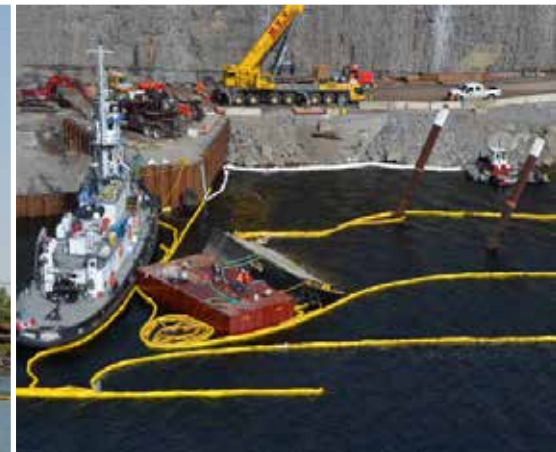
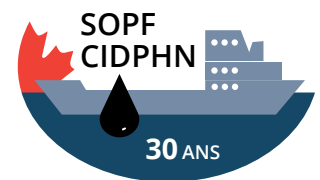


# CAISSE D'INDEMNISATION DES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES CAUSÉE PAR LES NAVIRES



**Rapport annuel  
de l'administrateur**

**2019-2020**

**Canada**

Image de la page couverture :

*Cormorant*

*Kathryn Spirit* ("Capsized Ship - Beauharnois – Canada"/Shutterstock.com)

*Pitts Carillon* (Garde côtière canadienne)

---

*Publié par l'administrateur de la*

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

180, rue Kent, bureau 830

Ottawa (Ontario) Canada

K1A 0N5

Tél. : (613) 991-1726

Télec. : (613) 990-5423

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

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*, 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 se terminant le 31 mars 2020.

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

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

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

<b>INTRODUCTION</b> .....	3
<b>1. RAPPORT SUR LES ACTIVITÉS</b> .....	4
1.1. Demandes d'indemnisation et rapports d'incident concernant les déversements d'hydrocarbures au Canada .....	6
Carte des dossiers actifs de la Caisse en 2019-2020 .....	8
1.1.1. Aperçu des demandes d'indemnisation en 2019-2020 .....	10
Tableau 1 : Répartition selon les montants des 37 demandes d'indemnisation soumises en 2019-2020 ....	10
Tableau 2.1. : Nombre de demandes d'indemnisation soumises par type de demandeurs en 2019-2020 ...	11
Tableau 2.2. : Montant réclamé par type de demandeurs en 2019-2020.....	11
Tableau 3 : Types de navires impliqués dans les demandes d'indemnisation soumises en 2019-2020.....	12
Tableau 4 : Délai de temps écoulé avant la soumission des demandes d'indemnisation par les demandeurs en 2019-2020.....	12
Tableau 5 : Moyenne du temps requis pour évaluer les demandes d'indemnisation basé sur la valeur des demandes soumises en 2019-2020 .....	14
Tableau 6 : Pourcentage du montant payé (y compris les intérêts) par rapport au montant demandé .....	15
1.1.2. Aperçu des rapports d'incident en 2019-2020 .....	19
1.2. Fonds d'urgence pour le ministère des Pêches et des Océans en cas d'événement significatif mettant en cause le rejet d'hydrocarbures .....	23
1.3. Pouvoirs d'enquête et d'exécution à l'égard des obligations de déclaration des contributeurs .....	23
1.4. Contribution aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures .....	23
1.5. Gestion du bureau et contrôles .....	27
1.6. Rapports et activités de relations externes et de communications .....	29
<b>2. RAPPORT FINANCIER</b> .....	44
<b>ANNEXE – LISTE DES DOSSIERS DE RAPPORTS D'INCIDENT ET DE DEMANDES D'INDEMNISATION DE 2019-2020</b> .....	59

# INTRODUCTION

La Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la 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* (LRMM). La Caisse indemnise les victimes de pollution par les hydrocarbures pour les dommages causés par tout type d'hydrocarbures, provenant de tout navire ou bateau, n'importe où dans les eaux canadiennes.

Le régime d'indemnisation du Canada repose sur le principe selon lequel le propriétaire de navire est responsable des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par le navire ou bateau – c'est-à-dire le principe du pollueur-payeur.

Toute personne qui a subi des dommages peut présenter une demande d'indemnisation directement à la Caisse. L'administrateur évalue les demandes admissibles et offre une indemnisation. Une fois que le demandeur est indemnisé, l'administrateur prend toutes les mesures raisonnables pour recouvrer le paiement auprès du propriétaire du navire ou de toute autre personne responsable.

Par ailleurs, une personne qui a subi des dommages (incluant les frais engagés pour prévenir, atténuer ou réparer les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures) peut aussi choisir de négocier directement avec le propriétaire de navire, ou de le poursuivre en justice. Si un demandeur intente une poursuite en justice, l'administrateur devient partie à la poursuite, ce qui donne au demandeur un niveau additionnel de protection.

La Caisse nationale du Canada couvre toutes les classes de navires ou de bateaux qui déversent des hydrocarbures persistants ou non persistants, y compris les déversements d'hydrocarbures d'origine inconnue.

Tout incident causé par un navire-citerne transportant des hydrocarbures persistants en vrac en tant que cargaison est également couvert par le régime international (<http://www.iopcfunds.org/fr>).

Ce rapport annuel sur les activités de la Caisse porte sur l'exercice se terminant le 31 mars 2020.

Il s'agit du 31<sup>e</sup> rapport annuel de la Caisse, qui a eu 30 ans le 24 avril 2019.

## 2019-2020 VUE D'ENSEMBLE

- ▶ Excédent accumulé : près de **410 M\$**
- ▶ **37** nouvelles demandes d'indemnisation reçues (plus de 1,8 M\$ au total)
- ▶ 79 % des demandes d'indemnisation reçues étaient inférieures à **50 000 \$**, 68 % étaient inférieures à 35 000 \$
- ▶ Aucune demande d'indemnisation n'a été présentée sous le processus accéléré pour les petites demandes
- ▶ 92 % des demandes d'indemnisation ont été faites par la **Garde côtière canadienne**
- ▶ Deux demandes d'indemnisation provenaient de **groupes autochtones**
- ▶ La plupart des demandes d'indemnisation sont venues de la **Colombie-Britannique**
- ▶ La majeure partie des demandes d'indemnisation étaient liées à des **épaves et à des navires abandonnés ou désertés**
- ▶ **69 % des évaluations** ont été faites en moins de trois mois
- ▶ Montant offert : environ **70 % du montant réclamé** (en moyenne)
- ▶ Environ **2,7 M\$** ont été versés pour payer des demandes d'indemnisation canadiennes
- ▶ **554 235 \$** ont été versés aux fonds internationaux qui entreraient en jeu en cas de déversement par un navire-citerne
- ▶ La Caisse a été impliquée dans **24** affaires judiciaires
- ▶ L'administratrice est nommée comme défenderesse dans le dossier judiciaire du *Kathryn Spirit* (plus de **25 M\$**)
- ▶ **79** dossiers ont fait l'objet d'actions en recouvrement contre le propriétaire du navire, plus de **1 M\$** a été recouvré
- ▶ **2,6 M\$** en frais de fonctionnement
- ▶ Plus de **5 M\$** ont été perçus en intérêts

# 1. RAPPORT SUR LES ACTIVITÉS

L'EXERCICE 2019-2020 DE LA CAISSE A ÉTÉ MARQUÉ PAR LES ÉVÉNEMENTS SUIVANTS :

## 30 ans d'indemnisation des victimes de la pollution par les hydrocarbures

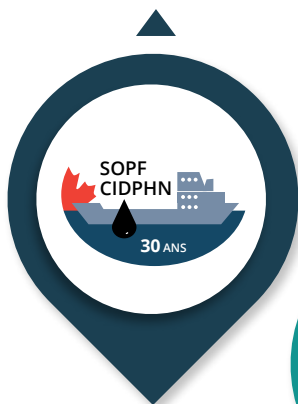
Jamais auparavant la Caisse n'a été aussi active en matière d'engagement. Durant l'année du 30<sup>e</sup> anniversaire, elle a atteint un nombre sans précédent d'intervenants, par l'organisation de divers événements importants, ainsi que par la publication d'un grand nombre d'articles et de produits de communications.

## Nouveaux outils disponibles pour aider les demandeurs

Une série de manuels, guides et formulaires a été publiée afin d'aider les demandeurs à soumettre leur demande d'indemnisation. Le webinaire qui accompagnait le lancement de ces outils a attiré une participation record de quelque 100 intervenants à travers le Canada.

## Efforts de sensibilisation accrue envers les secteurs de la pêche

Au cours des 30 dernières années, la Caisse a reçu très peu de demandes d'indemnisation provenant des secteurs de la pêche : moins de 1 % du total des montants payés par la Caisse. Le lancement de notre nouveau *Guide d'indemnisation pour les pêcheurs, les aquaculteurs et toute personne exerçant des activités connexes* est un point de départ pour informer ces secteurs à travers le Canada.



## Année historique en termes de demandes reçues

Avec un total de 37 nouvelles demandes d'indemnisation reçues cette année, la Caisse a établi un record supérieur à celui de 2017-2018, lorsque la Caisse avait reçu 32 nouvelles demandes.

## Déploiement pancanadien des relations externes accompli

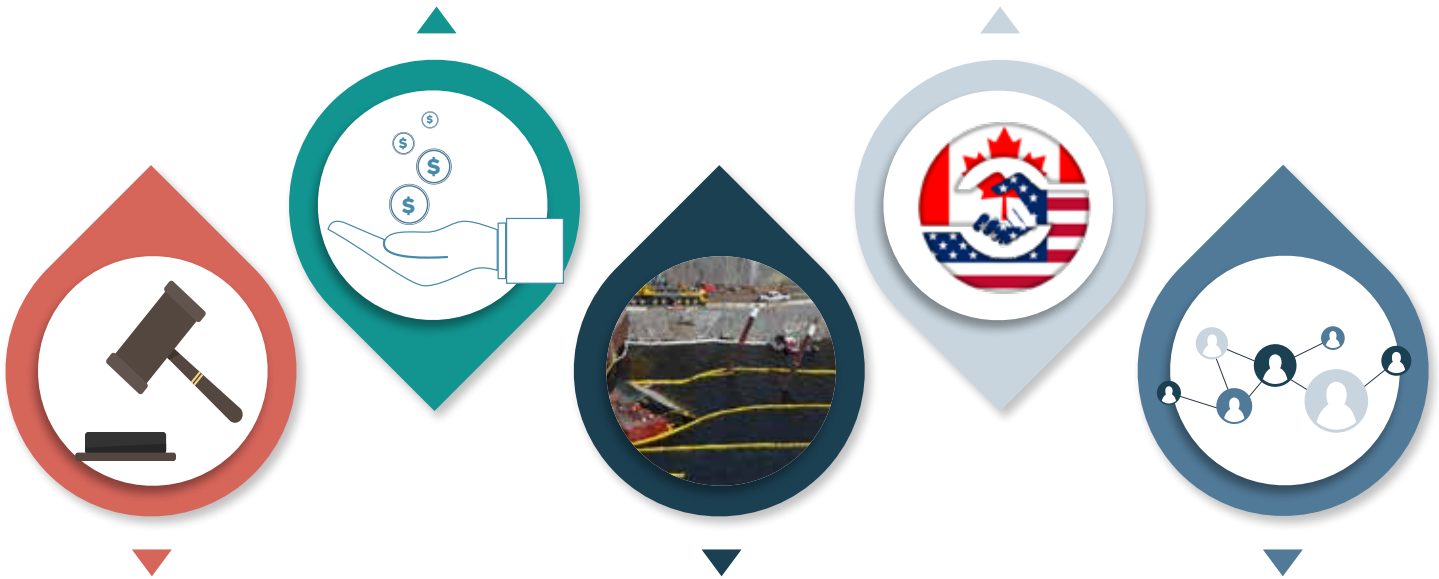
Le but d'atteindre toutes les provinces et territoires a été accompli dans l'élan de l'année du 30<sup>e</sup> anniversaire. Ceci s'inscrit au plan stratégique de l'administratrice, qui vise à assurer que la Caisse offre un moyen efficace d'obtenir accès à la justice.

## Principe du pollueur-payeur en action

Avec son nouveau service juridique interne, la Caisse a connu une année exceptionnelle en termes de recouvrement contre des propriétaires de navires et leurs assureurs. Plus de 1 million de dollars a été recouvré sur onze dossiers, faisant de 2019-2020 la deuxième année la plus réussie en ce qui a trait au montant total récupéré. Ce fut aussi la meilleure année, égale à 2018-2019, quant au nombre de dossiers (11) sur lesquels des montants ont été récupérés.

## Deuxième atelier de préparation en cas de déversements transfrontaliers

En tant que co-organisateur du deuxième *Atelier sur la responsabilité et l'indemnisation en cas de déversement transfrontalier*, la Caisse a renforcé sa collaboration avec des intervenants et payeurs clés et discuté des défis et des solutions possibles pour faciliter l'indemnisation des victimes et l'accès à la justice en cas de déversement d'hydrocarbures transfrontalier.



### Portefeuille des affaires judiciaires bien rempli

L'administratrice a géré 24 procédures judiciaires en 2019-2020. Cela inclut une réclamation de la Garde côtière canadienne pour plus de 25 millions de dollars concernant le *Kathryn Spirit*, un navire abandonné par son propriétaire près de Beauharnois, Québec.

### Le plus gros paiement jamais effectué à une Administration locale

La Caisse a déboursé presque 400 000 \$ au comté de Prince Edward en Ontario, suite au naufrage du chaland *Pitts Carillon* en 2017. Ce montant est le plus élevé jamais payé par la Caisse à une Administration locale.

### Modernisation du modèle de gestion de la Caisse

La Caisse transitionne vers un nouveau modèle de gestion – la Caisse 3.0. De nouvelles responsabilités sont confiées à l'avocat principal qui gère le service juridique interne et le portfolio de dossiers d'incidents. L'administratrice est ainsi en mesure de se concentrer davantage sur les orientations stratégiques, politiques et lignes directrices, tout en demeurant l'ultime décideur.

Bien que ces développements aient eu un impact direct sur les activités de la Caisse en 2019-2020, l'administratrice s'est employée principalement à administrer son mandat conféré par la partie 7 de la LRMM, à savoir :

- administrer les demandes d'indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures causée par les navires dans les eaux canadiennes (section 1.1);
- fournir des fonds d'urgence au ministre des Pêches et des Océans en cas d'événement significatif – sur l'ordre du ministre des Transports (section 1.2);
- contribuer à l'imposition de sanctions administratives pécuniaires aux contributeurs en cas de manquement à leurs obligations de déclaration (section 1.3);
- contribuer aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOI) (section 1.4);
- faire tenir des registres et des livres comptables, faire mettre en œuvre des moyens de contrôle et d'information, faire appliquer des méthodes de gestion et garantir, dans la mesure du possible, que les actifs de la Caisse sont protégés et que les activités de la Caisse sont réalisées avec efficacité (section 1.5);
- faire procéder à une vérification des états financiers de la Caisse (section 2).

## **1.1. DEMANDES D'INDEMNISATION ET RAPPORTS D'INCIDENT CONCERNANT LES DÉVERSEMENTS D'HYDROCARBURES AU CANADA**

L'administratrice a traité 103 dossiers actifs en 2019-2020 (comparativement à 89 dossiers l'exercice précédent). Les détails des dossiers actifs traités en 2019-2020 se trouvent dans l'annexe et comprennent ce qui suit :

- 87 demandes d'indemnisation, comparativement à 70 demandes d'indemnisation en 2018-2019 (depuis le moment où l'administratrice reçoit une demande d'indemnisation, jusqu'à l'enquête et l'évaluation de la demande, l'offre faite au demandeur par l'administratrice, le paiement versé par l'administratrice selon l'offre, et les mesures de recouvrement prises par l'administratrice contre le propriétaire du navire, son assureur ou toute tierce partie responsable);
- 16 rapports d'incident, comparativement à 90 rapports d'incident en 2018-2019 (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, y compris les mesures prises par l'administratrice pour protéger la Caisse, jusqu'à ce qu'une demande d'indemnisation soit présentée relativement à l'incident). Ce nombre ne comprend pas les dossiers d'incidents qui se sont transformés en demandes d'indemnisation au cours de l'année.



Alors que l'administratrice continue de surveiller de manière proactive les incidents de déversement d'hydrocarbures, une nouvelle politique a été adoptée en 2019 en ce qui concerne l'ouverture de rapports d'incident. Maintenant, ces rapports sont ouverts seulement si :

- des incidents sont susceptibles d'avoir un impact sur la Caisse, ou si
- des ressources ont été déployées pour
  - enquêter sur l'incident;
  - évaluer l'exposition de la Caisse; et
  - protéger les intérêts de la Caisse en cas de demandes d'indemnisation futures.

À la suite d'un examen des dossiers ouverts, un nombre important de ces dossiers, jugés non conformes à ces critères, ont été fermés.

Généralement, il ne faut que quelques mois pour traiter une demande d'indemnisation. Cependant, il se peut qu'un dossier soit reporté à un ou deux exercices subséquents, entre le moment où l'incident est signalé et la fin des mesures de recouvrement. Le plus ancien dossier encore ouvert concerne un déversement qui est survenu en 2007 et dont la demande d'indemnisation a été réglée par la Caisse en 2008. L'administratrice a enregistré contre le propriétaire du navire en cause un jugement qu'elle pourrait être capable d'exécuter dans l'avenir.

# CARTE DES DOSSIERS ACTIFS DE LA CAISSE EN 2019-2020

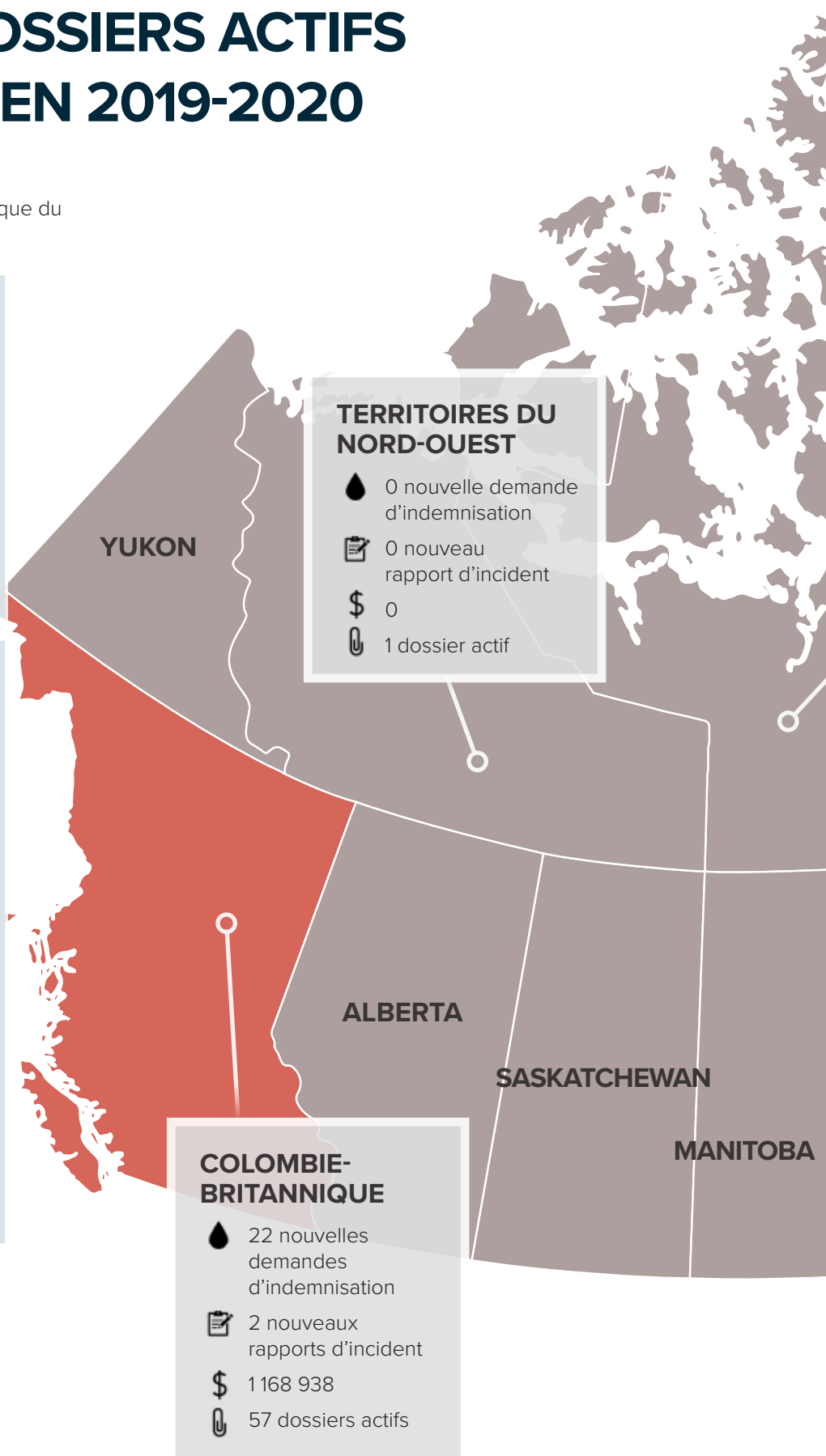
La carte montre la répartition géographique du portefeuille de la Caisse en 2019-2020.

