'hydrocarbures se dispersant avec le courant du fleuve a été constatée. À l'aide de son propre bateau, le service d'incendie a installé un barrage flottant autour du bâtiment.

Le propriétaire du bâtiment, Croisières AML, dont le siège social est situé à Québec, a assumé le rôle de commandant sur place. Le propriétaire a pris des dispositions pour que d'autres bâtiments aident à l'allègement du *Tandem I*, pour que le bâtiment puisse être remorqué jusqu'à la section 25 du port de Montréal. Au cours de l'allègement, le propriétaire n'a pas jugé nécessaire d'activer son entente avec l'organisme d'intervention. Pendant l'intervention, un inspecteur de Transports Canada est monté à bord du bâtiment échoué et a approuvé le plan du propriétaire visant à renflouer le bâtiment. Il a été déterminé que la coque était intacte. Une certaine quantité de carburant diesel a été transférée dans des barils de 45 gallons qui ont été embarqués à bord d'autres bâtiments. Par conséquent, le bâtiment a été dégagé des rochers en toute sécurité.

Tout au long de l'intervention opérationnelle, la Garde côtière a assumé le rôle d'agent de surveillance fédéral et a demandé à Environnement Canada de fournir une évaluation des questions environnementales. Environnement Canada a fourni plusieurs modèles de trajectoires probables en cas de déversement d'hydrocarbures au cours de l'opération de renflouage. Les colonies d'oiseaux à risque ont été répertoriées, et il a été confirmé qu'aucune prise d'eau potable ne pouvait être contaminée. D'après la documentation de la demande, la quantité d'hydrocarbures échappée a été rapidement dispersée par le courant du fleuve, et aucune pollution additionnelle ne s'est produite après le renflouage du *Tandem I* et son transfert jusqu'au quai.

Le 16 juin 2015, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a déposé auprès de l'Administrateur une demande d'un montant de 2 502,48 \$ pour les frais engagés, conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM). La demande a été présentée seulement un mois avant la fin du délai de prescription permis aux termes de la LRMM.

Le 24 juin, après enquête et évaluation de la demande, l'Administrateur a conclu que le montant total était établi. Il a donc fait une offre finale au MPO/GCC au montant établi, plus les intérêts, à titre de règlement total et définitif, conformément à la LRMM. Une lettre de désistement et de subrogation à exécuter au nom de la Garde côtière a été jointe à la lettre d'offre recommandée. L'Administrateur a également indiqué qu'il n'effectuerait pas le calcul des intérêts et le transfert de fonds de la demande tant qu'il ne recevrait pas l'entente de désistement et de subrogation dûment exécutée.

Dans la lettre d'offre, l'Administrateur a brièvement abordé la question de l'action en recouvrement et de l'action récursoire. Il a une fois de plus rappelé à la haute direction de la Garde côtière que, en vertu de la Loi, il a l'obligation de prendre des mesures raisonnables pour recouvrer auprès du propriétaire du navire le montant de l'indemnisation qu'il a versée aux demandeurs, montant prélevé dans la Caisse d'indemnisation. Il explique qu'il est très difficile de recouvrer les frais dans une situation comme la présente, environ deux ans après l'événement. Lorsque la Garde côtière présente des demandes d'indemnisation si près de la fin du délai de prescription de deux ans, les chances de recouvrer les frais auprès des propriétaires sont faibles. Le dépôt tardif d'une demande avantage le propriétaire et, par conséquent, va à l'encontre du principe du pollueur-payeur.

Le 10 juillet 2015, un avis d'acceptation de l'offre finale a été reçu de la part de la Garde côtière. Il ne comprenait toutefois pas l'entente de désistement et de subrogation exécutée, qui avait été jointe au règlement définitif. Dans sa réponse, la Garde côtière a indiqué qu'elle souhaitait obtenir des conseils des Services juridiques du MPO concernant l'entente. Le 14 juillet, l'Administrateur a informé 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 jusqu'à ce que la question soit réglée.

2.12 Bayliner (2013)

Numéro de cas : 120-675

À l'origine une opération de recherche et de sauvetage, cet événement s'est transformé en une intervention environnementale. L'après-midi du 17 août 2013, la Garde côtière a reçu un rapport qui indiquait que l'embarcation de plaisance, *Bayliner*, de 27 pieds s'était échouée dans les rapides du Cheval Blanc sur la Rivière-des-Prairies, dans la région de Montréal. Le propriétaire et deux enfants se trouvaient à bord de l'embarcation. Le Centre de sauvetage maritime de Québec a pris des dispositions pour que le service d'incendie local vienne secourir les plaisanciers.

Le 21 août 2013, la Garde côtière a été avisée que le propriétaire du bateau ne pouvait toujours pas récupérer son bateau de plaisance échoué malgré les dispositions qu'il a pris pour le remorquer, car le bateau était échoué dans une partie très rocheuse des rapides avec un fort courant de rivière. Toutes les tentatives pour convaincre d'autres plaisanciers de prêter assistance ont également été infructueuses. La Garde côtière a été informée que le *Bayliner* échoué contenait 250 litres de mazout ainsi que 10 litres d'huile à moteur. Par conséquent, cela signifiait qu'il y avait une menace de pollution par les hydrocarbures exigeant une mesure d'intervention immédiate. La Garde côtière a d'abord tenté d'obtenir les services d'Urgence Marine Inc. dans le port de Montréal pour prendre les mesures nécessaires pour vider le *Bayliner* au moyen de pompes et le retirer des rapides. Toutefois, l'entreprise d'enlèvement des déchets et de nettoyage a conclu qu'elle n'était pas en mesure d'intervenir en raison du lieu de l'événement.

Par conséquent, le 23 août, la Garde côtière a pris des mesures pour que son aéroglisseur, *Mamilossa*, de 28,5 mètres quitte sa base à Trois-Rivières pour se rendre dans la région de Montréal. Le jour suivant, avec la présence d'un bateau de police pour établir une zone interdite d'accès, l'aéroglisseur s'est approché tout contre le bord du *Bayliner*. Ce dernier a été vidé au moyen de pompes et renfloué sans déversement d'hydrocarbures. L'aéroglisseur a ensuite remorqué l'embarcation de plaisance à l'écart des rapides. Le 23 août, l'embarcation a été sortie de l'eau et déposée à terre. L'utilisation de l'aéroglisseur aux fins d'intervention environnementale était une opération assez unique. Le fait que l'équipage de huit membres de l'aéroglisseur ait quitté Trois-Rivières à destination de la Rivière-des-Prairies a rendu nécessaire l'hébergement à l'hôtel pour la nuit. L'embarcation a utilisé 4 829 litres de carburant pendant la période d'affectation.

Le 16 juin 2015, environ 22 mois plus tard, l'Administrateur a reçu une demande de 14 286,40 \$ de la Garde côtière canadienne en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM). L'Administrateur a accusé réception de la demande la journée même où celle-ci a été reçue.

Après enquête et évaluation de la documentation présentée, l'Administrateur a conclu, à la lumière de ses constatations, que le montant total était établi. Par conséquent, le 27 août 2015, une offre a été faite au MPO/GCC d'un montant de 14 286,40 \$, plus les intérêts, à titre de règlement total et définitif. L'offre était conditionnelle à l'exécution de l'entente de désistement et de subrogation.

Le 16 octobre 2015, l'Administrateur a reçu un avis d'acceptation de l'offre finale, mais il ne comprenait pas l'entente de désistement et de subrogation dûment exécutée, tel qu'il avait été exigé. La Garde côtière a indiqué que pour ce qui est de l'entente de désistement et de subrogation, le commissaire examine les options possibles concernant la façon de procéder. Dès la réception de l'avis d'acceptation, l'Administrateur a indiqué à la Garde côtière qu'il n'effectuerait pas le paiement de la demande d'indemnisation tant qu'il ne recevrait pas l'entente de désistement et de subrogation dûment exécutée. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.13 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 de la GCC.

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* (LRMM).

Après enquête et évaluation de la demande, l'Administrateur a fait une offre finale au MPO/GCC au montant établi de 6 296,78 \$, plus les intérêts, à titre de règlement total et définitif, en vertu de la LRMM. 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 LRMM. 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.

L'enquête de recours a établi que le propriétaire n'a pas d'actif financier et que son seul revenu est une pension d'invalidité du Canada. Le propriétaire a indiqué qu'il pourrait faire un paiement unique de 1 000,00 \$. Après examen, l'Administrateur a conclu qu'il serait déraisonnable d'engager des dépenses supplémentaires pour toute autre mesure de recouvrement des coûts. Par la suite, le 27 mai 2015, l'Administrateur a reçu un chèque de 1 000,00 \$ établi au nom du Receveur général du Canada. Le chèque a été transmis au bureau de la comptabilité et du contrôle des dépenses du ministère des Transports et porté au crédit de la Caisse d'indemnisation. Par conséquent, le 9 juin 2015, l'Administrateur a fermé le dossier.

2.14 Kathryn 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 navire *Kathryn 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 a communiqué 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. Le navire demeure à proximité des écluses du lac Saint-Louis et déperit. La Ville de

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

Beauharnois exprime son inquiétude quant à l'événement depuis quelques années et cherche à faire intervenir les autorités.

Le 1^{er} février 2016, les Relations avec les médias de Pêches et Océans Canada ont indiqué qu'un groupe de travail collaboratif a été établi afin d'examiner les options concernant une solution permanente et sécuritaire pour le *Kathryn Spirit*. Le Groupe de travail est composé de représentants de la Garde côtière canadienne, de Transports Canada, d'Environnement Canada et de la province de Québec. Les Relations avec les médias ajoutent que pour conserver un milieu marin sécuritaire, le bâtiment déserté continuera d'être surveillé par Transports Canada jusqu'à ce que la situation soit définitivement réglée. Dans l'intervalle, le dossier du rapport demeure ouvert.

2.15 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'avait 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* (LRMM).

Après enquête et évaluation de la demande, l'Administrateur a conclu que le montant de 32 386,25 \$ était établi. Il n'a pas accepté les frais de 2 200,00 \$ chargés par Saltair Marine Services pour une couverture d'assurance supplémentaire. Le 9 avril 2015, l'Administrateur a fait une offre finale au MPO/GCC pour le montant établi de 32 386,25 \$, plus les intérêts, à titre de règlement total et définitif, conformément à la LRMM. La Garde côtière a été informée que le montant des intérêts sera calculé à la réception de l'acceptation de l'offre. Une entente de désistement et de subrogation était jointe à l'offre.

Le 29 avril 2015, un avis d'acceptation a été reçu; toutefois, il ne comprenait pas l'entente de désistement et de subrogation exécutée demandée. La Garde côtière a indiqué que la direction demandait conseil aux Services juridiques du MPO concernant l'entente.

Le 29 avril, l'Administrateur a informé la Garde côtière qu'il ne serait pas en mesure d'effectuer 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.

2.16 Gale Force (2013)

Numéro de cas : 120-680

L'événement a été signalé à la Garde côtière canadienne le 9 octobre 2013. Le *Gale Force*, un ancien bateau de pêche déserté à coque de bois de 61 pieds construit en 1940, était échoué et rejetait des polluants dans l'estuaire maritime sensible à Comox, en Colombie-Britannique. Le personnel d'Intervention environnementale de la Garde côtière s'est rendu à Victoria pour évaluer la situation. À l'arrivée, le bateau était inondé et entouré d'une irisation d'hydrocarbures. Le personnel d'Intervention environnementale est monté à bord du bateau déserté et a trouvé des contenants fixes et portatifs d'hydrocarbures. La salle des machines était inondée d'eau huileuse. Le moteur et les génératrices auxiliaires étaient sous l'eau. Les plages locales ont été vérifiées et une légère irisation d'hydrocarbures a été observée. Tout d'abord, le personnel de la station de sauvetage de la Garde côtière à French Creek a installé un barrage flottant autour du bateau pour réduire au minimum tout autre dommage dû à la pollution. Le personnel de la Garde côtière a discuté avec quelques résidents locaux, mais le propriétaire du bateau n'a pas pu être identifié. De plus, l'ancien bateau avait été retiré du registre des bâtiments de Transports Canada.

La Garde côtière a décidé de retirer le bateau de sa position afin de gérer l'événement de pollution. Le 17 octobre, un entrepreneur local, Sawchuck Pile Driving Ltd., a été embauché pour récupérer le *Gale Force* à la plage à Comox et le livrer au chantier naval de Saltair Marine Services Ltd. à Ladysmith. Le 22 octobre, l'entrepreneur a mobilisé une barge équipée d'une grue de 65 tonnes pour récupérer le bateau à la plage. L'entrepreneur a réparé temporairement la coque. À marée haute, le bateau a été tiré loin de la plage et remorqué jusqu'à Ladysmith. Des pompes ont dû être mises en fonction pendant le remorquage. Le bateau a été retiré de l'eau à l'installation de Saltair Marine Services. Lorsque le bateau était sorti de l'eau, la Garde côtière a embauché un expert maritime indépendant de la firme Coastal Marine Surveys pour inspecter le *Gale Force* et en estimer la valeur. L'expert a conclu que le bateau n'avait aucune valeur. Il avait été partiellement inondé dans de l'eau salée durant un certain nombre de semaines; par conséquent, les machines seraient inutilisables et le coût de la main-d'œuvre pour récupérer l'équipement dépasserait toute valeur de récupération. La coque et la quille ont subi des dommages importants et des parties du bordé de la coque étaient gauchies, grugeant ainsi le reste du bateau déserté. Il a été conclu que le coût de récupération de tout élément et du transport des matériaux contaminés à un site d'enfouissement environnemental approuvé dépasserait largement toute valeur de récupération.

La Garde côtière a élaboré un énoncé de travail pour l'enlèvement des huiles usées et de tous les matériaux contaminés par l'huile. La description de l'ampleur des travaux prévoyait la démolition et l'élimination du bateau. À ce moment-là, les services de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) ont été retenus pour solliciter des soumissions de fournisseurs qualifiés. Le contrat a été attribué à Saltair Marine Services.

Le 25 avril 2014, l'entrepreneur, Saltair Marine Services, a informé la Garde côtière que le ministère provincial du Développement social l'avait contacté au nom du propriétaire du bateau, qui était de la réserve locale des Premières Nations. La demande visait à déterminer si le propriétaire est admissible à de l'aide sociale et si le bateau devait être considéré comme un bien. La Garde côtière a informé le bureau du ministère de Powell River de la disposition du *Gale Force*.

Le 14 août 2015, moins de deux mois avant la fin du délai de prescription de deux ans énoncé dans la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM), 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 54 169,48 \$ pour les frais engagés, conformément à la LRMM.

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

L'Administrateur a entrepris une enquête et une évaluation de la demande. Il a constaté que les documents et photographies permettaient de montrer que le vieux bateau de pêche était échoué et causait de la pollution par les hydrocarbures. Le bateau rejetait des hydrocarbures et aurait fort probablement continué de rejeter des polluants, car il était partiellement submergé près du port de Comox. La documentation présentée montrait clairement que les mesures prises par les entrepreneurs étaient conformes aux modalités du contrat conclu avec TPSGC, lequel comprenait un énoncé exhaustif des travaux. Le bateau a été complètement démantelé afin d'en retirer les polluants, de sorte qu'il n'y ait plus d'autre rejet d'hydrocarbures dans le milieu marin sensible. Tout au long de l'opération, le personnel de la Garde côtière a assumé le rôle de commandant sur place pour gérer l'événement.

Une fois l'enquête et l'évaluation de la demande terminées, l'Administrateur a conclu que le montant de 51 382,12 \$ était clairement établi. Par conséquent, à la lumière des constatations, une offre d'un montant de 51 382,12 \$, plus les intérêts, a été envoyée au MPO/GCC le 13 octobre 2015, à titre de règlement total et définitif conformément à la LRMM. L'Administrateur a expliqué que le montant des intérêts sera calculé à la réception de l'acceptation de l'offre. Une entente de désistement et de subrogation à exécuter au nom de la Garde côtière a été jointe à l'offre.

