

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

Rapport annuel de
l'Administrateur

2016
2017



Image de la page couverture : “Chaulk Determination” de Jacques Gauthier

Avec l'assistance de
ShipSpotting
www.shipspotting.com
IMO 6525040

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

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

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

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

Rapport annuel de l'Administrateur

2016-2017

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 2017.

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

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Anne Legars', with a horizontal line extending to the right.

Anne Legars, LL.M., caé
Administratrice de la
Caisse d'indemnisation des dommages dus à la
pollution par les hydrocarbures causée par les navires

Table des matières

Abréviations

1 - Rapport sur les activités	1
1.1. Demandes d'indemnisation et rapports d'incidents concernant les déversements d'hydrocarbures au Canada	2
1.1.1. Aperçu des demandes d'indemnisation en 2016-2017	3
Demandes d'indemnisation reçues en 2016-2017.....	3
Délais de présentation des demandes d'indemnisation.....	3
Délais d'évaluation des demandes d'indemnisation.....	4
Offres de règlement faites aux demandeurs par l'Administratrice.....	4
Demandes d'indemnisation payées au cours de l'exercice.....	5
Dossiers faisant l'objet d'un recouvrement de créance.....	5
Défis et occasions concernant la gestion des demandes d'indemnisation.....	5
1.1.2. Aperçu des rapports d'incidents en 2016-2017	6
Rapports d'incidents.....	6
Défis et occasions.....	6
1.2. Contribution aux fonds internationaux	6
Participation aux réunions des fonds internationaux.....	6
Collecte d'information auprès des contribuables canadiens.....	7
Paiement de la contribution du Canada aux fonds internationaux.....	7
Défis et occasions.....	7
1.3. Gestion du bureau et contrôles	8
La gestion en transition.....	8
Défis et occasions.....	8
1.4. Rapports et communications	9
Activités de relations externes.....	9
Défis et occasions.....	10
2 - Rapport financier	10
ANNEXE 1 – Le régime canadien d'indemnisation	27
• Illustration 1 - Limites de responsabilité et d'indemnisation	
ANNEXE 2 – Le régime international d'indemnisation	31
• Tableau 1 - Contributions canadiennes aux Fonds internationaux	
ANNEXE 3 – Incidents canadiens - Dossiers courants 2016-2017	35
• Carte	

Abréviations

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)
FIPOL	Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (IOPC)
GCC	Garde côtière canadienne (CCG)
IOB	Institut océanographique de Bedford (BIO)
IU	Intervention d'urgence (ER)
JB	Jauge brute (GT)
LE	Lettre d'engagement (LOU)
LMMC	<i>Loi sur la marine marchande du Canada</i> (CSA)
LRMM	<i>Loi sur la responsabilité en matière maritime</i> (MLA)
MPO	Ministère des Pêches et des Océans (DFO)
OI	Organisme d'intervention (RO)
PE	Protocole d'entente (MOU)
SCI	Système de commandement des interventions (ICS)
SIMEC	Société d'intervention maritime, Est du Canada (ECRC)
SMTC	Sécurité maritime de Transports Canada (TCMS)
SNPD	Substances nocives et potentiellement dangereuses (HNS)
TC	Transports Canada
TI	Technologie de l'information (IT)
WCMRC	Société d'intervention maritime, Ouest du Canada (WCMRC)

* Au 3 avril 2017, la valeur du droit de tirage spécial* (DTS) était de 1.815950 \$ CAN. Cette valeur réelle est indiquée à l'illustration 1.

La Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (Caisse) est un compte à fins déterminées des comptes du Canada. Elle a été établie en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* pour faciliter le règlement des demandes d'indemnisation en cas de pollution causée par les navires dans les eaux canadiennes, tout en protégeant les contribuables. Le régime d'indemnisation du Canada repose sur le principe fondamental selon lequel le propriétaire de navire est le premier responsable des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par le navire, c'est-à-dire le principe pollueur-payeur – voir l'annexe 1.

La Caisse est un fonds de dernier ou de premier recours, au choix du demandeur. Elle couvre tous les types de navires qui déversent des hydrocarbures persistants ou non persistants, y compris les déversements d'hydrocarbures d'origine inconnue. Elle sert à payer les demandes d'indemnisation raisonnables pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, les frais d'intervention, et les mesures préventives prises pour atténuer les dommages – ou les risques imminents de dommages – causés par un déversement d'hydrocarbures provenant de n'importe quel type de navire, en eaux canadiennes. Tout incident causé par un navire-citerne transportant des hydrocarbures persistants comme cargaison est également couvert par le régime international – voir l'annexe 2.

Ce rapport annuel sur les activités de la Caisse porte sur l'exercice terminé le 31 mars 2017.

1 - Rapport sur les activités

L'exercice 2016-2017 de la Caisse a été marqué par les événements suivants :

- **La nomination d'une nouvelle Administratrice selon le nouveau processus intérimaire de nominations.** L'ancien Administrateur, qui occupait le poste depuis les neuf dernières années, a pris sa retraite le 31 mars 2016. En raison du nouveau processus intérimaire de nominations, le poste d'Administrateur est demeuré vacant pendant environ deux mois.
- **La recherche et la mise en place d'une solution pour résoudre la question de la quittance et subrogation** avec la Garde côtière canadienne. La Garde côtière est le principal demandeur de la Caisse et la question de la quittance et subrogation a bloqué le paiement de toutes les demandes d'indemnisation de la Garde côtière depuis décembre 2014 tel que signalé dans le rapport annuel de 2015-2016. L'un des cas de la Garde côtière a été choisi comme affaire type et celle-ci a été portée devant la Cour fédérale à titre de renvoi. En attendant la décision de la Cour, toutes les autres demandes d'indemnisation de la Garde côtière ayant fait l'objet d'une évaluation ont été payées par la Caisse sans préjudice et étant entendu que la décision de la Cour fédérale sur l'affaire type s'appliquerait à tous les autres cas.
- **Un record de vingt ans pour les montants payés aux demandeurs**, une conséquence du règlement de la situation mentionnée ci-haut.
- **Un nombre record de dossiers faisant l'objet d'une action en recouvrement**, une autre conséquence du règlement de la situation mentionnée ci-haut. Ce nombre exceptionnellement élevé d'actions en recouvrement a entraîné des dépenses juridiques exceptionnellement élevées.
- **Un record de vingt ans pour les montants réclamés à la Caisse**, en raison d'un nombre inhabituel de réclamations élevées. La demande d'indemnisation la plus élevée déposée cette année est la plus élevée qui ait été présentée au cours des vingt dernières années et la deuxième plus importante depuis la création de la Caisse. Elle se rapporte au naufrage du remorqueur *Chaulk Determination* à Trois-Rivières (Québec) en décembre 2015, suivi d'une opération d'une durée de huit semaines dans des conditions de glace épaisse et des températures inférieures à la normale pour renflouer le navire.

- **La nomination conjointe de l'Administratrice de la Caisse** comme Administratrice intérimaire de la Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées (CIAFIMD), nouvellement constituée. Cela a entraîné le partage des locaux, du personnel et d'autres biens et services de la Caisse – et le partage des coûts connexes – avec la nouvelle CIAFIMD à compter du 1^{er} septembre 2016.
- **Le Plan de protection des océans du Canada, annoncé par le premier ministre** en novembre 2016, qui se traduira dans un proche avenir par des initiatives législatives et des modifications aux dispositions statutaires qui régissent la Caisse. Ce plan vise notamment à résoudre le problème des navires abandonnés et désertés, qui représente la plus grande part des demandes d'indemnisation à la Caisse et des montants payés par celle-ci – comme le montre une récente étude statistique menée par la Caisse et publiée sur son site Web.
- **De nouvelles exigences réglementaires concernant le rapport annuel** des réceptionnaires d'hydrocarbures et de produits pétroliers, en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2017 (pour la période de rapport se terminant le 31 décembre 2017). Ces rapports annuels permettront au Canada de satisfaire à ses obligations en matière de rapports non seulement envers le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et le Fonds complémentaire (comme c'était déjà le cas), mais aussi envers le futur Fonds international pour les substances nocives et potentiellement dangereuses. La Caisse versera à ces fonds internationaux la contribution du Canada pour les hydrocarbures et les produits pétroliers – voir l'annexe 2.

En plus de ces événements qui ont eu un impact direct sur les opérations de la Caisse au cours de l'exercice 2016-2017, l'Administratrice a exercé ses activités de manière à remplir son mandat prévu à la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, c'est-à-dire :

- administrer les demandes d'indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures causée par les navires dans les eaux canadiennes (voir la section 1.1 ci-dessous);
- contribuer aux fonds internationaux (voir la section 1.2 ci-dessous);
- faire tenir des documents comptables, mettre en oeuvre des moyens de contrôle et d'information, faire appliquer des méthodes de gestion et veiller, dans la mesure du possible, à ce que les actifs de la Caisse soient protégés et que les opérations de la Caisse soient réalisées avec efficacité (voir la section 1.3 ci-dessous);
- faire procéder à une vérification des états financiers de la Caisse (voir la partie 2 du rapport);
- présenter des rapports sur les activités mentionnées ci-haut (voir la section 1.4 ci-dessous).

1.1. Demandes d'indemnisation et rapports d'incidents concernant les déversements d'hydrocarbures au Canada

L'Administratrice a traité 69 dossiers au cours de l'exercice 2016-2017 (comparativement à 48 durant l'exercice précédent et à une moyenne de 51 dossiers au cours des dix dernières années). Les détails des dossiers traités en 2016-2017 se trouvent à l'annexe 3 et comprennent ce qui suit :

- les demandes d'indemnisation (depuis le moment où l'Administratrice reçoit une demande d'indemnisation, l'évaluation de la demande, l'offre faite au demandeur par l'Administratrice, le paiement versé par l'Administratrice selon l'offre, et l'action en recouvrement intentée par l'Administratrice contre le propriétaire du navire, son assureur ou toute tierce partie responsable);

- les rapports d'incidents (depuis le moment où l'Administratrice est informée d'un déversement d'hydrocarbures causé par un navire en eaux canadiennes ou du risque imminent d'un tel déversement, incluant les mesures prises par l'Administratrice pour protéger la Caisse, jusqu'à ce qu'une demande d'indemnisation soit déposée relativement à cet incident).

Bien que le délai entre le dépôt et le paiement de la réclamation ne soit que de quelques mois, un dossier peut se continuer pendant plusieurs années fiscales entre l'étape du rapport d'incident et la fin de l'action de recouvrement.

1.1.1. Aperçu des demandes d'indemnisation en 2016-2017

Demandes d'indemnisation reçues en 2016-2017. Seize demandes d'indemnisation ont été reçues au cours de l'exercice, allant de 2 137 \$ à 4 585 963 \$, pour un total de 5 429 169 \$. Le tableau 1 montre les demandes d'indemnisation groupées selon les montants. Le nombre de demandes d'indemnisation supérieures à 100 000 \$ a été exceptionnellement élevé en 2016-2017.

Tableau 1 : Répartition des 16 demandes d'indemnisation reçues en 2016-2017

Montant de la demande d'indemnisation (\$)	Nombre de demandes d'indemnisation	Pourcentage des demandes d'indemnisation	Moyenne sur dix ans
10 000 \$ ou moins	4	63 %	74 %
10 001 \$ à 25 000 \$	3		
25 001 \$ à 50 000 \$	3		
50 001 \$ à 100 000 \$	1	6 %	13 %
100 001 \$ à 250 000 \$	4	31 %	13 %
250 001 \$ à 500 000 \$	0		
500 001 \$ à 1 000 000 \$	0		
Plus de 1 000 000 \$	1		
TOTAL	16	100 %	100 %

La majorité de ces demandes d'indemnisation sont venues de la Colombie-Britannique (10), ensuite de la Nouvelle-Écosse (3), de Terre-Neuve et Labrador (2), et du Québec (1). Quinze des 16 demandes d'indemnisation reçues en 2016-2017 ont été présentées par la Garde côtière canadienne, pour un total de 5 421 519 \$ (soit 99,9 % du montant total des demandes d'indemnisation reçues au cours de l'exercice). L'autre demande d'indemnisation est venue de l'administration portuaire de Steveston, en Colombie-Britannique.

La Caisse a servi de fonds de premier recours dans le cas de 15 des 16 demandes d'indemnisation. Elle a servi de fonds de dernier recours pour la demande d'indemnisation de 4,5 millions de dollars concernant le *Chaulk Determination*, après que le demandeur eut obtenu une indemnité très partielle de la cour.

Délais de présentation des demandes d'indemnisation. Toutes les demandes d'indemnisation reçues au cours de l'exercice ont été présentées dans le délai prescrit; cependant, quatre des six demandes d'indemnisation présentées dans les 18 à 24 mois après l'incident ont été reçues moins d'un mois avant l'expiration du délai de deux ans. Le nombre de demandes d'indemnisation présentées plus d'un an après l'incident a été beaucoup plus élevé que dans le passé.

Tableau 2 : Délais de présentation des demandes d'indemnisation en 2016-2017

Délai de présentation de la demande d'indemnisation	Nombre de dossiers	Pourcentage des dossiers	Moyenne sur dix ans
Dans les 6 mois après l'incident	5	31 %	36 %
De 6 à 12 mois	3	19 %	44 %
De 12 à 18 mois	2	12 %	6 %
De 18 à 24 mois	6	38 %	14 %
TOTAL	16	100 %	100 %

Délais d'évaluation des demandes d'indemnisation. Au cours de l'exercice, 15 demandes d'indemnisation ont été évaluées, dont trois avaient été reportées de l'exercice 2015-2016. Au 31 mars 2017, quatre des 16 demandes d'indemnisation reçues en 2016-2017 étaient encore en cours d'évaluation. Le tableau 3 montre les délais d'évaluation des demandes d'indemnisation ne faisant l'objet d'aucune procédure judiciaire, ainsi que les montants offerts pour régler les demandes d'indemnisation. Toutes les offres de règlement ont été faites dans les six mois après la réception d'une demande d'indemnisation (en fait, près de 40% des offres de règlement ont été faites dans un délai d'un mois après la réception d'une demande d'indemnisation, et plus de 60% ont été faites dans un délai de trois mois).

Tableau 3 : Délais d'évaluation des demandes d'indemnisation et offres de règlement

Demandes d'indemnisation évaluées en 2016-2017	
Délai d'évaluation	Offre de règlement
Moins d'un mois	2 137 \$
	5 234 \$
	7 650 \$
	23 110 \$
	45 522 \$
	46 351 \$
Un à trois mois	4 606 \$
	67 349 \$
	131 064 \$
	137 681 \$
Trois à six mois	25 599 \$
	41 507 \$
	78 793 \$
	172 752 \$
	813 316 \$

Offres de règlement faites aux demandeurs par l'Administratrice. En général, les offres de règlement étaient très proches des montants demandés (97 % en 2016-2017, 97 % en 2015-2016 et 95 % en 2014-2015). Le fait que la GCC soit le principal demandeur de la Caisse depuis plusieurs années aide grandement à faire en sorte que les demandes d'indemnisation reflètent une bonne compréhension des mesures et des dépenses que la Caisse considère comme étant raisonnables. S'ils ne sont pas d'accord avec l'offre qui leur est faite par l'Administratrice à la suite de l'évaluation de leur demande d'indemnisation, les demandeurs peuvent

interjeter appel à la Cour fédérale. Cela ne c'est pas produit en 2016-2017 – et c'est arrivé très rarement depuis la création de la Caisse.

Demandes d'indemnisation payées au cours de l'exercice. Trente et une demandes d'indemnisation ont été payées en 2016-2017, pour un total de 3 166 273 \$ (soit une moyenne de 102 138 \$ par demande d'indemnisation), ce qui représente plus du double du nombre annuel moyen de demandes d'indemnisation payées sur une période de dix ans, et près du triple du montant annuel moyen payé par demande d'indemnisation sur une période de dix ans (39 029 \$). Dans le cas de 18 de ces 31 demandes d'indemnisation, l'ancien Administrateur avait fait une offre de règlement que la GCC avait déjà acceptée, mais la question du désistement et de la subrogation n'avait pas encore été résolue.

Dossiers faisant l'objet d'un recouvrement de créance. Vingt et un dossiers étaient à différents stades de recouvrement de créance en 2016-2017, notamment des mises en demeure, des poursuites en justice, la réalisation d'actifs, et le dépôt d'un jugement contre les biens d'un créancier. Dans deux dossiers, un règlement a été convenu avec le propriétaire du navire ou son assureur. Au total, l'Administratrice a pu recouvrer environ 102 250 \$ dans ces 21 dossiers faisant l'objet d'un recouvrement de créance (le montant moyen recouvré par année est d'environ 39 948 \$ sur une période de dix ans). Au 1^{er} avril 2017, 15 dossiers faisaient encore l'objet d'un recouvrement de créance; les autres dossiers avaient été fermés.

Dans le cas des demandes d'indemnisation pour lesquelles le propriétaire du navire responsable est connu, l'Administratrice peut retenir les services d'un conseiller juridique pour tenter une action en recours. Dans certaines situations impliquant des navires abandonnés ou désertés, le nom du propriétaire du navire n'est pas toujours facile à trouver. En pareils cas, l'Administratrice peut faire appel aux services d'une entreprise professionnelle de localisation pour trouver le nom et l'adresse du propriétaire inscrit et faire une recherche des actifs pouvant faire l'objet d'un recouvrement de créance.

Défis et occasions concernant la gestion des demandes d'indemnisation. L'Administratrice a relevé des défis et des occasions en ce qui concerne les déversements très importants, les petites réclamations provenant de demandeurs autres que la GCC, les déversements transfrontaliers, et la mise en oeuvre du Système de commandement d'intervention (SCI) par la GCC.

- **Les déversements très importants où la limite de la responsabilité du propriétaire de navire est atteinte ou dépassée** peuvent poser des défis à la Caisse en matière d'organisation et d'état de préparation. L'Administratrice a donc commencé à travailler avec l'International Group of Protection & Indemnity Clubs (qui assure environ 90 % de la flotte internationale) et les Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOI), afin de planifier la coordination et de combiner les ressources dans la mesure du possible (notamment par la mise sur pied d'un bureau conjoint chargé de traiter les demandes d'indemnisation) en cas de déversement très important dans les eaux canadiennes. Ces travaux se poursuivront au cours de l'exercice 2017-2018.
- **Très peu de demandes d'indemnisation ne proviennent pas de la GCC.** Le Manuel des demandes d'indemnisation de la Caisse peut être trop complexe ou trop lourd lorsqu'il s'agit de déposer une petite réclamation pour la première fois. La Caisse travaille donc à créer des formulaires pour les petites réclamations provenant de demandeurs autres que la GCC, qui seront utilisés à titre d'essai au cours de l'exercice 2017-2018.
- **Les déversements transfrontaliers, s'ils se produisent, pourraient poser des défis complexes en matière d'indemnisation,** étant donné que le Canada et les États-Unis ont des régimes de responsabilité et d'indemnisation qui, en plus d'être différents, ne reposent pas sur les mêmes fondements : le régime canadien est fondé sur le cadre international, tandis que celui des

États-Unis ne l'est pas. Afin de résoudre cette question, l'Administratrice a donc communiqué avec son homologue américain en vue d'organiser une séance de travail sur ce sujet avec d'autres intervenants clés (y compris les gardes côtières du Canada et des États-Unis et l'International Group of Protection & Indemnity Clubs).