## Nombre de nouvelles demandes d'indemnisation en 2019-2020 pour chaque province et territoire

- 0
- 1 à 11
- 11 à 20
- 21 et plus

## Information sur le portefeuille d'incidents au niveau provincial ou territorial

- nouvelles demandes d'indemnisation soumises en 2019-2020
- nouveaux rapports d'incident ouverts en 2019-2020, et pour lesquels aucune demande d'indemnisation n'a été soumise
- montant total payé dans la province ou le territoire en 2019-2020
- nombre total de dossiers actifs, qui inclut tous les dossiers traités en 2019-2020 et les dossiers des exercices précédents



## NUNAVUT

- 0 nouvelle demande d'indemnisation
- 0 nouveau rapport d'incident
- \$ 0
- 1 dossier actif

## TERRE-NEUVE-ET-LABRADOR

- 11 nouvelles demandes d'indemnisation
- 2 nouveaux rapports d'incident
- \$ 159 128
- 19 dossiers actifs

## QUÉBEC

- 2 nouvelles demandes d'indemnisation
- 0 nouveau rapport d'incident
- \$ 21 716
- 6 dossiers actifs

## ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD

## ONTARIO

- 1 nouvelle demande d'indemnisation
- 0 nouveau rapport d'incident
- \$ 396 740
- 6 dossiers actifs

## NOUVEAU-BRUNSWICK

- 0 nouvelle demande d'indemnisation
- 0 nouveau rapport d'incident
- \$ 0
- 1 dossier actif

## NOUVELLE-ÉCOSSE

- 1 nouvelle demande d'indemnisation
- 1 nouveau rapport d'incident
- \$ 925 380
- 12 dossiers actifs

### 1.1.1. APERÇU DES DEMANDES D'INDEMNISATION EN 2019-2020

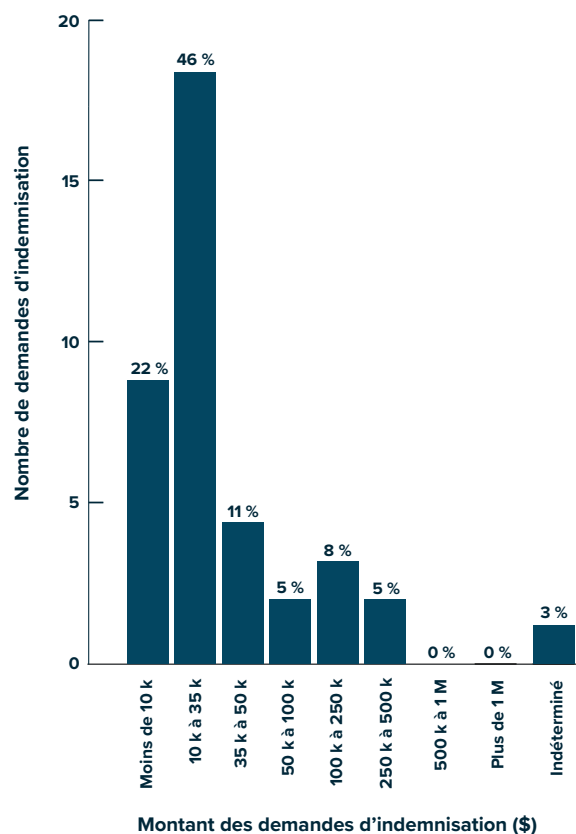
#### Un nouveau record dans l'histoire de la Caisse pour le nombre de demandes d'indemnisation reçues.

Trente-sept demandes d'indemnisation ont été reçues en 2019-2020, comparativement à 25 demandes d'indemnisation en 2018-2019 et à une moyenne de 14 demandes d'indemnisation par exercice depuis la création de la Caisse. Le nombre de demandes d'indemnisation reçues en 2019-2020 est le plus élevé dans toute l'histoire de la Caisse. Les montants des demandes d'indemnisation reçues en 2019-2020 ont varié entre 4 575 \$ et 381 296 \$, pour un total de 1 816 845 \$ (en 2018-2019, ce total a atteint 4 262 618 \$, et la demande d'indemnisation la plus élevée était de 1 857 314 \$). Bien que le nombre de demandes d'indemnisation reçues ait représenté un record, le montant total de ces demandes d'indemnisation était le sixième plus élevé de tous les exercices depuis la création de la Caisse en 1989. Il est à noter qu'une demande d'indemnisation potentiellement très élevée, présentée en vertu de l'article 107 de la LRMM, n'avait pas encore été quantifiée ni jugée admissible à la fin de l'exercice.

**La plupart des demandes d'indemnisation sont encore inférieures à 50 000 \$.** Le montant moyen des demandes d'indemnisation a atteint 50 468 \$ en 2019-2020, soit moins du tiers du montant moyen des demandes reçues en 2018-2019 (170 505 \$); 79 % des demandes d'indemnisation étaient inférieures à 50 000 \$. Une proportion de 68 % des demandes d'indemnisation reçues étaient de moins de 35 000 \$, ce qui les rendaient admissibles au processus d'indemnisation accéléré prévu par la loi.

**La Garde côtière canadienne (GCC) demeure le principal demandeur.** La GCC a présenté 34 des 37 demandes d'indemnisation reçues en 2019-2020, ce qui représente 92 % du nombre de demandes d'indemnisation reçues et environ 99 % du montant total réclamé au cours de l'exercice (comparativement

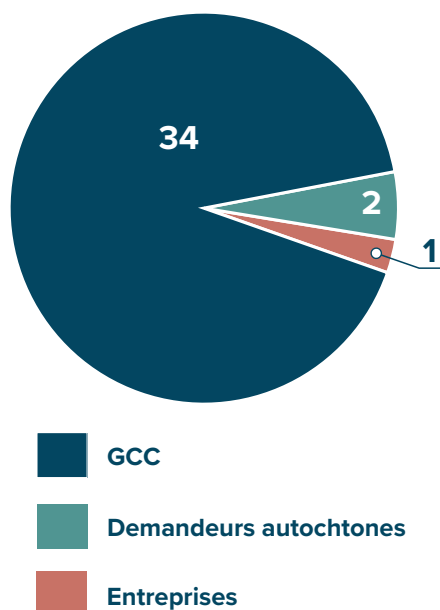
**Tableau 1 : Répartition selon les montants des 37 demandes d'indemnisation soumises en 2019-2020**



**Les montants de plus de trois demandes d'indemnisation sur quatre reçues en 2019-2020 étaient inférieurs à 50 000 \$.**

à 42 % en 2018-2019). La grande différence entre le pourcentage du présent exercice et celui de l'exercice précédent est due à deux importantes demandes d'indemnisation présentées par des réclamants autres que la GCC en 2018-2019. En 2019-2020, les trois autres demandes d'indemnisation sont venues respectivement de deux groupes autochtones et d'une entreprise privée. Aucune demande d'indemnisation n'a été présentée par une administration locale ou par un port ou un havre. Malgré les efforts de relations externes, la diversité des demandeurs en 2019-2020 est demeurée à peu près inchangée par rapport à l'exercice précédent.

**Tableau 2.1. : Nombre de demandes d'indemnisation soumises par type de demandeurs en 2019-2020**



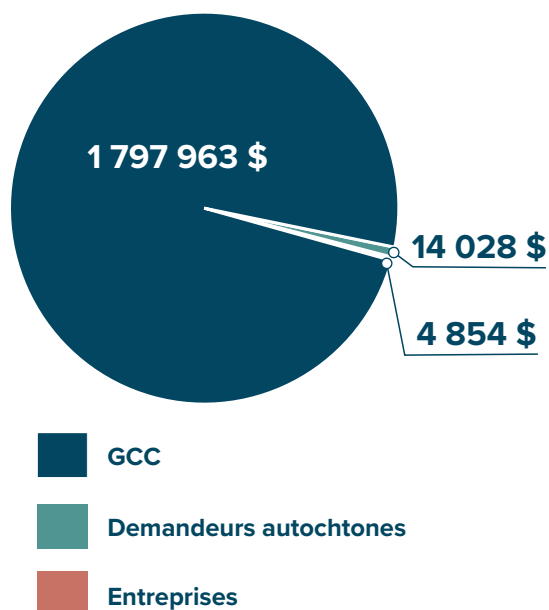
**92 % des demandes d'indemnisation présentées à la Caisse en 2019-2020 sont venues de la GCC.**

**La plupart des demandes d'indemnisation proviennent encore de la Colombie-Britannique.**

Les demandes d'indemnisation reçues en 2019-2020 sont venues surtout de la Colombie-Britannique (22), ensuite de Terre-Neuve-et-Labrador (11), du Québec (2), de la Nouvelle-Écosse (1) et de l'Ontario (1). La Colombie-Britannique a toujours été la source de la majeure partie des demandes d'indemnisation reçues par la Caisse au cours de la dernière décennie, en grande partie à cause du nombre élevé de navires abandonnés ou délabrés dans cette province.

**Les navires de pêche sont à l'origine du plus grand nombre de demandes d'indemnisation et représentent près de la moitié du montant total réclamé.** En 2019-2020, 13 demandes d'indemnisation

**Tableau 2.2. : Montant réclamé par type de demandeurs en 2019-2020\***



\*Note : basé sur 36 demandes d'indemnisation.

**Les demandes d'indemnisation reçues de la GCC ont représenté 99 % du montant total réclamé en 2019-2020 : 1 797 963 \$ par rapport au total de 1 816 845 \$.**

ont été reçues à la suite d'incidents causés par des navires de pêche, représentant 43 % du montant total réclamé. Par comparaison, seulement trois demandes d'indemnisation ont été reçues à la suite d'incidents causés par des remorqueurs et des chalands, soit 10 % du montant total réclamé. Les demandes d'indemnisation reçues en 2019-2020 peuvent être réparties selon le type de navire, comme le montre le tableau 3. Il convient de noter qu'encore une fois en 2019-2020, aucune demande d'indemnisation n'a été reçue pour des incidents causés par des navires-citernes.

**Tableau 3 : Types de navires impliqués dans les demandes d'indemnisation soumises en 2019-2020**

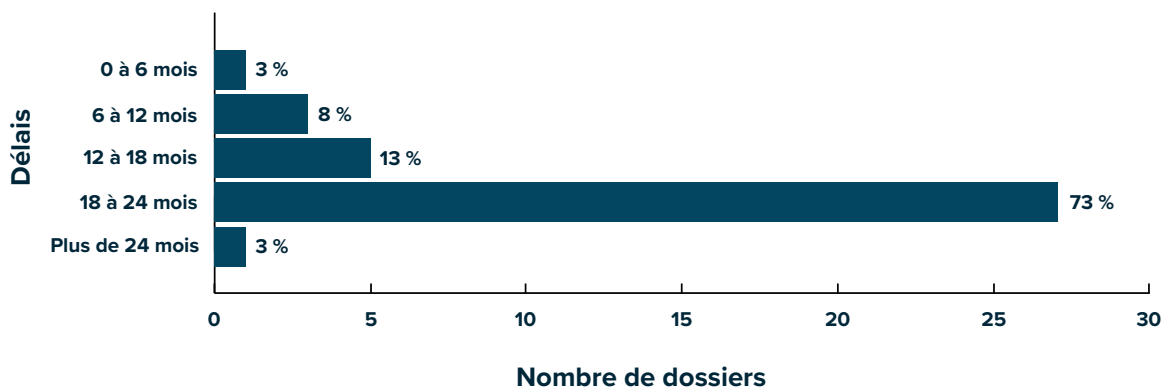
TYPE DE NAVIRE	NOMBRE DE DEMANDES D'INDEMNISATION	POURCENTAGE DU TOTAL (%)	MONTANT TOTAL (\$)	POURCENTAGE DU TOTAL (%)	MONTANT MOYEN PAR DEMANDE D'INDEMNISATION (\$)
Navires-citernes	0	0	0	0	0
Navires de charge, porte-conteneurs, et navires à passagers	3	8	34 939	2	11 646
Remorqueurs et chalands	3	8	171 760	10	57 253
Navires de pêche	13	36	784 712	43	60 362
Bateaux de plaisance	10	28	353 761	19	35 376
Anciens navires de pêche	7	20	471 673	26	67 382
Autres	0	0	0	0	0
Déversements d'origine inconnue	0	0	0	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>36</b>	<b>100</b>	<b>1 816 845</b>	<b>100</b>	<b>50 468</b>

**Les incidents causés par des navires de pêche ont représenté 43 % du montant total réclamé à la Caisse.**

**Les délais de présentation des demandes d'indemnisation sont de plus en plus longs.** Toutes les demandes d'indemnisation reçues en 2019-2020 ont été présentées dans le délai prescrit. Cependant, environ 73 % des demandes ont été présentées dans les 18 à 24 mois suivant la date de l'incident, comparativement à 56 % en 2018-2019. Au cours des cinq derniers exercices (y compris en 2019-2020),

54 % des demandes d'indemnisation ont été présentées dans un délai de 18 à 24 mois suivant l'incident. Onze pour cent des demandes d'indemnisation ont été présentées dans un délai d'un an suivant un incident de pollution, tandis que seulement 3 % des demandes ont été présentées dans les six premiers mois suivant un incident.

**Tableau 4 : Délai de temps écoulé avant la soumission des demandes d'indemnisation par les demandeurs en 2019-2020**



**La majorité des demandes d'indemnisation ont été présentées dans les 18 mois suivant un incident, et seulement 3 % ont été présentées dans les six premiers mois.**

**Un nombre élevé d'évaluations.** En 2019-2020, l'administratrice a finalisé l'évaluation de 32 demandes d'indemnisation (comparativement à 25 en 2018-2019). Au 31 mars 2020, 12 des 37 demandes d'indemnisation reçues en 2019-2020 étaient encore en cours d'évaluation. L'évaluation de la demande d'indemnisation de la GCC dans le dossier du *Farley Mowat*, reçue en 2017-2018, a été finalisée. L'administratrice a fait une offre d'indemnité de 872 107,92 \$ dans ce dossier, soit la plus élevée en 2019-2020.

**69 % des demandes d'indemnisation ont été traitées en moins de trois mois, et 94 % des demandes ont été traitées en moins de six mois.** Le tableau 5 montre le temps qu'il a fallu à l'administratrice pour évaluer les demandes d'indemnisation et faire une offre d'indemnité. Les délais d'évaluation varient selon la complexité des demandes d'indemnisation et les documents qui les accompagnent. Cependant, en règle générale, plus la demande d'indemnisation est petite, plus l'évaluation est rapide. Seulement deux demandes d'indemnisation ont pris plus d'un an à évaluer, car elles étaient toutes deux d'un montant élevé (plus de 500 000 \$) et complexes.

**Aucun recours au mécanisme d'offre préliminaire.** Au cours des dernières années, une politique officielle a été établie à l'égard des circonstances dans lesquelles une offre d'indemnité préliminaire peut être faite, afin de permettre à un demandeur de faire des commentaires avant qu'une offre officielle (selon la loi)

ne soit faite. Selon la politique, une offre préliminaire peut être faite si une demande d'indemnisation soulève une question nouvelle, ou dans d'autres circonstances exceptionnelles. Aucune offre préliminaire n'a été faite par l'administratrice en 2019-2020.

**Approche proactive à l'égard des nouvelles ressources pour les demandes d'indemnisation.**

L'administratrice a élargi les efforts pour répondre de manière proactive aux questions qui peuvent survenir dans le processus d'enquête et d'évaluation. En voici quelques exemples :

- le webinaire « Indemnisation 101 : Pollution par les hydrocarbures causée par les navires »;
- la publication de trois nouveaux manuels (le Manuel des demandes d'indemnisation générales; le Processus accéléré pour les petites demandes d'indemnisation : lignes directrices et formulaires; le Manuel des demandes d'indemnisation pour les pertes spéciales);
- du matériel de communication et des documents graphiques sur le processus de demande d'indemnisation;
- le Guide d'indemnisation pour les pêcheurs, les aquaculteurs et toute personne exerçant des activités connexes.

Il est à espérer que ces efforts aideront à élargir le recours à la Caisse et le taux de réussite des demandeurs.



**Demande d'indemnisation reçue en vertu de l'article 107 de la LRMM.**

Le 10 octobre 2019, l'administratrice a reçu une demande d'indemnisation de la part de représentants de la Première Nation Heiltsuk pour des pertes relatives à la pêche à la suite d'un incident impliquant le navire *Nathan E. Stewart*, qui est survenu le 13 octobre 2016. La demande a été présentée expressément en vertu de l'article 107 de la LRMM et vise à obtenir une indemnisation pour tous dommages dont le propriétaire du navire n'est pas jugé responsable dans des actions judiciaires intentées parallèlement devant la Cour suprême de la Colombie-Britannique et la Cour fédérale du Canada. Cette demande, la première faite en vertu de l'article 107 de la LRMM dans l'histoire de la Caisse, était en cours d'examen par l'administratrice à la fin de l'exercice.

**Aucune demande présentée selon le processus accéléré pour les petites demandes d'indemnisation.**

Ce nouveau processus pour les demandes d'indemnisation ne dépassant pas 35 000 \$ a été ajouté à la LRMM en décembre 2018. L'exercice 2019-2020 a donc été le premier exercice complet où une demande d'indemnisation pouvait être faite selon ce nouveau processus. Au cours de l'exercice,

l'administratrice a reçu 25 demandes d'indemnisation (soit 68 % de toutes les demandes d'indemnisation reçues) dont le montant n'excédait pas 35 000 \$, mais aucune de celles-ci n'a été faite dans le cadre du processus pour les petites demandes d'indemnisation.

En ce qui concerne ce processus, la demande doit être faite dans un délai d'un an suivant l'incident à l'origine de la demande d'indemnisation. Parmi les 25 demandes d'indemnisation dont le montant n'excédait pas 35 000 \$, seulement deux de celles-ci ont été présentées à l'administratrice dans les douze mois suivant l'incident en cause.

En résumé, 92 % des demandes d'indemnisation reçues par l'administratrice qui n'excédaient pas le montant limite du processus pour les petites demandes d'indemnisation ont été présentées trop tard pour y être admissibles. L'administratrice a publié un manuel dédié au processus pour les petites demandes d'indemnisation qui inclut des formulaires pour guider les demandeurs. Toutefois, les données du présent exercice semblent indiquer que l'usage futur du processus pour les petites demandes d'indemnisation pourrait être limité, en grande partie à cause du court délai pour présenter une demande.

**Tableau 5 : Moyenne du temps requis pour évaluer les demandes d'indemnisation basé sur la valeur des demandes soumises en 2019-2020**



Montant de la demande (\$) et (nombre de demandes)	Délai d'évaluation moyen (en mois)
0 - 35 k (19)	2
35 k - 100 k (9)	2
100 k - 500 k (2)	3
500 k - 1 M (1)	14
Plus de 1 M (1)	18

**94 % des demandes d'indemnisation évaluées étaient d'un montant inférieur à 500 000 \$ et ont été traitées en moins de 6 mois. En général, plus le montant d'une demande d'indemnisation est élevé, plus son évaluation est complexe et plus il faut de temps pour l'évaluer.**



**De nombreux demandeurs obtiennent moins de 80 % de ce qu'ils ont réclamé.** En 2019-2020, plus de la moitié des offres d'indemnité (56 %) ont été inférieures à 80 % du montant réclamé. Comparativement à l'exercice précédent, cela représente une hausse de 20 % du nombre de demandeurs qui ont obtenu moins de 80 % du montant qu'ils ont réclamé. En 2019-2020, globalement, l'administratrice a offert à tous les demandeurs 69 % du montant total demandé. Le rapport général entre l'offre d'indemnité et le montant réclamé continue de baisser, ce qui est probablement dû au fait que de plus en plus de demandes d'indemnisation sont présentées pour des mesures d'intervention qui ne relèvent pas du mandat de la Caisse en matière de pollution par les hydrocarbures.