La lettre de l'Administrateur datant du 13 octobre a aussi mené la haute direction de la Garde côtière à se questionner sur les demandes déposées vers la toute fin des délais de prescription énoncés dans la LRMM. Il est soulevé que le dépôt d'une demande longtemps après la fin de l'intervention comportait un certain risque. Comme il a déjà été discuté avec des représentants de la Garde côtière, avant que l'Administrateur puisse offrir une indemnisation pour une demande, il doit s'assurer que cette dernière est établie et que tous les frais fondant la demande sont raisonnables. Cela pourrait être difficile longtemps après l'événement et l'intervention, surtout si les intervenants ne sont plus disponibles pour répondre aux questions. Lorsque l'Administrateur ne peut s'assurer que la demande est raisonnable, ou que certains frais de la demande sont raisonnables, il n'a d'autre choix que de la rejeter. Il revient aussi à l'Administrateur de prendre toutes les mesures raisonnables pour recouvrer tout paiement versé à partir de la Caisse d'indemnisation auprès des propriétaires de navire, de leurs assureurs ou de toute autre partie qui pourrait assumer la responsabilité de l'événement. La réussite d'une action récursoire ne serait possible que si la demande sur laquelle elle est fondée avait fait l'objet d'une enquête et d'une consignation rigoureuses. La direction de la Garde côtière était alors invitée à déposer ses demandes le plus rapidement possible.

Le 21 octobre 2015, un avis d'acceptation de l'offre a été reçu de la Garde côtière, mais il ne comprenait pas l'entente de désistement et de subrogation dûment exécutée. Dans la réponse, il était indiqué que le commissaire examine les options possibles concernant la façon de procéder à l'égard de l'entente. L'Administrateur a répondu qu'il n'effectuerait pas le paiement de la demande tant qu'il ne recevrait pas l'entente de désistement et de subrogation dûment exécutée. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.17 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.

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

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 LRMM, 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.

Après avoir terminé l'enquête et l'évaluation de la demande, l'Administrateur a conclu que le montant total des frais engagés dans le cadre de l'intervention était établi. Par conséquent, à la lumière de ses constatations, le 6 mai 2015, l'Administrateur a fait une offre d'un montant de 30 585,25 \$, plus les intérêts, à titre de règlement total et définitif, conformément à la LRMM. Le MPO/GCC a été informé que le montant des intérêts sera calculé à la réception de l'acceptation de l'offre. Une entente de désistement et de subrogation à exécuter au nom de la Garde côtière a été jointe à l'offre. Dans la lettre d'offre, l'Administrateur a également indiqué qu'il n'effectuerait pas le transfert de fonds tant que l'entente de désistement et de subrogation dûment exécutée ne serait pas reçue.

Le 16 juin 2015, une lettre d'avis a été reçue indiquant que la Garde côtière accepte l'offre d'indemnisation. Toutefois, l'avis ne comprenait pas l'entente de désistement et de subrogation dûment exécutée tel qu'il avait été exigé. L'Administrateur a été informé que le commissaire de la Garde côtière canadienne examinait les options possibles concernant la façon de procéder à l'égard de la question en suspens de l'entente de désistement et de subrogation. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.18 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 du 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.

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

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.

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 mille 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* (LRMM).

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/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. L'Administrateur a indiqué qu'il n'effectuerait pas le paiement de la demande tant qu'il ne recevrait pas 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.

2.19 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 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.

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

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* (LRMM), 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.

À la lumière de l'évaluation et de l'enquête globales des circonstances entourant l'événement qui s'est produit dans une zone écosensible avec une industrie aquacole importante, l'Administrateur a conclu que le montant total de 9 712,57 \$ était établi. Par conséquent, à la lumière de ses constatations, le 11 juin 2015, l'Administrateur a fait une offre d'un montant de 9 712,57 \$, plus les intérêts, à titre de règlement total et définitif conformément à la LRMM. Le MPO/GCC a été informé que le montant des intérêts sera calculé à la réception de l'acceptation de l'offre. De plus, une lettre de désistement et de subrogation à exécuter au nom de la Garde côtière a été jointe à l'offre. Dans la lettre d'offre, l'Administrateur a indiqué qu'il n'effectuerait pas le transfert des fonds tant que l'entente de désistement et de subrogation dûment exécutée ne serait pas reçue.

Le 16 juin 2015, une lettre d'avis indiquant que la Garde côtière accepte l'offre d'indemnisation a été reçue. Toutefois, l'avis ne comprenait pas l'entente de désistement et de subrogation dûment exécutée tel qu'il avait été exigé, car le commissaire examine les options possibles concernant la façon de procéder à l'égard de la question de l'entente de désistement et de subrogation. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.20 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* (LRMM). 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 (TPSGC) 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.

Le 15 mai 2015, un avis d'acceptation a été reçu, mais il ne comprenait pas l'entente de désistement et de subrogation exécutée demandée. La Garde côtière a indiqué que le commissaire examine les options possibles concernant la façon de procéder à l'égard de la question de l'entente de désistement et de subrogation. Le 19 mai 2015, l'Administrateur a informé la haute direction de la Garde côtière qu'il n'effectuerait pas le transfert de fonds tant qu'il n'aurait pas reçu l'entente de désistement et de subrogation dûment exécutée qui était jointe à l'offre. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.21 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

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

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* (LRMM) 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/GCC au montant établi de 55 200,68 \$, plus les intérêts, à titre de règlement total et définitif de la demande, conformément à la LRMM. 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.

2.22 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.

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

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'invasion 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* (LRMM).

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 LRMM. 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.

Le 29 avril 2015, un avis d'acceptation de l'offre a été reçu. Toutefois, il ne comprenait pas l'entente de désistement et de subrogation demandée. La Garde côtière a indiqué que, pour ce qui est de l'entente de désistement et de subrogation, elle demandait conseil aux Services juridiques du MPO. L'Administrateur a ensuite informé la Garde côtière qu'il n'effectuerait pas le paiement de la demande tant que la question de l'entente de désistement et de subrogation ne serait pas réglée. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.23 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.

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

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 St-John's. 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.

Le 29 février 2016, le conseiller juridique a informé l'Administrateur que la Couronne et le club P et I du propriétaire du navire sont arrivés à un accord dans le cadre duquel le club P et I règlera la demande d'indemnisation. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.24 Lord Selkirk II (2014)

Numéro de cas : 120-655

Au début du mois de mars 2014, le surintendant de la Région de l'Ouest d'Intervention environnementale de la Garde côtière canadienne (IE - GCC) a été informé par le bureau régional des Prairies et du Nord de Transports Canada de la situation du navire déserté, le *Lord Selkirk II*, échoué dans les eaux recouvertes de glace de la rivière Rouge. Le navire relevait auparavant de la Région du Centre et de l'Arctique de la GCC, mais en raison de changements à la structure organisationnelle de la Région, le navire se trouve maintenant à l'intérieur des limites de la Région de l'Ouest. Le 14 mars, des membres du personnel d'IE - GCC ont été chargés d'enquêter. Ils se sont rendus dans la région de Selkirk pour évaluer la situation signalée. Ils ont rencontré des inspecteurs de la sécurité maritime de Transports Canada à Winnipeg et des représentants de la Ville de Selkirk. D'après les renseignements obtenus, le personnel de la Garde côtière n'est pas monté à bord du navire déserté à ce moment-là en raison de la présence signalée de matières dangereuses à bord. Il a été décidé qu'une évaluation adéquate serait effectuée après la débâcle au printemps, moment où les mesures appropriées de prévention de la pollution par les hydrocarbures seraient prises.

En ce qui concerne l'histoire du navire, le *Lord Selkirk II*, construit en 1969, a été exploité en tant que navire de passagers et de marchandises sur le lac Winnipeg et la rivière Rouge pendant près de 20 ans. En 1990, l'ancien navire de croisière sur la rivière Rouge a été mis hors service et amarré sur la rive de la rivière Rouge dans les limites du parc de la ville de Selkirk. En juin 2012, le navire de croisière autrefois prestigieux a été incendié. L'incendie a ravagé deux ponts du navire, et il a pris plus de six heures au service d'incendie pour éteindre les flammes. Lorsque l'incendie a été éteint, le navire a partiellement coulé, et il repose encore sur le fond dans 22 pieds d'eau. Les propriétaires étaient sur le point de mettre le navire au rebus lorsqu'ils ont déclaré faillite. Le navire n'est maintenant plus qu'une coque rouillée qui enlaidit le parc de Selkirk. Le 22 mai 2014, le journal de Selkirk rapportait que le navire déserté rejetait des matières dangereuses dans la rivière Rouge, comme de l'arsenic, du plomb, du mercure et d'autres minéraux. Ce

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

journal indique qu'il est prouvé que tous ces minéraux sont un danger pour la vie aquatique, le bassin hydrographique et le milieu marin du parc.

À la suite de discussions initiales avec la Garde côtière, la Ville de Selkirk a fait appel à Pinchin Environmental Ltd. afin d'évaluer les dangers potentiels pour le personnel travaillant à bord du navire déserté. La firme a, entre autres, indiqué à la Ville qu'elle devrait interdire l'accès à l'épave à moins de porter des vêtements de protection pour les matières dangereuses et d'être équipé de respirateurs portatifs Scott. L'évaluation de Pinchin suggère fortement le nettoyage de zones particulières du navire pour permettre à la Garde côtière d'enlever de façon sécuritaire tout hydrocarbure trouvé à bord.

Le 12 mai, trois spécialistes en matière d'intervention de Vancouver, Victoria et Hay River se sont rendus à Selkirk pour évaluer le risque de pollution. Avant l'opération, ils ont tenu une réunion avec des représentants de la Ville. Ces derniers ont indiqué que la Ville avait obtenu la permission du propriétaire pour monter à bord du navire. Au moyen de pompes fournies par la Ville, le personnel de la GCC a passé trois jours à essayer d'enlever l'eau des compartiments, mais il y avait 6 à 8 pieds de glace dans la cale avant et dans la salle des machines. Des hydrocarbures ont été vus dans la glace. Des appareils de chauffage de la glace ont été installés à bord sans succès. Après consultation avec les autorités de la Ville, il a été décidé d'attendre que la glace fonde pour qu'une évacuation de l'eau adéquate et une vérification de l'état du navire puissent être effectuées. Un barrage flottant a été installé autour du *Lord Selkirk II* en cas de rejet d'hydrocarbures pendant la fonte de la glace. Le retour sur les lieux initialement prévu au début juillet a dû être reporté en raison du niveau d'eau élevé de la rivière Rouge qui empêcherait la réussite de l'enlèvement de l'eau dans le navire.

Du 20 au 24 juillet, deux spécialistes en matière d'intervention de la GCC sont retournés à Selkirk pour intervenir en cas de pollution par les hydrocarbures sur place. Ils ont récupéré les matériaux absorbants utilisés pour absorber les hydrocarbures remontant de l'épave qui s'étaient accumulés dans le barrage flottant déployé précédemment. Ils ont également rencontré les autorités locales pour veiller à ce que la Garde côtière soit tenue au courant de tout futur dommage dû à la pollution.

Le 7 octobre, le personnel d'IE - GCC est retourné à Selkirk pour enlever l'eau du navire. Il a prévu effectuer une vérification de la présence d'hydrocarbures et, au besoin, travailler avec un entrepreneur local en environnement pour enlever tous les produits quantifiables. L'équipe de la Garde côtière a travaillé sur place du 7 au 16 octobre. Les responsables du contrôle des dommages ont découvert qu'une conduite brisée serait à l'origine de l'infiltration d'eau. La conduite a été réparée. Au cours de la période de 10 jours, assez d'eau a été pompée des ponts inférieurs pour permettre d'avoir accès à la salle principale des machines. Des réservoirs journaliers ont été loués et environ 100 litres de carburant diesel ont été retirés. De plus, 150 litres de diesel et 20 litres d'huile lubrifiante ont été retirés du compartiment du groupe électrogène de secours. La salle des machines a été nettoyée et 26 récipients d'autres huiles lubrifiantes et de graisse ont été récupérés ainsi que de l'eau de cale huileuse. Le 16 octobre, à la fin de ses travaux, le personnel de la Garde côtière a rencontré le directeur général de la Ville qui a indiqué que cette dernière collaborerait avec Transports Canada et les autorités provinciales pour ce qui est de l'élimination future du navire déserté.

Le 27 janvier 2016, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation de la Garde côtière d'un montant de 80 054,52 \$ pour les frais engagés, conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM). On a accusé réception de la demande le jour suivant.

L'Administrateur a entrepris une enquête et une évaluation de la demande. Le 16 mars 2016, il a écrit à la Garde côtière pour lui demander des documents justificatifs supplémentaires à propos des services contractuels afin de terminer l'évaluation de la demande. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.25 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 2.22 - *Cape Rouge*) 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 de la Sécurité maritime de Transports Canada (SMTC) 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, la SMTC a 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 pompés 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* (LRMM), 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/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. Aucune entente de désistement et de subrogation n'a été demandée avec le paiement de la demande.

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. L'enquête sur les antécédents a révélé qu'aucun actif financier important n'était enregistré au nom du propriétaire dans la province de la Nouvelle-Écosse. Après consultation avec le conseiller juridique, 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 16 décembre 2015, le dossier a été fermé.

2.26 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 \$.

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 2014, le conseiller juridique a informé l'Administrateur que le *Maryjack* avait été démantelé.

Le 10 juillet 2015, la Garde côtière canadienne, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a déposé auprès de l'Administrateur une demande d'indemnisation d'un montant de 94 689,51 \$ pour les frais engagés, conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM). Le 14 juillet, on a accusé réception de la demande.

Après enquête et évaluation de la demande, le 13 novembre 2015, l'Administrateur a fait une offre finale au MPO/GCC pour le montant établi de 86 228,70 \$, plus les intérêts, à titre de règlement total et définitif conformément à la Loi. La Garde côtière a été informée que le montant des intérêts sera calculé à la réception de l'acceptation de l'offre. Une entente de désistement et de subrogation à exécuter au nom de la Garde côtière était jointe à l'offre. Dans la lettre, l'Administrateur a également indiqué qu'il n'effectuerait pas le transfert de fonds tant qu'il ne recevrait pas l'entente de désistement et de subrogation dûment exécutée.

Le 18 décembre 2015, un avis d'acceptation de l'offre a été reçu. Toutefois, il ne comprenait pas l'entente de désistement et de subrogation demandée. La Garde côtière a indiqué que, pour ce qui est de l'entente, le commissaire examine les options possibles concernant la façon de procéder. Le 21 décembre, l'Administrateur a de nouveau informé la Garde côtière qu'il n'effectuerait pas le paiement de la demande tant qu'il ne recevrait pas l'entente de désistement et de subrogation dûment exécutée. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.27 Windago (2014)

Numéro de cas : 120-659

Le 11 juin 2014, le voilier *Windago* a chassé sur l'ancre et s'est échoué sur la plage de Kitsilano, à Vancouver, en Colombie-Britannique. L'événement a causé une fuite d'hydrocarbures susceptible de causer une pollution additionnelle importante étant donné que le voilier avait à son bord plus de 400 litres de diesel, ainsi que diverses huiles de lubrification. Après son intervention, la Garde côtière canadienne a appris en communiquant avec la Ville de Vancouver que le propriétaire avait indiqué ne pas être en mesure de renflouer le voilier ou d'atténuer la menace de pollution additionnelle. Les intervenants de la Garde côtière ont par la suite confirmé cette information auprès du propriétaire lorsqu'ils se sont entretenus directement avec lui au sujet de ses responsabilités et de ses obligations.

La plage de Kitsilano est la plage la plus fréquentée de Vancouver et, compte tenu des risques pour la santé associés au déversement d'hydrocarbures, l'autorité sanitaire de Vancouver a jugé nécessaire de fermer la plage.

Lors de l'intervention initiale, le personnel de la Garde côtière est monté à bord du voilier échoué et a découvert une épaisse couche d'hydrocarbures dans les cales. De l'eau de mer s'infiltrait par un grand trou dans la coque. Le *Windago* reposait sur des rochers de tailles variées sur la plage et ceux-ci pénétraient dans la coque. Par suite de ces constatations, la Garde côtière a engagé la Western Canada Marine Response Corporation (WCMRC) afin qu'elle déploie un barrage flottant autour du voilier. Parallèlement aux efforts de la WCMRC, le personnel de la Garde côtière a commencé à retirer les hydrocarbures restants à bord du voilier au moyen de pompes d'aspiration et de transfert. La Garde côtière s'est dépêchée à retirer le plus d'hydrocarbures possible avant la marée montante.

Afin de prévenir tout autre dommage dû à la pollution au moment du renversement de la marée, la Garde côtière a retenu les services de la Vancouver Pile and Dredge afin qu'elle retire l'épave du voilier. Plus tard ce soir-là, le bâtiment a été démantelé et retiré en sections. Malheureusement, une quantité importante d'hydrocarbures s'est déversée et a bordé le secteur de la plage à proximité en formant une étroite bande d'environ un mètre par cent mètres. Pour remédier à la pollution de la plage, une petite équipe de la Garde côtière et de la Vancouver Pile and Dredge s'est réunie tôt le matin suivant pour procéder au retrait manuel des déchets d'hydrocarbures.