- **Le Système de commandement d'intervention (SCI) et la documentation des réclamations.** La Garde côtière canadienne travaille depuis quelques années à mettre en oeuvre le SCI dans le cadre de ses opérations d'intervention environnementale; elle a procédé à la première simulation de grande envergure du SCI à Saint-Jean (Terre-Neuve) en février 2017, à laquelle l'Administratrice a assisté en tant qu'observatrice. Le SCI est un système uniformisé de gestion sur place conçu pour faciliter la gestion efficace des incidents en intégrant et combinant les installations, l'équipement, le personnel, les procédures et les communications en une structure organisationnelle commune. En rationalisant les communications et la gestion de l'information, le SCI pourrait avoir pour avantage d'améliorer l'efficacité du processus de documentation des demandes d'indemnisation. Il reste cependant du travail à faire pour être en mesure d'en retirer les bénéfices potentiels à ce chapitre.

1.1.2. Aperçu des rapports d'incidents en 2016-2017

Rapports d'incidents. Dix-huit rapports d'incidents ont été reportés de l'exercice précédent, dont cinq sont devenus des demandes d'indemnisation en 2016-2017. De plus, la Caisse a reçu 14 nouveaux rapports d'incidents au cours de l'exercice. Dans certains cas, afin de se protéger contre les risques de paiement de réclamations, la Caisse a engagé un expert maritime ou a chargé un de ses avocats de prendre des mesures protectrices, comme la remise d'une garantie financière par le propriétaire de navire et/ou son assureur (dans trois cas) ou la saisie d'un navire (dans un cas).

En général, les incidents impliquant des navires assurés n'entraînent pas de demandes d'indemnisation, auprès de la Caisse car l'assureur du navire dédommage le demandeur directement. Ce sont les incidents impliquant des navires non assurés, en particulier les navires abandonnés, qui mènent le plus souvent à des réclamations auprès de la Caisse.

Défis et occasions. Dans de nombreux cas, la Caisse prend connaissance de nouveaux incidents par la voie des médias. Il est possible d'accroître la coopération entre les organismes fédéraux et de rationaliser le cheminement de l'information au stade des rapports d'incidents, afin d'éviter la répétition inutile des efforts de collecte de données essentielles.

L'incident du Nathan E. Stewart, survenu en octobre 2016, a rappelé la possibilité que la Caisse ait éventuellement à évaluer la perte de revenus de pêche, un type d'évaluation que la Caisse n'a pas fait depuis plus d'une décennie. La Caisse a donc entrepris de renouveler son état de préparation à évaluer des réclamations pour perte de revenus, dans les cas où les demandeurs ne réussissent pas à parvenir à un règlement avec l'assureur du navire.

1.2. Contribution aux fonds internationaux

Participation aux réunions des fonds internationaux. L'Administratrice a pu assister seulement aux réunions des FIPOL tenues à Londres en octobre 2016 – car le poste d'Administrateur était vacant au moment des réunions des FIPOL du printemps de 2016. Parmi les principaux sujets de discussion et de décision, mentionnons les niveaux des paiements internationaux dans le cas d'un certain nombre de déversements par des navires-citernes dans des pays qui sont parties aux conventions, les contributions additionnelles versées par les pays membres pour couvrir ces paiements, et l'approbation de l'accord sur les versements intérimaires (afin d'accélérer l'indemnisation des victimes). L'ébauche des directives pour

la présentation des demandes d'indemnisation au titre de dommages à l'environnement a été discutée et devrait être finalisée en 2017.

Il y a eu une courte discussion sur une proposition faite par une délégation observatrice – la Conférence des régions périphériques maritimes (CRPM), qui représente certaines communautés côtières de l'Europe – concernant la création d'un fonds complémentaire volontaire pour les dommages aux ressources naturelles et la valeur de préservation – il s'agit essentiellement d'un système pour attribuer une valeur à une ressource ou à un environnement. La proposition n'a pas été appuyée, car de nombreuses délégations étaient d'avis qu'elle compliquerait le système, que les conventions offrent une protection adéquate, et qu'une telle proposition n'est pas du ressort des FIPOL.

Le rapport complet de ces discussions ainsi que les documents pertinents se trouvent sur le site Web des FIPOL (<http://www.iopcfunds.org/fr/>).

L'Administratrice a aussi profité de l'occasion pour tenir des réunions de familiarisation avec le Secrétariat des FIPOL et l'International Group of Protection & Indemnity Clubs. Elle a ainsi préparé le terrain en vue d'une collaboration et d'une relation de travail future, notamment en ce qui concerne l'état de préparation du Canada à répondre à des demandes d'indemnisation en cas de déversements importants.

Collecte d'information auprès des contribuables canadiens. L'Administrateur a la responsabilité de veiller à ce que les importateurs canadiens de pétrole brut par mer (minimum de 150 000 tonnes par année) déclarent les quantités d'hydrocarbures qu'ils reçoivent. L'Administrateur peut faire un suivi pour vérifier l'information reçue et s'enquérir des variations importantes par rapport à l'année précédente, avant de faire rapport sur les données canadiennes au Secrétariat des FIPOL. Le personnel de la Caisse s'est chargé de présenter le rapport aux FIPOL en avril 2016, car le poste d'Administrateur était vacant à ce moment. Le 28 février 2017, le bureau de l'Administrateur avait reçu les déclarations de tous les contribuables canadiens pour l'année 2016. Ces déclarations confirment une baisse lente et constante de plus de 50 % des quantités de pétrole brut importé par mer au Canada au cours de la dernière décennie.

Paiement de la contribution du Canada aux fonds internationaux. Selon les données canadiennes fournies par la Caisse au printemps de 2016 et les besoins de financement des FIPOL convenus aux réunions d'octobre 2016 tenues à Londres, la contribution canadienne que la Caisse a payée cette année aux FIPOL s'est élevée à 870 705,76 \$.

Défis et occasions. La Caisse a pour politique de s'aligner dans la mesure du possible sur les directives et les décisions des FIPOL, y compris dans le cas de déversements non causés par un navire-citerne et d'autres demandes d'indemnisation pour des déversement d'hydrocarbures non couverts par le régime des FIPOL. Il serait utile cependant de modifier le site Web et le Manuel des demandes d'indemnisation de la Caisse afin de mettre en lumière ce lien entre le régime canadien et le régime international, dans l'intérêt des demandeurs, des propriétaires de navires et des assureurs. Ce projet sera réalisé au cours de l'exercice à venir.

Le Canada a l'intention de ratifier la Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses, dans sa version modifiée par le Protocole de 2010 (la Convention SNPD de 2010). La *Loi sur la responsabilité en matière maritime* a déjà été modifiée à cette fin; de plus, un nouveau règlement, en vigueur depuis décembre 2016, prévoit la collecte de données nationales, dont la déclaration est obligatoire pour la ratification de la Convention. La Caisse fournira au nouveau Fonds SNPD les renseignements canadiens sur les importations de pétrole brut par mer (au-delà du minimum de 150 000 tonnes) et les importations de produits pétroliers par mer (au-delà du minimum de 17 000 tonnes). En cas de dommages causés par toute substance nocive et potentiellement dangereuse, les demandeurs canadiens auront accès au nouveau Fonds SNPD (environ

400 millions de dollars), en plus d'avoir accès à la limite maximale de responsabilité du propriétaire de navire (qui sera obligatoirement couverte par une assurance, à laquelle les demandeurs auront un droit d'accès direct). D'autres renseignements sur la Convention SNPD de 2010 se trouvent sur le site Web de la Convention (www.hnsconvention.org).

1.3. Gestion du bureau et contrôles

La gestion en transition. Les efforts que l'ancien Administrateur et le personnel clé ont déployés au cours des dix dernières années pour établir et documenter les processus internes se sont avérés extrêmement utiles à la nouvelle Administratrice dès son entrée en fonctions, après que le poste eut été vacant pendant deux mois. Elle s'est assurée que ces processus continuent d'être suivis, car ils ont été jugés satisfaisants en 2015 par l'examineur externe nommé en vertu de l'article 122 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* pour effectuer un examen spécial des moyens et méthodes.

Défis et occasions. Le rapport de l'examen spécial de 2015 a fait état de certains défis et occasions existants en matière de gestion du bureau et de contrôles de la Caisse, tandis que d'autres sont survenus cette année.

- **Un réseau de spécialistes maritimes locaux.** La principale recommandation du rapport d'examen spécial de 2015 était d'examiner la possibilité de recourir à des experts maritimes locaux pour évaluer les demandes d'indemnisation. L'Administratrice a travaillé à établir un réseau d'experts maritimes locaux pour aider à évaluer les demandes d'indemnisation dans les diverses régions où ont lieu des incidents de pollution par les hydrocarbures causée par les navires. Il s'agit également d'une pratique exemplaire que les FIPOL encouragent les pays membres à adopter pour qu'ils soient prêts à répondre aux demandes d'indemnisation en cas de déversements très importants. Bien que les travaux préparatoires du projet aient été réalisés au cours de l'exercice 2016-2017, les véritables activités de recrutement sont prévues pour le printemps de 2017.
- **Un bassin de spécialistes maritimes dans la région d'Ottawa.** L'Administratrice a aussi commencé à établir dans la région d'Ottawa un bassin d'experts maritimes auxquels elle peut faire appel pour obtenir des conseils et un soutien au bureau d'Ottawa. Ce nouveau bassin d'experts a permis à l'Administratrice d'évaluer les demandes d'indemnisation en temps opportun, tout en entreprenant de nouveaux projets, comme la banque d'experts maritimes locaux, les petites réclamations, la mise à jour du processus d'évaluation de la perte de revenus de pêche (mentionnés plus tôt), et l'examen des archives (mentionné plus loin). L'avis d'opportunité professionnelle est encore affiché sur le site Web de la Caisse, car l'Administratrice veut continuer d'élargir le bassin d'experts maritimes dans la région d'Ottawa.
- **La répétition inutile des activités de comptabilité.** L'autre recommandation contenue dans le rapport d'examen spécial de 2015 était de trouver des solutions pour éviter la répétition inutile des activités et des dépenses de comptabilité, étant donné que la comptabilité de la Caisse est faite à la fois à l'interne et par Transports Canada (les services de comptabilité de Transports Canada sont facturés à la Caisse). L'Administratrice n'a pas trouvé le temps de résoudre cette question en 2016-2017 à cause de priorités concurrentes et de l'absence de longue durée de la directrice des services intégrés de la Caisse, qui représente la mémoire institutionnelle vivante des subtilités de la Caisse. Cette question demeure toutefois au premier plan des préoccupations de l'Administratrice et elle devrait être résolue au cours de l'exercice à venir.
- **Les archives de la Caisse déposées à Bibliothèque et Archives Canada.** Bibliothèque et Archives Canada a avisé la Caisse qu'elle allait lui retourner des archives couvrant une période de 40 ans, puisqu'elle ne les considère plus comme étant de valeur historique. L'Administratrice

a retenu les services d'un ancien expert maritime – qui a évalué des demandes d'indemnisation pour le compte de la Caisse pendant de nombreuses années – pour examiner les archives et faire des recommandations sur celles qui ont une certaine valeur pour la recherche. Cet exercice s'est avéré très utile jusqu'à maintenant, car il a permis de mettre en lumière un certain nombre de dossiers très intéressants qui avaient été complètement oubliés. La prochaine étape consistera à approfondir l'examen des documents et à numériser ceux qui ont de l'intérêt – lesquels seront peut-être publiés en ligne ultérieurement.

- **Programme d'étudiants.** Pendant trois mois, le bureau de l'Administratrice a accueilli une étudiante dans le cadre du programme de stages de Trinity Western. Cette étudiante a notamment fait des recherches sur les données de la Caisse concernant les demandes d'indemnisation pour les dommages causés par des navires désertés et abandonnés. L'étudiante a présenté les résultats de ses recherches à des représentants de Transports Canada et de la Garde côtière canadienne; ces résultats ont aussi été publiés sur le site Web de la Caisse, afin de les rendre accessibles à un plus vaste auditoire. Afin de continuer à offrir des possibilités à des étudiants et de profiter de leur présence dans son bureau, l'Administratrice a créé un programme d'étudiants, qui est affiché sur le site Web de la Caisse.

1.4. Rapports et communications

Activités de relations externes. L'Administratrice a participé à un certain nombre d'activités de relations externes au cours de l'exercice, en particulier avec ses principaux intervenants :

- Transports Canada (réunions et communications à différents niveaux);
- la Garde côtière canadienne (réunions et communications à différents niveaux avec le principal usager de la Caisse);
- l'industrie des assurances (participation à la conférence annuelle du Canadian Board of Marine Underwriters le 26 mai 2016 et participation à des événements de l'industrie maritime);
- la communauté juridique maritime (en particulier par la participation à des activités de l'Association canadienne de droit maritime);
- l'industrie du transport maritime (participation à des événements de l'industrie);
- les partenaires internationaux de la Caisse (en particulier le Secrétariat des FIPOL et l'International Group of Protection & Indemnity Clubs, et communications avec l'homologue américain de la Caisse);
- les professionnels et l'industrie de l'intervention environnementale (surtout par la participation à un exercice de simulation d'un déversement important à Saint John's en février 2017 et des visites industrielles connexes);
- les intervenants de la région métropolitaine de Vancouver (participation à l'exercice de simulation sur table du plan d'intervention intégré de la région métropolitaine de Vancouver le 22 septembre 2016);
- les médias (entrevues et réponse à des demandes de renseignements);
- les élus (réponse aux demandes de renseignements d'un député);
- les universitaires (conférence donnée à la Faculté de droit de l'Université d'Ottawa le 23 mars 2017).

Défis et occasions. L'exercice de simulation sur table du plan d'intervention intégré de la région métropolitaine de Vancouver a été révélateur pour l'Administratrice : à part les représentants de Transports Canada et de la Garde côtière canadienne qui étaient présents à l'exercice, les autres participants n'étaient pas au courant de l'existence de la Caisse et ne savaient pas qu'ils peuvent faire des demandes d'indemnisation. Il est clair que la plupart des demandeurs potentiels ne font pas de réclamation à la Caisse parce qu'ils ne savent pas qu'elle existe.

- **Plan de communication et de relations externes.** Il y a un besoin réel pour le bureau de l'Administratrice de mettre en oeuvre un plan de communication et de relations externes visant les principaux groupes de demandeurs potentiels (comme les municipalités, les ports, les havres, les marinas, les Premières Nations, les pêcheurs, etc). Comme première étape, le bureau de l'Administratrice a commencé à recueillir des données pour élaborer des statistiques, des messages et des outils de communication, en vue d'atteindre ses intervenants.
- **Transition et modernisation du site Web.** Une autre étape préliminaire a été la transition du site Web actuel vers un autre système de gestion de contenu permettant d'assurer la mise à jour fréquente et le développement continu du site Web de la Caisse – ce que le système de gestion de contenu utilisé jusqu'en avril 2017 ne permettait pas de faire.

2 - Rapport financier

La Caisse a collecté 3 214 795 \$ en intérêts durant l'année financière. Elle a également recouvré pour 102 250 \$ auprès des propriétaires de navires responsables de pollution ou de leurs assureurs. La Caisse a ainsi été créditée d'un total de 3 317 045 \$ durant l'année.

Durant cette période, les dépenses de la Caisse se sont élevées à 7 113 409 \$, dont 1 107 992 \$ de charges de fonctionnement (comparativement à 1 219 803 \$ l'année précédente), 870 706 \$ de contribution aux fonds internationaux (comparativement à 268 029 \$ l'année précédente) et 5 134 771 \$ pour les demandes d'indemnisation canadiennes (paiement ou engagements effectués, et augmentation de la provision pour demandes sous révision). Le montant pour les indemnisations canadiennes s'élevait à 1 674 415 \$ l'année précédente.

À la fin de l'année financière, la Caisse avait un surplus accumulé de 404 702 173 \$ (comparativement à 408 498 597 \$ à la fin de l'année financière précédente). Ce montant comprend une large provision pour le dossier de réclamation du *Chaulk Determination*, dont l'évaluation était en cours au 31 mars 2017.

Le rapport du vérificateur est inclus dans les états financiers ci-joints.

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

ÉTATS FINANCIERS

31 MARS 2017

**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
Informations additionnelles	12

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

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 2017, les états des résultats, de la variation des actifs financiers nets et des flux de trésorerie pour l'exercice clos 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 et les normes requièrent que nous nous conformions aux règles de déontologie et que nous planifions et réalisons l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers ne comportent pas d'anomalies significatives.