**Le démantèlement de navires est la principale cause de la réduction des montants réclamés par la GCC.** En 2019-2020, 18 demandes d'indemnisation présentées par la GCC qui comprenaient des frais de déconstruction d'un navire ont été payées. En moyenne, la GCC a obtenu 73 % du montant réclamé dans ces demandes d'indemnisation. Par comparaison, la GCC a obtenu 92 % du montant

réclamé dans les 9 autres demandes d'indemnisation qu'elle a présentées et qui ne comprenaient pas de frais de déconstruction d'un navire.

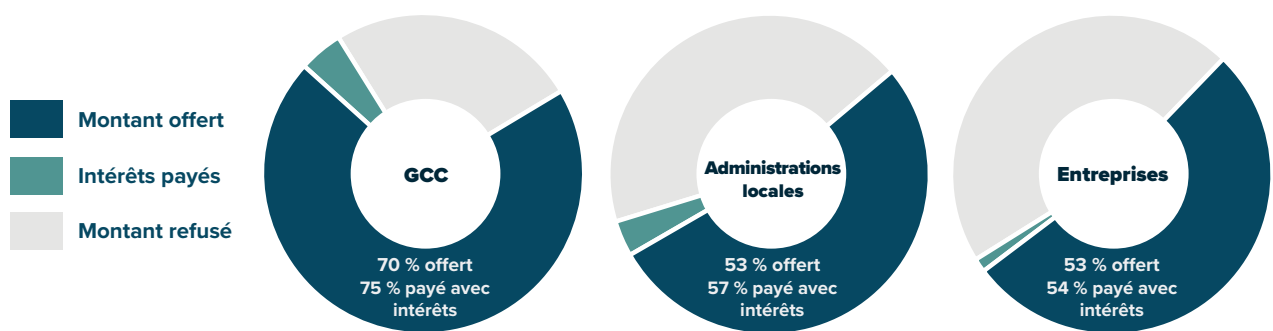
**Demandes d'indemnisation payées en 2019-2020 : confirmation de la tendance à la hausse.**

En 2019-2020, 30 demandes d'indemnisation ont été payées, pour un total de 2 671 902 \$, soit une moyenne de 89 063 \$ par demande d'indemnisation (comparativement à 25 demandes d'indemnisation payées en 2018-2019, pour un total de 8 137 253 \$, soit une moyenne de 239 423 \$ par demande d'indemnisation). Cela confirme la tendance à la hausse observée depuis 2016.

**La somme la plus élevée jamais versée à une administration locale.**

En septembre 2019, la somme de 394 110 \$, y compris les intérêts, a été versée au comté de Prince Edward, pour les frais et dépenses engagés à la suite du naufrage du chaland *Pitts Carillon*, dans la baie de Picton, comté de Prince Edward en Ontario. La protection de l'approvisionnement en eau du comté a représenté une grande partie des frais et dépenses que celui-ci a engagés et dont il a été indemnisé.

**Tableau 6 : Pourcentage du montant payé (y compris les intérêts) par rapport au montant demandé**



**Lorsque des organismes constitués par une loi interviennent en réponse à un incident, ils doivent parfois prendre des mesures dont l'ampleur va au-delà du mandat de la Caisse en matière de pollution par les hydrocarbures. Une telle situation, ainsi que des réparations qui ont pour effet d'améliorer l'infrastructure touchée, peuvent faire en sorte que les demandeurs ne recouvrent pas le plein montant qu'ils ont réclamé.**

### **Élargissement des efforts pour recouvrer auprès des pollueurs les sommes versées aux demandeurs.**

Au cours de l'exercice 2019-2020, 79 dossiers ont fait l'objet de mesures actives de recouvrement. À la fin de l'exercice, 54 de ces dossiers étaient encore ouverts – un nouveau record pour la Caisse. Les dossiers en recouvrement ouverts peuvent se situer à différents stades :

- la localisation ou l'identification des personnes responsables;
- l'envoi de mises en demeure et la tenue de discussions en vue de parvenir à un règlement;
- l'engagement et la poursuite d'actions judiciaires;
- l'exécution de jugements.

Au total, l'administratrice a pu recouvrer environ 1 051 004 \$ en 2019-2020. Ce montant est le deuxième plus élevé qui n'ait jamais été enregistré, suivi de la somme de 2 234 411 \$ recouvrée en 2018-2019.

La majeure partie des demandes d'indemnisation reçues par l'administratrice découlent d'incidents impliquant des navires abandonnés ou délabrés. À part quelques exceptions, il est difficile de recouvrer une somme quelconque auprès des propriétaires de tels navires.

L'entrée en vigueur de la *Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux* (LÉBAD) est un changement pour le mieux. La LÉBAD précise le régime législatif canadien concernant les épaves et les navires abandonnés ou délabrés. L'administratrice attend avec intérêt de voir un incident relatif à la nouvelle exigence en matière d'assurance pour l'enlèvement d'épaves, qui est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2019. Jusqu'à présent, cette nouvelle exigence légale n'a eu aucun impact sur les dossiers de l'administratrice. Les incidents qui ont entraîné des demandes d'indemnisation sont survenus avant l'entrée en vigueur des nouvelles exigences, ou les navires en cause étaient d'une jauge inférieure au seuil obligeant les propriétaires à contracter une assurance pour l'enlèvement d'épaves.

Pour ce qui est des incidents impliquant des propriétaires de navires bien financés ou leurs assureurs, les taux de recouvrement sont plus élevés. En 2019-2020, 11 règlements ont été conclus, soit un nombre semblable à celui de l'exercice précédent (11).

À la fin de l'exercice, comparativement aux exercices antérieurs, il y avait peu de dossiers en recouvrement d'un montant élevé et offrant de bonnes perspectives de recouvrement. L'administratrice a mis en place une infrastructure pour permettre de recouvrer à un coût moindre les sommes versées à l'égard d'un plus grand nombre de demandes d'indemnisation dont le montant est moins élevé.

### **Le deuxième appel d'une offre d'indemnité dans l'histoire de la Caisse a été abandonné par la partie appelante.**

Le rapport annuel de 2018-2019 contenait un compte rendu de l'appel que la GCC a interjeté de la décision de l'administratrice dans le dossier du *Ocean Eagle* / ZB 335. Cet appel, le deuxième dans l'histoire de la Caisse, devait être instruit en 2019-2020. Cependant, la GCC s'est désistée de l'appel avant l'instruction. Le dossier est maintenant fermé.

### **DÉFIS ET POSSIBILITÉS CONCERNANT LA GESTION DES DEMANDES D'INDEMNISATION**

Le dernier rapport annuel faisait état d'un certain nombre de défis et possibilités concernant la gestion des demandes d'indemnisation. Ces défis et possibilités se sont poursuivis en 2019-2020 :

- **La Caisse comme outil d'accès à la justice pour les demandeurs.** Comme il est mentionné à la section 1.6 ci-dessous, l'année du 30<sup>e</sup> anniversaire de la Caisse a été l'occasion d'élargir les relations externes et de créer une série d'outils à l'intention des demandeurs, dans le but d'améliorer l'accès à la justice. Les prochaines étapes consisteront à remanier le site Web et à schématiser le processus d'indemnisation, notamment en cas d'un important déversement d'hydrocarbures faisant intervenir de multiples payeurs et offrant diverses options à un vaste éventail de demandeurs potentiels. Un tel scénario pourrait nécessiter la mise en place d'un

bureau conjoint de demandes d'indemnisation. Un incident de ce genre est peu probable (et ne s'est jamais produit au Canada au cours des dernières décennies), mais l'administratrice et ses partenaires potentiels doivent être prêts à répondre à une telle situation aussi efficacement que possible pour les demandeurs.

- **Publication des décisions de l'administratrice.**

En 2019-2020, les décisions de l'administratrice en réponse aux demandes d'indemnisation, qui sont énoncées dans les lettres d'offre, ont été rédigées sous une nouvelle forme en vue de leur publication éventuelle. Ces lettres contiennent désormais une description plus complète des événements à la base de la décision, ainsi que des extraits des éléments de preuve. Il est prévu que les décisions rendues en 2019-2020 seront publiées sur le site Web au début de l'exercice 2020-2021.

- **État de préparation à répondre aux demandes d'indemnisation en cas de gros déversement.**

En 2016, l'administratrice a entrepris de collaborer avec des partenaires internationaux (*l'International Group of Protection and Indemnity Clubs* (P&I Clubs) et les FIPOL), en vue de préplanifier l'indemnisation des demandeurs en cas de gros déversement d'hydrocarbures dans les eaux canadiennes. Ces travaux préliminaires ont été suspendus en attendant des modifications législatives, qui ont été adoptées en décembre 2018. En 2019-2020, l'administratrice a repris ses travaux avec les P&I Clubs afin d'élaborer un protocole d'entente concernant tous les incidents de pollution par les hydrocarbures causée par les navires au Canada. L'administratrice a continué d'établir des processus et d'acquérir une expertise qui entreraient en jeu en cas de déversement.

Cette collaboration vise à faciliter les paiements entre les payeurs internationaux, la Caisse et les demandeurs. L'administratrice prévoit que le protocole d'entente sera finalisé en 2020-2021, après quoi elle reprendra ses travaux trilatéraux avec les P&I Clubs et les FIPOL relativement à l'indemnisation des demandeurs en cas de gros déversement causé par un navire-citerne dans les eaux canadiennes.

- **État de préparation à répondre aux demandes d'indemnisation en cas de déversement transfrontalier.**

À la suite de l'atelier de trois jours sur la responsabilité et l'indemnisation en cas de déversement d'hydrocarbures transfrontalier, tenu à Ottawa en novembre 2017, l'administratrice, des représentants de *l'US Oil Spill Liability Trust Fund* (OSLTF) et d'autres partenaires ont tenu un deuxième atelier à Portland (Maine) du 10 au 12 septembre 2019. Cette rencontre illustre le vif désir de tous nos partenaires de travailler ensemble afin de faciliter le traitement des demandes d'indemnisation. Nos partenaires internationaux (les FIPOL, les P&I Clubs et *l'International Tanker Owners Pollution Federation* (ITOPF)) étaient aussi présents, de même que des représentants de la Garde côtière canadienne, de la Garde côtière des États-Unis, et de la Division de la politique maritime internationale de Transports Canada. Cet atelier a servi à renforcer la collaboration avec d'autres intervenants et payeurs importants qui auraient un rôle à jouer en matière de responsabilité et d'indemnisation, en cas de déversement d'hydrocarbures transfrontalier causé par un navire. Un certain nombre de mesures de suivi seront prises avant le prochain atelier, qui est prévu pour 2021.



- **Règlement des demandes d'indemnisation émanant d'un déploiement du Système de commandement d'intervention (SCI).** En 2017-2018, la Caisse a reçu des demandes d'indemnisation de plusieurs demandeurs ayant participé au même déploiement du SCI. Le bureau de l'administratrice a commencé à évaluer ces demandes d'indemnisation séparément, mais celles-ci ont finalement dû être évaluées ensemble, surtout à l'égard des éléments qui étaient fondés sur le SCI. C'était la première fois que l'administratrice avait à traiter plusieurs demandes d'indemnisation découlant du même incident dans le cadre d'un déploiement conjoint du SCI, ce qui a soulevé un certain nombre d'enjeux lors des évaluations. En 2019-2020, après que tous les demandeurs aient accepté l'offre d'indemnité qui leur a été faite, le bureau de l'administratrice a commencé à examiner la possibilité d'utiliser certains éléments des documents du SCI (créés durant le déploiement des opérations d'intervention) pour les besoins des demandes d'indemnisation. L'administratrice a l'intention de rédiger des lignes directrices pour les demandeurs et d'organiser un atelier pour les intervenants concernés.
- **Demandes d'indemnisation pour le démantèlement de navires : tenue d'un atelier bilatéral et publication d'un énoncé de politique.** En 2019-2020, 20 des 34 demandes d'indemnisation présentées par la GCC comprenaient des frais pour la déconstruction de navires, généralement de plus petits navires construits en bois. De plus, en 2019-2020, une action judiciaire a été intentée relativement à l'affaire du *Kathryn Spirit*, dans laquelle l'administratrice a été désignée comme partie défenderesse; la demande introduite par la Couronne vise principalement les frais de déconstruction d'un gros navire à coque d'acier. Les demandes d'indemnisation pour la déconstruction de navires tendent à être coûteuses, indépendamment de la taille et du type du navire déconstruit, et les offres d'indemnité en réponse à ces demandes ont

longtemps été inférieures à la moyenne. Devant cette tendance persistante, l'administratrice a déployé de grands efforts pour élaborer un énoncé de politique clair sur cette question et, au début de l'exercice, elle a offert d'organiser et de diriger un atelier bilatéral. Cet atelier devait être axé principalement sur la déconstruction de navires, mais il a été étendu à de plus vastes questions relatives aux demandes d'indemnisation. La GCC a accepté d'y participer.

En novembre 2019, une délégation de six représentants de la Caisse, y compris quatre experts maritimes et deux avocats internes, se sont réunis avec près de 20 membres du personnel de la GCC, qui représentaient l'administration centrale et chacune des régions. La rencontre a été fructueuse et éclairante pour l'ensemble des participants, qui ont convenu qu'elle servirait de modèle utile pour de futurs ateliers bilatéraux, dont l'un a commencé à être planifié vers la fin de l'exercice. Le document intitulé « Lignes directrices pour les demandes d'indemnisation comprenant la déconstruction de navires », qui a servi de fondement à l'atelier, a été publié sur le site Web de la Caisse à titre d'énoncé de politique. Bien que ce document soit destiné principalement à la GCC, il donne un aperçu général du processus d'évaluation de l'administratrice et du concept de raisonabilité, ce qui sera utile à tous les demandeurs potentiels, indépendamment de la nature des frais ou des autres dommages réclamés.

- **La restructuration des services juridiques internes.** Le nombre de demandes d'indemnisation présentées à l'administratrice a encore augmenté en 2019-2020. Le montant moyen des demandes d'indemnisation est demeuré à environ 50 000 \$, alors que 72 % des demandes d'indemnisation étaient d'un montant de 35 000 \$ ou moins. En raison du nombre croissant de demandes d'indemnisation, l'administratrice a besoin de plus de personnel pour l'aider à enquêter sur les demandes, à

les évaluer et à rédiger les lettres d'offre. Étant donné que la majeure partie des demandes d'indemnisation sont d'un montant modeste, il est peu économique de faire appel à des ressources juridiques externes pour prendre des mesures de recouvrement contre un propriétaire de navire – même lorsqu'on croit que ce dernier possède des actifs réalisables. En réponse à ces deux situations, l'administratrice a créé le nouveau poste permanent d'avocat principal, et elle est en voie de rendre permanent un autre poste d'avocat. Les titulaires de ces deux postes sont chargés de superviser l'évaluation et l'enquête des demandes d'indemnisation présentées à la Caisse et de prendre des mesures de recouvrement. Cela consiste notamment à intenter des actions judiciaires et à gérer les litiges en matière de recouvrement à l'aide des ressources internes, dans la mesure du possible, afin de réduire les frais de justice au minimum et de poursuivre les affaires où il est possible d'obtenir un recouvrement de manière économique.

- **L'importance de l'assurance des navires.** En 2019-2020, un étudiant embauché pour l'été a fait une enquête des données historiques sur les recouvrements par subrogation contre des navires visés par une demande d'indemnisation qui étaient couverts par une assurance responsabilité civile, et il fait une comparaison avec les données historiques sur les recouvrements par subrogation contre des navires non assurés. Les demandes d'indemnisation relatives aux déversements d'origine inconnue et aux navires non identifiés ont été exclues de l'analyse. Les résultats de l'enquête ont été frappants, surtout parce que la grande majorité des demandes d'indemnisation faites à la Caisse visent des navires non assurés. Dans ces dossiers, plus de 18 millions de dollars ont été payés aux demandeurs, mais seulement un peu plus de 2 % de ce montant a été recouvré par subrogation auprès des propriétaires des navires en cause. Par contraste, moins de 4 millions de dollars ont été payés en réponse à

des demandes d'indemnisation visant des navires assurés, mais plus de 85 % de ce montant a été recouvré par subrogation. Au cours de l'histoire de la Caisse, les administrateurs ont eu rarement à intervenir directement lorsqu'un incident de pollution par les hydrocarbures a été causé par un navire assuré, mais lorsqu'ils sont intervenus dans de tels dossiers, ils ont pratiquement toujours recouvré la majeure partie des indemnités versées aux demandeurs. Cela étant dit, l'écart par rapport à cette norme historique s'est élargi en 2019-2020, car l'administratrice a reçu de plus en plus de demandes d'indemnisation relatives à des navires assurés.

- **Demandes d'indemnisation relatives à des incidents causés par des navires assurés.** En 2019-2020, l'administratrice a reçu un nombre croissant de demandes d'indemnisation impliquant des navires assurés ou dont le propriétaire avait les moyens et la volonté de payer. Il y a deux ans, l'administratrice a commencé à recevoir de telles demandes d'indemnisation de façon régulière. En 2019-2020, elle en a reçu huit : *Eylander*, *Arch's Pride*, *Alouette Spirit & Wilf Seymour*, *Avalon Princess*, *Kavo Manali*, *Lady Elizabeth I*, *Mary Shauna* et *Nordika Desgagnés*.

### 1.1.2. APERÇU DES RAPPORTS D'INCIDENT EN 2019-2020

**Peu de nouveaux rapports d'incident.** Cinq nouveaux dossiers d'incident ont été ouverts en 2019-2020, dont deux ayant trait à des navires pour lesquels l'administratrice avait déjà payé des demandes d'indemnisation au cours des derniers exercices. Dix-huit dossiers de rapport d'incident qui avaient été reportés de l'exercice précédent ont été convertis en dossiers de demande d'indemnisation en 2019-2020. En plus de ces dossiers de rapport d'incident, l'administratrice a suivi huit autres incidents au cours de l'exercice, mais à la suite d'une enquête, il a été conclu qu'aucun de ceux-ci n'était susceptible d'avoir un impact notable sur la Caisse; par conséquent, un dossier de rapport officiel n'a pas été ouvert sur ces incidents.

**Garantie financière obtenue.** En 2019-2020, l'administratrice a obtenu une garantie financière dans l'un des nouveaux dossiers d'incident, comparativement à deux cas de ce genre en 2018-2019. L'administratrice a obtenu un total de six lettres d'engagement pour des dossiers de rapport d'incident en 2019-2020. Comme en 2018-2019, l'administratrice n'a saisi aucun navire ou navire-jumeau pour obtenir une garantie financière.

## AFFAIRES JUDICIAIRES EN 2019-2020

En 2019-2020, l'administratrice a géré un portefeuille d'environ 24 affaires judiciaires, y compris le dépôt de nouveaux actes de comparution dans neuf instances judiciaires auxquelles l'administratrice est partie en différentes qualités :

- comme partie défenderesse dans une action en limitation de responsabilité intentée par un propriétaire de navire pour limiter les réclamations contre lui; l'administratrice avait deux demandes d'indemnisation en subrogation contre le propriétaire du navire (*Pitts Carillon*);
- comme partie demanderesse subrogée dans une action en recouvrement intentée par un avocat externe contre un propriétaire de navire (*Central Isle*, les chalands *King Arthur* et *SL 104*, *Blue Pacific No. 1*, *Lucas & Rebecca*, *Sea-Que*);
- comme partie défenderesse dans une demande déposée par Sa Majesté la Reine du Canada, qui réclame la somme de 25 731 208,24 \$ pour le démantèlement d'un navire abandonné près de Montréal (*Kathryn Spirit*);
- comme partie défenderesse dans une demande reconventionnelle déposée par une Première Nation, qui est elle-même partie défenderesse dans une action en limitation de responsabilité intentée par un propriétaire de navire (*Nathan E. Stewart*);
- comme partie demanderesse subrogée dans la première action en justice intentée et gérée directement par l'équipe juridique interne de l'administratrice (*Salerosa*).