Le 17 février 2016, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation de la Garde côtière au nom du ministère des Pêches et des Océans pour des frais et débours de 41 506,93 \$ en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

L'Administrateur a entrepris une enquête et une évaluation de la demande. Le dossier est demeuré ouvert à la fin de l'exercice.

2.28 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 à Deep Bay, 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* (LRMM) – 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

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

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. Le 24 juin 2015, le conseiller juridique a demandé à la Garde côtière de faire rapport sur l'état du *Silver King*. La Garde côtière a répondu par courriel qu'il n'y avait rien de nouveau à signaler pour le moment. 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.

2.29 Jana (2014)

Numéro de cas : 120-662

Le 21 septembre 2014, l'Administrateur a été informé de l'événement impliquant la Garde côtière canadienne et le navire de charge polyvalent *Jana*. À ce moment, le navire désarmé était au mouillage à Mortimer Bay sur la côte sud de Terre-Neuve. La Garde côtière avait demandé un remorqueur afin de remorquer le navire jusqu'au port d'Argentia à proximité étant donné qu'il avait à son bord du combustible de soute et que l'on annonçait des vents d'ouragan. Ces mesures ont été prises afin de prévenir le risque de pollution par les hydrocarbures, car le navire aurait pu chasser sur l'ancre et s'échouer. Les services de remorquage ont été payés par la Garde côtière.

Lorsqu'il a été informé de la situation, l'Administrateur a mené des recherches et a confirmé auprès de la Sécurité des navires que le *Jana* faisait l'objet d'un certificat d'assurance concernant la responsabilité civile, conformément aux exigences de la Convention sur les hydrocarbures de soute, qui était valide jusqu'au 20 février 2015. D'autres renseignements indiquent que le 14 août précédent, le navire avait perdu la puissance de ses moteurs, peu après avoir fait monter un pilote, à 8 milles marins au large d'Argentia.

L'Administrateur a chargé son conseiller juridique de mener des recherches sur la propriété du bâtiment. Le conseiller juridique a confirmé que le *Jana* était immatriculé à Saint-John's, Antigua-et-Barbuda, dans les Caraïbes orientales. Le propriétaire inscrit est une entité située à Haren, en Allemagne.

Le 30 septembre, la Garde côtière a informé l'Administrateur de son intention de présenter une demande au club P et I du propriétaire. L'Administrateur a chargé son conseiller juridique d'assurer une surveillance étroite et de vérifier si toute demande susceptible d'être présentée auprès de la Caisse d'indemnisation pourrait relever de la Convention sur les hydrocarbures de soute. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.30 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 Ehattesah, 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 Ehattis. 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 30 mars 2016, la Garde côtière a indiqué qu'elle devrait avoir rempli et déposé une demande auprès de la Caisse d'indemnisation d'ici la fin avril 2016. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.31 Simushir (2014)

Numéro de cas : 120-624

Le 16 octobre 2014, la Garde côtière canadienne (GCC) a reçu un rapport signalant la dérive du *Simushir*, un navire de marchandises générales battant pavillon russe, à 19 milles marins à l'ouest de l'archipel Haida Gwaii, en Colombie-Britannique. Le navire, dont la machine principale était tombée en panne, affrontait des vagues de sept mètres de haut et des vents de plus de 90 kilomètres à l'heure. Il avait à son bord 472 tonnes métriques de combustibles de soute et 59 tonnes de carburant diesel. Le navire risquait à tout moment de déverser l'ensemble de ses hydrocarbures s'il en venait à s'échouer sur les îles de la Reine-Charlotte. La Garde côtière a déployé trois navires : le *Gordon Reid*, le *Sir Wilfred Laurier* et le *Bartlett*. Le ministère de la Défense nationale a positionné un hélicoptère de recherche et sauvetage à Sandspit. Transports Canada a dépêché un aéronef de surveillance afin qu'il survole le navire de marchandises. En attendant le remorqueur affrété par les propriétaires, le NGCC *Gordon Reid* a remorqué le *Simushir* désemparé et l'a déplacé plus à l'ouest. Le capitaine du navire désemparé, qui avait subi des blessures, a été transféré à Sandspit. Le *Barbara Foss*, le remorqueur affrété en provenance de Prince Rupert, naviguait difficilement sous l'effet de la forte mer, mais a rejoint le navire de marchandises le 18 octobre et l'a remorqué jusqu'à un poste d'accostage sécuritaire au port de Prince Rupert le 20 octobre. Au port, certains des chargements en pontée ont dû être déchargés et arrimés de nouveau. De plus, un certain nombre de conteneurs étaient endommagés, et les marchandises ont dû être transférées dans de nouveaux conteneurs. La panne de la machine principale, qui avait été causée par une défaillance du refroidisseur à combustible, a été réparée par le personnel mécanicien du navire. Le 22 octobre, un nouveau capitaine russe a rejoint le navire, qui a quitté le port pour la Russie en temps utile.

Pendant que l'événement se produisait, le ministère de l'Environnement de la Colombie-Britannique et les bandes des Premières Nations locales ont contribué de façon importante à l'intervention. Le 18 octobre, plusieurs équipes environnementales ont été déployées à Queen Charlotte City. Le propriétaire du navire a retenu les services d'une entreprise afin d'être prêt à mettre en œuvre une dépollution environnementale au besoin.

Au tout début de l'événement, l'Administrateur a chargé son conseiller juridique d'obtenir une lettre d'engagement de la façon habituelle. Le 24 octobre 2014, le conseiller juridique de l'Administrateur à Prince Rupert a signifié un mandat de saisie à l'égard du navire *Simushir*. Par la suite, une entente satisfaisante a été conclue avec l'avocat des propriétaires du navire concernant le niveau de cautionnement approprié pour couvrir toute demande en suspens. Dans l'intervalle, l'Administrateur est au courant qu'un certain nombre de demandes ont été réglées au nom des propriétaires du navire.

À la fin de l'exercice, aucune demande n'avait été présentée à l'Administrateur. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert jusqu'à l'expiration du délai de prescription.

2.32 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 2014, l'Administrateur a appris que le nettoyage du bâtiment avait été effectué. Le bâtiment était amarré au quai de Valley Towing sur le fleuve Fraser, moyennant un coût d'amarrage quotidien. 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.

Le 1^{er} décembre 2015, le conseiller juridique s'est informé auprès de la Garde côtière du statut de sa demande visant le propriétaire du navire pour les dépenses importantes engagées pour l'assainissement du *Spudnik*. En réponse, la Garde côtière a indiqué que la situation est sous contrôle et qu'elle est encore en contact avec le propriétaire en lien avec la demande. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.33 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. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.34 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.

En avril 2015, le port de Trois-Rivières a pris des mesures à l'égard du risque continu de pollution que représentait ce bâtiment. Des détails sur les mesures prises sont fournis à la section 2.35 du présent rapport. Le 25 août 2015, l'administration portuaire a reçu la confirmation que le bâtiment avait été démantelé et éliminé dans les installations de Verrault Navigation. À la fin de l'exercice, le dossier demeure ouvert.

2.35 Administration portuaire de Trois-Rivières (Chaulk Determination) (2015)

Numéro de cas : 120-667

Le *Chaulk Determination* était un remorqueur de haute mer d'une jauge brute de 566 tonneaux appartenant à CAI Marine Inc. Le 26 décembre 2014, le bâtiment a coulé dans la section 1 du port de Trois-Rivières alors qu'il contenait 22 tonnes de polluants. Le propriétaire a été contacté et n'a pas été en mesure d'intervenir. La Garde côtière a communiqué avec la Caisse d'indemnisation le 6 janvier 2015 pour l'aviser qu'une demande importante lui serait probablement présentée. La Caisse d'indemnisation a engagé un conseiller technique chargé de surveiller la situation et de l'aider en cas de la présentation éventuelle d'une demande par la Garde côtière. L'entreprise Group Ocean a été engagée par la Garde côtière pour renflouer le bâtiment. Les travaux de renflouement ont commencé le 19 février et ont pris fin le 21 février 2015.

Au cours des mois de février/mars 2015, la Garde côtière a pris des mesures afin d'aménager le bâtiment pour l'hiver et de veiller à ce qu'il soit sécuritaire et sécurisé au port avant de le livrer à l'administration portuaire. Le port a indiqué que le bâtiment était considérablement contaminé par des hydrocarbures/résidus au moment où il lui avait été livré et qu'il présentait un risque de pollution. Ces points de vue ont été communiqués à Transports Canada et à la Garde côtière.

En avril 2015, le bâtiment a commencé à se remplir d'eau. Le 16 avril 2015, le port de Trois-Rivières a remarqué que le bâtiment gîtait et a conclu, à la suite d'une enquête, que le bâtiment risquait encore une fois de couler et d'engendrer de la pollution. Le port a engagé un expert maritime pour qu'il fasse un rapport sur l'état du bâtiment au moment où il lui a été livré par la Garde côtière. De plus, après une évaluation des risques associés au bâtiment, le service d'incendie local a demandé que tous les combustibles et déchets soient retirés du bâtiment et a souligné le besoin d'assurer une surveillance en permanence. L'Administration portuaire a conclu que le remorqueur présentait un risque continu de pollution et a jugé son retrait et son démantèlement nécessaires.

Des entrepreneurs ont été engagés la semaine suivante pour redresser le navire, l'assécher, en nettoyer l'intérieur et en retirer les polluants. Des réservoirs de carburants ont été utilisés à titre de citernes de ballast après la remise à flot du remorqueur, ce qui a fait en sorte qu'une quantité considérable de résidus de carburant se sont mélangés à l'eau de ballast. Il a été nécessaire d'effectuer un nettoyage complet des citernes d'eau de ballast, des réservoirs de carburant et d'huile de graissage et des locaux d'habitation, ainsi que du local des machines.

Le 20 octobre 2015, l'Administration portuaire a présenté une demande de 71 909,71 \$ à la Caisse d'indemnisation pour les frais engagés. L'Administrateur a lancé une enquête et une évaluation de la réclamation, et a demandé d'autres documents au port pour étayer sa demande. Le port a fourni les renseignements supplémentaires le 13 janvier 2016.

À la fin de l'exercice, le dossier demeure ouvert.

2.36 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 » 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 environ 60 000,00 \$.

Le 15 avril 2015, l'Administrateur a reçu un rapport de l'expert maritime embauché par le conseiller juridique pour vérifier auprès de la Garde côtière si l'enlèvement des hydrocarbures du bâtiment abandonné était terminé. La Garde côtière a informé l'expert maritime que le retrait des hydrocarbures du bâtiment s'était déroulé sur une période de cinq jours. Les hydrocarbures récupérés ont été transportés vers Prince Rupert à bord du chaland de l'entreprise Wainwright Marine Services, et ont ensuite été transférés à Newalta en vue d'être éliminés. À ce moment-là, la Garde côtière croyait que la Province faisait construire un poste d'amarrage dans la communauté de Shearwater située sur la côte nord de l'île Denny, et que le *Chilcotin Princess* serait déplacé vers un nouveau site.

Le 27 juillet, la Garde côtière a informé le conseiller juridique que l'entreprise Wainwright Marine Services était en train de démolir le bâtiment, lequel se trouvait à Prince Rupert, et que la Province dirigeait les travaux. Grâce à ces renseignements, l'Administrateur a donné pour instructions au conseiller juridique de retenir les services d'un expert maritime pour se rendre au chantier naval et surveiller les travaux de démantèlement afin de déterminer, le cas échéant, quelle partie des coûts était liée à la prévention de la pollution par les hydrocarbures. Le jour suivant, l'expert maritime a indiqué que les travaux à bord du bâtiment avaient commencé, mais qu'ils avaient dû être interrompus lorsque des matériaux contenant de l'amiante avaient été découverts à bord. La question relative à l'enlèvement de l'amiante a par la suite été réglée, et les services d'un entrepreneur spécialisé en manipulation de rebuts ont été retenus pour entreprendre les travaux de démantèlement définitifs au début du mois d'août. L'expert maritime a également indiqué que la Garde côtière avait retiré tout le mazout accessible du bâtiment à Namu, mais que l'on s'attendait à ce qu'il y ait des résidus mineurs de carburant dans les réservoirs. L'entrepreneur a mis un plan en place pour enlever tout résidu découvert durant les travaux de démantèlement.

L'expert maritime a également indiqué que l'entreprise Wainwright Marine Services avait conclu un contrat avec la province de la Colombie-Britannique pour entreprendre les travaux d'enlèvement et d'élimination subséquente de l'épave. Il était prévu que les travaux seraient achevés en date du 21 août 2015. Cependant, aucune demande n'avait été déposée auprès de la Caisse d'indemnisation à la fin de l'exercice. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.37 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.

Le 16 avril 2015, la Garde côtière a déposé une demande d'indemnisation auprès de l'Administrateur d'un montant de 5 737,64 \$ pour les frais engagés, conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

À la suite de l'enquête sur l'événement, il a été jugé que les mesures d'intervention prises par la Garde côtière dans les circonstances étaient nécessaires et raisonnables pour prévenir et réduire au minimum la pollution par les hydrocarbures dans l'environnement portuaire. La réclamation, qui a été déposée rapidement, était bien documentée et facile à évaluer. Après avoir terminé l'évaluation des dépenses réclamées, l'Administrateur a conclu que le montant de 5 294,62 \$ était légitime. Par conséquent, compte tenu des constatations faites le 24 juin 2015, une offre de 5 294,62 \$ a été faite à la GCC, plus les intérêts, à titre de règlement total et définitif, conformément à la LRMM. L'entente de désistement et de subrogation normalisée a été jointe à la lettre d'offre qui précisait que l'Administrateur n'effectuerait pas de transfert de fonds tant qu'il ne recevrait pas l'entente de désistement et de subrogation dûment exécutée.

Le 9 juillet 2015, un avis d'acceptation a été reçu, mais il ne comprenait pas l'entente de désistement et de subrogation exécutée qui avait été demandée. La Garde côtière a indiqué que le commissaire examine les options possibles concernant la façon de procéder au sujet de l'entente de désistement et de subrogation. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.38 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.

2.39 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. Les résultats de l'inspection ont indiqué que de l'eau avait inondé la cale principale du navire. L'inondation faisait vraisemblablement suite à un gel et à des bris

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

de tuyaux. Le représentant 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. Des hydrocarbures s'échappaient du bâtiment depuis son naufrage. Au départ, un barrage flottant ne pouvait être utilisé en raison de la glace couverte de neige autour de la coque du bâtiment.

Le personnel de la Garde côtière s'est rendu à Bridgewater et a rencontré une personne qui s'est présentée comme étant le propriétaire du bâtiment. La Garde côtière lui a remis un avis d'intention pour l'informer de ses responsabilités en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM) et lui a émis un ordre pour élaborer un plan de renflouement afin de remettre le *Cormorant* à flot. Le propriétaire a retenu les services de Horseshoe Bay Marine Salvage Group, spécialisé en renflouement et ils commencèrent à élaborer le plan. Le service d'incendie local a prêté main-forte en arrosant d'eau sous pression, le bâtiment partiellement coulé, afin de déloger la neige et la glace qui s'étaient accumulées. Un barrage flottant a ensuite été installé autour de l'épave. On a demandé aux habitants de l'endroit d'entretenir le barrage et de retirer les matériaux absorbants au besoin. Pendant cette période, la Garde côtière a joué le rôle d'agent de surveillance fédéral.

Vers la fin du mois de mars, la Garde côtière a trouvé une remorque munie d'équipement d'intervention à Bridgewater afin de lutter contre la pollution par les hydrocarbures qui s'échappait de l'épave de façon continue. À la mi-avril, des réunions ont été tenues avec le propriétaire et l'entreprise de renflouement afin d'examiner le plan général d'intervention contre la pollution. En date du 27 avril, des organismes fédéraux, comme la Garde côtière canadienne, Transports Canada et Environnement Canada, ont indiqué qu'ils s'inquiétaient du taux de réussite des mesures prises. Une autre réunion a été tenue avec des représentants de l'entreprise de renflouement le 4 mai, après quoi la Garde côtière a été informée que le sauveteur d'épaves ne poursuivrait pas les activités de renflouement jusqu'à ce que la question de la propriété soit réglée en cour.

Le 5 mai, la Garde côtière a assumé le rôle de commandant sur place et a communiqué avec l'entreprise RMI Marine Limited afin de prendre les mesures nécessaires pour contrôler les activités de renflouement. Le 8 mai, grâce à l'aide de plongeurs, RMI a retiré 5 850 litres d'huile usée des fonds de la salle des machines et 350 litres d'huile hydraulique de plusieurs réservoirs. Pendant ce temps, la Garde côtière a entretenu le barrage flottant et retiré les matelas contaminés par les huiles de la surface de l'eau. En date du 21 mai, les plongeurs avaient terminé la majeure partie du travail.