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

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

Marcil Lavallée

OTTAWA

400-1420 place Blair Place
Ottawa ON K1J 9L8

T 613 745-8387
F 613 745-9584

BHD / IAPA

Nos partenaires canadiens et internationaux
Our Canadian and International Partners

Comptables professionnels agréés
Chartered Professional Accountants

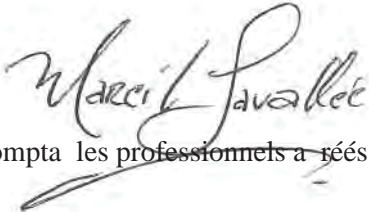
Marcil-Lavallee.ca

Opinion

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 2017 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 dans la note complémentaire 1 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

Ontario
Le 31 mai 2017

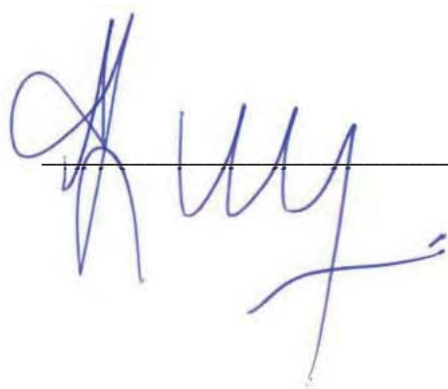
CAISSE D'INDEMNISATION DES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES CAUSÉE PAR LES NAVIRES

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

31 MARS 2017

3

	2017	2016
ACTIFS FINANCIERS		
Solde du compte auprès du Receveur général du Canada (note 3)	409 178 813 \$	411 346 610 \$
Intérêts courus à recevoir	381 873	202 498
Avances à la Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées	32 531	-
Frais payés d'avance	-	1 730
TOTAL DES ACTIFS FINANCIERS	409 593 217	411 550 838
PASSIFS		
Créditeurs et frais courus	243 642	1 854 408
Provision pour demandes sous révision (note 4)	4 708 962	1 271 890
TOTAL DES PASSIFS	4 952 604	3 126 298
ACTIFS FINANCIERS NETS	404 640 613	408 424 540
ACTIFS NON FINANCIERS		
Immobilisations (note 5)	61 560	74 057
EXCÉDENT ACCUMULÉ	404 702 173 \$	408 498 597 \$



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 2017

4

	2017	2016
PRODUITS		
Intérêts	3 214 795 \$	3 009 550 \$
	3 214 795	3 009 550
DEMANDES D'INDEMNISATION		
Paiements ou engagements effectués envers des demandes d'indemnisation canadiennes	1 697 699	1 351 144
Augmentation de la provision pour demandes sous révision	3 437 072	323 271
Contributions au Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (note 6)	870 706	268 029
Recouvrements liés à des demandes dé à réglées	102 250	(1 000)
	5 903 227	1 941 444
	2 688 432	1 068 106
CHARGES DE FONCTIONNEMENT		
Services administratifs, salaires et frais de bureau (annexe A)	338 298	446 715
Frais légal	232 085	126 053
Frais de consultation (annexe) oyer	204 799	298 034
onoraires de l'administrateur	164 301	196 487
éplacements	89 100	92 950
Frais d'audit	41 744	17 693
Amortissement des immobilisations	15 820	15 820
	21 845	26 051
	1 107 992	1 219 803
INSUFFISANCE DES PRODUITS PAR RAPPORT AUX CHARGES	3 796 424	(151 697)
EXCÉDENT ACCUMULÉ AU DÉBUT DE L'EXERCICE	408 498 597	408 650 294
EXCÉDENT ACCUMULÉ À LA FIN DE L'EXERCICE	404 702 173 \$	408 498 597 \$

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 2017

5

	2017	2016
INSUFFISANCE DES PRODUITS PAR RAPPORT AUX CHARGES	3 796 424 \$	(151 697) \$
Acquisition d'immobilisations	9 348	(2 145)
Amortissement des immobilisations	21 845	26 051
	12 497	23 906
DIMINUTION DES ACTIFS FINANCIERS NETS	3 783 927	(127 791)
ACTIFS FINANCIERS NETS AU DÉBUT DE L'EXERCICE	408 424 540	408 552 331
ACTIFS FINANCIERS NETS À LA FIN DE L'EXERCICE	404 640 613 \$	408 424 540 \$

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 2017

6

	2017	2016
ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT		
cédent (insuffisance) lié au activités	3 796 424 \$	(151 697) \$
A		
Amortissement des immobilisations	21 845	26 051
	3 774 579	(125 646)
V		
Intérêts courus à recevoir	179 375	(202 498)
Avances à la Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées	32 531	-
Frais payés d'avance	1 730	(40)
Créditeurs et frais courus	1 610 766	1 517 775
Provision pour demandes sous révision	3 437 072	323 271
	1 616 130	1 638 508
ACTIVITÉ D'INVESTISSEMENT		
Acquisition d'immobilisations	9 348	(2 145)
DIMINUTION AUGMENTATION DU SOLDE DU COMpte AUPRÈS DU RECEVEUR GÉNÉRAL DU CANADA		
	2 167 797	1 510 717
SOLDE AU DÉBUT DE L'EXERCICE	411 346 610	409 835 893
SOLDE À LA FIN DE L'EXERCICE	409 178 813 \$	411 346 610 \$

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 MARS 2017

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* (R.S.C. (1985), ch. 10) modifiée par les lois du Canada, 2009, chapitre 21.

2 PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

M

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.

E

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.

C

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

I

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
Matériel mobilier et équipement	10 ans
Améliorations locatives	Durée restante du bail

C

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

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 MARS 2017

8

2 PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

C

F

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

C

Les transactions libellées en devises étrangères sont converties en dollars canadiens au taux d'échange en vigueur au 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 par le Trésor public et Services gouvernementaux du Canada agit à titre de gardien de ce solde d'encaisse, et le Trésor public effectue les diverses transactions pour le compte de la Caisse. Les intérêts sont crédités au solde selon les dispositions de la Loi, 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 0,52 % et 1,13 % (2016 : 0,46 % et 0,98 %) et le taux d'intérêt moyen pour mars 2017 était de 0,79 % (2016 : 0,62 %).

4 INCERTITUDE RELATIVE À LA MESURE

En raison des incertitudes inhérentes liées au processus de révision des demandes, il est possible que la provision pour demandes sous révision soit insuffisante. Une provision de 4 708 962 \$ a été comptabilisée pour les demandes reçues avant le 31 mars 2017 (2016 : 1 271 890 \$) 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 événements additionnels sera comptabilisé dans l'exercice au cours duquel les demandes seront terminées.

5 IMMOBILISATIONS

	2017		
	C	A	V
Équipement informatique	159 083 \$	154 847 \$	4 236 \$
Matériel et équipement	185 555	131 483	54 072
Améliorations locatives	487 418	484 166	3 252
	832 056 \$	770 496 \$	61 560 \$

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 MARS 2017

9

5 IMMOBILISATIONS

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

6 ÉVENTUALITÉS

La Caisse peut être tenue de verser des contributions au Fonds international 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 au Fonds international 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 international 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 international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Au cours de l'exercice, la Caisse a contribué une somme de 870 706 \$ (2016 : 268 029 \$) au Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Pour l'exercice financier débutant le 1 avril 2017, la responsabilité maximale de la Caisse s'élève à 171 692 521 \$ (2016 : 168 656 700 \$) pour toutes les demandes d'indemnisation visant un seul déversement d'hydrocarbures. De plus, en date du 1 avril 2017, le ministre des Transports est investi des pouvoirs législatifs pour imposer une levée de contributions de 51,50 cents (2016 : 50,59 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 à 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 2017

10

7 INFORMATIONS SUR LES RÉSULTATS

	2017	2016
Gain (Perte) sur devises étrangères incluse dans les contributions au Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures	1 160 \$	3 977 \$

8 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

L

Au cours de l'exercice, la Caisse a déboursé une somme de 176 139 \$ (2016 : 196 487 \$) à l'égard des locaux publics et Services gouvernementaux Canada (PS-C) pour l'utilisation d'espaces de bureau. La Caisse s'est engagée à verser annuellement une somme minimale de 185 722 \$ à PS-C pour la location d'espaces de bureau en vertu d'un bail venant à échéance le 31 mars 2023. En tant que locataire, la Caisse est aussi responsable de payer sa part des coûts d'indemnisation annuelle.

S

Au cours de l'exercice, la Caisse a déboursé une somme de 28 822 \$ (2016 : 29 178 \$) à l'égard du transport Canada pour des services de comptabilité.

A

Au cours de l'exercice, la Caisse a récupéré un montant totalisant 32 531 \$ (2016 : - \$) auprès de la Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées pour les dépenses opérationnelles suivantes

	2017	2016
oyer	11 838 \$	- \$
Services administratifs, salaires et frais de bureau	20 693	-
	32 531 \$	- \$

9 ÉVÉNEMENTS SUBSÉQUENTS

La Caisse constate une provision pour une demande d'indemnisation lorsqu'une réclamation formelle et définitivement complétée est effectivement reçue par la Caisse. Toutes les demandes reçues avant le 31 mars 2017 ont été provisionnées dans les états financiers. Au cours de la période entre le 1 avril 2017 et le 31 mai 2017, la Caisse a reçu des demandes additionnelles totalisant 3 337 976 \$. Ces demandes d'indemnisations n'ont pas été provisionnées dans les états financiers.

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 MARS 2017

11

10 BUDGET

a Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires ne prépare pas de budget annuel étant donné la nature de ses opérations

11 CHIFFRES COMPARATIFS

Certains chiffres comparatifs ont été reclassés afin de rendre leur présentation conforme à celle de l'exercice courant

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

INFORMATIONS ADDITIONNELLES

POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2017

12

	2017	2016
ANNEXE A S		
Salaires et avantages sociaux	202 697 \$	329 226 \$
Services de technologie de l'information	36 693	32 319
Frais de bureau	35 176	40 311
élécommunications	8 376	7 460
Autres services administratifs	55 356	37 399
	338 298	446 715
ANNEXE B F		
Consultants et enquêteurs en demandes d'indemnisation	85 370	184 485
base de données et gestion de l'information	60 061	62 994
Services graphiques et multimédias	59 368	50 555
	204 799 \$	298 034 \$

ANNEXE 1 –

Le régime canadien d'indemnisation

Les dispositions régissant la responsabilité et l'indemnisation en matière de pollution causée par les navires au Canada se trouvent aux parties 6 et 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM) :

- La partie 6 de la LRMM donne effet aux instruments internationaux ratifiés par le Canada : la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CRC), la Convention de 1992 sur le Fonds international, 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), le Protocole de 2003 à la Convention internationale portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Protocole portant création du Fonds complémentaire).
- La partie 7 de la LRMM établit la Caisse d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (Caisse).

Les principaux éléments du régime canadien sont les suivants :

- La responsabilité absolue du propriétaire de navire, jusqu'à la limite de sa responsabilité prévue par la loi.
- Les exigences en matière d'assurance pour les navires dont la jauge est supérieure à un certain seuil (y compris le droit d'intenter une action directement contre l'assureur).
- L'accès à la Caisse pour tous les types de déversements d'hydrocarbures causés par les navires, et l'accès aux fonds internationaux pour la responsabilité excédentaire en cas de déversement d'hydrocarbures persistants par les navires-citernes.

Responsabilité absolue du propriétaire de navire. Le régime canadien d'indemnisation est basé sur le principe fondamental selon lequel le propriétaire de navire est principalement responsable de la pollution par les hydrocarbures causée par son navire, jusqu'à la limite de sa responsabilité prévue par la loi. En vertu de la LRMM, le propriétaire de navire a la responsabilité absolue des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par le navire, ainsi que des frais supportés par le ministre des Pêches et des Océans et par toute autre personne au Canada pour la prise de mesures de nettoyage et de prévention.

Dans le cas de déversements par des navires-citernes, le régime de responsabilité absolue est régi par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CRC), qui a force de loi au Canada en vertu de l'article 48 de la LRMM. En cas de déversements d'hydrocarbures de soute, le régime de responsabilité absolue est régi par la Convention sur les hydrocarbures de soute, qui a force de loi au Canada 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 régis par le régime de responsabilité énoncé à l'article 76 et suivants de la LRMM.

Il convient de noter que toutes les demandes d'indemnisation en vertu de la LRMM doivent être soumises dans les délais prescrits. Ces délais sont fixés soit par la convention internationale qui régit la demande d'indemnisation, soit par la LRMM (voir le paragraphe 77(6)).

Exigences en matière d'assurance et droit d'intenter une action directement contre l'assureur. L'application de la Convention sur les hydrocarbures de soute au Canada oblige tous les navires d'une jauge brute supérieure à 1 000 tonneaux de souscrire une assurance ou une autre garantie financière. En cas de pollution par les hydrocarbures de soute causée par de tels navires, les demandeurs peuvent faire

une réclamation directement contre l'assureur ou la personne dont émane la garantie financière. De plus, conformément à la Convention sur la responsabilité civile, les navires-citernes transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures persistants doivent souscrire une assurance ou une autre garantie financière couvrant les dommages dus à la pollution causée par les hydrocarbures qu'ils transportent comme cargaison – les demandeurs ayant le droit d'intenter une action directement contre l'assureur.

Accès à la Caisse pour tous les types de déversements d'hydrocarbures causés par les navires. Au cours de l'exercice ayant débuté le 1^{er} avril 2017, le montant maximal de la responsabilité de la Caisse a été fixé à 171 692 521 \$ pour toutes les demandes d'indemnisation résultant d'un même déversement d'hydrocarbures. Ce montant est indexé annuellement. Les catégories de demandes d'indemnisation pour lesquelles on peut recourir à la Caisse sont les suivantes :

- les demandes d'indemnisation des dommages causés par la pollution par les hydrocarbures;
- les demandes d'indemnisation pour les frais de nettoyage d'un déversement d'hydrocarbures, y compris les frais des mesures de prévention;
- les demandes d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et pour les frais de nettoyage, lorsque l'identité du navire ayant causé le déversement ne peut être établie, c'est-à-dire un déversement d'origine inconnue.

Les personnes appartenant à une vaste catégorie de travailleurs œuvrant dans l'industrie canadienne de la pêche peuvent faire une demande d'indemnisation pour une perte de revenus attribuable à un déversement d'hydrocarbures causé par un navire.

La Caisse est un fonds de dernier recours (article 101 de la LRMM), c'est-à-dire qu'elle paye les réclamations dans la mesure où les demandeurs n'ont pas réussi à obtenir du propriétaire de navire ou d'un tiers le plein montant de leur réclamation. Selon la loi, l'Administrateur de la Caisse est partie à toute action devant les tribunaux canadiens intentée contre le propriétaire d'un navire, son garant ou les fonds internationaux (voir l'article 109 de la LRMM). L'Administrateur a également le pouvoir et l'autorisation de participer au règlement de telles actions, et il peut effectuer des paiements prélevés sur la Caisse selon les modalités du règlement.

La Caisse est également un fonds de premier recours (article 103 de la LRMM), c'est-à-dire que toute personne – y compris la Couronne – peut faire une réclamation directement à la Caisse, qui se charge ensuite de recouvrer la créance auprès du pollueur ou de toute autre partie responsable, dans la mesure où l'Administrateur détermine que la demande d'indemnisation est établie. La seule exception vise les organismes d'intervention – tels qu'ils sont définis dans la *Loi sur la marine marchande du Canada* – qui peuvent réclamer à la Caisse seulement des frais non remboursés, dans la mesure où ils ont pris toutes les mesures raisonnables pour recouvrer leur créance auprès du propriétaire de navire.

L'Administrateur, en tant qu'autorité indépendante, a le devoir d'examiner et d'évaluer les demandes d'indemnisation faites à la Caisse. À cette fin, l'Administrateur a les pouvoirs d'un commissaire en vertu de la partie I de la *Loi sur les enquêtes*, y compris 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, soit rejeter la demande d'indemnisation dans la mesure où celle-ci n'a pas été établie. 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 paye une demande d'indemnisation faite à la Caisse, il est subrogé dans les droits du demandeur et il est tenu de prendre toutes les mesures raisonnables pour recouvrer auprès du propriétaire du navire ou de toute autre personne responsable le montant de l'indemnité payée au demandeur. Par conséquent, l'Administrateur a le pouvoir d'intenter une action réelle contre le navire (ou à l'égard du produit de la vente du navire, si celui-ci a été vendu) pour obtenir une garantie visant à protéger la Caisse si aucune autre garantie n'est fournie. L'Administrateur est en droit d'exiger une garantie avant ou après la réception d'une demande d'indemnisation, mais il ne peut continuer l'action réelle que si il a payé la demande d'indemnisation et qu'il est subrogé dans les droits du demandeur (voir l'article 102 de la LRMM).

Tel qu'il a été indiqué précédemment, l'Administrateur a le devoir de prendre des mesures raisonnables pour recouvrer auprès du propriétaire du navire, des fonds internationaux ou de toute autre personne l'indemnité qu'il a payée aux demandeurs et qu'il a prélevée sur la Caisse. Cela comprend le droit d'établir le bien-fondé d'une action contre le fonds consigné du propriétaire de navire constitué aux termes de la Convention sur la responsabilité civile.

Il est important de noter que la LRMM prévoit des délais plus courts dans les cas où le demandeur choisit de déposer sa demande d'indemnisation auprès de l'Administrateur (voir le paragraphe 103(2) de la LRMM). Ces délais plus courts visent à permettre à l'Administrateur de continuer l'action en recouvrement de la créance dans les délais prescrits, lorsque la demande d'indemnisation a été établie et payée par la Caisse.

Accès aux fonds internationaux (déversements d'hydrocarbures persistants causés par des navires-citernes). En cas de déversement d'hydrocarbures persistants par des navires-citernes dans les eaux canadiennes, les demandeurs ont accès au Fonds international de 1992 et au Fonds complémentaire de 2003, lorsque le montant des réclamations excède la limite de responsabilité du Fonds international de 1992. Voir l'Annexe 2 pour plus de détails sur le régime international d'indemnisation.

La Caisse peut également fournir une indemnisation supplémentaire (un quatrième volet) lorsque l'indemnisation obtenue du propriétaire de navire et des fonds internationaux pour les déversements causés par des navires pétroliers au Canada est insuffisante pour couvrir toutes les demandes d'indemnisation établies résultant de tels déversements.

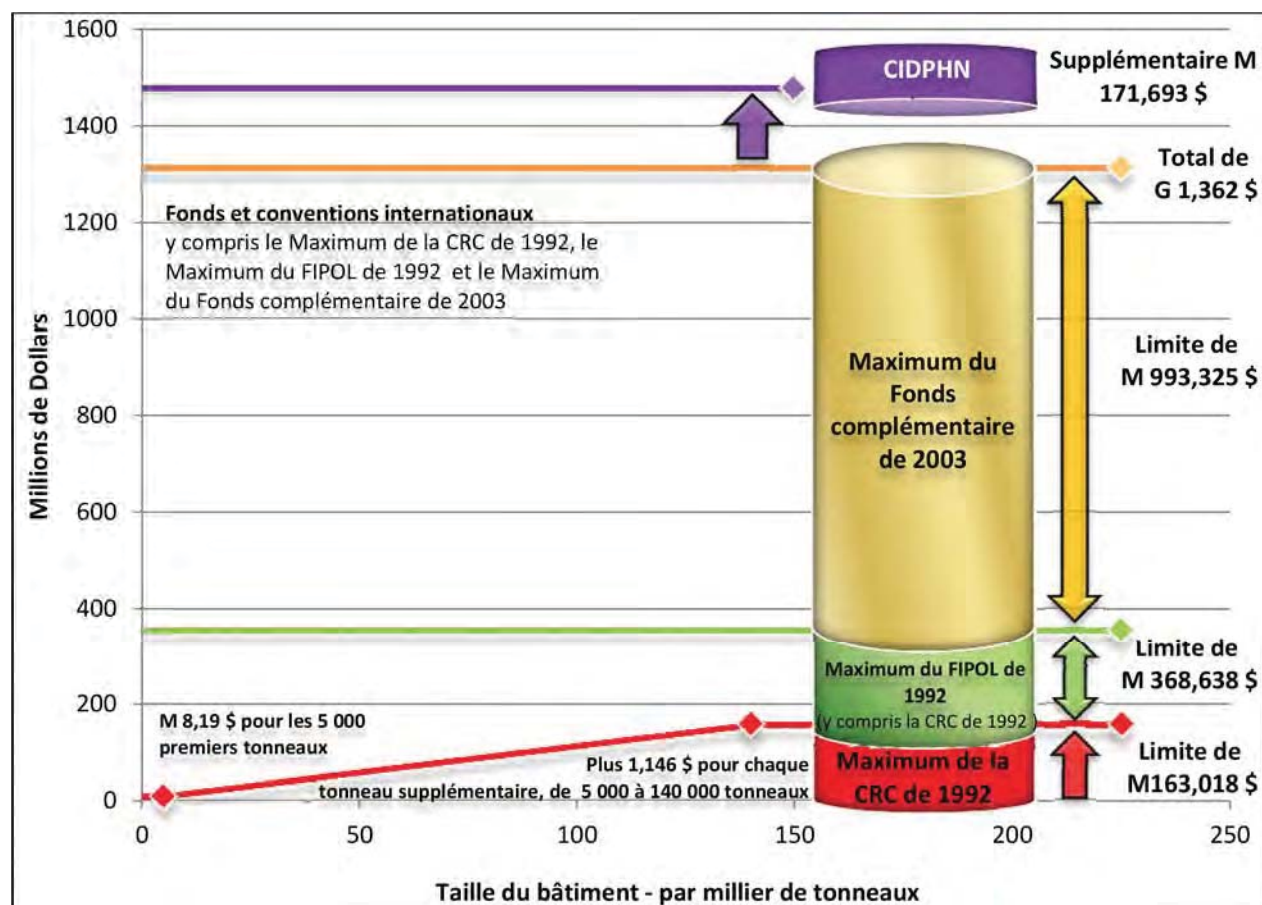
L'illustration 1 montre les limites actuelles de responsabilité et d'indemnisation pour les déversements causés par des navires pétroliers au Canada.