## AVANCEMENT ET ISSUE DES AFFAIRES JUDICIAIRES

En 2019-2020, l'administratrice a été partie à plusieurs affaires et décisions judiciaires notables :

- Elle a obtenu gain de cause dans un appel interjeté par la Colombie-Britannique contre une décision qui attribuait la responsabilité d'un incident à la province (*Chilcotin Princess*);
- Un appel interjeté contre une décision rendue par l'administratrice a été abandonné par la partie appelante avant l'instruction (*Ocean Eagle / ZB 335*);
- L'administratrice a réussi à empêcher la vente d'un navire saisi, dans une action où la propriété du navire, et donc la responsabilité, n'avait pas encore été déterminée (*Cormorant*);
- Elle a obtenu un jugement sur consentement ou a conclu un règlement exécutoire avec un propriétaire de navire (*Matterhorn, Chilcotin Princess, Command Performance, Pitts Carillon, Cormorant*);
- Elle a participé à la séance de médiation dans une action en limitation de responsabilité intentée par un propriétaire de navire, et elle a recouvré la somme de 283 500 \$, ce qui représentait 56,7 % de tous les fonds disponibles, bien qu'au début de la médiation, sa demande ne constituait que 29,7 % de toutes les réclamations contre le fonds de limitation (*Pitts Carillon*);
- Elle a obtenu une ordonnance obligeant un propriétaire de navire débiteur en vertu d'un jugement à comparaître devant la Cour fédérale pour être interrogé sur son revenu et ses actifs; peu de temps après, le propriétaire de navire s'est déclaré en faillite, mais l'administratrice a introduit une demande dans la procédure de faillite et a vigoureusement poursuivi le propriétaire de navire (*Elf*);
- Elle s'est désistée d'une action contre un navire-jumeau, sans dépens, après avoir obtenu une preuve par la voie du processus de communication préalable. Cette preuve était importante, en partie parce qu'elle a montré que le navire-jumeau avait peu de valeur (*Viking I*).

À cause de la pandémie de la maladie à coronavirus (COVID-19), la Cour fédérale du Canada a émis une directive de pratique ayant pour effet de suspendre toutes les procédures non urgentes. L'administratrice était en train de préparer ou avait terminé des documents en vue de déposer des requêtes en jugement dans cinq autres affaires judiciaires : *Central Isle, Viking I, Blue Pacific No. 1, Sea-Que, Lucas & Rebecca*. On s'attend à ce qu'un jugement soit obtenu dans ces affaires en 2020-2021, bien qu'on ne sache pas encore très bien à quel moment.

L'administratrice a conclu des accords de règlement définitifs dans plusieurs dossiers en recouvrement avant que ceux-ci ne fassent l'objet d'un recours judiciaire, ce qui a permis d'éviter des frais de justice (*Arch's Pride, Sundowner, Marathassa, Dawn Marie, Kavo Manali, Dispatch II, Feelin' Free, Eyelander*).

Si les règlements conclus avant un recours judiciaire et ayant permis de recouvrer des sommes sont ajoutés aux jugements par consentement obtenus par voie judiciaire et ayant également permis de recouvrer des fonds, l'administratrice a réussi à recouvrer des sommes dans 11 dossiers distincts en 2019-2020 : *Pitts Carillon, Arch's Pride, Sundowner, Kavo Manali, Feelin' Free, Chilcotin Princess, Command Performance, Dawn Marie, Dispatch II, Marathassa, Matterhorn*.

## DÉTAILS DE L'ISSUE DES AFFAIRES JUDICIAIRES NOTABLES

**Canada (Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires) c. Cormorant (Navire), 2019 CF 977 : L'administratrice a empêché la vente judiciaire en cours d'instance d'un navire délabré en l'absence d'une « raison valable » pour autoriser la vente.**

Les prétendus propriétaires d'un navire polluant, qui avait été saisi à la suite d'une autre procédure plus vaste, ont tenté de vendre le navire en justice avant que la Cour ne puisse déterminer à qui il appartenait. Leur requête était fondée sur des droits de quai impayés. L'administratrice s'est opposée à la requête. La Cour fédérale a refusé d'accorder l'ordonnance demandée. Dans les deux mois suivant le rejet de la requête, les prétendus propriétaires ont consenti à un jugement au montant de 375 000 \$ en faveur de l'administratrice et ont convenu, entre les parties, d'admettre qu'ils possédaient le navire au moment où celui-ci a causé de la pollution.

**Kirby Offshore Marine Pacific LLC c. Heiltsuk, 2019 CF 1009 : Un propriétaire de navire peut tenter une action en limitation de responsabilité pour suspendre certaines demandes introduites par une Première Nation devant une cour supérieure provinciale, mais pas toutes.**

Les Heiltsuk ont déposé une demande devant la Cour suprême de la Colombie-Britannique contre les propriétaires du navire *Nathan E. Stewart* et contre Sa Majesté la Reine du chef du Canada, en faisant valoir des revendications de titre ancestral et des droits constitutionnels, notamment à l'égard de ressources de pêche. L'administratrice et les FIPOL ont comparu dans cette affaire comme parties à l'instance selon la loi.

Les propriétaires du *Nathan E. Stewart* ont demandé à la Cour fédérale du Canada de constituer un fonds de limitation, afin de limiter leur responsabilité et de suspendre toute autre procédure découlant de l'incident. Cela aurait pu avoir pour conséquence d'interrompre la procédure devant la Cour suprême de la Colombie-Britannique jusqu'à ce que l'instance devant la Cour fédérale soit définitivement résolue.

Le 26 juillet 2019, la Cour fédérale a accueilli en partie la requête des propriétaires du navire. Les Heiltsuk ont été autorisés à poursuivre leurs procédures distinctes de revendication de titre ancestral, ainsi que les autres procédures non visées par l'instance devant la Cour fédérale. Cependant, il a été ordonné aux Heiltsuk de ne pas continuer les procédures contre les propriétaires du navire devant la Cour suprême de la Colombie-Britannique, jusqu'à ce que la Cour fédérale statue sur l'action en limitation de responsabilité. Les Heiltsuk ont ensuite déposé une demande reconventionnelle contre diverses parties à l'instance devant la Cour fédérale, y compris l'administratrice.

**British Columbia v. The Administrator of the Ship-source Oil Pollution Fund, 2019 BCCA 232 : La Cour d'appel a refusé de permettre à la province de se soustraire rétroactivement à sa responsabilité en vertu de la LRMM, en tant que propriétaire d'un navire ayant appartenu à une société qui avait été obligatoirement dissoute en vertu d'une loi provinciale avant un incident de pollution par les hydrocarbures.**

Le 26 juin 2019, la Cour d'appel de la Colombie-Britannique a rejeté l'appel interjeté par la province, au motif que, même si la société était rétablie, cela ne changerait rien au fait que la province était le propriétaire légal du *Chilcotin Princess* au moment de l'incident. La Cour d'appel a aussi indiqué que la partie 6 de la LRMM ne constituait peut-être pas un régime du « pollueur-payeur ». Le rejet de l'appel de la Colombie-Britannique a vite mené au règlement de la demande d'indemnisation de l'administratrice contre la province, aussi bien dans le dossier du *Chilcotin Princess* que dans celui du *Command Performance*.



## **1.2. FONDS D'URGENCE POUR LE MINISTÈRE DES PÊCHES ET DES OCÉANS EN CAS D'ÉVÉNEMENT SIGNIFICATIF METTANT EN CAUSE LE REJET D'HYDROCARBURES**

Des modifications apportées à la LRMM (art. 110 et suiv.), entrées en vigueur en 2018, permettent au ministre des Transports d'ordonner, à la demande du ministre des Pêches et des Océans et après avoir consulté l'administrateur, que des fonds d'urgence soient portés au débit de la Caisse pour répondre à un événement significatif mettant en cause le rejet d'hydrocarbures par un navire, jusqu'à concurrence de 10 millions de dollars par exercice. Si cette somme maximale a été portée au débit de la Caisse et que le ministre des Pêches et des Océans est d'avis que des fonds d'urgence supplémentaires sont nécessaires, une somme maximale de 50 millions de dollars par exercice peut être portée au débit de la Caisse, avec l'autorisation du gouverneur en conseil.

Les fonds d'urgence portés au débit de la Caisse doivent être remboursés à la Caisse par voie d'une loi de crédit du Parlement dans un délai de deux ans, moins toute somme réclamée en dommages par le ministre des Pêches et des Océans selon le processus normal de demande d'indemnisation.

Ces nouvelles dispositions sont destinées à être utilisées dans des circonstances exceptionnelles. De telles circonstances ne sont pas survenues depuis l'entrée en vigueur des nouvelles dispositions, et les fonds de la Caisse n'ont pas été utilisés à cette fin en 2019-2020. Cependant, au cours de l'exercice, l'administratrice a tenu des discussions avec Transports Canada (TC) sur les processus administratifs et financiers (y compris les remboursements) relatifs à la mise en application des dispositions relatives aux fonds d'urgence.

## **1.3. POUVOIRS D'ENQUÊTE ET D'EXÉCUTION À L'ÉGARD DES OBLIGATIONS DE DÉCLARATION DES CONTRIBUTEURS**

Des modifications apportées à la LRMM (art. 117.3 et suiv.), entrées en vigueur le 13 décembre 2018, confèrent à l'administrateur de nouveaux pouvoirs d'inspection et d'enquête à l'égard des obligations de déclaration des contributeurs. D'autres modifications apportées à la LRMM (art. 130.01) prévoient des sanctions administratives pécuniaires en cas de violation de ces obligations.

L'administratrice n'a pas eu à utiliser ces nouveaux pouvoirs en 2019-2020 et aucune sanction administrative pécuniaire n'a été imposée. Cependant, dans le contexte de la mise à jour de leur protocole d'entente (voir la section 1.5 ci-dessous), l'administratrice et TC ont discuté de leurs rôles respectifs en matière d'enquête (administratrice) et de contrôle du respect des obligations de déclaration des contributeurs (TC avec la collaboration de l'administratrice).

## **1.4. CONTRIBUTION AUX FONDS INTERNATIONAUX D'INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES**

**Participation aux réunions des FIPOL.** Les FIPOL sont deux organisations intergouvernementales (le Fonds de 1992 et le Fonds complémentaire) qui offrent une indemnisation en cas de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures persistants à la suite d'un déversement causé par un navire-citerne. Le Fonds de 1992 (117 États membres, soit un de plus que l'année précédente) offre des indemnités d'environ 393 millions de dollars par incident, tandis que le Fonds complémentaire (32 États membres, soit un de plus que l'année précédente) offre un

niveau d'indemnisation supplémentaire s'élevant à plus d'un milliard de dollars, soit un total de près de 1 452 milliard de dollars (aux taux de change en vigueur au 31 mars 2020). Le Canada est membre des deux Fonds.

L'administratrice a assisté aux réunions des FIPOL tenues à Londres au printemps et à l'automne de 2019. Les participants à la réunion du printemps de 2019 ont rendu hommage au président de l'Organe de contrôle de gestion commun des FIPOL, le Canadien Jerry Rysanek, qui est décédé en janvier 2019.

- De 2002 à 2004, M. Rysanek a été président du Comité exécutif du Fonds de 1992 et, de 2005 à 2011, il a été président de l'Assemblée du Fonds de 1992. Le président du Comité exécutif du Fonds de 1992 et le directeur du Secrétariat des FIPOL sont venus respectivement de la Norvège et du Royaume-Uni pour assister aux funérailles de M. Rysanek, qui ont eu lieu à Ottawa. En novembre 2017, M. Rysanek avait aussi été engagé par l'administratrice de la Caisse pour animer le premier atelier canado-américain sur la responsabilité et l'indemnisation en cas de déversement transfrontalier, qui s'est tenu à Ottawa.

L'administratrice a pour politique d'appliquer à l'évaluation de tous les dossiers de la Caisse – y compris les incidents n'impliquant pas des navires-citernes qui transportent des hydrocarbures persistants – les mêmes principes et directives d'évaluation adoptés par les FIPOL pour les navires-citernes qui transportent des hydrocarbures persistants.

- Le rapport complet des discussions tenues par les FIPOL ainsi que les documents d'accompagnement pertinents sont disponibles en ligne sur le site Web des FIPOL (<https://www.iopcfunds.org/fr>).

### **Collecte des données auprès des contributeurs canadiens.**

L'administrateur a la responsabilité de veiller à ce que les entités au Canada qui reçoivent du pétrole brut par mer (minimum de 150 000 tonnes par année) déclarent les quantités d'hydrocarbures reçues. 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. En 2019-2020, c'était la troisième fois que les réceptionnaires canadiens présentaient leurs rapports à l'aide d'une nouvelle interface Web.

### **Versement de la contribution du Canada aux FIPOL.**

Selon les données canadiennes fournies par la Caisse au printemps de 2019 et les besoins de financement des FIPOL convenus aux réunions de novembre 2019 à Londres, la contribution canadienne que la Caisse a versée aux FIPOL en 2019-2020 s'est élevée à 554 235 \$ (319 221 £) (comparativement à 491 838 \$ en 2018-2019). Cette contribution comprend la quote-part du Canada au Fonds général de 2019 et aux paiements pour les demandes d'indemnisation importantes (l'incident du *Nesa 3* et celui de l'*Agia Zoni II*). Au cours de ses 31 années d'existence, la Caisse a versé au total près de 57,5 millions de dollars aux FIPOL.

Durant les sessions de 2019 des FIPOL, les sujets de discussion et de décision importants pour la Caisse comprenaient les suivants :

- **Mesures en vue des paiements finals par le Fonds de 1992 dans deux dossiers importants et de longue date, celui du *Hebei Spirit*** (la collision d'un navire-citerne en Corée du Sud en 2007 qui a entraîné plus de 127 000 demandes d'indemnisation) et celui du *Prestige* (la rupture et le naufrage d'un navire-citerne au large de l'Espagne en 2002, qui a causé des dommages en Espagne, au Portugal et en France et qui a entraîné plus de 1 300 demandes d'indemnisation dans ces trois pays). La décision de la Cour suprême de l'Espagne, qui a confirmé que le Fonds de 1992 n'était pas responsable des dommages purement environnementaux ni des dommages moraux, est d'intérêt aux fins de la Caisse. Les conventions internationales applicables stipulent clairement que les indemnités versées pour les dommages à l'environnement sont limitées au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront. L'Assemblée des FIPOL, dans une résolution adoptée en 1980, avait décidé que le montant des indemnités à verser ne pouvait être déterminé sur la base de modèles théoriques.
- **Nouveaux développements dans deux incidents majeurs, celui du *Nesa R3*** (le naufrage d'un navire-citerne en Oman en 2013) et celui de l'*Agia Zoni II* (le naufrage d'un navire-citerne en Grèce en 2017). Le processus d'indemnisation se poursuit et des contributions additionnelles ont été demandées aux États membres pour couvrir les paiements.
- **Nouveaux développements dans le dossier du *Nathan E. Stewart*** (l'échouement d'un remorqueur-chaland articulé au Canada en 2016). Bien que les FIPOL n'aient reçu aucune demande d'indemnisation à la suite de cet incident, ils ont été désignés comme partie à l'instance (en plus de l'administratrice de la Caisse) dans l'action en justice que les Heiltsuk ont intentée contre les propriétaires du remorqueur *Nathan E. Stewart* et du chaland *DBL 55*, et tout autre intéressé, à la suite du déversement survenu à Bella Bella (Colombie-Britannique) en octobre 2016. Cette action en justice a été intentée devant la Cour suprême de la Colombie-Britannique peu de temps avant la session de l'automne 2018 des FIPOL, mais il n'y avait pas assez d'information pertinente pour permettre aux États membres d'en discuter à ce moment. En 2019, les FIPOL (en plus de l'administratrice de la Caisse) ont aussi été désignés comme partie à l'instance selon la loi dans l'action en limitation de responsabilité intentée par le propriétaire du navire devant la Cour fédérale du Canada. Bien qu'il semble peu probable que les navires en cause vont engager la responsabilité des FIPOL, ces derniers n'ont pas encore été dessaisis du dossier de façon définitive. À la réunion d'octobre 2019, l'administratrice a pris la parole et a expliqué le rôle de la Caisse aux autres délégations.
- **Rapport de l'Organe de contrôle de gestion commun.** Cet organe examine les risques découlant des incidents qui font intervenir les FIPOL et qui sont causés par des navires assurés par des assureurs non membres de l'*International Group of P&I Clubs*. Ces assureurs ne remplissent pas toujours leur rôle de manière aussi fiable, ce qui expose les FIPOL et, par conséquent, leurs contributeurs. Une réflexion collective sur cette question se poursuit.

### **La Convention SNPD de 2010 et le Fonds SNPD.**

En 2018, le Canada a ratifié la *Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses*, telle que modifiée par le Protocole de 2010 (la Convention SNPD de 2010). La LRMM avait déjà été modifiée à cette fin, et un nouveau règlement, entré en vigueur en décembre 2016, prévoit la collecte de renseignements nationaux, dont la déclaration était nécessaire pour ratifier la Convention.

La Convention SNPD de 2010 a pour objet d'offrir une indemnisation adéquate, rapide et efficace en cas de pertes ou de dommages aux personnes, aux biens et à l'environnement causés par le transport de SNPD par mer. La Convention couvre à la fois les dommages dus à la pollution et les dommages causés par d'autres risques, tels que l'incendie ou l'explosion. Selon la Convention SNPD de 2010, le propriétaire de navire est responsable des pertes ou des dommages jusqu'à concurrence d'un certain montant, qui est couvert par l'assurance (premier niveau). Un fonds international d'indemnisation (le Fonds SNPD) offre une indemnisation supplémentaire lorsque les victimes ne sont pas pleinement indemnisées par le propriétaire de navire ou son assureur (deuxième niveau). Le Fonds SNPD est financé par les compagnies et les autres entités qui reçoivent, dans un État membre, des quantités de SNPD transportées par mer qui dépassent les seuils fixés par la Convention.

Le propriétaire d'un navire qui transporte des SNPD est tenu de souscrire une assurance pour couvrir sa responsabilité en vertu de la Convention SNPD de 2010. Des demandes d'indemnisation peuvent être présentées directement à l'assureur. Le Fonds SNPD verse un « complément » d'indemnisation lorsque le propriétaire de navire ou son assureur ne peuvent couvrir pleinement les pertes ou les dommages résultant d'un incident. Les demandeurs auront donc accès à environ 481 millions de dollars par accident (au taux de change en vigueur au 31 mars 2020), une fois que la Convention sera en vigueur.

Quand il sera pleinement opérationnel, le Fonds SNPD comportera quatre comptes, y compris un compte d'hydrocarbures. Chaque compte couvrira les indemnités versées pour les dommages causés par les substances visées par ce compte, c'est-à-dire qu'il n'y aura pas d'interfinancement entre les comptes.

Pour ce qui est des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, la Convention SNPD de 2010 couvre les dommages dus à la pollution qui ne sont pas déjà couverts par le régime international existant et par les FIPOL. D'autres renseignements sur la Convention SNPD de 2010 se trouvent sur le site Web de la Convention (<https://www.hnsconvention.org/fr>).

En ce qui concerne le Canada, la LRMM prévoit que l'administrateur fournit au Secrétariat du Fonds SNPD les renseignements canadiens sur les importations d'hydrocarbures par mer (hydrocarbures persistants et non persistants). L'administrateur verse aussi la contribution au compte d'hydrocarbures du Fonds SNPD, par prélèvement sur la Caisse, au nom des contributeurs canadiens. En cas de déversement d'hydrocarbures causé par un navire qui n'est pas couvert par le régime international existant, les demandeurs canadiens auront donc accès à ce nouveau Fonds. De plus, le Fonds couvrira toute responsabilité excédentaire. Autrement, si un demandeur choisit de faire une demande d'indemnisation à l'administrateur plutôt qu'au propriétaire de navire, l'administrateur pourra s'adresser à l'assureur du navire et/ou au Fonds SNPD pour recouvrer les sommes versées au demandeur.

En 2019, l'Afrique du Sud est devenue le cinquième État à ratifier le Protocole SNPD de 2010 ou à y adhérer. Elle rejoint ainsi le Canada, le Danemark, la Norvège et la Turquie, qui ont déjà déposé des instruments de ratification du Protocole. De plus, à la réunion de l'automne 2019, les Pays-Bas, la France, la Suède, la Finlande et les Philippines ont informé l'Assemblée des FIPOL qu'ils étaient en voie de ratifier la Convention SNPD. Compte tenu de ces progrès, la Convention SNPD de 2010 pourrait entrer en vigueur d'ici les trois ou quatre prochaines années.