Le *Cormorant* a été renfloué le 27 mai. Les matelas absorbants et le barrage flottant ont été récupérés. En tout, environ 70 000 litres de produits polluants ont été retirés. L'équipe d'Intervention environnementale de la Garde côtière a été démobilitée et est retournée au dépôt de Dartmouth.

Le 2 novembre 2015, la Garde côtière, au nom du ministère des Pêches et des Océans, a déposé une demande d'indemnisation auprès de l'Administrateur d'un montant de 549 581,18 \$ pour les frais engagés, conformément à la LRMM. L'Administrateur a accusé réception de la réclamation et a entrepris une évaluation et une enquête.

À titre indicatif, l'ancien bâtiment de soutien des opérations de plongée d'environ 2 174 tonnes brutes a été amarré, en 2002, le long du quai de l'Artificial Reef Society à Bridgewater, en Nouvelle-Écosse. En 2009, la Cour fédérale a autorisé l'Artificial Reef Society à vendre le bâtiment par l'entremise du shérif. Il s'agit de la troisième demande d'indemnisation concernant des bâtiments amarrés le long du même quai à Bridgewater que reçoit la Caisse d'indemnisation. La première demande concernait le *Hannah Atlantic* (19 956,15 \$), la deuxième demande le *Cape Rouge* (362 575,38 \$) et la troisième demande le *Cormorant* (549 581,18 \$).

Après avoir été initialement informé que la Garde côtière avait joué le rôle de commandant sur place lors de l'événement du 5 mai 2015, l'Administrateur a donné comme instruction à son conseiller juridique de retenir les services d'un expert maritime pour se rendre sur les lieux de l'événement et observer les mesures prises. L'expert maritime s'est rendu sur place à quatre reprises entre le 11 mai et le 3 juin. Il a rendu compte de l'avancement des travaux d'enlèvement des polluants huileux et de stabilisation du bâtiment dans une position verticale.

En règle générale, les résultats de l'enquête ont confirmé qu'il avait été raisonnable de la part de la GCC de prendre la relève et de retenir les services de l'entrepreneur de RMI, puisque le propriétaire n'a donné suite à aucune activité de renflouement adéquate.

Le 29 mars 2016, l'Administrateur a informé la Garde côtière que, à la lumière des renseignements et des documents d'appui supplémentaires qu'il avait demandé à obtenir, il était en mesure d'offrir le montant établi à 515 267,25 \$ pour régler la réclamation. L'entente de désistement et de subrogation normalisée a été jointe à la lettre d'offre. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.40 Marathassa (2015)

Numéro de cas : 120-673

Le 8 avril 2015, le propriétaire du *Hali*, un voilier exploité localement, a signalé à la Garde côtière qu'un déversement d'hydrocarbures était survenu à proximité de l'entrée du port de Vancouver. Le directeur du port, qui avait également été informé de l'événement, a envoyé une vedette du port sur les lieux pour mener une enquête. Le capitaine de la vedette a indiqué qu'il y avait en effet un déversement d'hydrocarbures d'environ 200 mètres carrés près du *Marathassa*, un navire céréalier ancré à cet endroit (il s'agissait du premier voyage du vraquier qui arrivait de la Corée pour charger des grains. Le navire de 229 mètres et d'une jauge brute de 43 229 tonneaux a été construit en 2015 et a été immatriculé à Chypre). On a constaté par la suite que le déversement était plus important que ce qu'on avait estimé au départ. Par conséquent, la GCC a retenu les services de la Western Canada Marine Response Corporation (WCMRC) pour prendre les mesures d'intervention qui s'imposaient. La WCMRC a installé un barrage flottant autour du navire de transport de céréales. La WCMRC a utilisé bon nombre de ses écremeurs pour récupérer le pétrole lourd entourant le navire. La Garde côtière est demeurée sur les lieux durant l'intervention pour assumer le rôle de commandant sur place.

La WCMRC a informé l'Administrateur de l'événement. Le conseiller juridique a alors reçu la directive de discuter de la situation avec le gestionnaire d'Intervention environnementale de la Garde côtière de Vancouver. Le conseiller juridique a été informé, au cours des discussions quotidiennes qui ont suivi, qu'une importante quantité de pétrole s'était échappée du barrage flottant. Selon les rapports reçus, le pétrole avait été rejeté sur le littoral d'une petite plage de Vancouver Ouest connue sous le nom de Sandy Cove. Les rapports indiquaient également que des hydrocarbures avaient été observés à la surface de l'eau au parc Stanley. Au cours des jours qui ont suivi, du combustible de soute a souillé plusieurs plages de la Baie English et de l'inlet Burrard. Cette contamination a nécessité davantage d'activités de nettoyage et de suivi des incidences possibles sur les espèces d'oiseaux migratoires dans la zone de mouillage que prévu. Les activités d'intervention et de nettoyage ont duré 16 jours.

Le conseiller juridique a également indiqué que des employés de la Sécurité maritime de Transports Canada étaient montés à bord du navire et avaient prélevé des échantillons d'hydrocarbures de chaque réservoir de carburant. Des agents de la sécurité des navires ont mené une inspection de contrôle par l'État du port. D'après les survols aériens réalisés par Transports Canada, il a été estimé qu'environ 2 800 litres d'hydrocarbures s'étaient déversés dans l'eau en plus des 800 litres qui avaient été récupérés par la WCMRC. Le capitaine et les représentants du *Marathassa* ont tout d'abord nié toute responsabilité. Il a toutefois été établi qu'une quantité inconnue de mazout intermédiaire avait été rejetée du navire. Les inspecteurs de la sécurité des navires ont indiqué que le déversement d'hydrocarbures était attribuable à un défaut mécanique du bâtiment nouvellement construit, qui a entraîné la présence de combustible de soute dans les cales. Ainsi, l'équipage rejetait à la mer de l'eau de cale contaminée par du mazout de soute, lors du nettoyage des cales à marchandises en vue du chargement de grains, alors qu'il croyait qu'il s'agissait d'eau de cale propre. Transports Canada a indiqué que le capitaine et les propriétaires du navire ont pleinement collaboré pendant l'enquête sur la cause de la fuite.

En raison de la complexité de l'événement et des critiques formulées par les autorités municipales et d'autres entités à l'égard de la Garde côtière parce qu'on estimait que les mesures d'intervention pour contrer ce déversement de mazout persistant n'avaient pas été prises assez rapidement, le commissaire de la Garde côtière a entrepris un examen afin de définir les points forts de l'intervention et les points à améliorer. L'examen indépendant du déversement d'hydrocarbures du *M/V Marathassa* – Opération d'Intervention environnementale a été communiqué au grand

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

public le 31 juillet 2015. Le ministre de Pêches et Océans Canada a accepté l'ensemble des 25 recommandations et a indiqué qu'on y donnerait suite.

Conformément aux directives reçues, le conseiller juridique a communiqué avec l'avocat-conseil du Standard Club and Europe Ltd. ainsi qu'avec les propriétaires du *Marathassa* pour discuter des mesures de sûreté au nom de la Caisse d'indemnisation, notamment du montant des dépens et du format à utiliser. Le Standard Club a envoyé une lettre d'engagement dans un format qui avait déjà été accepté par l'Administrateur dans des circonstances semblables. L'Administrateur a été informé que les réclamations sont traitées par le conseiller juridique des assureurs. Aucune réclamation n'a été déposée auprès de la Caisse d'indemnisation. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.41 Farley Mowat (2015)

Numéro de cas : 120-679

Le 24 juin 2015, le personnel d'Intervention environnementale de la Garde côtière canadienne (IE - GCC) a été avisé que le *M/V Farley Mowat* était en train de couler au quai de Shelburne, en Nouvelle-Écosse. La poupe du navire était déjà bien enfoncée dans l'eau et semblait toucher le fond de l'eau au quai de l'administration portuaire. Des employés d'IE - GCC qui se sont rendus sur les lieux le 25 juin ont constaté qu'il était impossible d'arraisonner le navire, car il était instable et se trouvait à environ 20 pieds du côté du quai. Un barrage flottant de 600 pieds a été installé autour du navire. Des agents ont patrouillé le port en vue de localiser les débris et les barils d'huile qui étaient tombés du pont lorsque le bâtiment avait coulé. Sécurité maritime de Transports Canada (SMTC) et le personnel d'Environnement Canada responsable de l'application de la loi se trouvaient sur place. Transports Canada a survolé l'endroit au moyen d'un aéronef de surveillance, et a indiqué qu'il y avait 37 litres d'hydrocarbures dans le port entre le site et le chantier naval (plusieurs entrevues aux médias ont eu lieu sur place). Le jour suivant, l'entreprise RMI a été embauchée pour effectuer de la plongée autour du navire. La Garde côtière a organisé le déploiement de son poste de commandement mobile régional et des gardes de sécurité ont été placés à l'entrée du quai.

Le 26 juin, la présence de boues et d'une irisation d'hydrocarbures a été constatée à l'intérieur du barrage flottant et dans un rayon de 1 000 pieds du quai à l'extérieur du barrage. Ce dernier a été rallongé de 200 pieds à l'arrière du quai et des matériaux absorbants ont été installés à l'intérieur. Les plongeurs de RMI ont évalué l'état du bâtiment, l'emplacement des fuites dans la coque ainsi que la quantité d'hydrocarbures à l'intérieur de la structure. Au cours des jours suivants, la Garde côtière a patrouillé le port au moyen de deux de ses navires d'intervention de pollution, et a inspecté l'établissement de truiticulture local, en concluant que celui-ci n'avait pas été touché par l'irisation d'hydrocarbures. Les survols effectués par Transports Canada ont permis d'établir à 13 litres l'irisation d'hydrocarbures dans le port.

Le 27 juin, Atlantic Industrial Cleaners (le sous-traitant) est arrivé sur les lieux avec un camion-citerne sous vide pour retirer les déchets d'hydrocarbures qui flottaient librement dans quatre locaux d'habitation. Des hydrocarbures ont été trouvés dans deux citernes de retenue distinctes, et ont été extraits au moyen d'un tuyau d'aspiration avec l'aide de l'équipe des plongeurs. Au total, un volume de 22 500 litres de mélange d'hydrocarbures a été aspiré. Il a été estimé que 10 pour cent du volume total, soit 2 250 litres, était du mazout. Dans l'intervalle, le personnel de la Garde côtière a récupéré le dernier des cinq barils d'huile qui s'étaient échappés du navire lorsque celui-ci avait coulé. De plus, 1 000 livres de matériaux absorbants imbibés d'hydrocarbures ont été récupérés à l'intérieur du barrage flottant, ce qui représente une récupération totale de 2 000 livres de matériaux absorbants.

Les entrepreneurs ont poursuivi les opérations de sauvetage du 28 juin au 2 août, date à laquelle l'épave a été renflouée et ancrée le long du quai. Eagle Beach Construction, le sous-traitant, a fabriqué des pieux en acier, qui ont été plantés dans le fond marin du port adjacent au quai en vue du renflouement du bâtiment. Ces pieux ont été utilisés pour soutenir le navire afin d'empêcher qu'il ne se renverse durant le processus de renflouement pendant qu'il était attaché et fixé à des câbles d'acier. Par ailleurs, un ensemble de pompes submersibles a été utilisé pour vider l'épave de manière contrôlée une fois que la coque a été stabilisée. Au cours de cette opération prolongée de sauvetage, le personnel de la Garde côtière a continué à patrouiller le port quotidiennement au moyen d'un de ses navires d'intervention de pollution, le *CGE 319*, et a récupéré des matelas imprégnés d'hydrocarbures qui flottaient le long du littoral. Il a également été nécessaire de surveiller les barrages flottants qui continuaient de rejeter une irisation d'hydrocarbures. Les matériaux absorbants imbibés d'hydrocarbures ont été recueillis et des patrouilles aériennes

ont été effectuées fréquemment. La surveillance globale des mesures de sauvetage de l'entrepreneur s'est poursuivie tout au long du processus.

Le 3 août, le sous-traitant Atlantic Industrial Cleaners est retourné sur les lieux avec un camion-citerne sous vide et une machine de lavage à l'eau chaude sous pression pour nettoyer l'intérieur du navire. RMI a retiré les pompes et les tuyaux. Les plongeurs ont fabriqué et installé des bouchons sur les caissons de prise d'eau. La Garde côtière a retiré les barrages flottants et a démobilisé le navire d'intervention de pollution *CGE 319*. Le 5 août, la SMTC, le personnel d'Environnement Canada responsable de l'application de la loi, l'administration portuaire de Shelburne et des employés de la Garde côtière ont inspecté le *Farley Mowat* pour la dernière fois. Ils ont convenu que toutes les mesures raisonnables avaient été prises pour retirer les contaminants du navire. Le propriétaire a été avisé que la Garde côtière avait terminé son intervention. Le *Farley Mowat* a été amarré le long du quai et le personnel a quitté les lieux.

L'Administrateur a initialement été informé de l'événement par un conseiller juridique d'Halifax le 25 juin, et ce, dès le début de l'événement. L'Administrateur a demandé au conseiller juridique de retenir les services d'un expert maritime pour se rendre sur les lieux lors du renflouement du navire submergé. L'expert de la Caisse a discuté avec le personnel de la Garde côtière des mesures prévues durant les opérations de récupération. Par conséquent, l'expert a été par la suite en mesure d'informer l'Administrateur des mesures prises par les entrepreneurs durant les opérations de renflouement.

Le 18 janvier 2016, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation de la Garde côtière d'un montant de 814 815,05 \$ pour les frais engagés, conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. L'Administrateur a accusé réception de la demande le jour après que celle-ci a été reçue.

L'Administrateur a entrepris une enquête et une évaluation préliminaire de la documentation accompagnant la demande d'indemnisation. Le 24 février 2016, l'Administrateur a écrit à la Garde côtière pour lui expliquer que des renseignements supplémentaires et des documents justificatifs devaient être présentés afin de poursuivre l'évaluation de la demande. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.42 Baffin Sound (2015)

Numéro de cas : 120-685

L'événement est survenu le 23 juin 2015. L'administration portuaire locale a informé la Garde côtière canadienne (CCG) à St. John's (Terre-Neuve) de la présence d'une irisation d'hydrocarbures provenant du bateau de pêche *Baffin Sound* à St. Anthony, une ville de pêcheurs située aux confins nord de l'île de Terre-Neuve. Le bâtiment était amarré au quai du port de St. Anthony depuis les sept ou huit dernières années. Son moteur diesel avait été enlevé, mais la quantité d'hydrocarbures à bord était inconnue. D'après le système d'immatriculation de Transports Canada, le bâtiment en acier de 24,35 mètres a été construit en 1976. Au moment de l'événement, la coque du bâtiment était très rouillée et les lignes d'amarrage n'étaient pas en bon état.

Vers le milieu de la journée du 23 juin, deux membres du personnel d'Intervention environnementale de la Garde côtière ont quitté St. John's. Ils sont arrivés à St. Anthony le jour suivant, et une rencontre avec le représentant du propriétaire du bâtiment a été organisée (le propriétaire habite dans une collectivité du détroit de Belle-Isle sur la côte du Labrador). Le personnel de la Garde côtière a évalué l'état du bâtiment (l'énoncé de travail indiquant au propriétaire de retirer les polluants d'hydrocarbures à bord du *Baffin Sound* repose sur les résultats de cette évaluation) et a rencontré les responsables de l'Administration portuaire de St. Anthony pour les informer de la situation. L'énoncé de travail concernant le retrait des polluants à bord du *Baffin Sound* a été rédigé au retour des membres du personnel d'Intervention environnementale de la Garde côtière à St. John's. On a ensuite envoyé l'énoncé par télécopieur au propriétaire aux fins d'examen et de suivi. Ce dernier a été informé qu'il devait annoncer son intention et son plan d'action. Le 30 juin, le propriétaire a répondu qu'il se rendrait à St. Anthony le 2 ou le 3 juillet pour prendre les mesures nécessaires. Les deux membres du personnel d'Intervention environnementale de la Garde côtière sont retournés à St. Anthony. La Garde côtière a tiré une remorque munie d'équipement d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures pouvant être nécessaire au cours de la mission de surveillance de l'intervention

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

menée par le propriétaire du bâtiment. Ils sont arrivés à St. Anthony le jour suivant et ont informé l'administration portuaire locale de l'avancement des opérations.