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 (1,815950 \$), au 3 avril 2017

Fonds et conventions internationaux	1,361,962,500 \$
Fonds national total (CIDPHN)	171,692,521 \$
Total disponible pour le Canada	1,533,655,021 \$



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 993,324,650 millions 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 1,362 milliard de dollars. Le montant de la CIDPHN qui s'élève à 171,693 millions de dollars additionné aux Fonds internationaux équivaut à environ 1,534 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.

ANNEXE 2 –

Le régime international d'indemnisation (déversements causés par des navires-citernes)

Le régime international d'indemnisation régit les déversements d'hydrocarbures persistants causés par des navires-citernes. Les fonds internationaux servent de complément à la responsabilité des propriétaires de navires et ils sont financés par les pays membres au moyen de contributions sur les hydrocarbures donnant lieu à contribution. Au Canada, la Caisse paye les contributions du Canada aux fonds internationaux.

Indemnisation par le propriétaire de navire. En vertu du régime international prévu à la Convention sur la responsabilité civile (CRC), le propriétaire de navire est principalement responsable de la pollution par les hydrocarbures causée par son navire. Il s'agit d'une responsabilité absolue, ce qui signifie qu'on ne peut en être déchargé que sous réserve d'un petit nombre de défenses énoncées dans la CRC. Un propriétaire de navire peut limiter sa responsabilité, selon la jauge du navire et en conformité avec les dispositions de la CRC; tous les navires-citernes qui transportent plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures persistants doivent être assurés jusqu'à concurrence de cette limite de responsabilité. Les demandeurs sont en droit d'intenter des poursuites directement contre l'assureur d'un navire (le texte de la convention se trouve à l'annexe 5 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*).

Indemnisation par les fonds internationaux. Le Canada est membre du Fonds international de 1992 et du Fonds complémentaire de 2003, deux fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (www.iopcfunds.org). Ces deux fonds sont financés par des contributions perçues auprès des réceptionnaires d'hydrocarbures persistants dans les pays membres.

Ces fonds internationaux servent strictement à l'indemnisation en cas de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, à la suite de déversements causés par des navires-citernes qui transportent des hydrocarbures persistants en vrac comme cargaison. Ces fonds servent de complément aux indemnités versées par les propriétaires de navires. Dans la mesure où les indemnités versées par un propriétaire de navire sont insuffisantes ou non disponibles, le demandeur peut faire une réclamation au Fonds international de 1992 pour les dommages non indemnisés. Le Fonds complémentaire offre un volet additionnel d'indemnisation. En plus de la responsabilité d'un propriétaire de navire, ces fonds offrent environ 1,3 milliard de dollars en indemnités en cas de déversement d'hydrocarbures persistants par un navire-citerne.

L'*illustration 1* montre les limites de responsabilité et d'indemnisation en vertu du Fonds international de 1992 et du Fonds complémentaire de 2003, en plus du montant que doit verser le propriétaire de navire aux termes de la Convention sur la responsabilité civile.

Financement des fonds internationaux. Les 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 international de 1992 pour couvrir les paiements anticipés d'indemnisation et les frais administratifs de l'exercice suivant.

Au Canada, l'Administrateur de la Caisse est chargé de présenter un rapport annuel aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) sur les quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçues par mer au Canada. Par hydrocarbures donnant lieu à contribution, on entend les hydrocarbures persistants. En vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, toute personne qui reçoit des hydrocarbures, si la quantité totale d'hydrocarbures reçue par la personne ou les personnes associées au cours de l'année civile est supérieure à 150 000 tonnes métriques,

doit déclarer les quantités « d'hydrocarbures donnant lieu à contribution » importées par mer au Canada au cours de l'année civile en question. 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 Caisse 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.

Le *tableau 1* montre les contributions du Canada aux FIPOL depuis 1989. Le Canada n'a pas encore eu à verser de contribution au Fonds complémentaire de 2003.

À venir : un régime international d'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD). Ce régime international couvrira les dommages tels que les décès et les lésions corporelles à bord ou à l'extérieur du navire transportant les SNPD, les pertes de biens ou les dommages causés aux biens à l'extérieur du navire, les pertes économiques résultant de la contamination de l'environnement, les frais des mesures de prévention et les frais des mesures raisonnables de remise en état de l'environnement. Selon le régime international, les propriétaires de navires auront la responsabilité absolue de tels dommages, jusqu'à concurrence d'une limite de responsabilité basée sur la jauge du navire; ils seront obligés de souscrire une assurance jusqu'à concurrence de cette limite et ils seront en droit d'intenter une poursuite directement contre l'assureur. Ce régime prévoira aussi un fonds international d'indemnisation pour couvrir la responsabilité excédentaire. Le Fonds SNPD sera financé au moyen de contributions versées par les réceptionnaires de SNPD en vrac – ou, dans certains cas, les propriétaires en titre de cargaisons de gaz naturel liquéfié – qui ont été transportées par mer vers les ports et les terminaux des pays membres (voir www.hnsconvention.org pour plus d'information à ce sujet).

Le Canada a l'intention de se joindre à ce régime international et a mis en place la réglementation nécessaire. La Caisse fera rapport au Fonds SNPD des quantités d'hydrocarbures persistants et non persistants reçus par mer au Canada, afin d'établir et de verser la contribution canadienne au Fonds SNPD en ce qui a trait au « compte hydrocarbures » (qui couvrira les dommages causés par les hydrocarbures persistants et non persistants).

Tableau 1

Contributions canadiennes aux Fonds internationaux

Depuis 1989, la Caisse d'indemnisation a versé plus de 55 millions de dollars aux Fonds internationaux d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL), tel qu'indiqué dans le tableau ci-après.

Exercice financier	Contribution de la Caisse d'indemnisation (en dollars)
1989/90	207 207,99
1990/91	49 161,28
1991/92	1 785 478,65
1992/93	714 180,48
1993/94	4 927 555,76
1994/95	2 903 695,55
1995/96	2 527 058,41
1996/97	1 111 828,20
1997/98	5 141 693,01
1998/99	902 488,15
1999/00	273 807,10
2000/01	6 687 696,71
2001/02	2 897 244,45
2002/03	3 219 969,17
2003/04	4 836 108,49
2004/05	3 448 152,80
2005/06	-
2006/07	360 233,37
2007/08	106 305,06
2008/09	5 161 013,63
2009/10	-
2010/11	3 895 877,19
2011/12	1 394 815,32
2012/13	318 156,19
2013/14	1 028 982,01
2014/15	246 094,95
2015/16	268 029,15
2016/17	870 705,76
Total	55,284,538,68

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

Nota 2: Durant l'exercice financier 2016-2017, le coût réel des contributions aux FIPOL @ £530 024.34 est légèrement plus élevé que le montant réel versé par la Caisse d'indemnisation @ £527 157.33. Suite à une modification apportée à un rapport d'hydrocarbures de 2014, un petit crédit fut attribué par les FIPOL au montant dû pour l'exercice financier 2016-2017. Le coût réel pour l'exercice financier 2016-2017 est de 875 441,15 \$ - une différence de 4 735,39 \$.



Eaux arctiques

Clipper Adventurer (2010) 580-C1
Investigator (2016) 696-R
Stan Fjord (2016) 694-R

3



Terre-Neuve-et-Labrador

Tug Matterhorn (2014) 695-C1
Déversement d'origine inconnue, Belleoram (2016) 698-C1
Baffin Sound (2015) 685-C1
Déversement d'origine inconnue, port de St. John's (2015)) 686-C1
Thorco Crown (2017) 706-R
Norcoch Galatea (2016) 708-R
John I (2014) 649-R
Jana (2014) 682-R
Stelle II (2016) 687-R

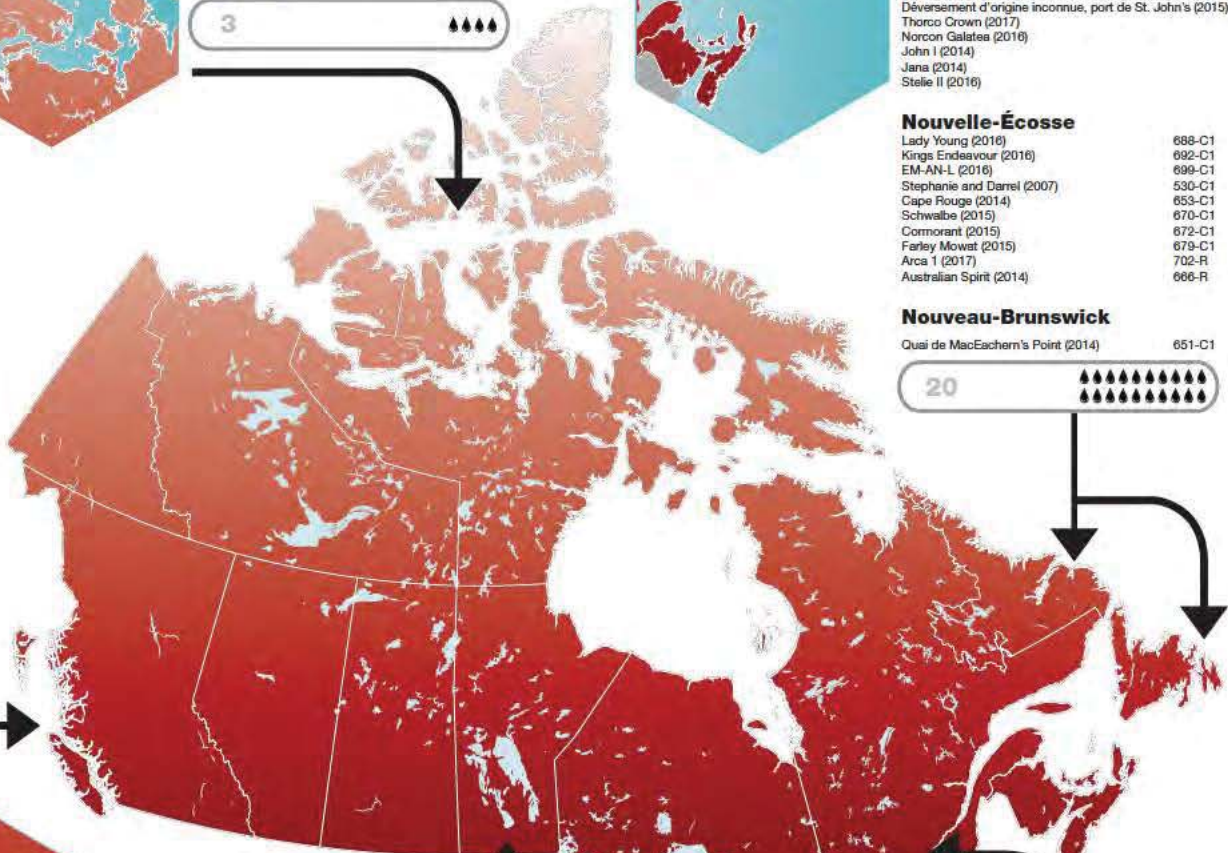
Nouvelle-Écosse

Lady Young (2016) 688-C1
Kings Endeavour (2016) 692-C1
EM-AN-L (2016) 699-C1
Stephanie and Darrel (2007) 530-C1
Cape Rouge (2014) 653-C1
Schwalbe (2015) 670-C1
Cormorant (2015) 672-C1
Farley Mowat (2015) 679-C1
Arca 1 (2017) 702-R
Australian Spirit (2014) 666-R

Nouveau-Brunswick

Quai de MacEachern's Point (2014) 651-C1

20



Colombie-Britannique

Crown Forest 84-6 (2014) 663-C1
Spudnik (2014) 665-C1
Chilootin Princess (2015) 669-C1
Pacific Grizzly (2015) 691-C1
Western Chief (2015) 693-C1
Elva M II (Port) (2017) 704-C1
Elva M II (GCC) (2017) 704-C1-1
Pursepa (2015) 707-C1
Command Performance (2017) 710-C1
South Wind (2017) 714-C1
Mistann (2011) 608-C1
Bertha G (2012) 664-C1
Mikon (2013) 629-C1
Bromada (2013) 641-C1
Gale Force (2013) 680-C1
Porcher G (2014) 644-C1
Elf (2014) 646-C1
Baltic II (2014) 647-C1
Dominion I (2014) 613-C1
Maryjack (2014) 657-C1
Windago (2014) 659-C1
King Arthur (2016) 689-R
Top Hatt (2016) 690-R
Rhonda (2017) 703-R
Déversement d'origine inconnue, Port Edward (C.-B.) (2016) 701-R
Mowitch (2017) 705-R
Site d'aquaculture, Echo Bay (C.-B.) (2017) 711-R
Lightship LV76 (2017) 713-R
Tug Nathan E. Stewart (2016) 697-R
Viki Lyme II (2012) 619-R
Pacific Challenge (2013) 635-R
Silver King (2014) 660-R
Simushir (2014) 624-R
Merathassa (2015) 673-C1



Manitoba

Lord Selkirk II (2014) 655-C1

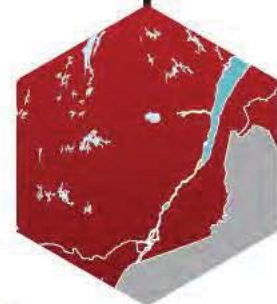
1



Ontario

Navicula (2015) 686-R

1



Québec

Chauk Determination GCC (2014) 667-C1
Sainte-Anne-de-Belleveus (2013) 678-C1
Grand Charlevoix (2013) 677-C1
Tandem I (2013) 676-C1
Bayliner (2013) 675-C1
Chauk Determination (APTR) (2015) 700-C1
Déversement d'origine inconnue, port de Québec (Québec) 712-R
Kathryn Spirit (2013) 642-R
Sarah Desgagnés (2015) 683-R
Louis Jolliet (2015) 684-R

10



34



ANNEXE 3 –

Incidents canadiens - Dossiers courants 2016-2017

Cette section présente un résumé de chacun des 69 dossiers d'incidents que l'Administratrice a traités au cours de l'exercice allant du 1^{er} avril 2016 au 31 mars 2017. Il s'agit de demandes d'indemnisation présentées à la Caisse, ou d'incidents ayant nécessité une intervention pour protéger adéquatement les intérêts de la Caisse.

Lorsque l'Administrateur paye une demande d'indemnisation, il ou elle a l'obligation légale de prendre toutes les mesures raisonnables pour recouvrer le montant payé auprès du propriétaire du navire ou de toute autre personne responsable. À cette fin, l'Administrateur peut intenter une action en justice. Dans le cas des demandes d'indemnisation pour lesquelles le propriétaire du navire responsable est connu, l'Administrateur peut retenir les services d'un conseiller juridique pour intenter un recours. Dans certains cas impliquant des navires abandonnés ou désertés, le nom du propriétaire du navire est parfois difficile à obtenir. L'Administrateur peut alors faire appel à un service professionnel de localisation pour trouver le nom et l'adresse du propriétaire inscrit et déterminer s'il possède des actifs pouvant faire l'objet d'un recouvrement.

L'Administrateur reçoit des rapports d'incidents de pollution par les hydrocarbures de diverses sources, y compris de personnes voulant savoir si elles ont droit à une indemnisation, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM), pour les frais occasionnés par le nettoyage de la pollution par les hydrocarbures. L'Administrateur répond à toutes les demandes de renseignements concernant le droit à une indemnité et il examine toutes les demandes d'indemnisation soumises à la Caisse à la suite d'incidents de pollution par les hydrocarbures. D'autres incidents de pollution par les hydrocarbures sont signalés à la Garde côtière canadienne (GCC) à l'échelle nationale, mais la plupart d'entre eux sont de moindre importance. Certains incidents pouvant impliquer de plus grandes quantités d'hydrocarbures ne sont pas signalés à l'Administrateur, parce qu'ils sont résolus de manière acceptable à l'échelle locale. Un certain nombre d'incidents de pollution par les hydrocarbures causée par les navires sont résolus par le propriétaire de navire, selon des ententes contractuelles conclues avec l'organisme d'intervention canadien concerné.

Le rapport 2016-2017 comprend 42 dossiers de demandes d'indemnisation (26 reportés de 2015-2016, et 16 nouvelles demandes d'indemnisation), et 27 dossiers d'incidents (13 reportés de 2015-2016 et 14 nouveaux incidents).