## 1.5. GESTION DU BUREAU ET CONTRÔLES

**Renouvellement, expansion et gestion des ressources humaines.** L'élargissement du portefeuille de demandes d'indemnisation de la Caisse ainsi que l'accroissement des efforts de communication et de relations externes ont mené à la création de nouveaux postes (avocat principal interne, agent de communications et d'engagement des intervenants, agent de recherche et de soutien des programmes), qui ont été dotés par voie de concours. De plus, du personnel supplémentaire a dû être embauché de façon temporaire pour appuyer les initiatives et les activités relatives à l'année du 30<sup>e</sup> anniversaire de la Caisse. Le départ d'employées en congé de maternité a aussi exigé l'embauche de personnel de remplacement, par voie de concours également. Au cours de l'exercice, quatre nouveaux étudiants ont été embauchés dans le cadre du programme pour étudiants de la Caisse. En plus du personnel, un certain nombre de consultants ont travaillé à appuyer les activités de la Caisse, à distance ou sur place. Leur nombre a augmenté durant l'année d'anniversaire de la Caisse, en raison du nombre de projets spéciaux qui ont été réalisés.

**Réaménagement des locaux en réponse aux besoins croissants des deux Caisses.** Le bureau de l'administrateur héberge également la Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées (la Caisse ferroviaire) depuis sa création en 2016. L'administratrice et l'administrateur adjoint ont été nommés pour diriger conjointement les deux Caisses. Afin de pouvoir accélérer le déploiement du plan de préparation de la Caisse ferroviaire et assurer la continuité de l'expertise pertinente interne, l'administratrice a doté la Caisse ferroviaire en personnel et l'a structurée de façon plus permanente. À ce titre, trois employés ont été recrutés (un directeur, un avocat et un analyste) par voie de concours. L'embauche des nouveaux employés de la Caisse ferroviaire a nécessité le réaménagement des locaux pour y installer de nouveaux postes de travail et un certain nombre de bureaux fermés. Les frais de ce réaménagement ont été répartis en parts égales entre les deux Caisses.

**Perfectionnement du modèle de gouvernance pour les deux Caisses.** Le modèle très horizontal selon lequel la Caisse maritime et la Caisse ferroviaire ont été administrées conjointement jusqu'ici a atteint ses limites. L'administratrice et l'administrateur adjoint ont donc adopté un nouveau modèle de gestion fondé sur trois piliers : l'équipe des demandes d'indemnisation de la Caisse maritime est gérée par un avocat principal interne; l'équipe de la Caisse ferroviaire est gérée par un directeur; et les services administratifs et professionnels communs aux deux Caisses sont gérés par la directrice des Services intégrés. Cela permet de réduire le nombre de consultants et d'employés qui relèvent directement de l'administratrice et de l'administrateur adjoint. Ces derniers peuvent donc se concentrer sur les orientations stratégiques, les politiques et les lignes directrices, tout en demeurant les décideurs ultimes.

**Nouvelles stratégies de maintien de l'effectif.** En 2019-2020, l'administratrice a introduit un compte pour le mieux-être des employés de la Caisse. Cet avantage offert aux employés vise à les encourager à mener une vie saine et productive, ce qui aidera à créer un environnement propice au mieux-être mental et physique.

**Le programme pour étudiants de la Caisse a été plus actif que jamais.** Cinq étudiants ont travaillé pour la Caisse au cours de l'exercice. Quatre d'entre eux étaient des étudiants en droit, et la cinquième a été embauchée pour travailler à des projets spéciaux de gestion de l'information. Deux des étudiants en droit ont terminé leur stage au Barreau de l'Ontario au cours de l'exercice, et un troisième a terminé un stage d'été à la Caisse. Un autre étudiant en droit faisant un stage au Barreau de l'Ontario s'est joint à la Caisse vers la fin de l'exercice. À la Caisse, les étudiants en droit sont exposés à un vaste éventail de domaines d'exercice, y compris le droit maritime, le droit administratif, le droit des sociétés et le contentieux des affaires civiles. En général, et en plus de s'occuper de divers dossiers sous la surveillance d'un employé, chaque étudiant se voit confier au moins un projet de recherche de base durant sa période d'emploi à la Caisse.

**Processus de gestion des dossiers.** En 2019-2020, un certain nombre de nouvelles politiques et procédures de gestion de données, de dossiers, de documents et d'information ont été adoptées en réponse :

- aux besoins croissants de données pour appuyer la prise de décisions;
- aux processus de gestion;
- aux relations externes;
- aux nouveaux besoins découlant de la mise en place de l'équipe juridique interne et de ses activités;
- au nombre grandissant d'employés et de consultants qui travaillent pour la Caisse.

Ces nouveaux processus aident à assurer l'exactitude de l'information grâce aux processus de contrôle de la qualité et de saisie de données. Ils permettent aussi d'améliorer le suivi et la représentation du portefeuille des incidents et des demandes d'indemnisation de l'administratrice, de protéger l'information de nature délicate, et de mieux saisir, organiser et récupérer l'information dans les documents du bureau.

**Examen de la bibliothèque du bureau.** Ce projet en cours a été entrepris pour examiner la bibliothèque du bureau, dans le but de créer une bibliothèque bien gérée contenant des ressources d'information pertinentes et utiles pour appuyer les activités de la Caisse. Les ressources d'information désuètes ont été déclarées excédentaires, et des politiques et procédures sont en voie d'être élaborées pour acquérir, cataloguer et trier les ressources bibliothécaires. Une étudiante stagiaire ayant une formation en bibliothéconomie a été embauchée pour aider à réaliser ce projet.

**Nouvelles exigences de la Loi sur l'accès à l'information (LAI).** Suite aux modifications à la LAI occasionnées par l'adoption de la *Loi modifiant la Loi sur l'accès à l'information, la Loi sur la protection des renseignements personnels et d'autres lois en conséquence* (projet de loi C-58) en juin 2019, le bureau de l'administrateur a ajusté certaines procédures afin de se conformer aux nouvelles exigences statutaires, notamment par la divulgation

proactive mensuelle des frais d'accueil et des dépenses liées aux déplacements. Ces nouvelles exigences permettent d'assurer une meilleure transparence du bureau de l'administrateur.

**Réexamen et mise à jour du protocole d'entente entre TC et la Caisse.** Un protocole d'entente conclu entre l'administrateur et TC expose en détail la liaison organisationnelle entre les deux entités, notamment en ce qui concerne les services de comptabilité que TC fournit à l'administrateur pour traiter les paiements versés à la Caisse et prélevés sur celle-ci – la Caisse étant un compte spécial du Trésor du Canada. Le protocole d'entente a été réexaminé et mis à jour en réponse aux nouveaux rôles attribués à l'administrateur et à la Caisse à la suite des modifications législatives adoptées en décembre 2018 (voir les sections 1.2 et 1.3 ci-dessus).

**Préparation à l'examen spécial quinquennal.** L'article 122 de la LRMM stipule que l'administrateur doit faire procéder à un examen spécial au moins tous les cinq ans. Cet examen sert à vérifier si les moyens et les méthodes mis en œuvre dans le bureau garantissent, dans la mesure du possible, que les actifs de la Caisse sont protégés et contrôlés et que les ressources financières, humaines et matérielles sont gérées de façon économique et efficiente. Cette obligation de procéder à un examen spécial a été établie en 2010. Le rapport du premier examen spécial en 2015 a conclu que la Caisse était, à l'époque, exploitée de manière efficiente et économique. Au cours de l'exercice 2019-2020, en plus des nouveaux développements en matière de ressources humaines et de gouvernance mentionnés ci-dessus :

- les descriptions de tous les postes ont été mises à jour (dans le cas des postes existants) ou rédigées (dans le cas des nouveaux postes);
- tous les postes ont été classifiés par une entreprise de ressources humaines externe, et les salaires de base ont été étalonnés par rapport à ceux du marché de l'emploi d'Ottawa;
- les politiques de rémunération ont été mises à jour;
- toutes les politiques de ressources humaines ont été mises à jour et consolidées;
- un cadre de délégation a été élaboré.

## DÉFIS ET POSSIBILITÉS

### **La maladie à coronavirus (COVID-19) et son impact à plus long terme sur la gestion du bureau.**

Le bureau de l'administratrice a pu se redéployer et fonctionner à distance dès la mi-mars 2020, mais quelques membres du personnel ont dû travailler sur place à tour de rôle pour accomplir certaines tâches essentielles à la conformité. Puisque la majeure partie des documents à classer et à archiver sont encore sur papier, les opérations de clôture de l'exercice et le travail avec les vérificateurs ont nécessité du travail sur place. Les opérations de paye ont aussi dû être effectuées au bureau, car elles ne sont pas conçues pour être accomplies à distance tout en assurant une protection adéquate des renseignements personnels. La crise de la COVID-19 a grandement incité à accélérer la transition vers le classement et l'archivage électroniques. Cette crise a aussi motivé à accélérer l'apprentissage des différents outils nécessaires au télétravail, surtout le télétravail en équipe. De plus, il sera nécessaire de réexaminer les politiques de gestion du bureau et des ressources humaines de la Caisse, à la lumière des leçons apprises et des nouveaux indices de référence établis dans les secteurs public et privé.

**Miser davantage sur la technologie de l'information pour accroître l'efficacité.** Un plus vaste usage de la technologie de l'information offrirait au bureau de l'administrateur un certain nombre de possibilités, comme rendre l'organisation mieux capable de réagir en cas de catastrophe naturelle ou de pandémie, rationaliser le flux de travaux, mieux saisir l'information et simplifier les comptes rendus, faciliter la recherche par mots-clés, offrir la flexibilité nécessaire pour travailler à domicile, éliminer les classeurs pour agrandir la surface utile des locaux, et plus encore. L'introduction de nouvelles technologies et de nouveaux processus cause toujours un certain degré de perturbation, mais l'équipe de l'administratrice appuie les démarches en ce sens et va poursuivre ses efforts en 2020-2021.

## 1.6. RAPPORTS ET ACTIVITÉS DE RELATIONS EXTERNES ET DE COMMUNICATIONS

En plus des activités décrites ci-dessus, le bureau de l'administrateur a également réalisé un certain nombre d'activités de relations externes en 2019-2020.

**Profiter de l'année du 30<sup>e</sup> anniversaire pour élargir les relations externes.** Une conférence anniversaire a été tenue à Ottawa le 28 mai 2019, à laquelle ont participé les principaux partenaires et intervenants de la Caisse. Cette conférence a été organisée en écho à celle qui a eu lieu en 1989, lors de la création de la Caisse. La conférence anniversaire a été diffusée sur le Web afin d'en assurer l'accessibilité et la transparence (voir la description de la conférence à la section ci-dessous). Cette conférence n'a été qu'une des activités de relations externes réalisées en 2019-2020 à l'occasion de l'année d'anniversaire de la Caisse. Elle a été accompagnée d'un certain nombre de publications et d'autres initiatives de communication.

**Recueil des résumés de tous les incidents dans l'histoire de la Caisse.** La publication *30 ans de décisions : Recueil de tous les sommaires d'incidents de l'administrateur de 1989 à 2019* (devrait être publié en mai 2020) fait partie de la série d'outils créés à l'intention des demandeurs et dans l'intérêt de l'ensemble de la population canadienne. L'élaboration de ce recueil a exigé beaucoup de ressources et de temps, y compris la consultation de certains dossiers de la Caisse archivés à Bibliothèque et Archives Canada pour ajouter des données manquantes.



## Usage des plateformes en ligne pour élargir les relations externes.

- **Médias sociaux** – Depuis 2019, l’usage des pages LinkedIn et Twitter est en hausse constante. Dans le cadre de la stratégie d’engagement en ligne, la présence de la Caisse sur les médias sociaux a aidé à atteindre les intervenants, à les engager et à entretenir de solides relations avec eux. En plus de la publication de nouveaux documents et d’articles dans les médias, de la présentation de webinaires et de la participation à des événements et à des salons professionnels, d’autres efforts ont été déployés pour tenir le public informé. Voici quelques chiffres sur l’usage des médias sociaux en 2019-2020 :

- La page LinkedIn a accueilli 179 nouveaux abonnés en 2019-2020, et elle en compte maintenant 217.
- La page Twitter a accueilli 107 nouveaux abonnés en 2019-2020, et elle en compte maintenant 163.

- **Webinaires** – Pour faciliter le processus de demande d’indemnisation, un webinaire intitulé *Indemnisation 101* a accompagné le lancement des nouvelles éditions des manuels de demande d’indemnisation. Plus de 100 personnes à travers le pays se sont inscrites pour visionner le webinaire en direct ou ont récupéré l’enregistrement pour le regarder plus tard. Ce webinaire a eu le plus haut taux de participation à ce jour. Une série de questions et réponses a été préparée pour répondre à plus de 30 questions posées par les participants. L’enregistrement du webinaire et les documents connexes se trouvent à la section « Présenter une demande » du site Web de la Caisse.

- **Bulletin** – Un bulletin mensuel diffusé par courriel sert à tenir le public au courant des nouvelles, des publications, des offres d’emploi, des événements à venir et d’autres annonces de la Caisse. Plus de 389 personnes se sont abonnées au bulletin.

Des articles sur la Caisse ont aussi été publiés dans les bulletins des intervenants, comme les suivants :

- Union des municipalités du Québec
- Conseil canadien des pêches (CCP)
- *Union of BC Municipalities (UBCM) – The Compass*
- Union des municipalités du Nouveau-Brunswick

## Usage des médias pour élargir le profil de la Caisse et accélérer les relations externes.

En avril 2017, le bureau de l’administratrice a commencé à mesurer les indicateurs de couverture médiatique. Depuis ce temps, le nombre global d’occurrences a atteint près de 400 publications : le nombre le plus élevé a été enregistré en 2018-2019 (206), suivi de 2019-2020 (130). Il s’agissait principalement d’articles publiés en ligne (366), par rapport à des articles publiés sur papier (33). La répartition géographique des occurrences était concentrée en Colombie-Britannique (190), suivie de l’Ontario (57), de l’ensemble du pays (49) et de la Nouvelle-Écosse (36). En 2019-2020, on a observé une hausse du nombre d’articles publiés dans des médias nationaux (118 par rapport au total de 130). Par comparaison, de 2017 à 2019, la plupart des articles ont été publiés dans des médias locaux (232 par rapport au total de 269).

Les articles portaient surtout sur des incidents très en vue, comme ceux du *Marathassa*, du *Farley Mowat*, du *Pitts Carillon* et du *Cormorant*, et sur un certain nombre de dossiers de navires abandonnés ou délabrés, dans lesquels la Caisse a joué un rôle en matière d’indemnisation ou de recouvrement. D’autres publications portaient principalement sur les modifications législatives et les annonces du ministre concernant la Caisse.

Le jour du 30<sup>e</sup> anniversaire de la Caisse, l’administratrice et l’administrateur adjoint ont tenu la première conférence de presse dans l’histoire de la Caisse, à la Tribune de la presse parlementaire canadienne sur la Colline du Parlement. Dans le cadre des activités pour promouvoir le 30<sup>e</sup> anniversaire de la Caisse et élargir son profil, plus d’entrevues ont été données aux médias et un plus grand nombre d’éditoriaux et d’articles ont été publiés, comme les suivants :



- *Canadian Transport Lawyers Association* – article vedette paru dans le numéro d’avril 2019
- Société de développement économique du Saint-Laurent – Entrevue du mois – mai 2019
- *BC Shipping News – Industry Insight* – mai 2019
- *Maritime Magazine* – juillet 2019
- Corporation des officiers municipaux agréés du Québec (COMAQ) – août 2019
- *Municipal World* – novembre 2019
- *Lighthouse Now* et *The Chronicle Herald* (de multiples articles)
- la station de radio *99.3 County FM* – août 2019

Afin de faciliter les relations avec les médias, le site Web contient maintenant l’information nécessaire pour permettre aux médias d’adresser leurs demandes de renseignements directement à l’agent de communications et d’engagement des intervenants de la Caisse.

**Usage de langage clair pour améliorer les communications.** Des efforts ciblés ont été déployés afin de créer de nouveaux produits de communications dans un langage plus clair et simple. Le feuillet d’information « Faits saillants sur la Caisse » est maintenant partagé à grande échelle.

**Faits saillants sur la  
CAISSE D’INDEMNISATION DES DOMMAGES DUS À  
LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES  
CAUSÉE PAR LES NAVIRES**

**La Caisse indemnise les victimes de pollution par les hydrocarbures pour les dommages causés :**

- par tout type d’hydrocarbures
- provenant de tout navire ou bateau
- n’importe où dans les eaux canadiennes



Canada

Une nouvelle bannière rétractable maximise la visibilité de la Caisse aux événements auxquels ses représentants participent en tant qu’exposants ou conférenciers.

Canada

**The Fund compensates victims of oil pollution for:  
La Caisse indemnise les victimes de pollution par les hydrocarbures pour :**



Preventive measures  
Mesures de prévention



Clean-up costs  
Frais de nettoyage



Costs for reinstatement of the environment  
Coûts de la remise en état de l’environnement



Property damage  
Dommages à la propriété



Economic loss  
Pertes économiques



Fisheries losses  
Pertes liées à la pêche



Tourism losses  
Pertes liées au tourisme



Loss of subsistence living  
Pertes des moyens de subsistance

**by any type of oil from any ship or boat  
provenant de tout type d’hydrocarbures  
provenant de tout navire ou bateau**






**anywhere in Canadian waters  
n’importe où dans les eaux canadiennes**

### Engagement continu avec les groupes autochtones.

Les efforts de relations externes auprès des communautés autochtones se sont poursuivis, de même que les discussions sur les enjeux de gestion des demandes d’indemnisation ayant des impacts sur ces communautés. En 2019-2020, dans le cadre de cet engagement, le bureau de l’administratrice a tenu des rencontres avec différents groupes, y compris l’Assemblée des Premières Nations et l’Assemblée des chefs du Manitoba, afin de s’assurer que la Caisse soit prête à répondre aux demandes d’indemnisation des peuples autochtones, au cas où un incident surviendrait dans leur région. À la conférence du 30<sup>e</sup> anniversaire de la Caisse, un panel complet était dédié à l’égalité, à la diversité et à l’inclusion. Plusieurs panélistes autochtones ont été invités à partager leurs expériences dans l’intérêt de tous

les participants. Le personnel de la Caisse a aussi participé à un atelier de formation sur l'engagement avec les Inuits.

L'administratrice continue de collaborer avec les ministères fédéraux, tels que Services aux Autochtones Canada (SAC), Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord Canada (RCAANC), et TC. Les discussions avec ces ministères ont commencé à éclaircir et à optimiser les rôles à l'égard des initiatives d'engagement des peuples autochtones.

De plus, selon la recommandation n° 15 du Rapport de réexamen du projet d'agrandissement du réseau de Trans Mountain, l'Office national de l'énergie (tel qu'il était alors connu) a chargé TC de :

« revoir le régime fédéral d'indemnisation en cas de déversement de pétrole en mer relativement à l'indemnisation des valeurs de non-usage pour les collectivités autochtones et non autochtones, notamment les collectivités non situées sur la côte qui seraient susceptibles d'être touchées par un déversement de pétrole en milieu marin ».

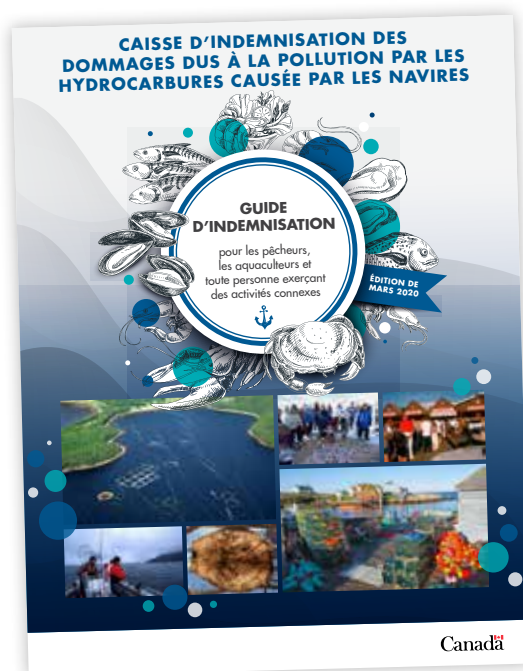
TC a lancé un processus de consultation publique en vue d'améliorer le régime canadien de responsabilité et d'indemnisation en matière maritime. Des renseignements sur la Caisse ont été inclus dans les documents de consultation de TC.