Le propriétaire est arrivé à St. Anthony le 3 juillet et a pris les mesures établies dans l'énoncé de travail. Des récipients et des barils d'hydrocarbures ont été recueillis. Les conduites hydrauliques menant à la machinerie du pont, ainsi que les génératrices de la salle des machines et les réservoirs d'huile de lubrification et de liquide hydraulique ont été vidés. Le propriétaire a indiqué qu'il n'a pas réussi à obtenir les services d'un camion-citerne sous vide pour retirer le carburant diesel des réservoirs et les déchets d'hydrocarbures de la cale. Le personnel d'Intervention environnementale de la GCC a continué à surveiller le retrait des polluants du bâtiment conformément aux mesures établies dans l'énoncé de travail. Le propriétaire n'a pas pris les dispositions nécessaires dans les délais prévus pour retenir les services d'un camion-citerne sous vide pour retirer le mazout. Le 7 juillet, après avoir discuté avec les Services juridiques du MPO, la Garde côtière a loué les services d'un camion-citerne sous vide pour retirer le carburant et les résidus de cale. Le camion-citerne a retiré 1 100 litres de carburant du bâtiment, qui ont été déversés dans des barils. Au total, 8 340 litres d'eau mazouteuse ont été retirés des cales. Le représentant du propriétaire se trouvait sur les lieux pendant la dernière opération. Le personnel de la Garde côtière a informé l'administration portuaire locale de l'avancement des opérations et est retourné à St. John's.

Le 2 décembre 2015, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a déposé une demande d'indemnisation auprès de l'Administrateur pour les frais engagés durant les activités de surveillance. La réclamation, d'un montant de 22 185,86 \$, comprenait les frais liés aux opérations sur place, conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM). La demande a été reçue le 9 décembre 2015, et l'Administrateur a accusé réception le jour suivant.

Le 24 février 2016, après enquête et évaluation de la demande, l'Administrateur a fait une offre finale au MPO/GCC au montant établi de 22 185,86 \$, plus les intérêts, à titre de règlement total et définitif, conformément à la Loi. La Garde côtière a été informée que les intérêts seront calculés une fois l'offre acceptée. L'Administrateur a indiqué qu'il était content d'avoir reçu la demande rapidement. En effet, la période écoulée entre le moment de l'événement et celui où la Garde côtière a déposé sa réclamation auprès de la Caisse a été plus courte qu'à l'habitude. Les renseignements et les documents d'appui supplémentaires demandés pour clarifier certains points ont été présentés rapidement. L'entente de désistement et de subrogation normalisée devant être exécutée au nom de la Garde côtière a été jointe à l'offre de règlement. La Garde côtière a également été informée que l'Administrateur ne transférerait pas les fonds tant qu'il ne recevrait pas l'entente de désistement et de subrogation dûment exécutée.

Le 1^{er} mars 2016, un avis d'acceptation de l'offre de règlement a été reçu. Cependant, l'avis d'acceptation ne comprenait pas l'entente de désistement et de subrogation exécutée. La Garde côtière a indiqué que, conformément à l'entente, le commissaire envisage des options quant à la façon de procéder. L'Administrateur a accusé réception de la lettre d'acceptation le 1^{er} mars 2016. Il a une fois de plus indiqué à la Garde côtière qu'il n'effectuerait pas de paiement tant que la question de l'entente de désistement et de subrogation ne serait pas réglée. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.43 Déversement d'origine inconnue, port de St. John's (2015)

Numéro de cas : 120-686

Le 4 juillet 2015, la Garde côtière canadienne (GCC) a été informée d'une irisation d'hydrocarbures à la surface de l'eau à la jetée 10 du port de St. John's (la jetée 10 s'entend du quai en eau profonde devant la rue Water où de grands bâtiments, comme des paquebots de croisière, sont amarrés). Un exploitant de bateaux d'excursion de la région a signalé l'événement qu'il a décrit comme une couche épaisse d'hydrocarbures d'une superficie de plus de 50 pieds carrés à proximité de la jetée 10. Un deuxième rapport a été reçu pour signaler qu'une nappe de pétrole s'était étendue le long du littoral de Outer Battery vers Harbour Narrows. Le personnel d'Intervention environnementale de la Garde côtière a déployé de petits bâtiments et a utilisé des matériaux absorbants et des barrages flottants pour contenir la nappe d'hydrocarbures. Plusieurs endroits du port ont été touchés par la pollution par les hydrocarbures en raison des courants de marée. À premier abord, l'irisation d'hydrocarbures semblait être de l'huile à moteur usée. Des échantillons ont été recueillis pour être analysés.

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

La Sécurité maritime de Transports Canada a été informée du déversement et ont mené une enquête pour trouver la source de l'événement. Il a été établi que le navire de croisière d'aventure polaire *Ocean Endeavour* avait quitté la jetée 10 peu avant la découverte de la nappe d'hydrocarbures, mais qu'il n'y a eu aucun signalement de déversement d'hydrocarbures provenant du navire. De plus, Transports Canada a informé la Garde côtière qu'un autre bâtiment avait été abordé durant l'enquête.

La Garde côtière a embauché Crosbie Industrial Services pour écumer les huiles usées et les eaux huileuses du site du déversement et éliminer les matériaux contaminés ayant été récupérés. Durant les opérations de nettoyage, 30 barils de produits absorbants souillés ont été recueillis. En tout, 10 600 litres d'eau contaminée et 400 litres d'huiles usées ont été récupérés en vue de leur élimination à l'installation de réception des déchets locale. Le barrage absorbant installé autour des quais a également été récupéré. La Garde côtière a utilisé ses propres navires d'intervention de pollution durant les opérations de nettoyage. Le personnel de la Garde côtière a également examiné si le déversement s'était dispersé dans le port à partir d'une prise du quai ou d'une prise terrestre, mais aucun signe d'une telle dispersion n'a été constaté. Le 8 juillet, l'administration portuaire a été informée que les opérations de récupération sur l'eau étaient terminées.

Le 17 décembre 2015, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a déposé une demande d'indemnisation auprès de l'Administrateur d'un montant de 27 169,98 \$ pour les frais engagés, conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. L'Administrateur a accusé réception de cette réclamation à la Caisse d'indemnisation en indiquant qu'il était satisfait qu'elle ait été présentée rapidement.

L'Administrateur a entrepris une enquête et une évaluation de la réclamation. Il a tout d'abord demandé à Transports Canada de lui fournir une copie de son enquête sur place concernant l'origine du déversement d'hydrocarbures. Le 30 décembre 2015, les responsables de la Sécurité des navires à St. John's ont informé l'Administrateur que l'enquête se poursuivait, mais qu'on ne connaissait pas encore la source du déversement. En fonction des résultats de l'évaluation générale de la documentation de la demande déposée et de l'échange d'autres courriels avec le superviseur de l'intervention de la Garde côtière, le montant total a été établi à 27 169,98 \$. Par conséquent, une offre d'un montant de 27 169,98 \$, plus les intérêts, à titre de règlement total et définitif, a été envoyée à la Garde côtière par courrier recommandé le 20 janvier 2016.

Le 3 février 2016, la Garde côtière a reçu un avis d'acceptation de l'offre, mais celui-ci ne comprenait pas l'entente de désistement et de subrogation exécutée. On indiquait que le commissaire examinait les options possibles concernant la façon de procéder. L'Administrateur a répondu au courant de la même journée en indiquant une fois de plus qu'il n'effectuerait pas le paiement de la demande d'indemnisation tant que la question ne serait pas réglée. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

2.44 Déversement d'origine inconnue, False Creek (2015)

Numéro de cas : 120-682

Cet événement est survenu dans la baie False Creek, à Vancouver, le 12 septembre 2015. Du carburant diesel a été découvert à la surface de l'eau entre le pont Burrard et le pont Granville au nord de Granville Island. Le carburant diesel s'était accumulé à proximité de deux bateaux de White Whales Vancouver, une entreprise d'observation de baleines. Des hydrocarbures ont été trouvés sous les piles où les bateaux étaient amarrés et près des bateaux de l'entreprise de location de bateaux de Granville Island, qui étaient également amarrés à proximité. Lorsque les hydrocarbures ont été découverts tôt le matin, le propriétaire de l'entreprise de location de bateaux a communiqué avec la Garde côtière. Au même moment, le personnel de l'entreprise d'observation de baleines commençait à nettoyer activement la zone touchée. On a acheté et installé les matelas absorbants nécessaires pour absorber le mazout. Les intervenants ont recueilli les matelas absorbants utilisés et les ont mis dans des sacs à déchet en vue de leur élimination à l'entreprise False Creek Fuels. Le propriétaire de l'entreprise de location de bateaux de Granville Island a participé au nettoyage dans le cadre des activités d'intervention.

Un spécialiste d'Intervention environnementale de la Garde côtière est arrivé sur les lieux et est monté à bord des bateaux d'observation de baleines pour examiner leurs cales afin de vérifier si elles contenaient du carburant diesel. Il a conclu que le carburant diesel entourant les bateaux et les quais ne provenaient pas des bateaux d'observation

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

de baleines. L'employé de la Garde côtière a émis l'hypothèse selon laquelle le déversement proviendrait de l'un des grands bateaux de pêche qui étaient amarrés au quai des pêcheurs qui se trouvait à proximité. Une trainée d'irisation de diesel était visible de part et d'autre du canal. Il est possible que les marées et le courant soient à l'origine de la concentration de la pollution dans la zone où se trouvaient les bateaux d'observation de baleines et l'espace à quai. Toutefois, la Garde côtière a par la suite indiqué qu'aucune enquête n'avait été menée à la gare maritime des pêcheurs.

Le 6 octobre 2015, le gestionnaire de bureau de l'entreprise Wild Whales Vancouver a déposé une demande d'indemnisation auprès de la Caisse d'indemnisation d'un montant de 959,02 \$ pour les frais engagés au cours de l'événement. Le 8 octobre, l'Administrateur a accusé réception de la réclamation, et a prié le demandeur de fournir d'autres renseignements et documents à l'appui (par exemple si des stations-service ou des installations de ravitaillement en carburant se trouvaient dans la zone du déversement) pour corroborer la probabilité d'un événement terrestre. L'Administrateur a également demandé à obtenir des copies des factures payées pour l'achat de matelas absorbants et des factures pour les frais liés à l'élimination des articles souillés utilisés pour enlever la pollution. L'Administrateur a reçu les renseignements demandés le 26 octobre.

L'agent d'intervention de la Garde côtière a été joint par téléphone durant l'enquête. Pendant la discussion, il a confirmé que l'événement avait bel et bien eu lieu et que les propriétaires des deux bateaux avaient pris des mesures d'intervention appropriées. La Garde côtière a assuré un suivi au moyen d'une lettre dans laquelle elle a indiqué que « la source demeure un mystère ». En fonction des résultats de l'enquête et de l'évaluation des documents déposés en preuve, l'Administrateur a jugé que des mesures raisonnables ont été prises à la suite de l'événement et que le montant réclamé a été établi.

Le 4 novembre 2015, l'Administrateur a fait une offre finale à l'entreprise Wild Whales Vancouver au montant établi de 959,02 \$, plus les intérêts, à titre de règlement total et définitif de la demande. L'offre a été acceptée le 27 novembre lorsque le bureau de l'Administrateur a reçu l'entente de désistement et de subrogation dûment exécutée. Le 17 décembre 2015, un chèque de 965,96 \$, incluant le montant des intérêts s'élevant à 6,94 \$, a été envoyé par la poste à l'entreprise Wild Whales Vancouver à titre de règlement total et définitif. Aucune action en recouvrement de créance n'a été mise à la disposition de l'entreprise, car l'événement était un déversement d'origine inconnue. Par conséquent, l'Administrateur a fermé le dossier le 17 décembre 2015.

2.45 Arrow (2015)

Numéro de cas : 120-681

À la fin du mois de septembre 2015, l'Administrateur a été informé que la GCC menait une enquête sur des irisations d'hydrocarbures à proximité de l'endroit où le pétrolier *Arrow* a coulé en 1970 après s'être échoué dans la baie Chédabouctou, en Nouvelle-Écosse. Des nappes d'hydrocarbures d'une superficie équivalente à environ 10 litres ont été observées par un aéronef de surveillance de la pollution de Transports Canada.

Afin de donner des renseignements supplémentaires sur le contexte, il convient de mentionner que le pétrolier *SS ARROW* transportant presque 17 000 tonnes de combustible de soute « C » s'est échoué dans la baie Chédabouctou, en Nouvelle-Écosse le 4 février 1970. Le pétrolier s'est ensuite brisé en deux avant de couler. Environ 10 000 tonnes d'hydrocarbures se sont déversées contaminant les eaux et les plages de la région de la baie Chédabouctou. Environ 4 000 tonnes d'hydrocarbures ont été récupérées immédiatement après le naufrage, mais plus de 6 000 tonnes sont restées à l'intérieur des citernes à cargaison du navire. Après l'événement du pétrolier, d'importantes modifications ont été apportées à la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Les principes qui régissent la responsabilité et l'indemnisation demeurent en vigueur aujourd'hui.

À la fin du présent exercice, la Garde côtière a informé l'Administrateur qu'elle avait pris les mesures nécessaires pour enlever le combustible de soute « C » accessible de l'épave et n'avait laissé que de petites quantités d'huile résiduelle. L'Administrateur a fermé ce dossier le 31 mars 2016.

2.46 Sarah Desgagnés (2015)

Numéro de cas : 120-683

Le 6 novembre 2015, l'Administrateur a reçu une demande de renseignements par écrit de la part d'un avocat représentant la Société Makivik du Nunavik au sujet de la procédure à suivre pour obtenir une indemnité pour les pertes ou les dommages dus à un déversement d'hydrocarbures causé par un pétrolier dans les eaux canadiennes. La demande de renseignements concernait un déversement d'hydrocarbures causé par le pétrolier *Sarah Desgagnés* durant sa livraison annuelle de carburant au hameau de Salluit, à l'ouest de la baie d'Ungava. L'avocat a demandé s'il fallait tout d'abord tenter une procédure judiciaire contre le propriétaire du navire ou l'assureur, ou s'il était possible de simplement déposer une réclamation auprès de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires.

L'Administrateur a informé l'avocat de la Société Makivik que le régime canadien d'indemnisation repose sur le principe fondamental que le propriétaire d'un navire est responsable de toute pollution par les hydrocarbures causée par son navire. En vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM), l'action en indemnité peut être prise directement contre le propriétaire du navire ou l'assureur en leur présentant une demande d'indemnisation. Dans la plupart des cas, il s'agit de la façon la plus efficace et la plus rapide de procéder, particulièrement dans ce cas-ci puisque le propriétaire du *Sarah Desgagnés* est la partie responsable connue. Par ailleurs, l'avocat a été informé qu'une demande d'indemnisation peut être déposée auprès de l'Administrateur en tant que premier recours. L'avocat a également reçu des versions du manuel des réclamations de la CIDPHN dans les deux langues officielles.

Après avoir mené une enquête auprès de la Garde côtière, l'Administrateur a appris que le déversement était survenu dans le Nord du Québec le 7 octobre lors du transfert du carburant qui se trouvait à bord du pétrolier à la collectivité. Il a fallu interrompre le transfert du carburant rapidement pour des raisons de sécurité. La conduite de carburant a été sectionnée par une hélice du navire à la suite du processus de déconnexion d'urgence normalisé. Bien que le transfert du carburant avait déjà cessé, environ 3 000 litres de carburant se sont échappés de la conduite de carburant. Le carburant s'est dissipé rapidement et aucune irisation n'était visible autour du pétrolier. Le 8 octobre, le NGCC *Terry Fox* est arrivé sur les lieux pour prêter main-forte dans le cadre des évaluations initiales et des activités de nettoyage.

Des représentants d'Environnement Canada ont examiné si le déversement avait entraîné des incidences sur l'état du littoral, des poissons et de la faune. Le risque a été jugé faible, mais les habitants ont été avisés de ne pas s'adonner à des activités de récolte dans les environs jusqu'à nouvel ordre par mesure de précaution ainsi que pour régler toute répercussion possible sur la récolte de subsistance des palourdes et des moules. La Garde côtière a déclaré par la suite que le propriétaire du *Sarah Desgagnés* a assumé ses responsabilités et a pris les mesures nécessaires pour intervenir à la suite de cet événement.

À la fin de l'exercice, l'Administrateur n'avait pas reçu de demande d'indemnisation pour cet événement. Le dossier demeure ouvert.

2.47 Louis Jolliet (2015)

Numéro de cas : 120-684

Au début du mois de novembre, une fuite de diesel provenant du navire de croisière *Louis Jolliet* dans le fleuve Saint-Laurent a été signalée à la hauteur de la ville de Québec. Le 8 novembre, les médias ont rapporté que la quantité de pollution causée par le diesel était de l'ordre de 7 500 litres, mais l'entreprise a par la suite confirmé que la quantité réelle était considérablement moins élevée.