Index des incidents 2016-2017

Région – Nom du navire et année de l'incident	N° de cas	Type de dossier	Historique du dossier	Activité courante	N° de page
Terre-Neuve-et-Labrador					
Tug Matterhorn (2014)	695-C1	Demande d'indemnisation	Nouvelle demande d'indemnisation	Ouvert	47
Déversement d'origine inconnue, Belleoram (2016)	698-C1	Demande d'indemnisation	Nouvelle demande d'indemnisation	Fermé	50
Baffin Sound (2015)	685-C1	Demande d'indemnisation	Reporté	Ouvert	46
Déversement d'origine inconnue, port de Saint-Jean (2015)	686-C1	Demande d'indemnisation	Reporté	Fermé	46
Thorco Crown (2017)	706-R	Rapport	Nouveau rapport	Fermé	56
Norcon Galatea (2016)	708-R	Rapport	Nouveau rapport	Reporté	57

Région – Nom du navire et année de l'incident	N° de cas	Type de dossier	Historique du dossier	Activité courante	N° de page
John I (2014)	649-R	Rapport	Reporté	Reporté	53
Jana (2014)	662-R	Rapport	Reporté	Reporté	53
Stelie II (2016)	687-R	Rapport	Reporté	Reporté	54
Nouvelle-Écosse					
Lady Young (2016)	688-C1	Demande d'indemnisation	Nouvelle demande d'indemnisation	Ouvert	49
Kings Endeavour (2016)	692-C1	Demande d'indemnisation	Nouvelle demande d'indemnisation	Fermé	48
EM-AN-L (2016)	699-C1	Demande d'indemnisation	Nouvelle demande d'indemnisation	Ouvert	49
Stephanie and Darrel (2007)	530-C1	Demande d'indemnisation	Reporté	Ouvert	38
Cape Rouge (2014)	653-C1	Demande d'indemnisation	Reporté	Ouvert	43
Schwalbe (2015)	670-C1	Demande d'indemnisation	Reporté	Fermé	45
Cormorant (2015)	672-C1	Demande d'indemnisation	Reporté	Ouvert	45
Farley Mowat (2015)	679-C1	Demande d'indemnisation	Reporté	Ouvert	45
Arca 1 (2017)	702-R	Rapport	Nouveau rapport	Ouvert	56
Australian Spirit (2014)	666-R	Rapport	Reporté	Reporté	54
Nouveau-Brunswick					
Quai de MacEachern's Point (2014)	651-C1	Demande d'indemnisation	Reporté	Fermé	43
Québec					
Chaulk Determination GCC (2014)	667-C1	Demande d'indemnisation	Nouvelle demande d'indemnisation	Ouvert	50
Sainte-Anne-de-Bellevue (2013)	678-C1	Demande d'indemnisation	Reporté	Fermé	40
Grand Charlevoix (2013)	677-C1	Demande d'indemnisation	Reporté	Fermé	40
Tandem I (2013)	676-C1	Demande d'indemnisation	Reporté	Fermé	40
Bayliner (2013)	675-C1	Demande d'indemnisation	Reporté	Ouvert	41
Chaulk Determination (APTR) (2015)	700-C1	Demande d'indemnisation	Reporté	Ouvert	44
Déversement d'origine inconnue, port de Québec (Québec)	712-R	Rapport	Nouveau rapport	Reporté	57
Kathryn Spirit (2013)	642-R	Rapport	Reporté	Reporté	53
Sarah Desgagnés (2015)	683-R	Rapport	Reporté	Reporté	54
Louis Jolliet (2015)	684-R	Rapport	Reporté	Reporté	54

Région – Nom du navire et année de l'incident	N° de cas	Type de dossier	Historique du dossier	Activité courante	N° de page
Ontario					
Navicula (2015)	668-R	Rapport	Reporté	Reporté	54
Manitoba					
Lord Selkirk II (2014)	655-C1	Demande d'indemnisation	Reporté	Fermé	43
Colombie-Britannique					
Crown Forest 84-6 (2014)	663-C1	Demande d'indemnisation	Nouvelle demande d'indemnisation	Ouvert	48
Spudnik (2014)	665-C1	Demande d'indemnisation	Nouvelle demande d'indemnisation	Ouvert	46
Chilcotin Princess (2015)	669-C1	Demande d'indemnisation	Nouvelle demande d'indemnisation	Ouvert	49
Pacific Grizzly (2015)	691-C1	Demande d'indemnisation	Nouvelle demande d'indemnisation	Fermé	46
Western Chief (2015)	693-C1	Demande d'indemnisation	Nouvelle demande d'indemnisation	Fermé	47
Elva M II (Port) (2017)	704-C1	Demande d'indemnisation	Nouvelle demande d'indemnisation	Ouvert	50
Elva M II (GCC) (2017)	704-C1-1	Demande d'indemnisation	Nouvelle demande d'indemnisation	Ouvert	51
Pursepa (2015)	707-C1	Demande d'indemnisation	Nouvelle demande d'indemnisation	Ouvert	51
Command Performance (2017)	710-C1	Demande d'indemnisation	Nouvelle demande d'indemnisation	Ouvert	52
South Wind (2017)	714-C1	Demande d'indemnisation	Nouvelle demande d'indemnisation	Ouvert	52
Mistann (2011)	608-C1	Demande d'indemnisation	Reporté	Ouvert	39
Bertha G (2012)	664-C1	Demande d'indemnisation	Reporté	Fermé	39
Mikon (2013)	629-C1	Demande d'indemnisation	Reporté	Fermé	40
Bromada (2013)	641-C1	Demande d'indemnisation	Reporté	Fermé	41
Gale Force (2013)	680-C1	Demande d'indemnisation	Reporté	Fermé	41
Porcher G (2014)	644-C1	Demande d'indemnisation	Reporté	Fermé	41
Elf (2014)	646-C1	Demande d'indemnisation	Reporté	Ouvert	42
Baltic II (2014)	647-C1	Demande d'indemnisation	Reporté	Fermé	42
Dominion I (2014)	613-C1	Demande	Reporté	Fermé	42

Région – Nom du navire et année de l'incident	N° de cas	Type de dossier	Historique du dossier	Activité courante	N° de page
		d'indemnisation			
Maryjack (2014)	657-C1	Demande d'indemnisation	Reporté	Ouvert	43
Windago (2014)	659-C1	Demande d'indemnisation	Reporté	Ouvert	44
King Arthur (2016)	689-R	Rapport	Nouveau rapport	Reporté	55
Top Hatt (2016)	690-R	Rapport	Nouveau rapport	Reporté	55
Rhonda (2017)	703-R	Rapport	Nouveau rapport	Reporté	56
Déversement d'origine inconnue, Port Edward (C.-B.) (2016)	701-R	Rapport	Nouveau rapport	Reporté	56
Mowitch (2017)	705-R	Rapport	Nouveau rapport	Reporté	56
Site d'aquaculture, Echo Bay (C.-B.) (2017)	711-R	Rapport	Nouveau rapport	Reporté	57
Lightship LV76 (2017)	713-R	Rapport	Nouveau rapport	Ouvert	57
Tug Nathan E. Stewart (2016)	697-R	Rapport	Nouveau rapport	Ouvert	55
Viki Lyne II (2012)	619-R	Rapport	Reporté	Reporté	39
Pacific Challenge (2013)	635-R	Rapport	Reporté	Reporté	52
Silver King (2014)	660-R	Rapport	Reporté	Reporté	53
Simushir (2014)	624-R	Rapport	Reporté	Reporté	53
Marathassa (2015)	673-C1	Rapport	Reporté	Ouvert	54
Eaux arctiques					
Clipper Adventurer (2010)	580-C1	Demande d'indemnisation	Reporté	Ouvert	38
Investigator (2016)	696-R	Rapport	Nouveau rapport	Ouvert	55
Sten Fjord (2016)	694-R	Rapport	Nouveau rapport	Reporté	55

DEMANDES D'INDEMNISATION REPORTÉES DE 2015-2016

Remarque : Les détails des incidents présentés dans ce rapport portent seulement sur les faits nouveaux survenus au cours de l'exercice 2016-2017. Prière de consulter les rapports annuels antérieurs pour trouver des renseignements historiques publiés dans le passé.

Stephanie & Darrel (2007)

Numéro de cas : 120-530

Le 11 avril 2007, il a été déterminé que le *Stephanie and Darrel*, un navire de pêche abandonné qui était amarré au terminal maritime de Shelburne, en Nouvelle-Écosse, posait un risque de pollution et il a été nettoyé. La Caisse a obtenu de la Cour suprême de la Nouvelle-Écosse un grèvement contre le propriétaire du navire. Le jugement a été prolongé jusqu'en 2019 et le dossier demeure ouvert.

Clipper Adventurer (2010)

Numéro de cas : 120-580

Le 27 août 2010, le *Clipper Adventurer*, un navire de croisière immatriculé aux Bahamas, s'est échoué dans le golfe Coronation, dans l'Arctique canadien, et la GCC a été alertée. La Garde côtière a répondu

à l'incident en procédant d'abord à une opération de recherche et sauvetage et, ensuite, à une opération d'intervention environnementale.

L'affaire a été portée devant les tribunaux en novembre 2016, la Caisse étant partie à l'instance selon la loi (en vertu de l'art. 109 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*). Le jugement a été rendu en janvier 2017; l'action intentée par le demandeur (*Adventurer Owner Ltd et Al*) a été rejetée, et l'action instituée par Sa Majesté la Reine du chef du Canada a été accueillie. Le 24 février 2017, un avis d'appel a été déposé à la Cour fédérale. Le dossier demeure ouvert.

Mistann (2011)

Numéro de cas : 120-608

Le *Mistann*, un navire de pêche en fibre de verre de 37 pieds, a coulé au club nautique de Prince Rupert le vendredi 14 octobre 2011. En 2012, le ministère des Pêches et des Océans/Garde côtière canadienne (MPO/GCC) a présenté une demande d'indemnisation. À la suite de cette demande, la Caisse a fait un paiement de 103 425,74 \$, intérêts compris.

Le 29 janvier 2014, un jugement par défaut a été rendu contre le propriétaire du navire par le protonotaire de la Cour fédérale, à Vancouver.

En 2016, l'Administratrice a décidé d'intenter une action en justice pour saisir les actifs du propriétaire inscrit, dans le but d'inciter ce dernier à répondre au jugement par défaut. En février 2017, sur l'avis du conseiller juridique, des huissiers de North Central Bailiffs Ltd, en Colombie-Britannique, ont procédé à la saisie et à la vente de trois navires, de groupes électrogènes et d'un véhicule. Après le paiement des frais, la Caisse a obtenu la somme de 18 080,42 \$ en recouvrement partiel des coûts de la demande d'indemnisation. Le dossier demeure ouvert.

Viki Lyne II (2012)

Numéro de cas : 120-619

Le 21 juin 2012, la GCC a informé l'Administrateur que le *Viki Lynne II*, un vieux navire de pêche à coque d'acier, était abandonné au port de Ladysmith, en Colombie-Britannique, et qu'il risquait de déverser un polluant. La GCC a fait une évaluation préliminaire et a constaté que le navire était en état de détérioration et qu'il avait à son bord une quantité importante d'hydrocarbures.

Le 26 juillet 2016, la GCC a avisé la Caisse qu'elle avait lancé un appel de propositions pour le démantèlement du navire. L'expert maritime de la Caisse a confirmé que le navire a été démantelé par la suite.

En mars 2017, l'Administratrice a fait appel à un service de localisation pour trouver le propriétaire inscrit du navire et déterminer s'il possédait des actifs pouvant faire l'objet d'un recouvrement. Aucune demande d'indemnisation n'a été faite à la Caisse. Entre-temps, le dossier demeure ouvert.

Bertha G (2012)

Numéro de cas : 120-664

Le *Bertha G*, un ancien navire de pêche, s'est échoué près de l'île Dunsmuir dans le port de Ladysmith, sur l'île de Vancouver, en novembre 2012. En octobre 2014, la Garde côtière a fait une demande d'indemnisation pour les frais de nettoyage. Le paiement de la demande a été différé en raison de la question du désistement et de la subrogation.

Le 9 novembre 2016, la demande d'indemnisation, au montant de 71 298,93 \$, a été payée en entier, intérêts compris. Durant l'année, l'Administratrice a considéré tous les recours possibles, mais parce qu'il a été impossible de déterminer à qui appartenait le navire, le dossier a été fermé le 29 novembre 2016.

Mikon (2013)

Numéro de cas : 120-629

Le *Mikon*, un ancien navire de pêche à coque de bois de 37 pieds, a coulé à son point de mouillage en 2013 et a causé de la pollution par les hydrocarbures dans le port de Browning, sur l'île Pender, en Colombie-Britannique. En décembre 2014, la GCC a fait une demande d'indemnisation. Le paiement de la demande a été différé en raison de la question du désistement et de la subrogation.

Le 25 août 2016, la Caisse a payé à Pêches et Océans Canada la somme de 44 595,50 \$ pour les frais engagés par la Garde côtière en réponse à cet incident. Le 28 septembre 2016, après un examen minutieux des faits, et compte tenu du délai de prescription pour tenter un recours, l'Administratrice a décidé de fermer le dossier.

Déversement d'origine inconnue, Sainte-Anne-de-Bellevue (2013) Numéro de cas : 120-678

Le 14 juillet 2013, la GCC a été alertée à propos d'un déversement d'hydrocarbures dans la zone de l'écluse du canal de Sainte-Anne-de-Bellevue, qui relie le lac Saint-Louis et le lac des Deux-Montagnes, près de Montréal. En juin 2015, le MPO/GCC a fait une demande d'indemnisation pour les frais de nettoyage. Le paiement de la demande a été différé en raison de la question du désistement et de la subrogation.

Le 21 juillet 2016, l'Administratrice a payé à la Garde côtière la demande d'indemnisation au montant 15 857,00 \$, intérêts compris. Puisqu'il s'agissait d'un déversement d'origine inconnue, il n'a pas été possible d'en déterminer la cause et l'Administratrice a conclu que tous les efforts raisonnables avaient été faits pour trouver le responsable du déversement. Par conséquent, le dossier a été fermé le 10 août.

Grand Charlevoix (2013)

Numéro de cas : 120-677

Le 15 juillet 2013, le *Grand Charlevoix*, un navire d'excursion commercial de 19,8 mètres, a touché le fond et a subi une brèche, à environ trois milles marins de Cap-du-Basque, à l'embouchure de la rivière Saguenay, au Québec. Au moment de l'incident, il y avait 38 personnes à bord, y compris des passagers. Le navire avait à son bord 800 litres de diesel, et des traces de pollution ont été observées autour du navire. En juin 2015, le MPO/GCC a fait une demande d'indemnisation pour les frais engagés. Le paiement de la demande a été différé en raison de la question du désistement et de la subrogation.

En juillet 2016, l'Administratrice a payé à Pêches et Océans Canada la somme de 7 111,26 \$, intérêts compris, et elle a intenté un recours contre le propriétaire du navire avant l'échéance prévue par la loi. L'avocat du propriétaire de navire a au départ soulevé la question du long retard à présenter une demande d'indemnisation à la Caisse et a fait par la suite prévaloir le fait qu'aucune action en justice n'ait été intentée avant l'expiration du délai de prescription de trois ans. Le propriétaire du navire n'a accepté aucune responsabilité financière en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Après avoir examiné l'affaire, l'Administratrice a conclu que toutes les mesures raisonnables avaient été prises pour recouvrer les coûts de la demande d'indemnisation, et le dossier a été fermé le 31 mars 2017.

Tandem I (2013)

Numéro de cas : 120-676

Le 17 juillet 2013, la navette fluviale *Tandem I* s'est échouée dans le fleuve Saint-Laurent, à Montréal. Le navire 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. On a constaté qu'une irisation d'hydrocarbures se dispersait avec le courant du fleuve. En juin 2015, le MPO/GCC a fait une demande d'indemnisation pour les frais de surveillance. Le paiement de la demande a été différé en raison de la question du désistement et de la subrogation.

En juillet 2016, l'Administratrice a payé à MPO/GCC la somme de 2 733,69 \$, intérêts compris, et elle a intenté un recours contre le propriétaire du navire responsable avant l'échéance prévue par la loi. L'avocat

du propriétaire de navire a au départ soulevé la question du retard à acheminer la demande d'indemnisation à la Caisse et, par la suite, le fait qu'aucune action en justice n'ait été intentée avant l'expiration du délai de prescription de trois ans. Le propriétaire du navire n'a accepté aucune responsabilité financière en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Après avoir examiné l'affaire, l'Administratrice a conclu que toutes les mesures raisonnables avaient été prises pour recouvrer les coûts de la demande d'indemnisation, et le dossier a été fermé le 31 mars 2017.

Bayliner (2013)

Numéro de cas : 120-675

L'après-midi du 17 août 2013, le *Bayliner*, un bateau de plaisance de 27 pieds, s'est échoué dans les rapides du Cheval-Blanc, sur la rivière des Prairies, près de Montréal. En juin 2015, le MPO/GCC a fait une demande d'indemnisation pour les frais de prévention de la pollution. Le paiement de la demande a été différé en raison de la question du désistement et de la subrogation.

En juillet 2016, l'Administratrice a payé à Pêches et Océans Canada la somme de 15 585,20 \$, intérêts compris, en règlement de sa demande d'indemnisation. Un recours a été intenté contre le propriétaire du navire, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Par la suite, le propriétaire du navire a fait faillite et l'Administratrice a déposé une preuve de réclamation auprès de son syndic de faillite. L'action en recours se poursuit et le dossier demeure ouvert.

Bromada (2013)

Numéro de cas : 120-641

Le 19 septembre 2013, le *Bromada*, un vieux navire de pêche de 50 pieds abandonné et déserté, a coulé dans le port de Ladysmith, en Colombie-Britannique, et a causé un déversement d'hydrocarbures. En février 2015, le MPO/GCC a fait une demande d'indemnisation. Le paiement de la demande a été différé en raison de la question du désistement et de la subrogation.

En septembre 2016, l'Administratrice a payé à Pêches et Océans Canada la somme de 35 066,41 \$, intérêts compris, en règlement de sa demande d'indemnisation. Durant l'évaluation de la demande d'indemnisation et l'intervention de la GCC en réponse à l'incident, il n'a pas été possible de déterminer à qui appartenait le navire. L'Administratrice a conclu que toutes les mesures raisonnables avaient été prises pour recouvrer le montant du paiement et le dossier a été fermé.

Gale Force (2013)

Numéro de cas : 120-680

Le 9 octobre 2013, le *Gale Force*, un ancien navire de pêche à coque de bois de 61 pieds, construit en 1940, s'est échoué et a déversé des polluants dans un estuaire maritime sensible à Comox, en Colombie-Britannique. En août 2015, le MPO/GCC a fait une demande d'indemnisation. Le paiement de la demande a été différé en raison de la question du désistement et de la subrogation.

En juillet 2016, l'Administratrice a autorisé le paiement de la demande d'indemnisation de Pêches et Océans Canada, au montant de 55 249,73 \$, intérêts compris. Le navire était déserté et n'était pas immatriculé. Après avoir considéré les recours possibles, l'Administratrice a conclu qu'il était peu probable qu'un recours puisse être intenté avec succès et, après un examen complet, le dossier a été fermé en août 2016.

Porcher G (2014)

Numéro de cas : 120-644

Le 13 janvier 2014, le *Porcher G*, un ancien navire de pêche à coque de bois de 45 pieds, a coulé au quai de Campbell River, en Colombie-Britannique, et a causé un déversement d'hydrocarbures. En mars 2015, le MPO/GCC a fait une demande d'indemnisation. Le paiement de la demande a été différé en raison de la question du désistement et de la subrogation.