En 2019-2020, l'administratrice a confirmé que les dommages causés aux activités de pêche des Autochtones à des fins commerciales ou pour leur alimentation peuvent être indemnisés par la Caisse. Au cas où un type de poisson utilisé à des fins cérémoniales ne soit plus disponible en raison d'une contamination par les hydrocarbures causée par un navire, les frais engagés pour obtenir une autre source d'approvisionnement en poisson peuvent aussi être indemnisés par la Caisse.

**Accent sur les secteurs de la pêche et les ports et havres.** En 2019-2020, une attention particulière a été portée à certains types d'intervenants.

- **Secteurs de la pêche** – Au cours des 30 dernières années, la Caisse a reçu très peu de demandes d'indemnisation provenant des secteurs de la pêche : moins de 1 % du total des indemnités versées par la Caisse. Les efforts de relations externes ont donc été accentués pour atteindre l'ensemble des secteurs de la pêche, y compris les travailleurs, les propriétaires d'entreprises, les communautés autochtones, ainsi que les personnes qui se livrent à des activités commerciales et non commerciales, aussi bien en eau douce qu'en eau salée. Voici quelques exemples de ces efforts :

- une rencontre avec les organismes de pêche nationaux et provinciaux;
- une rencontre avec les ministères provinciaux des pêches et de l'aquaculture;
- la participation au salon professionnel de *Fish Canada – Workboat Canada*, qui est fort couru, et la tenue de discussions parallèles avec un certain nombre de pêcheurs;
- la publication du *Guide d'indemnisation pour les pêcheurs, les aquaculteurs et toute personne exerçant des activités connexes*, et l'envoi d'invitations au webinaire à plus de 200 organismes et personnes du secteur de la pêche.



- **Ports et havres** – Au fil des ans, les administrateurs ont cultivé des relations avec les ports, les havres, les terminaux, les marinas et les associations connexes. Des efforts supplémentaires ont été déployés afin de tenir cette communauté informée, par exemple :
  - un webinaire destiné aux membres de l'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC);
  - la publication d'un projet de recherche intitulé « Analyse de l'histoire des 30 ans d'incidents et d'indemnisation des ports et des havres ».

## DÉFIS ET POSSIBILITÉS

**Au-delà de l'année du 30<sup>e</sup> anniversaire, un plan à long terme.** Les efforts de relations externes déployés durant l'année d'anniversaire pour mieux faire connaître la Caisse aux demandeurs potentiels vont se fondre en un plan stratégique d'engagement des intervenants et de communication avec ceux-ci. Il s'agit d'un engagement à long terme et d'une orientation clé en matière de ressources humaines et financières. Afin d'interagir plus efficacement avec les différents intervenants, l'administratrice est en voie de conclure une entente de services avec un fournisseur de logiciel de gestion des intervenants.

**Impact de la COVID-19 sur le plan de relations externes de l'administratrice.** Un certain nombre d'activités ont dû être annulées ou reportées en raison de la COVID-19, comme les suivantes :

- la réunion extraordinaire des FIPOL
- une rencontre avec une délégation de l'Université de Sherbrooke
- un exposé devant le congrès annuel de l'*Association of Vancouver Island and Coastal Communities* (AVICC)
- un exposé devant différents comités à la réunion du printemps 2020 du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC).

À la suite des recommandations des autorités de santé publique, la Caisse a aussi décidé de ne participer à aucun événement externe jusqu'à nouvel ordre. Tous les événements organisés par la Caisse, y compris les webinaires, ont aussi été reportés, y compris le suivant :















- *Introduction à l'indemnisation des pêcheurs, des aquaculteurs et de toute personne exerçant des activités connexes*, qui devait avoir lieu en mars 2020.

Les intervenants ont été encouragés à demeurer en contact avec le personnel de la Caisse qui travaille à distance, en faisant parvenir leurs commentaires et leurs questions par courriel.

## ACTIVITÉS DE RELATIONS EXTERNES DE LA CAISSE EN 2019-2020

### Faits saillants des activités d'engagement :

- **44 rencontres** avec des intervenants clés ou nouveaux
- **18 exposés** présentés à des conférences et devant des comités locaux, nationaux ou internationaux
- **9 provinces et territoires** ont fait l'objet d'activités d'engagement
- **3 webinaires** offerts à des participants de l'ensemble du pays
- **3 kiosques d'exposition** installés à des salons professionnels provinciaux et nationaux fort courus
- **2 conférences** données à des étudiants universitaires
- La Caisse poursuit ses activités de relations externes conjointes avec la Caisse ferroviaire, lorsqu'il y a lieu.

LÉGENDE DU TYPE D'INTERVENANTS			
	Gouvernement fédéral		Communauté du droit maritime
	Gouvernements provinciaux et territoriaux		Administrations locales, municipalités et associations connexes
	Peuples autochtones		Ports, havres, terminaux, marinas et associations connexes
	Partenaires internationaux		Secteurs de la pêche
	Industries du transport maritime et de la navigation de plaisance		Industrie de l'assurance maritime
	Professionnels et industrie de l'intervention environnementale		Universitaires
	Médias		Industrie pétrolière et gazière

\* Les rencontres périodiques avec la GCC et TC ne figurent pas dans la liste ci-dessous.

## 2019

### AVRIL






#### Londres, Royaume-Uni




- Participation à la délégation canadienne des organes directeurs des FIPOL et rencontres avec des partenaires internationaux








- Conférence donnée au *Center for Transnational Legal Studies* du *King's College* à Londres




		<b>Ottawa, Ontario</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rencontre avec l'Assemblée des Premières Nations</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Première conférence de presse de la Caisse tenue à la Tribune de la presse parlementaire canadienne, sur la Colline du Parlement</li> </ul>
		<b>Montréal, Québec</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Exposé présenté au dîner-conférence de l'Association internationale des femmes de l'entreprise et du commerce maritime (WISTA)</li> </ul>




<b>MAI</b>		<b>Austin, États-Unis</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Exposé présenté à la conférence annuelle de la <i>Transportation Lawyers Association</i> (TLA) et à la réunion semestrielle de la <i>Canadian Transport Lawyers Association</i> (CTLA)</li> </ul>
		<b>Ottawa, Ontario</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Conférence du 30<sup>e</sup> anniversaire de la Caisse (destinée à tous les types d'intervenants)</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Visite du directeur des FIPOLE au bureau de la Caisse</li> </ul>
		<b>Québec, Québec</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Exposé présenté au Conseil consultatif régional sur les déversements d'hydrocarbures, Région du Québec (CCRDH)</li> </ul>



<b>JUIN</b>		<b>Halifax, Nouvelle-Écosse</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Exposé présenté au 42<sup>e</sup> colloque technique de l'AMOP sur la contamination de l'environnement et l'intervention</li> </ul>
		<b>Huntsville, Ontario</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Exposant au salon professionnel de la conférence annuelle de l'Association des directeurs généraux, secrétaires et trésoriers municipaux de l'Ontario (ADGSTMO)</li> </ul>
		<b>Saint John, Nouveau-Brunswick</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Participation au Plan d'urgence bilatéral Canada-États-Unis en cas de pollution des eaux de l'Atlantique (CANUSLANT)</li> </ul>
		<b>Ottawa, Ontario</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Exposé présenté au Comité des opérations de l'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC)</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Participation à la rencontre de la communauté de pratique de l'analyse coût-avantages organisée par le Bureau de la Communauté des régulateurs fédéraux</li> </ul>

		<b>Québec, Québec</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Exposé présenté à la conférence annuelle de l'Association canadienne de droit maritime (ACDM)</li> </ul>	
		<b>Regina, Saskatchewan</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Rencontres avec les ministères suivants de la Saskatchewan : <ul style="list-style-type: none"> <li>Environnement</li> <li>Énergie et Ressources</li> </ul> </li> </ul>	
		<b>Winnipeg, Manitoba</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Rencontres avec les ministères suivants du Manitoba : <ul style="list-style-type: none"> <li>Agriculture et Développement des ressources – Direction du pétrole</li> <li>Infrastructure et Organisation des mesures d'urgence</li> </ul> </li> </ul>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Rencontre avec l'Assemblée des Chefs du Manitoba</li> </ul>	

<b>JUILLET</b>		<b>Ottawa, Ontario</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Webinaire présenté à l'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC)</li> </ul>
----------------	---	---

<b>AOÛT</b>		<b>Victoria, Colombie-Britannique</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Rencontre avec des membres de la communauté du droit maritime</li> </ul>
		<b>Ottawa, Ontario</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Présentation du projet de recherche « Impact des assureurs sur les possibilités de recouvrement » à des partenaires fédéraux clés</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Rencontre avec le Conseil canadien des pêches</li> </ul>

<b>SEPTEMBRE</b>		<b>Portland, États-Unis</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Co-organisation de l'Atelier sur la responsabilité et l'indemnisation en cas de déversement transfrontalier et présentation d'un exposé</li> </ul>	
		<b>Winnipeg, Manitoba</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Exposé présenté à l'assemblée générale annuelle et à la conférence de formation de la <i>Canadian Transport Lawyers Association</i> (CTLA)</li> </ul>	
		<b>Îles-de-la-Madeleine, Québec</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Exposé présenté aux membres du Centre d'expertise en gestion des risques d'incidents maritimes (CEGRIM) et à d'autres intervenants clés locaux</li> </ul>	



### Vancouver, Colombie-Britannique

- Conférencier avec Sheila Malcolmson (députée provinciale et secrétaire parlementaire du ministre de l'Environnement), Leonard Krog (maire de Nanaimo) et Rodney Grounds (Administration portuaire de Nanaimo) et exposant au salon professionnel de la conférence annuelle de l'Union of BC Municipalities (UBCM)



- Rencontres avec les ministères suivants de la Colombie-Britannique :
  - Sécurité publique et Solliciteur général – Gestion des urgences de la C.-B.
  - Environnement et Stratégie sur le changement climatique



- Rencontre avec le Centre pour le transport maritime responsable Clear Seas



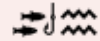
- Rencontre avec la Boating BC Association



- Rencontre avec la Fire Chiefs' Association of British Columbia



- Rencontre avec le Council of Marine Carriers



- Rencontre avec la Pacific Coast Fishermen's Mutual Marine Insurance Company

## OCTOBRE



### Ottawa, Ontario

- Exposé présenté au symposium de Master Mariners of Canada



### Londres, Royaume-Uni

- Participation à la délégation canadienne des organes directeurs des FIPOL et rencontres avec des partenaires internationaux

## NOVEMBRE



### Ottawa, Ontario






- Atelier bilatéral avec la GCC sur la déconstruction de navires
- Participation à la réunion annuelle du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC)

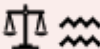

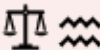


### Lévis, Québec



- Exposé présenté au Comité maritime de l'Union des municipalités du Québec



	<p><b>Ottawa, Ontario</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rencontre avec le ministère de l'Environnement du gouvernement du Yukon</li> </ul>
	<p><b>Charlottetown, Île-du-Prince-Édouard</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rencontres avec les ministères suivants de l'Île-du-Prince-Édouard : <ul style="list-style-type: none"> <li>– Environnement, Eau et Changement climatique</li> <li>– Pêches et Communautés</li> </ul> </li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rencontre avec l'Association of Municipal Administrators of PEI (AMAPEI) et la Federation of Prince Edward Island Municipalities</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rencontre avec la PEI Aquaculture Alliance</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rencontre avec des représentants du port de Summerside</li> </ul>
	<p><b>Montréal, Québec</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Exposé présenté au dîner-conférence de la Société de développement économique du Saint-Laurent</li> </ul>
	<p><b>Ottawa, Ontario</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La Caisse a été l'hôte du webinaire <i>Indemnisation 101 : Pollution par les hydrocarbures causée par les navires</i> (destiné à tous les types d'intervenants)</li> </ul>

<b>DÉCEMBRE</b>		<p><b>Montréal, Québec</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Exposé présenté au colloque annuel sur le droit maritime de Borden Ladner Gervais (BLG)</li> </ul>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Participation au 85<sup>e</sup> dîner annuel du <i>Grunt Club</i></li> </ul>	

## 2020

<b>JANVIER</b>		<p><b>Ottawa, Ontario</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Exposé présenté par téléconférence à la direction de l'Association of Vancouver Island and Coastal Communities</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rencontre sur l'engagement des peuples autochtones avec TC (Politique maritime), Services aux Autochtones Canada (SAC) et Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord Canada (RCAANC)</li> </ul>





### Fredericton, Nouveau-Brunswick

- Rencontres avec les ministères suivants du Nouveau-Brunswick :
  - Transports et Infrastructure
  - Organisation des mesures d'urgence
  - Agriculture, Aquaculture et Pêches
  - Environnement et Gouvernements locaux



- Rencontre avec l'Association des administrateurs municipaux du Nouveau-Brunswick (AAMNB)



### Moncton, Nouveau-Brunswick

- Conférencier et exposant au salon professionnel de la conférence de *Fish Canada – Workboat Canada*
- Rencontre avec le Conseil canadien des pêches



## FÉVRIER



### Ottawa, Ontario

- Conférence téléphonique avec l'Association canadienne des administrateurs municipaux (ACAM)
- Rencontre avec la Chambre de commerce maritime
- Conférence téléphonique avec l'Union des municipalités du Nouveau-Brunswick (UMNB)
- Téléconférence avec la secrétaire parlementaire du ministre de l'Environnement de la Colombie-Britannique, Sheila Malcolmson, le maire de Ladysmith, Aaron Stone, et un représentant de TC
- Participation à la réunion annuelle sur la Colline de la Chambre de commerce maritime



### Montréal, Québec

- Conférence donnée à une classe de droit maritime à l'Université McGill
- Rencontre avec Énergie Valero



## CÉLÉBRATION DES 30 ANS DE LA CAISSE

Pour célébrer le 30<sup>e</sup> anniversaire de la Caisse, une conférence a eu lieu à Ottawa le 28 mai 2019. Les exposés et l'enregistrement de la conférence se trouvent sur le site Web de la Caisse.

La conférence a réuni de nombreux représentants des industries du pétrole et du transport maritime, d'organismes d'intervention, de TC, de la GCC, de Pêches et Océans Canada, de Justice Canada, d'Environnement et Changement climatique Canada, d'organismes sans but lucratif, d'entreprises et de partenaires internationaux, ainsi que des représentants des peuples autochtones, des universitaires et des membres de l'Association canadienne de droit maritime.

La sous-ministre déléguée de TC, Thao Pham, a ouvert la conférence en soulignant que la Caisse a apporté des bienfaits considérables aux Canadiennes et Canadiens et qu'elle continue de le faire.

La conférence était divisée en cinq panels d'experts :

- **Panel 1 – Décortiquer les données : que révèlent-elles?**

- Anne Legars, l'administratrice, a présenté un aperçu des données de la Caisse depuis les 30 dernières années. Par exemple, la Caisse :



- a reçu plus de 405 demandes d'indemnisation;
- a versé aux demandeurs environ 25 millions de dollars en indemnités;
- a obtenu 358 millions de dollars en intérêts.

- **Panel 2 – Le rôle du Canada pour améliorer la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures : une perspective internationale**

- Alfred Popp, ancien administrateur, a discuté de l'historique et de la progression de la Caisse.
- José Maura, directeur des FIPOL, a reconnu que le Canada et la Caisse apportent une importante contribution au régime international.
- David Baker, de l'IGP&I, a fait remarquer que le régime du Canada est l'un des plus vastes, et il a loué la coopération entre la Caisse, les FIPOL et les clubs de protection et d'indemnisation.



- Dans le cadre du thème de la Journée mondiale de la mer 2019, Vanessa Rochester, conférencière invitée au dîner et présidente de l'Association internationale des femmes de l'entreprise et du commerce maritime du Canada, a donné des conseils pour promouvoir l'égalité des sexes dans le secteur maritime en encourageant l'autonomisation des femmes et en favorisant le leadership inclusif.
- **Panel 3 – Le principe du pollueur-payeur : la jurisprudence et les leçons apprises**
  - David Côté, avocat-conseil de la Caisse, a présenté un exposé sur le principe du pollueur-payeur en s'appuyant sur la jurisprudence concernant la Caisse et en donnant des exemples importants de mesures complexes de recouvrement par la voie des tribunaux.
  - La mairesse de la municipalité de Shelburne, Karen Mattatall, a donné un exposé sur l'incident du *Farley Mowat*.



- **Panel 4 – Quel est l'impact des récentes modifications législatives sur la Caisse?**

- François Marier, gestionnaire et conseiller principal en politiques à la Division de la politique maritime internationale de TC, a présenté un exposé sur l'impact des modifications législatives apportées à la LRMM et à LÉBAD.
- Une discussion en panel a suivi, à laquelle ont participé François Marier, David Côté et Martin Blouin, surintendant de la GCC. Ils ont discuté de la notion des pouvoirs d'intervention, des fonds d'urgence et des facteurs qui constituent un « événement significatif ».

- **Panel 5 – Égalité, diversité et inclusion : comment favoriser l'accès à la justice pour les victimes de pollution par les hydrocarbures?**

- Une discussion en panel a eu lieu avec Richard Thomas, chef héréditaire de la Première Nation Lyackson, Travis Hall, représentant de l'Association of Vancouver Island and Coastal Communities,

Karen Mattatall, la mairesse de Shelburne (N.-É.), et Scott Peters, agent d'évaluation environnementale du Conseil des Mohawks d'Akwesasne. Les membres du panel ont discuté de l'accès à la justice et de l'inclusion des communautés, des Administrations locales et des groupes autochtones au processus d'indemnisation. Chacun des membres a dit être reconnaissant des efforts continus de la Caisse pour joindre les plus petites communautés diversifiées.

Dans son allocution de clôture de la conférence, le ministre des Transports, Marc Garneau, a dit que « les activités de la Caisse ne sont peut-être pas bien connues en dehors du secteur maritime, mais ses avantages – la protection de nos océans – ont des incidences mondiales ».



**Merci à tous les participants d'un océan à l'autre et d'outre-mer qui ont assisté à la conférence en personne ou par la voie du Web, et merci à nos partenaires, aux conférenciers, aux modérateurs et aux organisateurs d'avoir célébré avec nous 30 ans d'indemnisation!**



## Célébration du 30<sup>e</sup> anniversaire de la Caisse : sommaires des dimensions et résultats

**Année  
exceptionnelle en  
matière de niveau  
d'activité et de  
résultats, dans  
chacun des volets  
d'activité :**

**Indemnisation des demandeurs :** la croissance du nombre de demandes se poursuit. En parallèle, l'effort de mise en valeur de la pertinence de la Caisse s'inscrit dans la durée.

**Recouvrement :** l'effort de recouvrement se poursuit et porte fruit. Un effort qui s'inscrit dans la durée.

**Communications et rayonnement :** de très nombreux événements spéciaux, mais également d'importants efforts de rattrapage, et un engagement auprès des parties prenantes s'inscrivant dans la durée.

**Développement de l'équipe :** engagement ponctuel d'importantes ressources pour les projets du 30<sup>e</sup> anniversaire; accroissement de la capacité interne permanente au niveau de l'indemnisation, du recouvrement et des services intégrés. Rénovations pour répondre à la croissance de l'équipe.

**Gestion et gouvernance :** mise à jour des politiques internes et de ressources humaines, et révision du protocole d'entente avec TC. Transition vers un nouveau modèle, la « Caisse 3.0 », avec cadre de délégation – un effort qui se poursuit.

**Mise en valeur des données et rapports :** compilation, mise à niveau et publication de multiples données couvrant les 30 dernières années. Publication des décisions d'indemnisation rendues depuis le 1<sup>er</sup> avril 2019.

## 2. RAPPORT FINANCIER

En 2019-2020, la Caisse a perçu 5 196 197 \$ en intérêts (comparativement à 8 084 636 \$ en 2018-2019). Elle a également recouvré 1 051 004 \$ auprès des propriétaires de navires responsables de pollution ou de leurs assureurs (comparativement à 2 234 411 \$ en 2018-2019). La Caisse a ainsi été créditée d'un total de 6 247 201 \$ en 2019-2020 (comparativement à 10 319 047 \$ en 2018-2019).