L'Administrateur n'a pas demandé de lettre d'engagement parce que le déversement était limité et a été réglé rapidement. De plus, le propriétaire était connu pour exploiter une entreprise bien établie à Québec.

La Caisse a retenu les services d'un conseiller juridique pour assurer la liaison avec le propriétaire, Croisières AML, ainsi que pour obtenir l'accord de ce dernier à fournir son certificat de responsabilité financière et à s'occuper du nettoyage ainsi que de toute réclamation future.

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

L'Administrateur a par la suite envoyé une lettre au propriétaire le 17 novembre 2015 dans laquelle étaient énoncées les exigences de la Caisse. Le propriétaire a répondu le 2 décembre 2015 et a convenu de donner suite à la demande de la Caisse. L'entreprise a fourni une copie de son certificat de responsabilité financière ainsi que l'assurance qu'il s'occuperait du nettoyage et de toute réclamation future.

Le dossier de l'Administrateur demeure ouvert.

2.48 Stelie II (2016)

Numéro de cas : 120-687

Le 29 mars 2016, la Garde côtière canadienne (GCC) a informé l'Administrateur que le bateau de pêche *Stelie II* représentait une menace possible de pollution par les hydrocarbures au port de Port Saunders, à Terre-Neuve. Les lignes d'amarrage du bâtiment de 90 pieds construit en 1963 s'étaient détachées de l'installation de l'entreprise Northern Boat Repair, ce qui endommageait le quai. Le bâtiment gîtait considérablement à tribord et prenait l'eau. Les autorités locales étaient préoccupées du fait que du mazout se trouvait à bord, ce qui pouvait constituer une source de pollution.

Des employés de la Garde côtière se sont rendus à Port Saunders pour évaluer la situation. Ils ont rencontré le propriétaire du bâtiment pour l'informer de ses responsabilités. La Garde côtière a émis un ordre au propriétaire, mais ce dernier n'y a pas donné suite conformément aux instructions. Par conséquent, la Garde côtière a pris les mesures nécessaires pour contrôler l'événement. Le personnel d'intervention est monté à bord du bâtiment et a constaté que la salle des machines était presque inondée. On a remarqué la présence de carburant diesel, d'huiles lubrifiantes et d'autres huiles hydrauliques à bord du bateau ainsi que d'huile sur la glace autour de l'épave. Le vieux navire à coque de bois a été retiré de l'eau pour empêcher qu'il ne coule. Lorsque l'épave a été déposée sur le quai de l'entreprise Northern Boat Repair, on a remarqué que la proue et la poupe étaient endommagées.

La Garde côtière a informé l'Administrateur que les services d'un expert maritime seront retenus pour évaluer la valeur du bâtiment. Dans l'intervalle, le dossier demeure ouvert.

3. Défis et occasions

Puisque le présent rapport reflète les activités de la Caisse d'indemnisation au cours de la dernière année d'Alfred Popp, l'Administrateur sortant, il semble approprié de passer en revue quelques défis et occasions qui se sont présentés à lui dans le cadre de son mandat à la Caisse d'indemnisation, qui a duré environ neuf ans. Ce compte rendu sera bref, car les détails de ces défis et occasions ont été fournis dans les Rapports annuels précédents.

Au moment où Alfred Popp a pris la relève en décembre 2006, l'équipe administrative de la Caisse d'indemnisation était composée de l'Administrateur, d'une adjointe exécutive à temps plein recrutée auprès d'une agence de placement temporaire pour gérer toutes les questions administratives, ainsi que d'un expert maritime chargé de prêter assistance à la Caisse d'indemnisation relativement aux réclamations. Depuis, une profonde transformation de l'administration et des activités de la Caisse d'indemnisation a permis d'assurer la rapidité, l'efficacité et l'entière transparence de ses activités et d'améliorer la stabilité et le maintien en poste des principaux membres de son personnel.

Comme les employés de la Caisse d'indemnisation ne sont pas des membres de la fonction publique du Canada et qu'ils n'ont pas accès aux protections et aux avantages dont ceux-ci se prévalent, l'Administrateur a conclu qu'il devait agir afin d'assurer une certaine sécurité d'emploi à ses employés, ainsi que pour faire de la Caisse d'indemnisation un milieu de travail plus attrayant sur le plan des avantages sociaux. Par conséquent, il a offert aux employés clés des contrats et, dans certains cas, des contrats à durée indéterminée. De plus, l'Administrateur a été en mesure de négocier des avantages sociaux pour les employés contractuels, notamment une protection en matière de santé et une assurance-invalidité. Bien qu'il lui ait été impossible d'offrir un régime de pension à ses employés, il a pris des dispositions pour contribuer à leur fonds enregistré d'épargne-retraite.

Un des premiers défis auquel l'Administrateur a dû faire face au cours des premières années de son mandat a été de réorganiser complètement le système de classement de la Caisse d'indemnisation afin de faciliter la conformité à la *Loi sur l'accès à l'information* et à la *Loi sur la protection des renseignements personnels*. Cela comprenait la mise au point d'un système approprié de conservation des dossiers, y compris une politique de mise au rancart des dossiers et l'établissement d'une base de données électronique pour assurer le suivi des dossiers, particulièrement en ce qui a trait aux divers délais de prescription prévus par les dispositions législatives gouvernementales liées à la présentation des demandes et au lancement des procédures de recours.

Un autre défi consistait à assurer la transparence des aspects financiers de la Caisse d'indemnisation. Pour améliorer les contrôles financiers, une vérification annuelle des transactions financières de la Caisse d'indemnisation a été mise en place, initialement de façon volontaire, et par la suite pour se conformer aux exigences législatives adoptées dans le cadre des modifications apportées à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM) en 2010. En 2014, un examen spécial a révélé que la Caisse d'indemnisation était exploitée de façon efficiente et rentable.

Pour donner au public un meilleur accès à ses activités, la Caisse d'indemnisation a travaillé assidûment pour améliorer son site Web. Le site est maintenant accessible au public, fournit des données historiques, donne accès aux rapports annuels et explique comment présenter une réclamation à la Caisse d'indemnisation.

Suivre l'évolution des technologies de l'information et tenir à jour un site Web représentent des défis constants pour le bureau de l'Administrateur. La petite taille de la Caisse d'indemnisation ne lui permet pas d'avoir sur place un employé chargé uniquement de la TI. Par conséquent, le bureau doit faire affaire avec des experts-conseils et des fournisseurs externes, ce qui peut soulever des préoccupations de sécurité.

La principale activité de la Caisse d'indemnisation consiste évidemment à évaluer et à régler en temps opportun les réclamations recevables qui sont présentées à l'Administrateur. Les travaux liés aux réclamations sont décrits dans la partie liée aux événements du présent rapport et des rapports annuels précédents. Le registre démontre qu'en règle générale, les demandes sont traitées en temps opportun. Malheureusement, on ne peut pas en dire autant pour ce qui est de la présentation des demandes. L'Administrateur a souligné à maintes reprises aux demandeurs la question de la présentation en temps opportun des demandes, car une présentation tardive avantage le pollueur, va à l'encontre du principe de pollueur-payeur et peut faire obstacle aux procédures de recours.

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

Dernièrement, un autre problème s'est manifesté. Depuis le début de 2015, l'Administrateur a demandé à recevoir de la Garde côtière canadienne (GCC) une entente de désistement et de subrogation avant de lui verser des fonds d'indemnisation. Il s'agit de la pratique adoptée par l'Administrateur dans les dossiers des demandeurs autres que la GCC et également une pratique invariable des propriétaires et de leurs assureurs. Sur la recommandation de son conseiller juridique, l'Administrateur a décidé d'appliquer également cette pratique aux réclamations de la GCC. Toutefois, jusqu'à présent, la GCC a refusé de fournir des ententes de désistement et de subrogation dans la forme standard au motif que la LRMM ne mentionne pas de telles ententes. En conséquence de ce refus, dix-sept offres d'indemnisation demeurent impayées. À l'heure actuelle, des discussions sont en cours entre le procureur de la Couronne et le conseiller juridique de l'Administrateur afin de trouver un moyen rapide et peu coûteux de résoudre ce litige, éventuellement par voie de présentation à la Cour fédérale du Canada. Il convient de noter que, dans les cas où l'Administrateur réussit à obtenir une indemnisation, notamment auprès des assureurs du propriétaire du navire, un désistement est invariablement requis avant tout versement.

Une autre source de préoccupations est liée au grand nombre d'épaves et de bâtiments abandonnés dans les eaux de compétence canadienne. Les problèmes associés à ces bâtiments ont été mentionnés dans les Rapports annuels précédents. Les dispositions législatives actuelles ne permettent pas aux ministères fédéraux d'éliminer efficacement ces risques de pollution avant qu'un événement ne survienne. Le régime de responsabilité et d'indemnisation établi dans la LRMM ne permet pas de régler les questions de responsabilité et d'indemnisation liées à la pollution par les hydrocarbures causée par ces bâtiments. Cela s'explique par le fait qu'à l'origine, le régime a été fondé sur une série de conventions internationales régissant l'indemnisation en cas de déversements majeurs, comme des déversements provenant de pétroliers chargés ou des déversements causés par les soutes d'un navire. En règle générale, l'événement ayant causé ce type de déversements peut être rapidement ciblé. Pour assurer une indemnisation adéquate en temps opportun, ces régimes incluent également des fonds financés par des intérêts des chargeurs pour compléter l'indemnisation disponible auprès des propriétaires de navires.

Il devient alors difficile d'appliquer ce régime aux épaves et aux bâtiments abandonnés. À quel moment le risque est-il suffisant pour justifier l'intervention de ceux qui ont la responsabilité de l'atténuer? Quel est l'élément qui déclenche le début des délais de prescription relatifs aux réclamations ou aux procédures de recours? Que faire ensuite avec les épaves et les bâtiments abandonnés une fois que le nettoyage a été effectué et que le risque de pollution a été éliminé? En vertu de la LRMM, les frais et débours associés aux interventions en cas de risque de pollution par les hydrocarbures provenant des navires, dans la mesure où ils sont raisonnables, peuvent être recouverts auprès du propriétaire du navire et, si le propriétaire est incapable de payer ou difficile à identifier, auprès de la Caisse d'indemnisation. Cependant, la Caisse d'indemnisation n'est pas disponible pour l'enlèvement des épaves.

Étant donné qu'une grande proportion des réclamations présentées à la Caisse d'indemnisation, en général par la GCC, sont liées à des épaves et à des bâtiments abandonnés et que ces réclamations impliquent souvent des sommes élevées, il serait temps de revoir les dispositions du régime de responsabilité et d'indemnisation de la LRMM pour aborder directement le problème. En fait, l'Administrateur ne devrait pas avoir à régler ce problème en vertu d'une loi qui vise manifestement les déversements majeurs et non pas nécessairement le problème continu et répandu des épaves et des bâtiments abandonnés dans les eaux canadiennes.

4. Initiatives de relations externes

L'Administrateur poursuit les initiatives de relations externes visant à mieux faire connaître l'existence de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (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 points de vue des demandeurs, des propriétaires de navires et des autres intervenants qui participent aux interventions en cas de déversements d'hydrocarbures et qui sont susceptibles de présenter une demande d'indemnisation. Lorsqu'il participe aux réunions des Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL), l'Administrateur entretient des relations et un dialogue avec les délégués qui représentent les organisations internationales et les organismes gouvernementaux des États membres des FIPOL. Sa présence à ces réunions lui donne également l'occasion de passer en revue les politiques des FIPOL relatives aux réclamations pour s'assurer que les politiques de la Caisse d'indemnisation en matière de réclamations correspondent le plus étroitement possible à celles des FIPOL.

Au cours de l'exercice visé par le présent rapport annuel, l'Administrateur a participé aux réunions des organes directeurs des FIPOL à Londres, en Angleterre, au sein de la délégation canadienne. (Voir la section 5.)

4.1 Réunion de l'Association canadienne de droit maritime et des représentants gouvernementaux

Le 8 avril 2015, l'Administrateur a participé à la réunion annuelle organisée par Transports Canada avec l'Association canadienne de droit maritime (ACDM). Cette réunion informative, qui a eu lieu à Ottawa, avait pour objet de faire le point sur plusieurs initiatives gouvernementales liées au transport maritime, ainsi que de présenter la rétroaction des groupes de l'industrie représentés par l'ACDM. L'Administrateur y a présenté un bref rapport sur les activités de la Caisse d'indemnisation. Un certain nombre d'autres sujets y ont été abordés, notamment les progrès réalisés à l'égard de l'initiative du Système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes, et la mise en œuvre de la Convention SNPD de 2010, en particulier l'adoption d'un projet de loi intégrant cette convention, qui a reçu la sanction royale en décembre 2014.

4.2 Conseil consultatif maritime canadien (réunion nationale)

Le Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) est l'organisme consultatif national de Transports Canada à l'égard des modifications réglementaires maritimes et d'autres dossiers maritimes à l'échelle nationale. Les réunions du CCMC se tiennent généralement à Ottawa au printemps et à l'automne. Toutefois, en 2015, une seule réunion a été convoquée, du 21 au 23 avril, au Centre Shaw, à Ottawa. De plus, des réunions régionales du CCMC sont tenues dans chacune des régions opérationnelles de Transports Canada. L'Administrateur était représenté aux réunions du CCMC par M. Charles Gadula, expert maritime. Ce dernier a participé à certaines séances, notamment à la séance plénière d'ouverture, ainsi qu'aux discussions et aux constatations du Comité permanent de l'environnement. Parmi les participants, on retrouve des représentants de compagnies de transport maritime, de l'industrie de la pêche et d'autres intervenants qui ont un intérêt reconnu en matière de sécurité maritime, de navigation de plaisance, d'aides à la navigation et ainsi de suite. On y retrouve des comités permanents et des groupes de travail qui discutent de divers enjeux et formulent des recommandations pour l'élaboration de règlements et de normes. Les réunions du CCMC revêtent un intérêt pour l'Administrateur, notamment pour ce qui est des discussions et des constatations du Comité permanent de l'environnement. L'Administrateur assiste personnellement à certaines des réunions, mais lorsqu'il lui est impossible d'être présent, la Caisse d'indemnisation y est représentée par un expert maritime. L'Administrateur souhaite se tenir au fait du cadre réglementaire de prévention de la pollution par les hydrocarbures causée par les navires.

Au cours de la réunion du CCMC qui a eu lieu au printemps, la ministre des Transports, M^{me} Lisa Raitt, a pris la parole à la séance plénière et a tenu une séance de questions et réponses. La ministre se réjouissait d'avoir l'occasion de rencontrer les intervenants en personne et a souligné l'importance de tenir de telles réunions. Elle a parlé de

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

l'engagement du gouvernement à l'égard du Système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes du Canada et a fait ressortir l'importance du principe de pollueur-payeur. M^{me} Raitt a invité les participants à fournir par écrit leurs commentaires sur le rapport du Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes, phase II, publié depuis peu, qui vise à guider l'intervention du gouvernement. La ministre a remercié les intervenants de première ligne des quatre coins du Canada qui travaillent sur le terrain et a souligné le besoin d'engendrer une nouvelle vague de professionnels formés incluant plus de femmes et de jeunes. Elle a noté que le gouvernement continuera d'évaluer les frais de services et d'utilisation et de réduire les lourdeurs administratives. La ministre a reconnu l'excellence et la nécessité du travail accompli pour assurer la sécurité des bateaux de pêche. La séance animée de questions et réponses, et particulièrement les réponses éclairées de la ministre, ont été appréciées de tous les participants.

Le sous-ministre adjoint associé de Sécurité et sûreté, M. Donald Roussel, a annoncé que M. Tim Meisner a été nommé directeur général de Sécurité et sûreté maritimes de Transports Canada. M. Meisner a expliqué les plans d'intégration du Ministère concernant les réunions nationales et régionales du CCMC et a indiqué qu'à l'avenir, le personnel de l'Administration centrale participera davantage aux réunions régionales du CCMC. Il a également brièvement mentionné le forum de recherche et développement du 23 avril prévu dans le cadre de la réunion du CCMC et a incité les participants à y assister. Des progrès sur la sécurité des bateaux de pêche, particulièrement le document sur la stabilité, ont été accomplis, et l'ébauche du document de consensus devrait être prête à l'automne. M. Meisner a également fait ressortir le grand nombre d'activités dans l'Arctique, dont l'établissement de corridors maritimes et la mise en œuvre du Code polaire, prévue pour 2017. En ce qui a trait à l'intervention environnementale, il a mentionné la planification de l'intervention sectorielle comme une nouvelle approche importante en conjugaison avec le travail de navigation électronique entrepris par Pêches et Océans Canada. Transports Canada a également souligné le travail en cours sur l'initiative de Sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes. M. Meisner a expliqué que le Canada continuera de renforcer la prévention, la préparation et l'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures causés par des navires, ainsi que le régime de responsabilité et d'indemnisation.