En juillet 2016, l'Administratrice a autorisé le paiement de la demande d'indemnisation de Pêches et Océans Canada, au montant de 32 828,07 \$, intérêts compris. L'Administratrice a fait appel à un service professionnel de localisation pour faire une recherche des actifs du propriétaire du navire. Il a été déterminé qu'il n'y avait aucun actif recouvrable, et l'Administratrice a conclu que toutes les mesures raisonnables avaient été prises pour recouvrer le montant du paiement. Le dossier a donc été fermé.

Elf (2014)

Numéro de cas : 120-646

Le 14 janvier 2014, la Garde côtière canadienne (GCC) a été informée par le District de Squamish que l'*Elf* avait coulé près du quai public, dans le port de Squamish. Une quantité importante d'hydrocarbures remontait de l'épave, qui avait coulé dans une zone écologiquement fragile. En août 2014, le MPO/GCC a fait une demande d'indemnisation pour les frais de nettoyage. Le paiement de la demande a été différé en raison de la question du désistement et de la subrogation.

Le 4 août 2016, l'Administratrice a payé la somme de 88 702,92 \$ à Pêches et Océans Canada, en règlement complet et final de sa demande d'indemnisation. Le 30 septembre 2016, l'Administratrice a envoyé une lettre au propriétaire du navire, par courrier recommandé, pour exiger qu'il rembourse le montant de la demande d'indemnisation, plus les intérêts. Le 7 octobre 2016, l'Administratrice a déposé une déclaration à la Cour fédérale contre le propriétaire du navire.

Cette affaire judiciaire a été jointe à une autre action en justice devant la Cour fédérale, à savoir une poursuite que le propriétaire du navire a intentée contre le MPO/GCC pour des dommages causés à son navire. Plusieurs autres tiers sont partie à cette autre action en justice. Le 26 octobre 2016, le propriétaire du navire a introduit une défense et une demande reconventionnelle contre l'Administratrice. Le 16 décembre 2016, Squamish Marine Services Ltd a déposé une défense à la demande reconventionnelle et, le 3 janvier 2017, Valley Towing Ltd a déposé une défense à la mise en cause à la Cour fédérale. Le dossier demeure ouvert.

Baltic II (2014)

Numéro de cas : 120-647

Le 24 janvier 2014, la GCC a été avisée par l'administration portuaire de Deep Bay, en Colombie-Britannique, que le *Baltic II*, un navire de pêche en bois abandonné, risquait de couler et de déverser des hydrocarbures à son point de mouillage dans le port. En mars 2015, le MPO/GCC a fait une demande d'indemnisation pour les frais de prévention de la pollution. Le paiement de la demande a été différé en raison de la question du désistement et de la subrogation.

Le 28 juillet 2016, l'Administratrice a demandé le paiement de la demande d'indemnisation, au montant de 10 449,72 \$, intérêts compris. En septembre 2016, le conseiller juridique de l'Administratrice a envoyé une lettre aux propriétaires du navire, par courrier recommandé, pour exiger le remboursement des frais engagés. La lettre n'a pu être livrée aux propriétaires. Après avoir pleinement considéré la probabilité du succès d'une action en recours, l'Administratrice a fermé le dossier le 31 mars 2017.

Dominion I (2014)

Numéro de cas : 120-613

Le 12 mars 2012, le *Dominion I* a chassé sur son ancre et a heurté le *Polar Prince*, un navire de pêche ancré dans la baie de Cowichan. Tout au long de l'incident, le *Dominion I* n'a déversé aucun polluant. En mars 2014, le MPO/GCC a fait une demande d'indemnisation pour les frais de prévention de la pollution. Le paiement de la demande a été différé en raison de la question du désistement et de la subrogation.

Le 9 novembre 2016, l'Administratrice a payé la somme de 65 000,00 \$ à Pêches et Océans Canada, en règlement de sa demande d'indemnisation. Le 29 novembre 2016, après avoir considéré l'avis du conseiller juridique, selon lequel il était peu probable que les coûts puissent être recouvrés, l'Administratrice a conclu que toutes les mesures raisonnables avaient été prises pour recouvrer le montant du paiement auprès du propriétaire du navire. Le dossier a été fermé.

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 Point, à Tabusintac, au Nouveau-Brunswick. L'incendie a détruit la structure supérieure de cinq navires de pêche, qui ont coulé le long du quai où ils étaient amarrés. Chacun de ces navires avait à son bord environ 150 gallons de mazout, en plus d'une quantité d'huile lubrifiante et de liquide hydraulique. En mars 2014, le MPO/GCC a fait une demande d'indemnisation pour les frais de nettoyage. Le paiement de la demande a été différé en raison de la question du désistement et de la subrogation.

En août 2016, l'Administratrice a payé la demande d'indemnisation de Pêches et Océans Canada, au montant de 60 497,28 \$, intérêts compris. Le 10 août 2016, l'Administratrice a constaté que le responsable de l'incident n'avait pu être identifié à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation. Elle a conclu que toutes les mesures raisonnables avaient été prises pour recouvrer le montant du paiement, et le dossier a été fermé.

Cape Rouge (Ryan Atlantic II) (2014)

Numéro de cas : 120-653

Cet incident est survenu le 10 mars 2014, lorsqu'un citoyen inquiet a signalé à la GCC que le navire *Cape Rouge* était en train de couler au quai de Bridgewater, en Nouvelle-Écosse. En juin 2014, le MPO/GCC a fait une demande d'indemnisation pour les frais de nettoyage. Le paiement de la demande a été différé en raison de la question du désistement et de la subrogation.

Le 27 juillet 2016, l'Administratrice a ordonné à Transports Canada de payer au ministère des Pêches et des Océans le montant établi de la demande d'indemnisation, soit 382 353,33 \$, intérêts compris. Plus tôt en juillet 2016, l'Administratrice avait fait appel à un service professionnel de localisation pour faire une recherche des actifs du propriétaire du navire, mais aucun actif financier important n'a été trouvé. Cependant, ayant constaté que le propriétaire du navire est un pollueur récidiviste, l'Administratrice a chargé le conseiller juridique d'intenter une action en recours contre ce dernier.

Le 4 octobre 2016, l'Administratrice a déposé une déclaration à la Cour fédérale. Le dossier demeure ouvert.

Lord Selkirk II (2014)

Numéro de cas : 120-655

Au début de mars 2014, Transports Canada a informé la GCC de la situation du *Lord Selkirk II*, un navire déserté qui s'était échoué dans les eaux couvertes de glace de la rivière Rouge au Manitoba. En janvier 2015, le MPO/GCC a fait une demande d'indemnisation pour les frais de prévention de la pollution.

Le 30 mai 2016, après avoir fait une enquête et une évaluation de la demande d'indemnisation, l'Administratrice a offert au ministère des Pêches et des Océans de payer le montant établi de 78 793,14 \$, plus les intérêts, en règlement final de la demande. L'offre a été acceptée et la somme de 84 591,76 \$ a été payée, intérêts compris.

L'Administratrice a chargé le conseiller juridique d'examiner la situation et de recommander le meilleur moyen de procéder pour intenter un recours. Le navire appartenait à une société américaine qui avait fait faillite. Le conseiller juridique a avisé l'Administratrice de ne prendre aucune autre mesure, car il était peu probable que les coûts puissent être recouverts. Par conséquent, le 11 octobre 2016, après un examen minutieux de toutes les options possibles, l'Administratrice a fermé le dossier.

Maryjack (2014)

Numéro de cas : 120-657

Cet incident est survenu le 31 mai 2014, lorsque le *Maryjack*, un ancien navire de pêche à coque de bois de 60 pieds, a coulé dans la baie Sibell, sur l'île de Vancouver. En juillet 2015, le MPO/GCC a fait une

demande d'indemnisation pour les frais de nettoyage. Le paiement de la demande a été différé en raison de la question du désistement et de la subrogation.

L'Administrateur et le commissaire de la Garde côtière canadienne se sont réunis et il a été convenu par la suite d'utiliser cet incident comme cas type pour résoudre la question du besoin pour la Garde côtière de remettre à l'Administrateur une entente de désistement et de subrogation dûment exécutée avant d'obtenir le paiement d'une demande d'indemnisation.

Le 7 octobre 2016, l'Administratrice a fait un renvoi à la Cour fédérale pour déterminer si elle a le droit d'exiger qu'un demandeur exécute une entente de désistement et de subrogation comme condition préalable au paiement d'une demande d'indemnisation. L'affaire doit être instruite le 26 avril 2017 et le dossier demeure ouvert.

Windago (2014)

Numéro de cas : 120-659

Le 11 juin 2014, le voilier *Windago* a chassé sur son ancre et s'est échoué sur la plage de Kitsilano, à Vancouver, en Colombie-Britannique. En février 2016, le MPO/GCC a fait une demande d'indemnisation pour les frais de nettoyage de la pollution par les hydrocarbures.

Le 1^{er} juin 2016, après avoir fait une enquête et une évaluation de la demande d'indemnisation, l'Administratrice a offert au ministère des Pêches et des Océans de payer le montant établi de 41 506,93 \$, plus les intérêts, en règlement final de la demande. L'offre a été acceptée et la somme de 44 035,16 \$ a été payée.

En novembre 2016, l'Administratrice a fait appel à un service de localisation pour faire une recherche des actifs du propriétaire du voilier. Aucun actif n'a été trouvé. Deux mises en demeure ont été envoyées aux deux adresses connues du propriétaire du voilier. Aucune réponse n'a été reçue. Entre-temps, le dossier demeure ouvert.

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

Numéro de cas : 120-700

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 remorqueur a coulé dans la section 1 du port de Trois-Rivières, avec 22 tonnes de polluants à son bord. Le 21 février 2015, le remorqueur a été renfloué; le 16 avril, l'administration portuaire a constaté que le remorqueur gîtait et a conclu, à la suite d'une enquête, que le remorqueur risquait encore une fois de couler et de causer de la pollution.

En octobre 2015, l'administration portuaire a fait une demande d'indemnisation, au montant de 71 909,71 \$, pour les frais engagés en réponse au risque de pollution posé par le remorqueur. Parallèlement, des procédures étaient introduites en Cour fédérale.

Le 2 février 2017, après avoir fait une enquête et une évaluation de la demande d'indemnisation, l'Administratrice a offert de payer le montant établi de 71 909,71 \$, moins la somme de 1 277,13 \$ que l'administration portuaire avait déjà reçue de la Cour fédérale. Le 6 février 2017, l'avocat de l'administration portuaire a accepté l'offre et a remis à l'Administratrice une entente de désistement et de subrogation dûment exécutée. La somme de 73 848,78 \$, intérêts compris, a été payée à l'administration portuaire.

Selon la décision de la cour, la Caisse a reçu un montant de 45 184,44 \$ à la suite de la vente du *Chaulk Lifter*, relativement à l'incident du *Chaulk Determination* au port de Trois-Rivières.

L'Administratrice a fermé le dossier le 31 mars 2017.

Schwalbe (2015)

Numéro de cas : 120-670

Le 1^{er} février 2015, le *Schwalbe*, un voilier abandonné de 60 pieds, a rompu ses amarres et a dérivé vers le rivage, au sud du port de Lunenburg, en Nouvelle-Écosse. En avril 2015, le MPO/GCC a fait une demande d'indemnisation pour les frais de prévention de la pollution. Le paiement de la demande a été différé en raison de la question du désistement et de la subrogation.

Le 27 juillet 2016, l'Administratrice a ordonné que la somme de 5 533,71 \$, le montant établi de la demande d'indemnisation, plus les intérêts, soit payée au MPO/GCC.

L'Administratrice a conclu que toutes les mesures raisonnables avaient été prises pour recouvrer le montant du paiement auprès du propriétaire du voilier, qui n'habitait plus au Canada. Le dossier a été fermé le 29 novembre 2016.

Cormorant (2015)

Numéro de cas : 120-672

Le 18 mars 2015, la 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 et était en train de couler au quai de LaHave, à Bridgewater, en Nouvelle-Écosse. La GCC a assumé le rôle d'agent de surveillance fédéral et, le 4 mai 2015, elle a pris en charge la gestion de l'intervention en tant que commandant sur place.

En novembre 2015, le MPO/GCC a fait une demande d'indemnisation. Le paiement de la demande a été différé en raison de la question du désistement et de la subrogation.

Le 19 août 2016, l'Administratrice a payé à la Garde côtière la somme de 534 340,76 \$, intérêts compris, en règlement de la demande d'indemnisation.

En juin 2016, l'Administratrice a fait appel à un service professionnel de localisation pour faire une recherche des actifs du propriétaire du *Cormorant*. En septembre, le conseiller juridique de l'Administratrice a pris d'autres mesures de recours et a déposé une déclaration, un mandat et un affidavit portant demande de mandat à la Cour fédérale; il a aussi pris des mesures pour saisir le *Cormorant*. Entre-temps, le dossier demeure ouvert.

Farley Mowat (2015)

Numéro de cas : 120-679

Le 24 juin 2015, la GCC a été informée que le *Farley Mowat* était en train de couler au quai de Shelburne, en Nouvelle-Écosse. Le navire a coulé et la GCC et des entrepreneurs sont intervenus en réponse à l'incident de pollution. En janvier 2016, le MPO/GCC a fait une demande d'indemnisation à la Caisse.

Le 27 juin 2016, après avoir fait une enquête et une évaluation de la demande d'indemnisation, l'Administratrice a offert un montant de 814 815,05 \$ à la Garde côtière. L'offre a été acceptée le 7 juillet 2016. Après avoir conclu une entente avec la Garde côtière sur la manière de procéder à l'égard de la question du désistement et de la subrogation, l'Administratrice a payé la somme de 839 863,02 \$, intérêts compris, en règlement de la demande d'indemnisation.

L'Administratrice a fait appel à un service professionnel de localisation pour faire une recherche des actifs du propriétaire du navire. Aucun actif saisissable n'a été trouvé. Cependant, le propriétaire est un pollueur récidiviste, car la Caisse a payé des demandes d'indemnisation totalisant plus d'un million de dollars pour le *Ryan Atlantic II*, le *Hannah Atlantic* et le *Farley Mowat*, qui appartiennent tous au même propriétaire. L'Administratrice a alors intenté une action à la Cour fédérale afin d'obtenir un jugement par défaut contre le propriétaire du navire. Le propriétaire du navire a déposé une défense à la cour. Le dossier demeure ouvert.

Baffin Sound (2015)

Numéro de cas : 120-685

Le 23 juin 2015, la GCC a été informée par l'administration portuaire locale d'une irisation d'hydrocarbures provenant du navire de pêche *Baffin Sound* à St. Anthony, à Terre-Neuve. Le navire d'acier, dont la machine principale avait été enlevée, était amarré au quai du port de St. Anthony depuis sept ou huit ans. En décembre 2015, le MPO/GCC a fait une demande d'indemnisation pour les frais de nettoyage. Le paiement de la demande a été différé en raison de la question du désistement et de la subrogation.

Le 26 juillet 2016, l'Administratrice a ordonné que la somme de 22 926,95 \$, intérêts compris, soit payée à la GCC, en règlement de la demande d'indemnisation. L'Administratrice a fait appel à un service professionnel de localisation pour faire une recherche des actifs du propriétaire inscrit du navire. En janvier 2017, une déclaration a été signifiée au propriétaire du navire. En février 2017, le conseiller juridique a indiqué que la Caisse avait obtenu de la Cour fédérale un jugement contre le propriétaire du navire, lui ordonnant de payer la somme de 22 926,25 \$, plus les intérêts courus avant et après le jugement. Entre-temps, le dossier demeure ouvert.

Déversement d'origine inconnue, port de Saint-Jean (2015)

Numéro de cas : 120-686

Le 4 juillet 2015, la GCC a été informée d'une irisation d'hydrocarbures à la surface de l'eau dans le port de Saint-Jean (Terre-Neuve-et-Labrador). Ce déversement d'origine inconnue s'est produit près de la jetée 10, et des globules d'huile noire ont aussi été observés le long de la rive nord du port, à proximité de Outer Battery. En décembre 2015, le MPO/GCC a fait une demande d'indemnisation pour les frais de nettoyage. Le paiement de la demande a été différé en raison de la question du désistement et de la subrogation.

Le 18 août 2016, l'Administratrice a payé à la Garde côtière la somme de 28 101,98 \$, intérêts compris, en règlement de la demande d'indemnisation. Puisqu'il s'agissait d'un déversement d'origine inconnue, il n'a pas été possible d'identifier le responsable. L'Administratrice a fermé le dossier le 6 décembre 2016.

DEMANDES D'INDEMNISATION REÇUES EN 2016-2017

Spudnik (2014)

Numéro de cas : 120-665

Le 12 novembre 2014, la GCC a informé l'Administrateur que le *Spudnik*, un navire en acier déserté de 195 pieds, avait rompu ses amarres et dérivait dans la baie Howe, en Colombie-Britannique. Cet incident a été rapporté dans le rapport de l'Administrateur 2015-2016.

Le 28 avril 2016, l'Administratrice a reçu du MPO/GCC une demande d'indemnisation au montant de 149 043,60\$. Après avoir fait une enquête et une évaluation de la demande d'indemnisation, l'Administratrice a offert à la Garde côtière de payer le montant établi de 131 064,45 \$, plus les intérêts, en règlement final de la demande. Le 8 septembre 2016, l'offre a été acceptée et la somme de 137 747,51 \$, intérêts compris, a été payée.

La Caisse a intenté un recours contre le propriétaire du navire. L'Administratrice a fait appel à un service de localisation pour faire une recherche des actifs du propriétaire du navire. Aucun actif n'a été trouvé. Un expert maritime local a fait une autre évaluation de trois navires appartenant au même propriétaire et a conclu que ceux-ci n'avaient aucune réelle valeur marchande. Le dossier demeure ouvert.

Pacific Grizzly (2015)

Numéro de cas : 120-691

Au début de la soirée du 4 août 2015, la GCC a été avisée que le *Pacific Grizzly*, un navire de pêche en bois de 20,5 mètres, construit il y a 80 ans, avait coulé le long du quai à Bella Coola et qu'il causait de la pollution dans ce secteur. Le navire avait à son bord environ 1 000 gallons de carburant diesel et dix gallons

d'huile lubrifiante. On pouvait voir que le navire continuait de déverser des polluants. Le propriétaire du navire a assumé la responsabilité du déversement et a pris des mesures en réponse à l'incident. Il a retiré du navire 13 barils de carburant diesel et six bidons d'un mélange de carburant et d'eau; il a ensuite démantelé le navire. La Garde côtière a joué deux rôles : premièrement, surveiller les travaux organisés et gérés par le propriétaire du navire et, deuxièmement, fournir des barrages flottants et du matériel absorbant sur place. Le 10 juin 2016, la Garde côtière a présenté à l'Administratrice une demande d'indemnisation pour les frais engagés au montant de 23 110,35 \$, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. L'Administrateur a confirmé que la demande d'indemnisation à la Caisse était légitime et, après avoir fait une enquête et une évaluation, a offert de payer le montant établi de 23 110,35 \$, plus les intérêts, en règlement final de la demande d'indemnisation. Le 7 juillet 2016, l'offre a été acceptée et la somme de 23 851,79 \$ a été payée au ministère des Pêches et des Océans.