Durant cette période, les dépenses de la Caisse se sont élevées à 4 311 447 \$ (comparativement à 7 892 658 \$ en 2018-2019), dont 2 623 236 \$ en dépenses de fonctionnement (comparativement à 2 108 465 \$ en 2018-2019), 554 235 \$ en contributions aux FIPOL (comparativement à 491 838 \$ en 2018-2019) et 2 673 088 \$ pour les demandes d'indemnisation canadiennes (y compris 165 066 \$ en intérêts payés selon la loi). Le montant des demandes d'indemnisation canadiennes s'était élevé à 8 137 253 \$ en 2018-2019 (y compris 696 208 \$ en intérêts payés selon la loi).

- La provision pour demandes sous révision est un élément important des finances de la Caisse. Cette provision a diminué considérablement en 2019-2020 – une différence de près de 1 539 112 \$ par rapport à 2018-2019, attribuable au nombre relativement plus faible de demandes d'indemnisation en cours d'examen à la fin de l'exercice (voir la note 4 des *États financiers* ci-joints).
- Les dépenses de fonctionnement ont augmenté de plus de 500 000 \$ en 2019-2020, en partie à cause des dépenses spéciales relatives à l'année

du 30<sup>e</sup> anniversaire et aux projets connexes, ainsi qu'au réaménagement des locaux. Cependant, une partie des efforts déployés en 2019-2020 se poursuivront au cours des exercices à venir, comme l'illustre le graphique ci-dessous.

À la fin de l'exercice, la Caisse avait un excédent accumulé de 409 971 174 \$ (comparativement à 408 035 420 \$ à la fin de l'exercice précédent).

Note concernant l'impact financier de la COVID-19 sur l'exercice 2019-2020 :

- À compter du 17 mars 2020, le personnel de la Caisse a commencé à travailler à distance, sauf pour les tâches nécessaires à la conformité qui ont dû être accomplies au bureau : le traitement de la paye et des paiements, ainsi que la clôture de l'exercice. Les employés qui ont dû se rendre au bureau ont été priés d'utiliser leur voiture (au lieu du transport en commun), et la Caisse a payé leurs frais de stationnement durant les heures de travail. Ces employés ont aussi obtenu une prime de 20 % (à titre de jours de vacances supplémentaires) pour le temps qu'ils ont passé au bureau. Étant donné que très peu d'employés sont venus au bureau et qu'ils ont fourni des services administratifs et financiers aux deux Caisses, les frais ont été minimes et partagés entre les Caisses. Sauf pour ces frais, la Caisse n'a engagé aucune dépense additionnelle pour déployer son personnel à distance.

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 2020

**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

À l'administrateur de la  
Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires

### *Opinion*

Nous avons effectué l'audit des états financiers de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (« la Caisse »), qui comprennent l'état de la situation financière au 31 mars 2020, les états des résultats, de la variation des actifs financiers nets et des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

À notre avis, les états financiers ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de la Caisse au 31 mars 2020, ainsi que des résultats de ses activités et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes comptables pour le secteur public.

### *Fondement de l'opinion*

Nous avons effectué notre audit conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada. Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont plus amplement décrites dans la section « Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers » du présent rapport. Nous sommes indépendants de la Caisse conformément aux règles de déontologie qui s'appliquent à l'audit des états financiers au Canada et nous nous sommes acquittés des autres responsabilités déontologiques qui nous incombent selon ces règles. Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion d'audit.

### *Observations - budget*

Tel que mentionné à la note complémentaire 10, les états financiers ne contiennent aucune donnée budgétaire, bien que cette information soit requise selon les Normes comptables pour le secteur public. Notre opinion n'est pas modifiée à l'égard de ce point.

### *Responsabilités de la direction et des responsables de la gouvernance à l'égard des états financiers*

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle des états financiers conformément 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, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Lors de la préparation des états financiers, c'est à la direction qu'il incombe d'évaluer la capacité de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires à poursuivre son exploitation, de communiquer, le cas échéant, les questions relatives à la continuité de l'exploitation et d'appliquer le principe comptable de continuité d'exploitation, sauf si la direction a l'intention de liquider la Caisse ou de cesser son activité ou si aucune autre solution réaliste ne s'offre à elle.

Il incombe aux responsables de la gouvernance de surveiller le processus d'information financière de la Caisse.

### *Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers*

Nos objectifs sont d'obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers pris dans leur ensemble sont exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, et de délivrer un rapport de l'auditeur contenant notre opinion. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, qui ne garantit toutefois pas qu'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada permettra toujours de détecter toute anomalie significative qui pourrait exister. Les anomalies peuvent résulter de fraudes ou d'erreurs et elles sont considérées comme significatives lorsqu'il est raisonnable de s'attendre à ce que, individuellement ou collectivement, elles puissent influencer sur les décisions économiques que les utilisateurs des états financiers prennent en se fondant sur ceux-ci.

**Marcil Lavallée**

**OTTAWA**  
400-1420 place Blair Towers Place  
Ottawa ON K1J 9L8  
**T** 613 745-8387  
**F** 613 745-9584

**Marcil-Lavallee.ca**  
Comptables professionnels agréés  
Chartered Professional Accountants

Cabinet indépendant affilié à  
Independent firm affiliated to



Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada, nous exerçons notre jugement professionnel et faisons preuve d'esprit critique tout au long de cet audit. En outre :

- nous identifions et évaluons les risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, concevons et mettons en œuvre des procédures d'audit en réponse à ces risques, et réunissons des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder notre opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative résultant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne;
- nous acquérons une compréhension des éléments du contrôle interne pertinents pour l'audit 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 la Caisse;
- nous apprécions le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que des informations y afférentes fournies par cette dernière;
- nous tirons une conclusion quant au caractère approprié de l'utilisation par la direction du principe comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments probants obtenus, quant à l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou situations susceptibles de jeter un doute important sur la capacité de la Caisse à poursuivre son exploitation. Si nous concluons à l'existence d'une incertitude significative, nous sommes tenus d'attirer l'attention des lecteurs de notre rapport sur les informations fournies dans les états financiers au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas adéquates, d'exprimer une opinion modifiée. Nos conclusions s'appuient sur les éléments probants obtenus jusqu'à la date de notre rapport. Des événements ou situations futurs pourraient par ailleurs amener la Caisse à cesser son exploitation;
- nous évaluons la présentation d'ensemble, la structure et le contenu des états financiers, y compris les informations fournies dans les notes, et apprécions si les états financiers représentent les opérations et événements sous-jacents d'une manière propre à donner une image fidèle.

Nous communiquons aux responsables de la gouvernance notamment l'étendue et le calendrier prévus des travaux d'audit et nos constatations importantes, y compris toute déficience importante du contrôle interne que nous aurions relevée au cours de notre audit.



Comptables professionnels agréés, experts-comptables autorisés

Ottawa (Ontario)  
Le 11 mai 2020

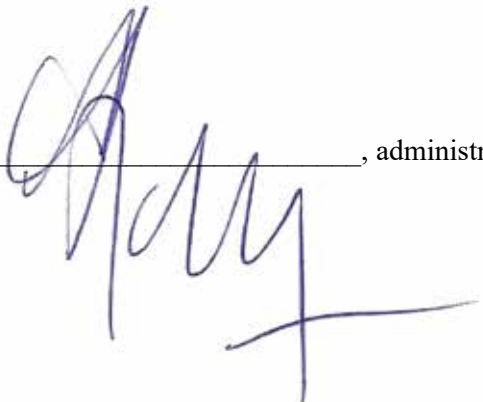
# CAISSE D'INDEMNISATION DES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES CAUSÉE PAR LES NAVIRES

## ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

31 MARS 2020

3

	2020	2019
<b>ACTIFS FINANCIERS</b>		
Solde du compte auprès du Receveur général du Canada (note 3)	411 993 318 \$	411 464 720 \$
Intérêts courus à recevoir	212 863	517 206
Comptes à recevoir	10 812	-
Avances à la Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées	45 151	-
<b>TOTAL DES ACTIFS FINANCIERS</b>	<b>412 262 144</b>	<b>411 981 926</b>
<b>PASSIFS</b>		
Créditeurs et frais courus	186 886	253 627
Provision pour demandes sous révision (note 4)	2 293 777	3 831 722
<b>TOTAL DES PASSIFS</b>	<b>2 480 663</b>	<b>4 085 349</b>
<b>ACTIFS FINANCIERS NETS</b>	<b>409 781 481</b>	<b>407 896 577</b>
<b>ACTIFS NON FINANCIERS</b>		
Immobilisations (note 5)	189 693	138 843
<b>EXCÉDENT ACCUMULÉ</b>	<b>409 971 174 \$</b>	<b>408 035 420 \$</b>

  
\_\_\_\_\_, 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 2020

4

	2020	2019
<b>PRODUITS</b>		
Intérêts	5 196 197 \$	8 084 636 \$
Recouvrements liés à des demandes déjà réglées	1 051 004	2 234 411
	6 247 201	10 319 047
<b>DEMANDES D'INDEMNISATION</b>		
Paiements effectués envers des demandes d'indemnisation canadiennes	2 508 022	7 441 045
Intérêts payés sur les paiements effectués envers des demandes d'indemnisation canadiennes	165 066	696 208
Diminution de la provision pour demandes sous révision	(1 539 112)	(2 844 898)
Contributions aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (note 6)	554 235	491 838
	1 688 211	5 784 193
	4 558 990	4 534 854
<b>CHARGES DE FONCTIONNEMENT</b>		
Services administratifs, salaires et frais de bureau (annexe A)	1 194 090	705 350
Frais légaux	512 434	490 083
Frais de consultation (annexe B)	399 954	448 502
Honoraires de l'administrateur et administrateur adjoint	160 556	175 206
Loyer	156 726	128 121
Déplacements	93 018	85 896
Frais d'audit	20 397	16 272
Amortissement des immobilisations	86 061	59 035
	2 623 236	2 108 465
<b>EXCÉDENT DES PRODUITS SUR LES CHARGES</b>	<b>1 935 754</b>	<b>2 426 389</b>
<b>EXCÉDENT ACCUMULÉ AU DÉBUT DE L'EXERCICE</b>	<b>408 035 420</b>	<b>405 609 031</b>
<b>EXCÉDENT ACCUMULÉ À LA FIN DE L'EXERCICE</b>	<b>409 971 174 \$</b>	<b>408 035 420 \$</b>

# 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 2020

5

	2020	2019
<b>EXCÉDENT DES PRODUITS SUR LES CHARGES</b>	<b>1 935 754 \$</b>	<b>2 426 389 \$</b>
Acquisition d'immobilisations	(136 911)	(66 788)
Amortissement des immobilisations	86 061	59 035
	<b>(50 850)</b>	<b>(7 753)</b>
<b>AUGMENTATION DES ACTIFS FINANCIERS NETS</b>	<b>1 884 904</b>	<b>2 418 636</b>
<b>ACTIFS FINANCIERS NETS AU DÉBUT DE L'EXERCICE</b>	<b>407 896 577</b>	<b>405 477 941</b>
<b>ACTIFS FINANCIERS NETS À LA FIN DE L'EXERCICE</b>	<b>409 781 481 \$</b>	<b>407 896 577 \$</b>

# 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 2020

6

	2020	2019
<b>ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT</b>		
Excédent des produits sur les charges	1 935 754 \$	2 426 389 \$
<b>Ajustement pour :</b>		
Amortissement des immobilisations	86 061	59 035
	<b>2 021 815</b>	2 485 424
<b>Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement :</b>		
Intérêts courus à recevoir	304 343	146 895
Comptes à recevoir	(10 812)	-
Recouvrements de demandes déjà réglées à recevoir	-	57 000
Avances à la Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées	(45 151)	-
Créditeurs et frais courus	(66 741)	(51 345)
Provision pour demandes sous révision	(1 537 945)	(2 844 898)
	<b>(1 356 306)</b>	(2 692 348)
<b>ACTIVITÉ D'INVESTISSEMENT</b>		
Acquisition d'immobilisations	(136 911)	(66 788)
<b>AUGMENTATION (DIMINUTION) DU SOLDE DU COMPTE AUPRÈS DU RECEVEUR GÉNÉRAL DU CANADA</b>		
	528 598	(273 712)
<b>SOLDE AU DÉBUT DE L'EXERCICE</b>	<b>411 464 720</b>	411 738 432
<b>SOLDE À LA FIN DE L'EXERCICE</b>	<b>411 993 318 \$</b>	411 464 720 \$

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

## NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 MARS 2020

7

### 1. STATUT ET NATURE DES ACTIVITÉS

La Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) fut créée le 24 avril 1989 par des modifications de la *Loi sur la marine marchande du Canada* et a remplacé la Caisse des réclamations de la pollution maritime. La Caisse est régie par la Partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM) modifiée par les Lois du Canada, 2009, chapitre 21.

### 2. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

#### Méthode de comptabilité

Les états financiers ont été préparés conformément aux normes comptables publiées par le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada qui sont conformes aux Normes comptables pour le secteur public.

#### Estimations comptables

La présentation d'états financiers conformément aux normes comptables publiées par le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada qui sont conformes aux Normes comptables pour le secteur public requiert que la direction procède à des estimations et pose des hypothèses qui ont une incidence sur les montants présentés au titre des actifs et des passifs et sur les montants comptabilisés au titre des revenus et des charges pour les exercices visés. La principale estimation porte sur l'évaluation de la provision pour demandes sous révision. Les montants réels pourraient être différents de ces estimations.

#### Constatation des produits

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

#### Immobilisations

Les immobilisations sont comptabilisées au coût. Les immobilisations sont amorties en fonction de leur durée probable d'utilisation selon la méthode de l'amortissement linéaire et selon les périodes suivantes :

Équipement informatique	3 ans
Mobilier et équipement	10 ans
Améliorations locatives	Durée restante du bail

#### Constatation de la provision pour demandes sous révision

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

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

## NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 MARS 2020

8

### 2. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

#### **Constatation de la contribution aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures**

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

#### **Conversion des devises étrangères**

Les transactions libellées en devises étrangères sont converties en dollars canadiens au taux d'échange en vigueur aux dates de ces transactions.

### 3. SOLDE DU COMPTE AUPRÈS DU RECEVEUR GÉNÉRAL DU CANADA

Le solde d'encaisse imputé à la Caisse est inclus à même les comptes à fins déterminés consolidés du gouvernement du Canada. Travaux publics et Services gouvernementaux Canada agit à titre de gardien de ce solde d'encaisse, et Transport Canada effectue les diverses transactions pour le compte de la Caisse. Les intérêts sont crédités au solde selon les dispositions de la LRMM, à un taux d'intérêt basé sur une obligation du gouvernement du Canada ayant un terme de 5 ans, calculé sur une base mensuelle. Au cours de l'exercice, les taux d'intérêt ont fluctué entre 0,61 % et 1,49 % (2019 : 1,48 % et 2,29 %). Le taux d'intérêt moyen pour l'exercice clos le 31 mars 2020 était de 1,26 % (2019 : 1,97 %).

### 4. INCERTITUDE RELATIVE À LA MESURE

Dû aux incertitudes inhérentes liées au processus de révision des demandes, il est possible que la provision pour demandes sous révision soit insuffisante. Une provision de 2 293 777 \$ a été comptabilisée pour les demandes reçues avant le 31 mars 2020 (2019 : 3 381 722 \$) pour lesquelles la révision n'était pas encore complétée. La provision est basée sur les estimations de la direction et supportée par des faits historiques. Tout ajustement subséquent déterminé par des examens additionnels sera comptabilisé dans l'exercice au cours duquel les demandes seront examinées.

#### **Provision pour demandes sous révision**

En date du 31 mars 2020, la provision pour demandes sous révision se détaille comme suit :

- 16 816 \$ (2019 : 563 115 \$) représentant le montant offert par le biais d'offres formelles et provisionné pour des réclamations reçues et en révision;
- 2 276 961 \$ (2019 : 3 268 607 \$) provisionné pour des réclamations reçues et non traitées.



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

## NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 MARS 2020

9

### 5. IMMOBILISATIONS

	2020		
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette
Équipement informatique	224 426 \$	189 911 \$	34 515 \$
Mobilier et équipement	233 130	182 335	50 795
Améliorations locatives	638 259	533 876	104 383
	<b>1 095 815 \$</b>	<b>906 122 \$</b>	<b>189 693 \$</b>

	2019		
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette
Équipement informatique	206 046 \$	157 201 \$	48 845 \$
Mobilier et équipement	235 291	172 574	62 717
Améliorations locatives	530 176	502 895	27 281
	<b>971 513 \$</b>	<b>832 670 \$</b>	<b>138 843 \$</b>

### 6. ÉVENTUALITÉS

La Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires peut être tenue de verser des contributions aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, laquelle est déterminée par les Fonds. Les montants contribués sont utilisés pour le paiement de demandes d'indemnisation émanant de la juridiction des états contractants aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Le montant de cette contribution dépend du nombre de demandes d'indemnisation reçues par les Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, résultant en une somme à payer qui varie d'année en année. En raison de cette volatilité, la direction a déterminé que cette contribution ne peut être estimée de façon raisonnable d'année en année. Le montant de la contribution est payé et comptabilisé par la Caisse lorsque celui-ci est déterminé et demandé par les Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Au cours de l'exercice, la Caisse a contribué une somme de 554 235 \$ (2019 : 491 838 \$) aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

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

## NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 MARS 2020

10

### 6. ÉVENTUALITÉS (suite)

Depuis le 18 décembre 2018, la Caisse d'indemnisation n'a plus de limite de responsabilité par incident. De plus, en date du 1 avril 2020, le ministre des Transports est investi des pouvoirs légaux pour imposer une levée de contributions de 54,45 cents (2019 : 53,58 cents) par tonne métrique d'une cargaison en vrac « d'hydrocarbures donnant lieu à contribution » importée au Canada ou expédiée d'un endroit au Canada, sur un navire. La responsabilité maximale et la levée de contributions sont indexées annuellement selon l'indice des prix à la consommation. Aucune levée de contributions n'a été imposée depuis 1976.

Dans le cours normal de ses opérations, la Caisse peut recevoir des informations relativement à des événements qui sont survenus mais pour lesquels aucune demande d'indemnisation n'a été reçue. Il n'est pas possible pour la Caisse de déterminer la probabilité d'une demande d'indemnisation pour ces événements. La Caisse n'est aussi pas en mesure d'évaluer la valeur financière de toute demande liée 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.

### 7. INFORMATIONS SUR LES RÉSULTATS

	2020	2019
Perte sur devises étrangères incluse dans les contributions aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures	( 7 438 ) \$	(1 232) \$

### 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.

#### Loyer

Au cours de l'exercice, la Caisse a déboursé une somme de 185 722 \$ (2019 : 185 722 \$) à Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) pour l'utilisation d'espaces de bureaux dont une partie (28 997 \$; 2019 : 57 601 \$) est ensuite facturée à la Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires. La Caisse s'est engagée à verser annuellement une somme minimale de 185 722 \$ à TPSGC pour la location d'espaces de bureaux 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'indexation annuelle.

#### Services de comptabilité

Au cours de l'exercice, la Caisse a déboursé une somme de 27 797 \$ (2019 : 27 964 \$) à Transport Canada pour des services de comptabilité.

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

## NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 MARS 2020

11

### 8. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS (suite)

#### Autre

Au cours de l'exercice, la Caisse a récupéré un montant totalisant 207 637 \$ (2019 : 243 163 \$) auprès de la Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées pour les dépenses opérationnelles suivantes :

	2020	2019
Loyer	28 997 \$	57 601 \$
Services administratifs, salaires et frais de bureau	178 640	179 085
Frais de consultation	-	6 477
	<b>207 637 \$</b>	<b>243 163 \$</b>

### 9. ÉVÉNEMENTS SUBSÉQUENTS

La Caisse constate une provision pour une demande d'indemnisation lorsqu'une réclamation formelle et dûment complétée est effectivement reçue par la Caisse. Toutes les demandes reçues avant le 31 mars 2020 ont été provisionnées dans les états financiers. Au cours de la période entre le 1 avril 2020 et le 11 mai 2020, la Caisse a reçu aucune demandes additionnelles.