La sous-commissaire de la Garde côtière canadienne, M^{me} Nadia Bouffard, a fourni une mise à jour sur la Garde côtière. Elle a parlé de la transition de la Garde côtière vers une stratégie axée sur les clients afin d'établir plus de partenariats. Elle a également expliqué que la saison des glaces (2014-2015) avait énormément sollicité le personnel et les navires de la Garde côtière. Les clients voulaient avoir à leur disposition des services de déglçage pour la majeure partie de l'année. La Garde côtière a l'intention de mettre à jour son programme relatif aux besoins de déglçage. La sous-commissaire a également expliqué que la Garde côtière est rarement appelée à intervenir en cas de déversements d'hydrocarbures, mais elle a indiqué que les événements du *Marathassa*, du *Chaulk Determination*, du *Zalinski* et du *Manolis L.* avaient nécessité des efforts considérables. Elle a poursuivi en mentionnant les préoccupations de Transports Canada et de Pêches et Océans Canada relativement aux nombreux bâtiments abandonnés qui causent des événements de pollution par les hydrocarbures. La sous-commissaire a souligné que la Garde côtière continue de travailler avec les intervenants pour aborder les préoccupations au sujet des bâtiments abandonnés. Un examen des pratiques de la Garde côtière est en cours afin d'assurer une coordination efficace et opportune dans ces situations.

Des mises à jour ont été fournies par le Service hydrographique du Canada (SHC) sur les initiatives de sécurité et d'efficacité de la navigation, par l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) sur l'approche de substitution relative au dédouanement des navires commerciaux dans l'Arctique et par Transports Canada sur les priorités de son plan réglementaire.

4.3 Conseil consultatif maritime canadien (Région des Prairies et du Nord)

L'Administrateur a été invité à assister à la réunion du Conseil consultatif maritime canadien de la Région des Prairies et du Nord tenue les 13 et 14 mai 2015 à Iqaluit. La Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures y était représentée par M. Charles Gadula, expert maritime. La réunion était coprésidée par le directeur régional, Transport maritime, de Transports Canada pour la Région des Prairies et du Nord et par le directeur régional, Services maritimes, de la Garde côtière canadienne pour la Région du Centre et de l'Arctique. Les participants étaient nombreux à la réunion, y compris des représentants de Transports Canada, de la Garde côtière canadienne, du projet de la terre de Baffin, du gouvernement du Nunavut, du gouvernement des T.N.-O. et de nombreuses compagnies de transport maritime, comme NTCL, NEAS, Desgagnés, Petro Nav, Crystal Cruises

et Arctica. De plus, le Conseil national de recherches a fait un exposé sur le système canadien d'évaluation des risques du transport maritime dans l'Arctique (CASRAS). Les participants ont également pu visiter le simulateur ultramoderne utilisé pour la formation maritime à Iqaluit.

Transports Canada a dressé un bilan de ses activités régionales, y compris les Services techniques de Sécurité et sûreté maritimes. Des exposés détaillés présentés par des experts en la matière ont suivi. Les participants à la réunion pouvaient se procurer un CD des présentations.

La Garde côtière a fait le point sur ses activités régionales de même que sur le programme propre à l'Arctique. Les participants à la réunion ont été informés de la nomination de M. Mario Pelletier à titre de sous-commissaire de la Garde côtière canadienne.

Des exposés informatifs détaillés ont été présentés au groupe sur des sujets comme la recherche et le développement, le programme de sécurité de la desserte maritime, le CASRAS, les besoins futurs en matière de développement des différentes collectivités, la terre de Baffin et le développement progressif du Projet d'exploitation du minerai de fer de la rivière Mary, la WWF – l'information dans le détroit d'Hudson – et les entreprises Nunavut Sealink and Supply Inc. et Taqramut Transport Inc. Ces exposés ont permis aux participants de mieux comprendre les défis liés au transport maritime dans le Nord et de découvrir des idées intéressantes pour l'avenir.

On a recommandé d'inclure dans la prochaine réunion l'exposé d'un expert des glaces sur les perspectives saisonnières, car ces renseignements sont jugés essentiels. La disponibilité limitée des brise-glaces de la Garde côtière pour faciliter le transport maritime lors du ravitaillement par mer a été signalée comme une source de préoccupations; les principaux intéressés ont entrepris la recherche d'une solution réaliste.

Par l'entremise d'un représentant aux réunions, l'Administrateur se tient au courant des enjeux entourant le transport par mer des produits pétroliers dans l'Extrême-Arctique et des nombreux défis auxquels sont confrontés les expéditeurs.

4.4 Colloque du Programme de lutte contre les déversements d'hydrocarbures en mer et dans l'Arctique (AMOP)

L'Administrateur était représenté par le capitaine George Legge, expert maritime, au 38^e Colloque du Programme de lutte contre les déversements d'hydrocarbures en mer et dans l'Arctique (AMOP), qui a eu lieu à Vancouver, en Colombie-Britannique, du 2 au 4 juin 2015.

Pour mettre les faits en contexte, Environnement Canada a commencé à tenir le Colloque technique de l'AMOP en 1978 afin d'améliorer les connaissances et les technologies en lien avec le nettoyage des déversements d'hydrocarbures dans le milieu marin arctique. En bref, le Colloque de l'AMOP s'est transformé en une tribune technique internationale portant sur les déversements d'hydrocarbures dans toutes les régions géographiques, ainsi que sur d'autres sujets connexes. Il a surpassé l'intention initiale d'Environnement Canada il y a 38 ans, alors que l'AMOP visait simplement à améliorer les connaissances et les technologies en lien avec le nettoyage des déversements d'hydrocarbures dans les milieux marins et arctiques. À l'heure actuelle, le Colloque est organisé chaque année 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 Colloque annuel est une occasion de faciliter le transfert de la recherche et développement scientifiques sur une variété de sujets liés aux urgences environnementales causées par les déversements d'hydrocarbures et d'autres substances dangereuses.

Les présentateurs à Vancouver venaient de partout au Canada, ainsi que des États-Unis, du Royaume-Uni, de l'Espagne, de l'Australie, de la Norvège, de la Finlande et du Danemark. Le Colloque incluait des séances plénières d'une vingtaine de minutes sur des sujets ayant trait aux déversements, y compris la recherche sur des produits pétroliers, chimiques et biologiques. Les présentations étaient suivies d'une période de questions et réponses. Des

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

séances de présentation par affiches tenues chaque jour permettaient également aux participants de faire montre de leurs plus récents travaux de recherche. De plus, un certain nombre d'expositions étaient organisées pour faire étalage de l'équipement utilisé pour nettoyer les hydrocarbures et les produits chimiques, les services liés aux déversements et les toutes dernières technologies.

Le Colloque abordait, entre autres, les sujets suivants :

- Détection, dépistage et télédétection de déversements d'hydrocarbures sous les glaces et dans d'autres conditions arctiques
- Modélisation des déversements d'hydrocarbures : développements dans l'environnement de modélisation opérationnelle
- Planification des mesures d'urgence, préparation et prévention en cas de déversements de matières chimiques et dangereuses
- Cas concrets et expériences récentes de déversements produits chimiques
- Session spéciale sur les déversements de bitume dilué et les déversements provenant de pipelines
- Mise à jour sur les relevés du littoral, ainsi que sur la pénétration et la rétention du bitume dilué dans le littoral marin
- Utilisation d'agents de traitement de déversements au Canada et sélection des produits appropriés
- Le devenir et les effets des hydrocarbures
- Mise sur pied d'une équipe d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures
- Analyse des risques environnementaux des installations de manutention des hydrocarbures dans les zones portuaires
- Opération de récupération du *M/V Zalinski* : un aperçu du rôle d'Environnement Canada
- Intervention de la Société d'intervention maritime, Est du Canada (SIMEC) lors du déversement d'hydrocarbures à la suite de l'accident de train à Lac-Mégantic, Québec

Les renseignements à jour obtenus dans le cadre du Colloque de l'AMOP sont précieux pour tout expert maritime participant au processus d'enquête et d'évaluation de réclamations présentées à l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation. Les contacts en personne établis avec les participants et les discussions parallèles sont également très bénéfiques.

4.5 Exercice de déversement d'hydrocarbures en milieu marin – port de Hamilton

L'Administrateur était représenté par le capitaine George Legge, expert maritime, à l'exercice de déversement d'hydrocarbures en milieu marin de deux jours à Burlington, en Ontario, les 12 et 13 mai 2015. L'exercice était mené par la Société d'intervention maritime, Est du Canada (SIMEC). Des représentants de la SIMEC à l'Administration centrale d'Ottawa, ainsi qu'à St. John's, à Halifax, à Québec et à Corunna, en Ontario, y participaient. Des représentants de la Western Canada Marine Response Corporation (WCMRC), établie à Vancouver, y étaient également. Parmi les participants, il y avait des employés d'Algoma Tankers, de la Garde côtière canadienne, d'Environnement Canada, de Transports Canada et de l'Administration portuaire de Hamilton, soit 65 personnes en tout.

Le programme de formation et d'exercice avait pour objectif d'évaluer la capacité en gestion opérationnelle de l'organisme d'intervention (OI) en cas de déversement d'hydrocarbures, ainsi que la formation des intervenants, notamment en ce qui a trait au déploiement de l'équipement d'intervention en cas de déversement. Le scénario général était un exercice de niveau IV, c'est-à-dire, un exercice de simulation sur table de 10 000 tonnes. Il a été conçu pour démontrer que l'organisme d'intervention peut rapidement former une équipe de gestion et déterminer les ressources nécessaires pour intervenir en cas de déversement d'hydrocarbures important en milieu marin.

Les organismes d'intervention canadiens sont tenus d'obtenir une certification aux trois ans et de démontrer qu'ils ont un plan d'intervention conforme aux règlements pris en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Un rapport sur l'exercice de niveau IV qui a eu lieu à Burlington peut être présenté à Transports Canada à des fins de certification. La certification dépend de l'approbation d'un plan d'intervention conforme à la réglementation sur les

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

procédures, l'équipement et les ressources qui seront utilisés par l'organisme d'intervention en cas de déversement d'une quantité donnée d'hydrocarbures dans sa région géographique.

Dans le cadre du scénario de l'exercice, l'*Algoscotia*, un pétrolier chargé appartenant à Algoma, était au mouillage au port de Hamilton en attendant qu'un quai lui soit attribué. Un vraquier battant pavillon étranger qui se dirigeait vers un poste de mouillage tout près de l'*Algoscotia* a perdu le contrôle en raison d'un problème de propulsion et est entré en collision avec le pétrolier. Sous la force de l'impact, le bâtiment a enfoncé de trois mètres la coque de l'*Algoscotia*. Le contenu des citernes de charge de carburant n° 3 et 4 s'est déversé dans l'eau. Un rejet d'environ 1 765 tonnes métriques de carburant diesel à très faible teneur en soufre en a résulté.

La partie responsable, Algoma Tankers, a retenu les services de la SIMEC dans les eaux des Grands Lacs. Algoma Tankers a assumé le rôle de commandant sur place tout au long de l'exercice. Pour sa part, la Garde côtière canadienne a assumé la responsabilité d'agent de surveillance fédérale. L'équipe de gestion mise sur pied était formée d'employés de sept différents bureaux régionaux de la SIMEC qui ont coordonné leurs efforts avec ceux de la partie responsable.

L'expert maritime de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures s'est rendu aux quais du gouvernement au Centre canadien des eaux intérieures pour assister au déploiement de plusieurs équipements, notamment des barrages flottants, des systèmes mobiles d'écumage ou de balayage et d'autres unités de récupération des hydrocarbures. Le plan opérationnel global s'échelonnait sur sept jours pour un coût total d'environ 2,5 millions de dollars. L'Administrateur estime que la présence d'un expert maritime à l'exercice de simulation sur table à titre d'observateur au nom de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures a été utile pour l'évaluation des futures demandes qui pourraient être présentées dans des circonstances similaires.

4.6 Conférence Clean Pacific – Vancouver, C.-B.

L'Administrateur a été invité à participer à la conférence susmentionnée à Vancouver, du 16 au 18 juin 2015. La conférence, qui a lieu deux fois par année, portait sur tous les aspects de l'intervention en cas de pollution. Le thème de la conférence était l'évolution du contexte : les changements dans les domaines du transport ferroviaire, du transport par pipeline et du transport maritime. Les membres des secteurs public et privé, tant du Canada que des États-Unis, étaient bien représentés. L'Administrateur a été invité à participer et à prendre la parole dans le cadre d'un groupe de discussion sur les questions de financement et d'assurance. Dans sa présentation, l'Administrateur a présenté brièvement l'histoire et la création de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, a décrit le fonctionnement des mécanismes relatifs aux réclamations et a parlé de l'interaction entre le fonds canadien et les Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

4.7 Atelier de la Garde côtière canadienne sur l'intervention environnementale – Région du Pacifique

L'Administrateur a reçu une demande des cadres supérieurs de la Garde côtière canadienne afin qu'il participe à leur atelier sur l'intervention en cas de pollution par les hydrocarbures tenu à Richmond, en Colombie-Britannique. L'Administrateur y était représenté par le capitaine George Legge, expert maritime. Ce dernier a assisté à l'atelier le 23 novembre 2015 et a présenté des exposés traitant des préoccupations liées aux enquêtes et aux évaluations des réclamations présentées par la Garde côtière à la Caisse d'indemnisation. Une des principales sources de préoccupations est la présentation des réclamations vers la toute fin des délais de prescription prévus par la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM). Il a été souligné que la présentation d'une réclamation longtemps après la fin d'une intervention liée à un événement comporte certains risques, particulièrement lorsque l'Administrateur doit prendre toutes les mesures raisonnables pour recouvrer le paiement auprès du propriétaire du navire responsable de l'événement. La Garde côtière a donc été encouragée à présenter ses réclamations le plus tôt possible, dès que l'intervention est terminée.

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

La deuxième partie de l'exposé abordait une préoccupation de l'Administrateur selon laquelle la documentation présentée est parfois inadéquate. Lorsque les documents justificatifs présentés avec une réclamation sont insuffisants, il est difficile de réaliser une enquête et une évaluation exhaustives. Il arrive souvent que l'Administrateur doive demander des documents additionnels, ce qui donne inévitablement lieu à des retards dans l'évaluation des demandes de la Garde côtière.

Une autre partie des discussions a porté sur le nouveau manuel de la Caisse d'indemnisation relativement aux réclamations. On a expliqué que l'objet de ce manuel était d'aider les demandeurs à présenter leurs réclamations à la Caisse d'indemnisation. Il fournit des renseignements généraux sur le type de demande d'indemnisation qui peut être présentée, et sur les détails que les documents justificatifs devraient inclure, notamment une bonne chronologie narrative des événements entourant l'événement. En résumé, le manuel se veut un guide pratique sur la présentation des demandes à l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation afin de s'assurer que les documents justificatifs sont détaillés et complets.

L'exposé et la participation de l'expert maritime de la Caisse d'indemnisation ont été bien reçus. Un échange positif des points de vue sur les enjeux soulevés a eu lieu. L'Administrateur souhaite assister à d'autres ateliers de la Garde côtière et maintenir la collaboration et les relations de travail entre les deux organismes.

4.8 Atelier de Transports Canada sur la Convention SNPD de 2010

L'Administrateur a assisté à un atelier sur la Convention SNPD de 2010 organisé par Transports Canada, qui a eu lieu à Montréal les 17 et 18 mars 2016. Cette convention, initialement adoptée à l'occasion d'une conférence diplomatique en 1996, a été modifiée par un protocole adopté lors d'une conférence diplomatique en 2010. La version modifiée de la convention est maintenant connue sous le nom de Convention SNPD de 2010. La convention a pour objet de combler une lacune majeure dans le réseau mondial de conventions sur la responsabilité et l'indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures provenant des navires, notamment en visant les déversements d'hydrocarbures qui n'y sont pas inclus. De ce fait, la Caisse d'indemnisation aurait avantage à ce que la convention entre en vigueur rapidement étant donné qu'elle s'appliquerait à des déversements d'hydrocarbures qui incomberaient autrement à la Caisse d'indemnisation.