L'Administratrice a fait appel à un service professionnel de localisation pour faire une recherche des actifs du propriétaire inscrit du navire.

Le conseiller juridique de l'Administratrice a intenté un recours contre le propriétaire inscrit du navire. Un règlement négocié de 12 500,00 \$ a été convenu et, après réception du paiement, l'Administratrice a donné quittance au propriétaire. Le dossier a été fermé le 8 février 2017.

Western Chief (2015)

Numéro de cas : 120-693

Le 14 juin 2015, la Garde côtière a été avisée d'un déversement de diesel d'origine inconnue qui s'est produit près du navire de pêche *Western Chief* au quai des pêcheurs à False Creek, en Colombie-Britannique. La Garde côtière est intervenue et a confirmé que le déversement était à la fois important et récupérable. Au départ, le propriétaire du navire n'a pas assumé la responsabilité du déversement. Des inspecteurs de Transports Canada se sont rendus sur place, de même que le service des pompiers de Vancouver.

La Garde côtière est intervenue en tant que commandant sur place. Une quantité de 1 000 litres d'eau huileuse a été écumée du site, 3 000 litres d'eau huileuse ont été retirés des cales du navire, et 76 sacs de déchets solides (matériel absorbant) ont été récupérés.

La Garde côtière a retenu les services de Western Canada Marine Response Corporation, qui a pris des mesures d'intervention rapides et efficaces.

Le 18 juillet 2016, l'Administratrice a reçu de la Garde côtière une demande d'indemnisation au montant de 45 521,92 \$, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Le 18 août 2016, après avoir évalué la demande d'indemnisation, l'Administratrice a offert à la Garde côtière de payer le montant établi de 45 521,92 \$, plus les intérêts. L'offre a été acceptée.

L'Administratrice a chargé le conseiller juridique d'intenter une action en recours contre le propriétaire du navire. Le 14 mars 2017, l'Administratrice a reçu de l'assureur du propriétaire du *Western Chief* la somme de 43 000,00 \$ en règlement de l'action, et elle lui a donné quittance. À la suite du succès de l'action en recours, le dossier a été fermé le 28 mars 2017.

Remorqueur Matterhorn (2014)

Numéro de cas : 120-695

Le 10 août 2014, le remorqueur *Matterhorn*, un navire équipé de 13 réservoirs de carburant, a coulé alors qu'il était à quai aux côtés d'un autre navire, à une installation maritime située à Mount Carmel, dans la baie St. Mary's, à Terre-Neuve. Le remorqueur, qui n'était pas en service, était amarré à l'installation maritime Miller, alors qu'il était apparemment en attente de réparations. Le remorqueur avait été remorqué à Mount Carmel en 2011; à ce moment, il avait à son bord 15 000 litres de diesel. Lorsque le remorqueur a coulé, il avait 3 000 litres de carburant dans ses réservoirs, 1 000 litres de carburant dans ses réservoirs journaliers, et 1 250 litres d'huile lubrifiante à son bord.

Au départ, le propriétaire du remorqueur n'a pas placé suffisamment de barrages flottants et d'absorbants sur les lieux et, par la suite, il a ignoré toutes les autres tentatives de la Garde côtière pour communiquer avec lui. En 2014 et 2015, la Garde côtière s'est rendue sur les lieux, elle a fourni des services d'intervention continus, et elle a finalement assumé le rôle de commandant sur place.

La Garde côtière a engagé Marine and Engineering Consultants et lui a demandé de proposer des solutions pour retirer les polluants du remorqueur. Selon les propositions qui lui ont été faites, la GCC a décidé de retirer les polluants du navire sur place. Les entrepreneurs ont terminé les travaux le 14 juillet 2016. Le remorqueur repose encore sur le fond.

Le 9 août 2016, la Garde côtière a présenté à l'Administratrice une demande d'indemnisation pour les frais engagés au montant de 172 751,64 \$. L'Administratrice a conclu que le montant de 172 751,64 \$ était établi. Par conséquent, le 21 février 2017, l'Administratrice a offert de payer la somme de 172 751,64 \$, plus des intérêts s'élevant à 8 456,76 \$. L'offre a été acceptée et la demande d'indemnisation a été payée.

Un service professionnel de localisation a été engagé pour faire une recherche des actifs du propriétaire du remorqueur. En mars 2017, l'Administratrice a chargé le conseiller juridique d'intenter une action en recours contre le propriétaire du remorqueur. Entre-temps, le dossier demeure ouvert.

Kings Endeavour (2016)

Numéro de cas : 120-692

Le 29 décembre 2015, la Garde côtière a été avisée que le *Kings Endeavour*, un navire de pêche en bois de 15,58 mètres, qui avait été abandonné, était en train de couler au quai de Falls Point, à Woods Harbour, en Nouvelle-Écosse. Le propriétaire du navire a été contacté et s'est engagé à faire les réparations nécessaires, mais il s'est montré peu coopératif par la suite. L'administration portuaire locale et la Garde côtière ont conclu que le navire posait un risque de pollution et, en avril 2016, ils ont engagé des entrepreneurs pour retirer 900 litres de carburant, 100 litres d'huile lubrifiante et de liquide hydraulique, ainsi que 2 500 litres d'eau de cale huileuse.

Au cours de l'intervention en réponse à ce risque de pollution, la Garde côtière a assumé les rôles de commandant sur place, d'intervenant et d'agent de surveillance fédéral.

Le 9 août 2016, l'Administratrice a reçu du MPO/GCC une demande d'indemnisation au montant de 5 773,41 \$. Le 18 août, après avoir fait une enquête et une évaluation de la demande d'indemnisation, l'Administratrice a offert à la Garde côtière la somme de 5 234,32 \$, plus les intérêts. La Garde côtière a accepté l'offre et la demande d'indemnisation a été payée.

L'Administratrice a considéré tous les recours possibles. Étant donné que le propriétaire du *Kings Endeavour* est aussi le propriétaire du *Farley Mowat* et du *Cape Rouge*, et que l'Administratrice tente actuellement d'obtenir un jugement par défaut pour les réclamations contre ces deux autres navires, il a été décidé qu'il n'était pas nécessaire d'intenter une autre action. Le dossier a été fermé le 23 novembre 2016.

Crown Forest 84-6 (2014)

Numéro de cas : 120-663

Le 27 septembre 2014, la GCC a informé l'Administrateur qu'un vieux chaland de 40 mètres était en train de couler et de polluer le bras Zeballos, sur la côte ouest de l'île de Vancouver. Cet incident a été rapporté dans le Rapport annuel de l'Administrateur de 2015-2016.

Le 19 septembre 2016, l'Administratrice a reçu du MPO/GCC une demande d'indemnisation au montant de 67 348,81 \$. Le 24 novembre, après avoir fait une enquête et une évaluation de la demande d'indemnisation, l'Administratrice a offert de payer le montant établi de 67 348,81 \$, plus les intérêts. La Garde côtière a accepté l'offre et la somme de 71 698,27 \$ a été payée, intérêts compris.

L'Administratrice a chargé le conseiller juridique d'intenter un recours contre le propriétaire du navire. Une lettre de réclamation a été envoyée le 2 février 2017. Aucune réponse n'a été reçue.

Le 21 février 2017, l'Administratrice a déposé une déclaration à la Cour fédérale. Le 13 mars 2017, l'avocat du propriétaire du chaland a répondu à la lettre de réclamation datée du 2 février. Le dossier demeure ouvert.

Lady Young (2016)

Numéro de cas : 120-688

Le 14 avril 2016, le navire de pêche *Lady Young* s'est échoué sur l'île Deming, dans une zone de pêche et d'élevage du homard en Nouvelle-Écosse, alors qu'il faisait route de Liverpool à Jordan's Bay. Le navire avait à son bord 300 gallons de carburant diesel et d'autres polluants. La Garde côtière a donné un avis au propriétaire du navire, mais ce dernier a répondu qu'il n'avait pas les moyens financiers pour intervenir. La Garde côtière a assumé le rôle de commandant sur place et a engagé RMI Marine Services pour retirer les polluants du navire. Les travaux ont été terminés le 19 avril. L'épave du navire a été laissée sur l'île.

Le 9 août 2016, l'Administratrice a reçu de la Garde côtière une demande d'indemnisation pour les frais engagés au montant de 25 747,66 \$, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Après avoir confirmé la légitimité de la demande d'indemnisation et à la suite d'une enquête et d'une évaluation, l'Administratrice a offert de payer à la Garde côtière le montant établi de 25 598,67 \$, plus les intérêts, en règlement final de la demande d'indemnisation. Le 14 décembre 2016, la Garde côtière a accepté l'offre et, par conséquent, la somme de 26 098,69 \$ a été payée au ministère des Pêches et des Océans.

L'Administratrice est en voie d'intenter une action en recours afin de recouvrer tous les coûts, et le dossier demeure ouvert.

Chilcotin Princess (2015)

Numéro de cas : 120-669

Le 30 janvier 2015, le *Chilcotin Princess*, un vieux navire en acier de 51 mètres, gîtait à son poste d'amarrage et risquait de couler à Namu, en Colombie-Britannique. Le navire était amarré au vieux quai de la conserverie abandonnée de Namu depuis plus de dix ans. Une partie du quai s'était écroulée et le navire risquait de chavirer et de causer de la pollution par les hydrocarbures.

Le 19 septembre 2016, l'Administratrice a reçu du MPO/GCC une demande d'indemnisation au montant de 137 680,88 \$. Le 2 novembre 2016, après avoir fait une enquête et une évaluation de la demande d'indemnisation, l'Administratrice a offert de payer le montant établi de 137 680,88 \$, plus les intérêts. L'offre a été acceptée et la somme de 144 794,66 \$, intérêts compris, a été payée au MPO/GCC.

En décembre 2016, l'Administratrice a intenté un recours contre le propriétaire du navire et a fait appel à un service professionnel de localisation pour faire une recherche des actifs du propriétaire. Le conseiller juridique a envoyé une lettre de réclamation au propriétaire du navire. Aucune réponse n'a été reçue. Le 1^{er} février 2017, l'Administratrice a chargé le conseiller juridique d'intenter un recours contre la province de la Colombie-Britannique, car le navire appartenait à une société constituée en vertu d'une loi provinciale qui avait été dissoute avant l'incident. Le conseiller juridique a envoyé au gouvernement de la Colombie-Britannique une lettre de réclamation exigeant le paiement des frais au montant de 144 794,66 \$, plus les intérêts courus à compter de la date du paiement, soit le 23 novembre 2016. La province a répondu le 7 mars et a rejeté toute responsabilité à l'égard de la demande d'indemnisation. L'affaire est en instance devant les tribunaux et le dossier demeure ouvert.

EM-AN-L (2016)

Numéro de cas : 120-699

Le 18 septembre, un pêcheur local a signalé à la Garde côtière qu'un navire de pêche de 40 pieds avait coulé et causait de la pollution dans le port de Weymouth North. Le navire avait heurté un haut-fond alors qu'il entraînait dans le port, il était percé, et il a fini par couler au quai Irving.

La Garde côtière s'est rendue sur les lieux, elle a confirmé l'incident de pollution, et elle a conclu que celui-ci risquait de polluer des viviers à homards dans ce secteur. La Garde côtière a assumé le double rôle de commandant sur place et d'intervenant. Elle a obtenu l'assistance de pêcheurs locaux. Du matériel absorbant a été déployé et les polluants ont été enlevés. Le propriétaire du navire n'est pas intervenu en réponse à l'incident.

Le 2 décembre 2016, la GCC a présenté à l'Administratrice une demande d'indemnisation au montant de 4 808,25 \$. Le 25 janvier 2017, après avoir fait une enquête et une évaluation de la demande d'indemnisation, l'Administratrice a offert de payer le montant établi de 4 605,94 \$, plus les intérêts. L'offre a été acceptée et l'Administratrice a payé la somme de 4 663,38 \$.

L'Administratrice a chargé le conseiller juridique d'intenter un recours contre le propriétaire du navire. Le dossier demeure ouvert.

**Déversement d'origine inconnue (2016)
Belleoram (Terre-Neuve-et-Labrador)**

Numéro de cas : 120-698

Le 4 juillet 2016, le directeur du port de Belleoram a signalé à la Garde côtière une irisation d'hydrocarbures à proximité du quai principal et des quais flottants. Le directeur du port a utilisé du matériel local d'intervention pour contenir le déversement. L'irisation de diesel avait une superficie de 100 pieds par 500 pieds et avait pollué la plage adjacente. Des barrages flottants et des matelas absorbants ont été déployés, et le matériel souillé a été récupéré pour être mis au rebut par l'administration portuaire.

Le 5 juillet 2016, la Garde côtière est arrivée sur les lieux et a parlé à des pêcheurs locaux qui ont confirmé que le reste de l'irisation d'hydrocarbures avait été dispersée par les conditions météorologiques locales. La Garde côtière a assumé le rôle d'agent de surveillance fédéral et a conclu que la source de la pollution était inconnue et qu'elle était incapable de déterminer que cet incident n'avait pas été causé par un navire. L'Administratrice a conclu qu'il s'agissait d'un déversement d'origine inconnue.

Le 2 décembre 2016, la GCC a présenté à l'Administratrice une demande d'indemnisation au montant de 2 178,55 \$. L'Administratrice a conclu que le montant de 2 137,39 \$ était établi et, le 13 février 2017, elle a offert à la Garde côtière de payer la somme de 2 137,39 \$, plus les intérêts. L'offre a été acceptée et la somme de 2 174,38 \$ a été payée. L'Administratrice a fermé le dossier le 28 mars 2017.

Chaulk Determination (GCC) (2014)

Numéro de cas : 120-667

Cet incident est survenu le 26 décembre 2014, lorsque le remorqueur *Chaulk Determination* a coulé au quai du port de Trois-Rivières, au Québec, et a commencé à déverser du mazout dans le fleuve Saint-Laurent. Cet incident a été rapporté dans le Rapport annuel de l'Administrateur de 2015-2016.

Le 9 décembre 2016, la Garde côtière a présenté à l'Administratrice une demande d'indemnisation au montant de 4 585 963,68 \$. Après réception de la demande, l'Administratrice a commencé à faire une enquête et une évaluation de la demande. Le dossier demeure ouvert.

**Elva M II (2016)
(demande d'indemnisation de l'administration portuaire)**

Numéro de cas : 120-704

Les 4 et 5 novembre 2016, le *Elva M II*, un navire de pêche en bois de 19 mètres, a coulé au quai public de Steveston, en Colombie-Britannique. Les responsables de l'administration portuaire locale se sont rendus sur les lieux, en compagnie de l'équipe d'intervention environnementale de la Garde côtière. Ils ont déployé des barrages flottants et du matériel absorbant pour remédier efficacement au risque de pollution. Des entrepreneurs locaux ont été engagés pour renflouer le navire. Une fois renfloué, le navire a été retiré de l'eau et démantelé. Le personnel de l'administration portuaire de Steveston est intervenu avec efficacité et en temps opportun en réponse à cet incident de pollution.

Le 9 février 2017, l'administration portuaire a présenté à la Caisse une demande d'indemnisation pour les frais engagés au montant de 7 649,63 \$. Le 22 février 2017, après avoir fait une enquête et une évaluation de la demande d'indemnisation, l'Administratrice a offert de payer le montant établi de 7 649,63 \$, plus les intérêts. Le 21 mars 2017, après avoir reçu une entente de désistement et de subrogation dûment exécutée, l'Administratrice a payé la somme de 7 736,30 \$, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation.

Elva M II, (2016) (demande d'indemnisation de la GCC)

Numéro de cas : 120-704-C1-1

Pendant la nuit du 4 au 5 novembre 2016, le *Elva M II*, un navire de pêche en bois construit en 1927, a coulé au quai public de Steveston, en Colombie-Britannique. La Garde côtière s'est rendue sur les lieux en compagnie des responsables de l'administration portuaire locale. Le propriétaire du navire a avisé la Garde côtière qu'il n'avait pas les moyens d'engager des entrepreneurs et qu'il était incapable d'intervenir. La Garde côtière a assumé le rôle de commandant sur place. Le propriétaire du navire a été avisé qu'il était responsable des frais engagés. L'administration portuaire et la Garde côtière ont déployé des barrages flottants et du matériel pour contenir efficacement les polluants provenant du navire. Ensuite, des entrepreneurs locaux ont été engagés pour renflouer le navire coulé. Des plongeurs ont aussi été engagés et, une fois renfloué, le navire a été remorqué à une installation locale de réparation de bateaux pour être retiré de l'eau et démantelé.

L'opération de récupération s'est déroulée pendant la fin de l'après-midi et le début de la soirée et, à 21h25, le navire a été retiré de l'eau.

En conformité avec le principe du pollueur-payeur, la Garde côtière a demandé au propriétaire du navire de payer les frais engagés, mais ce dernier a refusé en déclarant qu'il n'était pas personnellement responsable des frais engagés pour renflouer le navire.

Le 28 février 2017, la Garde côtière a présenté à la Caisse une demande d'indemnisation au montant de 46 351,57 \$. La demande d'indemnisation a fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation et, le 30 mars 2017, l'Administratrice a informé la Garde côtière que le montant de la demande avait été établi à 46 351,57 \$. L'Administratrice a offert à la Garde côtière de payer la somme de 46 351,57 \$, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. Le dossier demeure ouvert.