Le Canada a joué un rôle de premier plan dans la promotion des efforts visant l'entrée en vigueur rapide de la convention. L'atelier visant à fournir une tribune de discussion sur les étapes nécessaires à suivre pour mettre en œuvre la convention. Il convient de noter que la convention a été intégrée dans les dispositions législatives canadiennes *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, mais qu'elle n'est pas encore entrée en vigueur au Canada. Pour le bon fonctionnement de la convention, ce qui comprend un fonds d'indemnisation supplémentaire à l'indemnisation payable par les propriétaires de navires et leurs assureurs, il est nécessaire qu'une masse critique d'États mettent en œuvre la convention.

L'Administrateur, qui avait un rôle essentiel à jouer en matière de supervision des négociations, tant à la conférence de 1996 qu'à la conférence de 2010, a été invité à présenter un exposé pour donner un aperçu de l'historique de la convention. Il a donc présenté l'exposé préliminaire à l'ouverture de l'atelier. Les participants à l'atelier étaient composés de fonctionnaires de plusieurs États, de même que de représentants de l'industrie. L'atelier était bien organisé et a suscité une excellente discussion qui, nous l'espérons, fera avancer la mise en œuvre de cette importante convention le plus rapidement possible.

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

5.1 Réunions des FIPOL (avril 2015)

L'Administrateur s'est joint à la délégation canadienne pour participer aux réunions des organes directeurs des FIPOL tenues à Londres, du 20 au 23 avril 2015. Un compte rendu détaillé des réunions est disponible sur le site Web des FIPOL : <http://www.iopcfunds.org/fr/>.

Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a entrepris un examen des dossiers d'événements en cours. La plupart des rapports présentés par le Secrétariat étaient des rapports d'étapes. Dans le cas du *Hebei Spirit*, l'événement le plus important actuellement devant le Comité exécutif, il a été décidé que le niveau de paiement des réclamations recevables serait maintenu à 35 %. La question sera réexaminée à la réunion du Comité exécutif prévue pour octobre.

Comme le quorum n'avait pas été atteint au début de la réunion, l'Assemblée du Fonds de 1992 s'est reconstituée en Conseil d'administration. La principale question à aborder visait les paiements provisoires pendant la période suivant la liquidation du Fonds de 1971.

Au fil des ans, un système de paiements provisoires a été mis en place. Ces paiements sont généralement effectués par les clubs P et I. Ce système est un élément essentiel du processus de règlement des réclamations. Il a été peaufiné sur de nombreuses années, particulièrement lors d'événements majeurs, et est utilisé quand le montant total des réclamations recevables est susceptible d'excéder la limite de responsabilité du propriétaire du navire. Le mécanisme vise à assurer le paiement rapide des demandes admises.

Compte tenu de la liquidation du Fonds de 1971, notamment en ce qui a trait au cas du *Nissos Amorgos*, ce système doit être revu. Le Groupe international a signalé que les clubs pourraient hésiter à effectuer des paiements provisoires lors d'événements futurs et pourraient, au lieu de cela, simplement établir un cautionnement pour la limite de la responsabilité du propriétaire du navire. Pour éviter les retards injustifiés, les FIPOL devraient alors prendre part au paiement des demandes admises beaucoup plus tôt qu'à l'habitude. Un plan réalisable relativement aux paiements provisoires est donc souhaitable.

Le Secrétariat a indiqué qu'une réunion avec le Groupe international a été prévue pour le début de mai afin de discuter des modifications qui doivent être apportées au Protocole d'entente actuel avec les FIPOL et le Groupe international en vue de poursuivre les paiements provisoires en cas d'événements futurs.

Le Conseil administratif a donné le feu vert en ce qui a trait à la publication des Directives pour la présentation des demandes d'indemnisation au titre des opérations de nettoyage et mesures de sauvegarde. Le débat a révélé qu'un grand nombre de délégations considéraient ces directives strictement comme des lignes directrices qui ne lieraient pas les tribunaux nationaux en cas de litige sur des aspects précis d'une demande d'indemnisation donnée. Le Conseil d'administration a également discuté de l'ébauche des Directives à l'intention des États membres pour la gestion des fermetures de pêches et des restrictions sur les pêches [traduction], mais les travaux sur ces directives ne sont pas terminés.

5.2 Réunions des organes directeurs des FIPOL (19 au 23 octobre 2015)

L'Administrateur a assisté aux réunions des organes directeurs des FIPOL tenues à Londres, du 19 au 23 octobre 2015, au sein de la délégation canadienne. Le compte rendu détaillé des décisions IOPC/OCT15/11/1 peut être obtenu à l'adresse suivante : <http://documentservices.iopcfunds.org/fr/>. Conformément aux pratiques antérieures, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a examiné les rapports de tous les événements dont le dossier demeure ouvert. Le Fonds supplémentaire n'est applicable à aucun de ces événements. À la séance d'automne, les FIPOL ont également adopté le budget de 2016.

5.3 Comité exécutif

L'année a été relativement tranquille pour les FIPOL en matière de règlement de réclamations, car aucun nouvel événement n'a été signalé. Aux fins du présent document, trois événements seront énoncés. Les détails des autres événements en suspens sont fournis dans le compte rendu des décisions susmentionné.

Le Comité exécutif a été informé que la dernière réclamation en suspens concernant l'événement de l'*Erika* est devenue caduque pour péremption d'instance. En vertu du droit français, les actions en justice deviennent caduques après dix ans d'inactivité. Par conséquent, le dossier de cet événement, qui est survenu en décembre 1999, est maintenant fermé.

Malheureusement, ce n'est pas le cas de l'événement du *Prestige*, survenu en novembre 2002, et dont les procédures pénales n'ont pris fin qu'en novembre 2013. Pour cette raison, les questions liées aux réclamations demeurent dans une large mesure non résolues, non seulement en Espagne, mais également en France. Même si en vertu du droit espagnol, les poursuites civiles peuvent être soumises aux tribunaux de justice pénale, ces derniers ne peuvent s'en charger que si les parties accusées ont été tenues criminellement responsables. Rappelons que des accusations au criminel avaient été portées contre le capitaine, le chef mécanicien et le fonctionnaire qui avaient refusé de laisser le navire gagner un lieu de refuge en Espagne. Les trois parties ont été acquittées de toute responsabilité criminelle dans l'événement. Il est impossible de prédire le moment où toutes les poursuites civiles seront résolues et où le dossier pourra être fermé.

Bien que la plupart des questions d'indemnisation dans le cas de l'événement du *Volgoneft*, survenu en novembre 2007, aient été réglées, une question demeure non résolue. Le dossier de l'événement est donc toujours ouvert. La question est liée à la limite de responsabilité du propriétaire du navire. Rappelons que la limite était établie à un niveau inférieur que celui prévu par la Convention sur la responsabilité civile de 1992 au moment de l'événement. Les autorités russes avaient omis d'appliquer les plus récentes limites de responsabilité auxquelles elles avaient convenu en vertu de cette convention. Après de longues procédures devant les tribunaux russes, il a été décidé que les limites supérieures primeraient. La situation, bien qu'elle soit maintenant corrigée, a donné lieu au versement par les FIPOL d'une indemnisation excédentaire à certains demandeurs non gouvernementaux. Il n'a pas encore été décidé de quelle façon les FIPOL devraient récupérer ces paiements en trop. Le dossier demeure donc ouvert.

L'événement du *Hebei Spirit*, qui est survenu au large de la côte ouest de la République de Corée en décembre 2007, est de loin le plus gros dossier des FIPOL. Il a donné lieu à un très grand nombre de réclamations, à savoir 127 483, dont plusieurs ne sont pas encore résolues. Néanmoins, des procédures judiciaires sont en cours et, bien que les tribunaux coréens s'en saisissent de façon efficace et opportune, il est difficile de savoir quand l'affaire sera enfin résolue. Il semble toutefois clair que le FIPOL de 1992 devra verser une indemnisation jusqu'à concurrence de sa limite de responsabilité. Au moment de l'événement, la République de Corée n'était pas partie au Fonds supplémentaire. En raison de l'incertitude au sujet du montant total de l'indemnisation à verser, le niveau de paiement avait été fixé à 35 % pour éviter la possibilité que les FIPOL aient à verser une indemnisation au-delà de sa limite de responsabilité.

Compte tenu du traitement favorable des réclamations et des garanties fournies par le gouvernement coréen en vertu de la loi spéciale adoptée en lien avec l'événement, le Comité exécutif a accepté d'augmenter le niveau de paiement à 50 %. Le Comité a également demandé au directeur d'étudier la possibilité de conclure un règlement global avec le gouvernement coréen.

5.4 Conseil d'administration

Le premier jour de la réunion, le quorum de l'Assemblée n'avait manifestement pas été atteint. Par conséquent, l'Assemblée s'est reconstituée en Conseil d'administration doté du pouvoir d'agir au nom de l'Assemblée. De plus amples détails sur les questions abordées par le Conseil sont fournis dans le compte rendu des décisions susmentionné. Aux fins du présent document, il a été convenu que seules les questions du budget et de la perception de contributions seraient abordées.

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

Le Secrétariat a présenté sa proposition budgétaire de 2016. Le projet de budget englobe les coûts administratifs de l'Organisation, assumés au moyen du fonds général, et inclut les estimations relatives à la perception des contributions aux divers fonds des grosses demandes d'indemnisation constitués en lien avec certains événements.

En ce qui a trait au fonds général, il a été convenu qu'une contribution de 4,4 millions de livres, payable au plus tard le 1^{er} mars 2016, serait perçue. La facture pour la portion canadienne de cette contribution a été reçue le 27 novembre 2015.

Par rapport à deux événements, soit l'événement de l'*Alfa* et l'événement du *Nesa R3*, il a été convenu qu'une contribution différée de 6 millions de livres serait perçue, sous la condition que le Comité exécutif décide de verser des paiements à l'égard de ces événements. En ce qui a trait aux fonds des grosses demandes d'indemnisation, il a été décidé qu'aucune contribution ne serait perçue.

6. États financiers

Cette partie contient le rapport des vérificateurs sur la situation financière de la Caisse d'indemnisation au 31 mars 2016 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 2016

**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 2016, 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.

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 2016, 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 31 mai 2016

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

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

31 MARS 2016

3

	2016	2015
ACTIFS FINANCIERS		
Solde du compte auprès du Receveur général du Canada (note 3)	411 346 610 \$	409 835 893 \$
Intérêts courus à recevoir	202 498	-
Frais payés d'avance	1 730	1 690
TOTAL DES ACTIFS FINANCIERS	411 550 838	409 837 583
PASSIFS		
Créditeurs et frais courus	1 854 408	336 633
Provision pour demandes sous révision (note 4)	1 271 890	948 619
TOTAL DES PASSIFS	3 126 298	1 285 252
ACTIFS FINANCIERS NETS	408 424 540	408 552 331
ACTIFS NON FINANCIERS		
Immobilisations (note 5)	74 057	97 963
EXCÉDENT ACCUMULÉ	408 498 597 \$	408 650 294 \$

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 2016

4

	2016	2015
REVENUS		
Intérêts	3 009 550 \$	5 266 651 \$
Recouvrements liés à des demandes déjà réglées	1 000	133 144
	3 010 550	5 399 795
DEMANDES D'INDEMNISATION		
Paiements ou engagements effectués envers des demandes d'indemnisation canadiennes	1 351 144	341 218
Augmentation de la provision pour demandes sous révision	323 271	144 599
Contributions aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (note 6)	268 029	246 095
	1 942 444	731 912
	1 068 106	4 667 883
CHARGES DE FONCTIONNEMENT		
Honoraires de l'administrateur	92 950	99 000
Frais légaux	126 053	83 527
Frais de consultation	235 040	133 176
Frais d'audit	15 820	16 498
Frais d'examen spécial	-	56 500
Services administratifs, salaires et frais de bureau	446 715	467 789
Déplacements	17 693	37 310
Loyer	196 487	225 717
Frais relatifs à la Loi sur l'accès à l'information et à la protection des renseignements personnels (note 8)	62 994	60 633
Amortissement des immobilisations	26 051	129 157
	1 219 803	1 309 307
EXCÉDENT (INSUFFISANCE) LIÉ AUX ACTIVITÉS	(151 697)	3 358 576
EXCÉDENT ACCUMULÉ AU DÉBUT DE L'EXERCICE	408 650 294	405 291 718
EXCÉDENT ACCUMULÉ À LA FIN DE L'EXERCICE	408 498 597 \$	408 650 294 \$

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 2016

5

	2016	2015
EXCÉDENT (INSUFFISANCE) LIÉ AUX ACTIVITÉS	(151 697) \$	3 358 576 \$
Acquisition d'immobilisations	(2 145)	(9 656)
Amortissement des immobilisations	26 051	129 157
Perte sur disposition d'immobilisations	-	586
	23 906	120 087
AUGMENTATION (DIMINUTION) DES ACTIFS FINANCIERS NETS	(127 791)	3 478 663
ACTIFS FINANCIERS NETS AU DÉBUT DE L'EXERCICE	408 552 331	405 073 668
ACTIFS FINANCIERS NETS À LA FIN DE L'EXERCICE	408 424 540 \$	408 552 331 \$

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 2016

6

	2016	2015
ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT		
Excédent (Insuffisance) lié aux activités	(151 697) \$	3 358 576 \$
Ajustements pour :		
Amortissement des immobilisations	26 051	129 157
Perte sur disposition d'immobilisations	-	586
	(125 646)	3 488 319
Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement :		
Intérêts courus à recevoir	(202 498)	1 000
Frais payés d'avance	(40)	(501)
Créditeurs et frais courus	1 517 775	206 857
Provision pour demandes sous révision	323 271	144 599
	1 638 508	351 955
ACTIVITÉ D'INVESTISSEMENT		
Acquisition d'immobilisations	(2 145)	(9 656)
AUGMENTATION DU SOLDE DU COMPTE AUPRÈS DU RECEVEUR GÉNÉRAL DU CANADA		
	1 510 717	3 830 618
SOLDE AU DÉBUT DE L'EXERCICE	409 835 893	406 005 275
SOLDE À LA FIN DE L'EXERCICE	411 346 610 \$	409 835 893 \$

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 MARS 2016

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. La principale estimation porte 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 2016

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 0,46 % et 0,98 % (2015 : 0,66 % et 1,57 %). Le taux d'intérêt moyen pour mars 2016 était de 0,62 % (2015 : 0,70 %).

4. INCERTITUDE RELATIVE À LA MESURE

Dû aux incertitudes inhérentes liées au processus de révision des demandes, il est possible que la provision pour demandes sous révision soit insuffisante. Une provision de 1 271 890 \$ a été comptabilisée pour les demandes reçues avant le 31 mars 2016 (2015 : 948 619 \$) 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

	2016		
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette
Équipement informatique	153 800 \$	152 371 \$	1 429 \$
Mobilier et équipement	185 555	112 927	72 628
Améliorations locatives	487 714	487 714	-
	827 069 \$	753 012 \$	74 057 \$

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 MARS 2016

9

5. IMMOBILISATIONS (suite)

	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 \$

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 268 029 \$ (2015 : 246 095 \$) aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Pour l'exercice financier débutant le 1 avril 2016, la responsabilité maximale de la Caisse s'élève à 168 656 700 \$ (2015 : 165 837 463 \$) pour toutes les demandes d'indemnisation visant un seul déversement d'hydrocarbures. De plus, en date du 1 avril 2016, le ministre des Transports est investi des pouvoirs légaux pour imposer une levée de contributions de 50,59 cents (2015 : 49,74 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 est constatée lorsqu'une demande d'indemnisation est effectivement reçue.

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 MARS 2016

10

7. INFORMATIONS SUR LES RÉSULTATS

	2016	2015
Gain sur devises étrangères inclus dans les recouvrements liés à des demandes déjà réglées	- \$	1 563 \$
Gain (Perte) sur devises étrangères incluse dans les contributions aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures	3 977 \$	(19 436) \$

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

	2016	2015
Consultants	58 678 \$	54 452 \$
Logiciel - base de données de gestion des documents et informations	3 146	5 932
Frais administratifs	1 170	249
	62 994 \$	60 633 \$

Les dépenses relatives à la *Loi sur l'accès à l'information et à la protection des renseignements personnels* encourues en 2016 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 196 487 \$ (2015 : 225 717 \$) à Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) pour l'utilisation d'un espace de bureaux.

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 31 mai 2016.

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 MARS 2016

11

9. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS (suite)

Services de comptabilité

Au cours de l'exercice, la Caisse a déboursé une somme de 29 178 \$ (2015 : 29 934 \$) 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 2016 ont été provisionnées dans les états financiers. Au cours de la période entre le 1 avril 2016 et le 31 mai 2016, la Caisse a reçu une demande additionnelle totalisant 149 044 \$. 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.