Pursepa (2015)

Numéro de cas : 120-707

Le 2 mars, 2015, le *Pursepa*, un vieux navire en bois de 50 pieds, construit il y a 89 ans, s'est échoué sur la pointe Tyee, dans l'estuaire de la rivière Campbell en Colombie-Britannique. Le navire avait été converti en bateau d'habitation. Le propriétaire a été contacté et il s'est engagé à remettre le navire à flot à marée haute, afin d'atténuer le risque de pollution. La Garde côtière a conclu que le *Pursepa* allait probablement causer de la pollution par les hydrocarbures pendant qu'il était échoué sur le banc de sable à l'embouchure de la rivière. Le 4 mars, la Garde côtière a assumé la responsabilité de l'intervention, lorsqu'il est devenu évident que le propriétaire du navire était réticent à prendre les mesures appropriées ou incapable de le faire. Le personnel de la station de sauvetage de la Garde côtière à Campbell River a déployé un barrage flottant autour du navire échoué, en cas de déversement d'hydrocarbures. Le 5 mars, après avoir visité le site, la Garde côtière a conclu qu'il était nécessaire d'enlever l'épave pour éviter toute autre pollution. Un entrepreneur local de Campbell River a été engagé pour enlever le navire abandonné, et l'opération a commencé le 18 mars. La Garde côtière était sur les lieux et a assumé le rôle de commandant sur place. Au cours d'une période de quatre jours, 100 gallons de carburant diesel ont été retirés du navire, ainsi que les réservoirs de carburant, d'autres polluants et la machine principale. Durant l'opération de levage, la poupe du navire s'est détachée de la coque. Il a été décidé de laisser la coque du navire sur la pointe Tyee. L'incident a été déclaré clos le 24 mars 2015.

Le 28 février 2017, la Garde côtière a présenté à l'Administratrice une demande d'indemnisation au montant de 24 504,93 \$. La demande d'indemnisation a fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation, et l'Administratrice a établi le montant de la demande à 24 473,92 \$. Le 30 mars 2017, l'Administratrice a offert à la Garde côtière de payer la somme de 24 473,92 \$, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. Le dossier demeure ouvert.

Command Performance (2016)

Numéro de cas : 120-710

Le dimanche 10 juillet 2016, la GCC a été informée que le navire de pêche *Command Performance* était en train de couler au quai de Ahousat, en Colombie-Britannique. Le vieux navire déversait des hydrocarbures dans le milieu marin, et il a été déterminé qu'il posait un risque de pollution. Une équipe d'intervention de la station de sauvetage de la Garde côtière de Tofino a répondu à l'incident. Un barrage flottant a été placé autour du navire et la Garde côtière a assumé le rôle de commandant sur place. On a tenté sans succès de trouver le propriétaire du navire. Des entrepreneurs locaux ont été engagés pour obturer les événements du réservoir de carburant du navire et le renflouer. Le personnel de la Garde côtière a continué de surveiller les opérations de sauvetage. Le navire a été remorqué jusqu'au chantier de Saltair Marine à Ladysmith, et il a été finalement démantelé.

Le 21 mars 2017, l'Administratrice a reçu de la Garde côtière, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation pour les frais engagés au montant de 116 433,70 \$, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Le dossier demeure ouvert.

South Wind, Sechelt (C.-B.) (2015)

Numéro de cas : 120-714

Le 31 août 2015, la GCC a été informée que le navire de pêche *South Wind* était presque complètement submergé près de la marina de l'anse Sechelt, en Colombie-Britannique. Une irisation d'hydrocarbures s'échappait du navire dans les eaux de l'anse. Le *South Wind* était un navire de pêche à coque de bois de 36 pieds. La Garde côtière a assumé le rôle de commandant sur place. La Garde côtière a déployé des ressources de Richmond, en Colombie-Britannique, sur les lieux de l'incident, y compris une embarcation d'intervention et un équipage. Le propriétaire a tenté sans succès de sauver son navire et de remédier au risque de pollution. Par la suite, un entrepreneur local a renfloué le navire et l'a retiré de l'eau.

Le 30 mars 2017, l'Administratrice a reçu de la Garde côtière, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation pour les frais engagés au montant de 14 300,21 \$. Le dossier demeure ouvert.

DEMANDES D'INDEMNISATION REPORTÉES DE 2015-2016

Remarque : Les détails des incidents présentés dans ce rapport portent seulement sur les faits nouveaux survenus au cours de l'exercice 2016-2017. Prière de consulter les rapports annuels antérieurs pour trouver des renseignements historiques publiés dans le passé.

Pacific Challenge (2013)

Numéro de cas : 120-635

Le 27 juin 2013, la GCC a avisé la Caisse que le *Pacific Challenge*, un ancien remorqueur, risquait de couler à son point de mouillage au large du port de Pender, en Colombie-Britannique. Le propriétaire du remorqueur a 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 en réponse à l'incident.

Le navire déserté avait environ 25 000 litres d'un mélange de carburant diesel et d'eau de mer dans ses réservoirs de carburant. Il y avait aussi environ 400 litres de liquides hydrauliques à bord, ainsi qu'une

quantité de déchets d'hydrocarbures dans les cales. Aucune demande d'indemnisation n'a été faite à la Caisse et le dossier demeure ouvert.

Kathryn Spirit (2013)

Numéro de cas : 120-642

Le 19 septembre 2013, la GCC a informé l'Administrateur d'un risque de pollution par les hydrocarbures impliquant le navire *Kathryn Spirit*, près de Beauharnois, sur le fleuve Saint-Laurent. Le navire était amarré près des rives du lac Saint-Louis, à Beauharnois, depuis 2011. Un groupe de travail a été formé et a recommandé le démantèlement du navire. Le gouvernement a offert des fonds pour ce travail. Aucune réclamation n'a été faite à la Caisse et le dossier demeure ouvert.

John I (2014)

Numéro de cas : 120-649

L'Administrateur a été informé par la GCC que, le 14 mars 2014, le *John I*, un vraquier immatriculé au Panama qui faisait route vers Montréal, avait perdu sa puissance moteur et avait dévié vers un haut-fond près de Rose Blanche, sur la côte sud de Terre-Neuve. Le MPO/GCC était d'avis que le navire échoué posait un risque de pollution par les hydrocarbures, et une lettre d'engagement a été obtenue des assureurs du propriétaire du navire en faveur de la Caisse et du MPO/GCC. Le 29 février 2016, le conseiller juridique de l'Administratrice a informé la Caisse que les assureurs et le MPO/GCC s'étaient entendus concernant leur discussion de demande d'indemnisation.

Une attestation de quittance, de libération et de décharge a été émise le 14 avril 2016. En octobre 2016, la Garde côtière a avisé l'Administratrice que le propriétaire du navire avait réglé la demande d'indemnisation. Le dossier a été fermé le 31 mars 2017.

Silver King (2014)

Numéro de cas : 120-660

Le 23 juin 2014, la GCC, région de l'Ouest, a informé l'Administrateur 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. Aucune autre information n'a été reçue au cours de l'exercice, et aucune demande d'indemnisation n'a été faite à la Caisse. Le dossier demeure ouvert.

Jana (2014)

Numéro de cas : 120-662

Le 21 septembre 2014, l'Administrateur a été informé d'un incident impliquant la GCC et le navire de charge polyvalent *Jana* à Mortimer Bay, à Terre-Neuve.

Aucune autre information n'a été reçue au cours de l'exercice, et aucune demande d'indemnisation n'a été faite à la Caisse. Le dossier demeure ouvert.

Simushir (2014)

Numéro de cas : 120-624

Le 16 octobre 2014, la GCC a été avisée que le *Simushir*, un navire de marchandises générales battant pavillon russe, était à la dérive 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 combustible 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.

À la fin de l'exercice, toutes les réclamations faites aux assureurs avaient été payées et aucune demande d'indemnisation n'avait été reçue par l'Administratrice. Entre-temps, le dossier demeure ouvert jusqu'à ce que le délai de prescription ait expiré.

Australian Spirit (2014)

Numéro de cas : 120-666

Le 10 décembre 2014, la GCC a informé l'Administrateur que l'*Australian Spirit*, un transporteur de pétrole brut immatriculé aux Bahamas, avait perdu sa capacité de gouverne et dérivait à environ 40 milles marins au large des côtes de la Nouvelle-Écosse.

Le 28 mars 2017, la Garde côtière a confirmé à l'Administratrice que le propriétaire du navire avait payé les frais de remorquage et qu'aucune demande d'indemnisation ne serait faite à la Caisse. Le dossier a été fermé le 28 mars 2017.

Navicula (2015)

Numéro de cas : 120-668

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

À la fin de l'exercice, la Caisse n'avait reçu aucune demande d'indemnisation. Entre-temps, le dossier demeure ouvert.

Marathassa (2015)

Numéro de cas : 120-673

Le 8 avril 2015, la GCC a été informée d'un déversement d'hydrocarbures près de l'entrée du port de Vancouver. Une lettre d'engagement a été reçue des assureurs du navire, et l'Administrateur a été avisé que les avocats des assureurs s'occupaient des réclamations. Le dossier demeure ouvert.

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 afin d'obtenir une indemnité pour les pertes ou les dommages dus à un déversement d'hydrocarbures causé par un navire-citerne dans les eaux canadiennes.

À la fin de l'exercice, l'Administratrice n'avait reçu aucune demande d'indemnisation relativement à un tel incident. Le dossier demeure ouvert.

Louis Jolliet (2015)

Numéro de cas : 120-684

Au début de novembre 2015, une fuite de diesel, provenant du navire de croisière *Louis Jolliet*, a été signalée dans le fleuve Saint-Laurent, à la hauteur de la ville de Québec. Le propriétaire du navire a fourni à la Caisse une copie du certificat de responsabilité financière et il s'est engagé à s'occuper du nettoyage et de toute réclamation future. Le dossier demeure ouvert.

RAPPORTS D'INCIDENTS OUVERTS EN 2016-2017

Stelie II (2016)

Numéro de cas : 120-687

Le 29 mars 2016, la GCC a informé l'Administrateur que le *Stelie II*, un navire de pêche en bois de 90 pieds, posait un risque de pollution par les hydrocarbures dans le port de Port Saunders, à Terre-Neuve. La Garde côtière a communiqué avec les propriétaires du navire, mais ceux-ci se sont montrés peu coopératifs. Le navire a été asséché et retiré de l'eau.

Aucune demande d'indemnisation n'a été reçue et le dossier demeure ouvert.

King Arthur (2016)

Numéro de cas : 120-689

Le 14 avril 2016, la GCC a informé l'Administrateur d'un incident de pollution causé par le chaland *King Arthur* à Squamish, en Colombie-Britannique. La GCC a avisé le propriétaire de retirer les polluants du chaland. De plus, la GCC a engagé AMIX Marine Services pour évaluer l'état du chaland; elle a aussi fait appel à un expert maritime pour évaluer l'état du chaland et lui faire rapport à ce sujet. Keystone Environmental a été engagé pour prélever des échantillons de polluants provenant du chaland pour qu'ils soient analysés. Des représentants de la Sécurité maritime de Transports Canada se sont rendus sur place, et WCMRC a été engagé pour fournir des ressources additionnelles en attente.

L'Administratrice a fait appel à un service professionnel de localisation pour faire une recherche des actifs du propriétaire du chaland. Aucune demande d'indemnisation n'a été reçue et le dossier demeure ouvert.

Top Hatt (2016)

Numéro de cas : 120-690

Le 6 mai 2016, la Caisse a reçu un courriel de Fraser Pacific Marine Services (FPMS), auquel était jointe une facture au montant de 92 829,45 \$. La Caisse a avisé FPMS que la facture ne constituait pas une demande d'indemnisation et lui a fourni une copie du Manuel des demandes d'indemnisation, au cas où FPMS veuille faire une réclamation.

La Garde côtière s'est rendue sur place et a indiqué que le propriétaire du navire avait engagé FPMS pour allonger le navire et que celui-ci se trouvait dans son garage lorsqu'il a coulé.

Le 21 février 2017, la Caisse a communiqué avec FPMS pour faire un suivi de sa demande de renseignements de mai 2016. Le dossier demeure ouvert.

Sten Fjord (2016)

Numéro de cas : 120-694

Le 14 juillet 2016, la CBC a rapporté que le navire-citerne *Stern Fjord* avait déversé de l'essence provenant d'un tuyau de ravitaillement, après qu'un petit bateau ait heurté ce tuyau, alors que le navire-citerne déchargeait de l'essence pour remplir des réservoirs de carburant dans la communauté nordique de Rankin Inlet. Des mesures ont été prises immédiatement pour contenir et nettoyer le déversement. Le tuyau a été réparé et l'opération de ravitaillement s'est poursuivie. Le pollueur a pris des dispositions avec l'organisme d'intervention. La Garde côtière a indiqué qu'elle ne présenterait aucune demande d'indemnisation à la Caisse. Ce dossier de rapport d'incident demeure ouvert.

Investigator (2016)

Numéro de cas : 120-696

Le 2 septembre 2016, le chaland-citerne *Investigator* s'est échoué près de Toker Point, à environ 15 km au nord de Tuktoyaktuk. Il est encore échoué à cet endroit. L'Administratrice a chargé le conseiller juridique d'agir en son nom, de concert avec la Garde côtière, pour protéger les intérêts de la Caisse. Une tentative pour renflouer le chaland-citerne a échoué et il va donc passer l'hiver dans l'Arctique. Le dossier demeure ouvert.

Nathan E. Stewart (2016)

Numéro de cas : 120-697

Le 15 octobre 2016, la Garde côtière a informé l'Administratrice que le remorqueur *Nathan E. Stewart* et le chaland *DBL 55* s'étaient échoués le 13 octobre à l'entrée du chenal Sea Forth, près de Bella Bella, en Colombie-Britannique. Le chaland, qui n'avait aucune cargaison à son bord, a été déplacé à un point de mouillage sûr. Les réservoirs de carburant du remorqueur étaient percés et contenaient environ 59 924 gallons de carburant diesel. Un poste unifié de commandement et de gestion de l'incident a été établi dans la

salle du conseil tribal de la Nation Heiltsuk. L'Administratrice a fait appel à un expert maritime local pour lui fournir des conseils. Le 16 décembre 2016, l'Administratrice et la GCC ont reçu une lettre d'engagement des assureurs du remorqueur. Aucune demande d'indemnisation n'a été reçue. Le dossier demeure ouvert.

Déversement d'origine inconnue, Port Edward (C.-B.)

Numéro de cas : 120-701

Le 14 décembre 2016, l'administration portuaire de Point Edward a avisé la Caisse qu'elle allait présenter une demande d'indemnisation relativement à un navire qui avait coulé au quai du port. Le navire n'a pas été identifié. La Caisse a demandé à l'administration portuaire de lui fournir plus de renseignements à ce sujet et lui a envoyé une copie du Manuel des demandes d'indemnisation à titre de référence. Ce dossier de rapport d'incident demeure ouvert.

Arca 1 (2017)

Numéro de cas : 120-702

Le 8 janvier 2017, la Garde côtière a été avisée que le navire-citerne *Arca 1* avait perdu la puissance de ses deux moteurs et s'était échoué au large de Sydney, en Nouvelle-Écosse. Le navire-citerne de 53 mètres était en lest et avait à son bord 15 tonnes de carburant de propulsion. Un poste de commandement du lieu d'incident a été établi au Collège de la Garde côtière, les ressources d'intervention de la Garde côtière ont été mobilisées, et les propriétaires du navire-citerne ont engagé McKeil Marine Ltd pour tenter de libérer le navire. Le propriétaire du navire a pris des dispositions avec l'organisme d'intervention. Le navire a été renfloué et amarré à Sydney, en Nouvelle-Écosse.

L'Administratrice a chargé le conseiller juridique d'obtenir une garantie des propriétaires du navire. Le 28 février, le conseiller juridique a confirmé que le navire avait été saisi. Un cautionnement en garantie d'exécution au montant de 385 000,00 \$ a été déposé à la Cour fédérale et le navire a été libéré. Le dossier demeure ouvert.

Mowitch (2017)

Numéro de cas : 120-705

Le 1^{er} février 2017, la CBC a rapporté que le *Mowitch* avait coulé au large de la rive est du lac Okanagan durant la soirée du 30 janvier. Le navire est un petit bateau de travail en acier (de 4,6 mètres). Aucun incident de pollution n'a été signalé. Ce dossier de rapport d'incident demeure ouvert.

Thorco Crown (2017)

Numéro de cas : 120-706

Le 7 février 2017, un incendie est survenu dans la salle des machines du *Thorco Crown*, un transporteur de marchandises générales, au large de Port-aux-Basques, à Terre-Neuve. Le navire était désarmé et avait besoin d'assistance. L'équipe d'intervention environnementale de la Garde côtière a été mobilisée et des remorqueurs commerciaux ont été engagés pour remorquer le navire. L'Administratrice a chargé le conseiller juridique d'obtenir une lettre d'engagement comme garantie. Le 28 mars 2017, la Garde côtière a avisé la Caisse qu'elle avait réglé sa demande d'indemnisation avec le propriétaire du navire. Le dossier demeure ouvert.

Rhonda (2016)

Numéro de cas : 120-703

Le 10 janvier 2017, la Garde côtière a informé l'Administratrice que le navire de pêche *Rhonda* avait coulé au quai de Embree, à Terre-Neuve, le 25 décembre 2016. Aucune demande d'indemnisation n'a été reçue. Le dossier demeure ouvert.

Norcon Galatea (2017)

Numéro de cas : 120-708

Le 8 mars 2017, la Garde côtière a informé la Caisse que le *Norcon Galatea*, un navire à passagers de 123 pieds, avait éprouvé des problèmes mécaniques au large de la côte sud de Terre-Neuve le 26 février 2017. L'équipage du navire a été évacué par pont aérien et la Garde côtière a jugé que le navire posait un risque de pollution. Les propriétaires du navire ont participé pleinement à l'opération de sauvetage, et on n'a signalé aucun dommage au navire ni aucun déversement de polluants. La Garde côtière a avisé la Caisse de son intention de présenter au propriétaire du navire une demande d'indemnisation pour les frais de surveillance qu'elle a engagés. Ce dossier de rapport d'incident demeure ouvert.

Site d'aquaculture, Echo Bay (C.-B.) (2017)

Numéro de cas : 120-711

Le 9 mars 2017, le conseiller juridique de l'Administratrice en Colombie-Britannique a signalé qu'un déversement de diesel s'était produit à une pisciculture flottante près de Echo Bay, en Colombie-Britannique. Ce dossier de rapport d'incident demeure ouvert.

Déversement d'origine inconnue, port de Québec (2017)

Numéro de cas : 120-712

Le 17 mars 2017, le port de Québec a avisé l'Administratrice qu'un déversement s'était produit la semaine précédente. La situation a été discutée avec l'Administratrice et une copie du Manuel des demandes d'indemnisation a été envoyée au port. Ce dossier de rapport d'incident demeure ouvert.

Lightship LV76 (2017)

Numéro de cas : 120-713

Le 24 mars 2017, le conseiller juridique de l'Administratrice en Colombie-Britannique a signalé qu'un navire avait coulé et qu'un important incident de pollution s'était produit. Le navire était un ancien bateau-phare de la Garde côtière des États-Unis sans système de propulsion. West Coast Marine Response Corporation a été engagé et a placé un barrage flottant autour du navire. Ce bateau-phare est l'un de plusieurs navires désertés qui se trouvent dans ce secteur. Ce dossier de rapport d'incident demeure ouvert.