### 10. BUDGET

La 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 2020

12

	2020	2019
<b>ANNEXE A – Services administratifs, salaires et frais de bureau</b>		
Salaires et avantages sociaux	815 393 \$	511 725 \$
Frais de bureau	127 200	50 379
Services de technologie de l'information	67 893	43 934
Télécommunications	10 337	6 682
Autres services administratifs	173 267	92 630
	<b>1 194 090 \$</b>	<b>705 350 \$</b>

## **ANNEXE B – Frais de consultation**

Projets spéciaux – gestion et services d'expertise	205 342 \$	184 152 \$
Consultants et enquêteurs en demandes d'indemnisation	158 188	191 079
Services graphiques et multimédias	36 424	39 278
Base de données et gestion de l'information	-	33 993
	<b>399 954 \$</b>	<b>448 502 \$</b>

# ANNEXE

L'index des cas contient des renseignements additionnels sur chaque cas du portefeuille des dossiers de 2019-2020.

- Les cas sont divisés par province et territoire.
- La colonne « Situation » indique si le dossier était ouvert ou fermé au 31 mars 2020.

- Le type d'hydrocarbures n'est pas toujours connu ou défini, surtout au stade du rapport d'incident, c'est-à-dire avant le dépôt d'une demande d'indemnisation.

Un sommaire de chacun des cas énumérés ci-dessous se trouve sur le site Web de la Caisse (<http://www.cidphn.gc.ca>, sous la rubrique « Portefeuille d'incidents et réclamations »).

## INDEX DES INCIDENTS DE 2019-2020

NOM DU NAVIRE ET LIEU DE L'INCIDENT	ANNÉE DE L'INCIDENT	TYPE DE NAVIRE ET PAVILLON	DÉVERSEMENT	TYPE D'HYDROCARBURES	GARANTIE	DEMANDE(S) D'INDEMNISATION DÉPOSÉE(S)		OFFRE		RECOUVREMENT	SITUATION AU 2020-03-31
						DEMANDEUR ET DATE DE LA DEMANDE D'INDEMNISATION	MONTANT (\$)	DATE	MONTANT (\$) %	MONTANT RECOUVRÉ (\$)	
<b>TERRE-NEUVE-ET-LABRADOR</b>											
<b>Arch's pride</b> Bonavista	2018	Bateau de plaisance	✓			MPO/GCC 2019-07-25	12 183,57	2019-09-19	11 830,86 9710 %	12 230,27	Dossier fermé
<b>Avalon Princess</b> La Scie	2017	Navire de pêche	✓	Diesel		MPO/GCC 2019-05-01	8 486,10				Dossier fermé
<b>Baffin Sound</b> St. Anthony	2015	Navire de pêche (abandonné)				MPO/GCC 2015-12-09	22 185,86	2016-02-25	22 185,86 100 %		Dossier ouvert
<b>BBC Oregon</b> Bay Bulls	2019	Navire de charge									Dossier ouvert
<b>Beverly Gaie</b> Summerside Marina	2018	Bateau de plaisance converti				MPO/GCC 2019-07-12	151 648,78	2019-10-31	9 614,71 6.34 %		Dossier ouvert
<b>Eylander</b> Witless Bay	2017	Navire de pêche	✓		✓	MPO/GCC 2019-07-25	12 812,93	2019-10-17	10 272,68 80.20 %		Dossier ouvert
<b>Françoise</b> Port de Clarenville	2017	Navire de pêche				MPO/GCC 2019-09-12	381 296,28				Dossier ouvert

NOM DU NAVIRE ET LIEU DE L'INCIDENT	ANNÉE DE L'INCIDENT	TYPE DE NAVIRE ET PAVILLON	DÉVERSEMENT	TYPE D'HYDROCARBURES	GARANTIE	DEMANDE(S) D'INDEMNISATION DÉPOSÉE(S)		OFFRE		RECOURVREMENT	SITUATION AU 2020-03-31
						DEMANDEUR ET DATE DE LA DEMANDE D'INDEMNISATION	MONTANT (\$)	DATE	MONTANT (\$) %	MONTANT RECOUVRÉ (\$)	
<b>Jennifer Holly</b> Main Brook	2019	Navire de pêche (abandonné)	✓	Carburant, huile de base, huile hydraulique		MPO/GCC 2019-10-28	76 171,64	2020-03-06	72 939,19 95.76 %		Dossier ouvert
<b>Lady Elizabeth I</b> Woody Point	2018	Navire de passagers / charge				MPO/GCC 2019-12-13	8 489,01	2020-03-11	1 620,37 19.09 %		Dossier ouvert
<b>Lucas &amp; Rebecca</b> Baie des Îles	2017	Navire de pêche				MPO/GCC 2017-11-03	17 744,64	2017-12-13	17 744,64 100 %		Dossier ouvert
<b>Mary Shauna</b> Norris Point	2017	Navire de pêche				MPO/GCC 2019-05-01	5 389,77				Dossier fermé
<b>Matterhorn</b> Mount Carmel	2014	Remorqueur abandonné	✓	Carburant et huile usée		MPO/GCC 2016-08-09	172 751,64	2016-12-19	172 751,64 100 %	135 000,00	Dossier fermé
<b>Megan C</b> Port aux Basques	2019	Navire de pêche (abandonné)				MPO/GCC 2019-05-01	11 784,58	2019-06-12	8 170,82 69.33 %		Dossier ouvert
<b>Noble Mariner</b> Nipper's Harbour	2018	Navire de pêche (abandonné)	✓	Carburant diesel		MPO/GCC 2019-05-30	41 687,99	2019-07-11	36 601,67 87.80 %		Dossier ouvert
<b>Northern Ranger</b> Lewisporte	2019	Navire de passagers (traversier)	✓								Dossier ouvert
<b>Northern Star</b> Witless Point	2018	Navire de pêche				MPO/GCC 2019-12-11	4 574,63		3 941,51 86.16 %		Dossier ouvert
<b>Ronda</b> Embree	2016	Navire de pêche				MPO/GCC 2018-11-26	98 858,83	2019-02-26	5 953,87 6 %		Dossier fermé
<b>Sikuk</b> Port de Clarenville	2017	Navire de pêche				MPO/GCC 2019-03-01	195 109,00				Dossier ouvert
<b>Stellie II</b> Port Saunders	2016	Navire de pêche									Dossier ouvert
<b>NOUVELLE-ÉCOSSE</b>											
<b>Cormorant</b> Bridgewater	2015	Navire déserté (épave)	✓	Huile hydraulique		MPO/GCC 2015-11-02	549 581,18	2016-03-29	515 267,25 93.76 %		Dossier ouvert
<b>Cormorant</b> Bridgewater	2019	Navire déserté (épave)									Dossier ouvert
<b>Farley Mowat</b> Port de Shelburne	2017	Épave abandonnée	✓	Liquides huileux		MPO/GCC 2017-10-10	1 176 126,41	2019-04-15	872 107,92 74.15 %		Dossier fermé
<b>Farley Mowat</b> Port de Shelburne	2015	Épave abandonnée	✓			MPO/GCC 2016-01-18	814 815,05	2016-06-29	813 316,15 99.82 %		Dossier ouvert

NOM DU NAVIRE ET LIEU DE L'INCIDENT	ANNÉE DE L'INCIDENT	TYPE DE NAVIRE ET PAVILLON	DÉVERSEMENT	TYPE D'HYDROCARBURES	GARANTIE	DEMANDE(S) D'INDEMNISATION DÉPOSÉE(S)		OFFRE		RECOURVEMENT	SITUATION AU 2020-03-31
						DEMANDEUR ET DATE DE LA DEMANDE D'INDEMNISATION	MONTANT (\$)	DATE	MONTANT (\$) %	MONTANT RECOUVRÉ (\$)	
<b>Farley Mowat</b> Port de Shelburne	2015	Épave abandonnée	✓			Ville de Shelburne 2017-06-23	47 598,78	2017-07-18	43 641,94 91.69 %		Dossier ouvert
<b>Ile d'Aix</b> Port de Halifax	2018	Autre									Dossier ouvert
<b>Lady Young</b> Île Deming	2016	Bateau de plaisance	✓	Carburant diesel		MPO/GCC 2016-08-09	25 747,66	2016-11-23	25 598,67 99.42 %		Dossier fermé
<b>Navire non identifié</b> Sandy Cove	2018	Navire de pêche	✓			MPO/GCC 2018-11-26	1 157,98	2019-02-07	1 157,98 100 %		Dossier fermé
<b>Navire non identifié</b> Weymouth North	2018	Navire de pêche	✓			MPO/GCC 2018-10-18	33 606,49	2018-11-15	33 606,49 100 %		Dossier fermé
<b>Nordika Desgagnés</b> Île Scatarie	2018	Navire de charge				MPO/GCC 2020-03-02	12 218,63				Dossier ouvert
<b>Ryan Atlantic II (anciennement appelé le Cape Rouge)</b> Bridgewater	2014	Ancien navire de pêche	✓			MPO/GCC 2014-06-30	362 575,38	2015-03-19	358 117,79 98.77 %		Dossier ouvert
<b>Stephanie &amp; Darrel</b> Shelburne	2007	Navire de pêche abandonné	✓	Carburant et huiles hydrauliques		MPO/GCC 2008-02-09	13 627,73	2008-05-13	13 627,73 100 %		Dossier ouvert
<b>NOUVEAU-BRUNSWICK</b>											
<b>SBI Carioca</b> Belledune	2017	Vraquier			✓						Dossier ouvert
<b>QUÉBEC</b>											
<b>Alouette Spirit et Wilf Seymour</b> Lac Saint-Pierre	2017	Chaland et remorqueur	✓			MPO/GCC 2019-05-13	14 395,08	2019-08-06	44,38 0.30 %		Dossier fermé
<b>Kathryn Spirit</b> Beauharnois (région du Lac St. Louis)	2013	Épave									Dossier ouvert
<b>Kavo Manali</b> Port de Québec	2017	Vraquier	✓	Huile lubrifiante	✓	MPO/GCC 2019-04-09	14 231,04	2019-05-23	13 293,87 93.41 %	14 047,82	Dossier fermé
<b>Louis Jolliet</b> Fleuve St-Laurent, Ville de Québec	2015	Bateau de croisière	✓	Diesel							Dossier fermé
<b>Déversement d'origine inconnue</b> Port de Québec	2017		✓			MPO/GCC 2019-02-12	11 139,48				Dossier fermé

NOM DU NAVIRE ET LIEU DE L'INCIDENT	ANNÉE DE L'INCIDENT	TYPE DE NAVIRE ET PAVILLON	DÉVERSEMENT	TYPE D'HYDROCARBURES	GARANTIE	DEMANDE(S) D'INDEMNISATION DÉPOSÉE(S)		OFFRE		RECOUVREMENT	SITUATION AU 2020-03-31
						DEMANDEUR ET DATE DE LA DEMANDE D'INDEMNISATION	MONTANT (\$)	DATE	MONTANT (\$) %	MONTANT RECOUVRÉ (\$)	
<b>Sea Gypsy</b> Port de Québec	2017	Bateau de plaisance (voilier)	✓	Diesel		MPO/GCC 2019-03-27	7 278,30	2019-05-21	7 278,30 100 %		Dossier fermé
<b>ONTARIO</b>											
<b>Dispatch II</b> Sault Ste Marie	2017	Remorqueur	✓	Mélange d'hydrocarbures, de diesel et d'eau		MPO/GCC 2018-07-19	49 123,47	2018-08-28	48 716,67 99.1 %	12 500,00	Dossier fermé
<b>Margarethe</b> Wolfe Island	2018	Bateau de plaisance				Dedicated Environmental Services Inc. 2019-05-22	4 854,41	2019-10-17	2 550,80 52.5 %		Dossier ouvert
<b>Pitts Carillon</b> Baie de Picton Comté de Prince Edward	2017	Chaland	✓	Huile résiduelle		Comté de Prince Edward 2018-05-08	597 396,70	2019-07-26	380 714,53 63.73 %	260 353,60	Dossier ouvert
<b>Pitts Carillon</b> Baie de Picton Comté de Prince Edward	2017	Chaland	✓	Huile résiduelle		MPO/GCC 2018-11-22	77 347,18	2019-03-05	32 694,66 42.27 %	23 146,41	Dossier ouvert
<b>Warren L II</b> Chenal Killarney	2015	Remorqueur et chaland	✓	Mazout		Municipalité de Killarney 2017-08-21	270 286,31	2018-07-04	209 575,43 77.54 %	198 450,00	Dossier fermé
<b>Warren L II</b> Chenal Killarney	2015	Remorqueur et chaland	✓	Mazout		MPO/GCC 2017-12-04	30 999,97	2018-03-21	28 059,11 90.51 %	26 550,00	Dossier fermé
<b>COLOMBIE-BRITANNIQUE</b>											
<b>Alaskan</b> Île Jenkins	2016	Ancien navire de pêche (abandonné)	✓			MPO/GCC 2018-06-11	37 723,18	2018-07-04	37 723,18 100 %		Dossier fermé
<b>Anapaya</b> Ladysmith	2017	Voilier en bois (abandonné)	✓	Carburant diesel et huile lubrifiante		MPO/GCC 2019-09-10	311 073,37	2019-12-05	296 024,24 95.16 %		Dossier ouvert
<b>Barges King Arthur &amp; SL 104</b> Mamquam Blind Channel	2016	Chalands				MPO/GCC 2018-04-04	819 134,67	2018-10-31	814 012,78 99.37 %		Dossier ouvert
<b>Big Kahuna</b> Port Hardy	2017	Navire de pêche abandonné				MPO/GCC 2019-09-30	9 016,06	2019-12-24	6 811,45 75.55 %		Dossier ouvert
<b>Blue Pacific No.1</b> Île Saltspring	2016	Ancien navire de pêche	✓	Mazout		MPO/GCC 2018-10-09	132 339,06	2019-01-23	114 129,56 86.24 %		Dossier ouvert
<b>Central Isle</b> French Creek	2016	Ancien navire de pêche				MPO/GCC 2018-02-20	25 035,02	2018-04-04	24 108,07 96.30 %		Dossier ouvert
<b>Chilcotin Princess</b> Prince Rupert	2015	Navire à moteur	✓			MPO/GCC 2016-09-19	137 680,88	2016-11-02	137 680,88 100 %	162 734,74	Dossier fermé



NOM DU NAVIRE ET LIEU DE L'INCIDENT	ANNÉE DE L'INCIDENT	TYPE DE NAVIRE ET PAVILLON	DÉVERSEMENT	TYPE D'HYDROCARBURES	GARANTIE	DEMANDE(S) D'INDEMNISATION DÉPOSÉE(S)		OFFRE		RECOURVEMENT	SITUATION AU 2020-03-31
						DEMANDEUR ET DATE DE LA DEMANDE D'INDEMNISATION	MONTANT (\$)	DATE	MONTANT (\$) %	MONTANT RECOUVRÉ (\$)	
<b>Command Performance</b> Ahousat	2016	Navire de pêche	✓			MPO/GCC 2017-03-21	116 433,70	2017-06-07	114 047,53 97,95 %	127 033,56	Dossier fermé
<b>Dawn Marie</b> Extrémité nord de l'île Mayne	2016	Navire de pêche	✓	Carburant diesel		MPO/GCC 2017-11-21	11 372,23	2017-12-07	11 372,23 100 %	9 000,00	Dossier fermé
<b>Delphinus</b> Île Gowlland	2018	Voilier (abandonné)				MPO/GCC 2020-02-05	25 579,91				Dossier ouvert
<b>Elf</b> Port de Squamish; pointe Atkinson, West Vancouver	2014	Remorqueur (déserté)	✓	Carburant diesel, huile hydraulique et huile lubrifiante		MPO/GCC 2014-08-12	82 512,70	2014-12-18	82 512,70 100 %		Dossier ouvert
<b>Elva M II</b> Port de Steveston Richmond	2016	Navire de pêche	✓			Administration portuaire de Steveston 2017-02-09	7 649,63	2017-02-22	7 649,63 100 %	462,53	Dossier ouvert
<b>Elva M II</b> Port de Steveston Richmond	2016	Navire de pêche	✓			MPO/GCC 2017-02-28	46 351,57	2017-03-31	46 351,57 100 %	2 803,93	Dossier ouvert
<b>Feelin' Free</b> Port Neville	2017	Navire de pêche	✓	Carburant diesel et huile lubrifiante		MPO/GCC 2019-01-24	37 731,13	2019-05-01	21 224,15 56,25 %	22 796,85	Dossier fermé
<b>George H. Ledcor</b> Île Deering Vancouver	2018	Remorqueur									Dossier ouvert
<b>Hi Rose</b> Ladysmith	2017	Bateau de plaisance	✓	Carburant diesel et hydrocarbures		MPO/GCC 2019-04-23	17 584,55	2019-05-24	16 243,83 92,37 %		Dossier fermé
<b>Jasper</b> Deep Bay	2017	Navire de pêche				MPO/GCC 2019-04-23	36 490,94	2019-05-31	33 657,50 92,23 %		Dossier fermé
<b>Lady M. II</b> Ladysmith	2017	Navire en bois (abandonné)	✓	Carburant diesel		MPO/GCC 2019-02-07	32 388,76	2019-04-25	31 590,05 97,53 %		Dossier fermé
<b>Laurier II</b> Deep Bay	2014	Navire à moteur				MPO/GCC 2018-01-22	384 365,01	2019-02-07	265 768,99 69,14 %		Dossier ouvert
<b>Lightship LV76 (Queen of East Vancouver)</b> Mission (fleuve Fraser)	2017	Déserté (navire coulé)									Dossier ouvert
<b>Malecite</b> Kits Point, Baie English	2017	Bateau de plaisance (abandonné)	✓	Mazout		MPO/GCC 2018-06-11	48 230,18	2018-07-11	48 230,18 100 %		Dossier fermé

NOM DU NAVIRE ET LIEU DE L'INCIDENT	ANNÉE DE L'INCIDENT	TYPE DE NAVIRE ET PAVILLON	DÉVERSEMENT	TYPE D'HYDROCARBURES	GARANTIE	DEMANDE(S) D'INDEMNISATION DÉPOSÉE(S)		OFFRE		RECOURVREMENT	SITUATION AU 2020-03-31
						DEMANDEUR ET DATE DE LA DEMANDE D'INDEMNISATION	MONTANT (\$)	DATE	MONTANT (\$) %	MONTANT RECOUVRÉ (\$)	
<b>Marathassa</b> Baie English Vancouver	2015	Vraquier Corée	✓	Fuel Oil IFO 380	✓	Ville de Vancouver 2017-04-10	569 053,13	2019-03-20	235 748,23 41.43 %	236 070,59	Dossier ouvert
<b>Melampus</b> Goat Island, Baie Ganges	2017	Bateau de plaisance				MPO/GCC 2019-08-15	15 106,38	2019-12-24	6 522,62 43.18 %		Dossier ouvert
<b>Miss Universe</b> Quais flottants pour navires de pêche à filets maillants, Administration portuaire de Port Edward.	2016	Navire de pêche	✓			Administration portuaire de Port Edward 2017-07-12	19 911,85	2017-08-31	18 711,85 93.97 %		Dossier fermé
<b>Mistann</b> Prince Rupert	2011	Navire de pêche	✓	Carburant diesel		MPO/GCC 2012-04-26	113 787,48	2012-09-12	100 462,51 88.29 %	18 080,42	Dossier ouvert
<b>Nathan E. Stewart</b> Chenal Seaforth, Bella Bella	2016	Remorqueur	✓	Carburant diesel et huile lubrifiante	✓	Heiltsuk Tribal Council (HTC) 2019-10-11					Dossier ouvert
<b>Nika</b> Campbell River	2017	Ancien navire de pêche	✓	Carburant diesel		MPO/GCC 2019-03-26	23 646,38	2019-05-01	22 720,29 96 %		Dossier ouvert
<b>Navire non identifié (ferro ciment voilier)</b> Île Chatham	2016	Voilier (ferro- ciment)	✓	Carburant diesel		MPO/GCC 2018-12-03	53 954,45	2019-04-25	10 563,98 19.58 %		Dossier fermé
<b>Norob</b> Degnan Bay	2016	Navire de pêche	✓			MPO/GCC 2018-05-01	12 930,15	2018-05-09	12 930,15 100 %		Dossier fermé
<b>Ocean Eagle</b> Baie Menzies	2016	Remorqueur				MPO/GCC 2018-03-13	156 632,65	2018-06-19	61 597,45 39.33 %		Dossier fermé
<b>Pacific Fibre Barge No. 1</b> Port Mellon	2018	*****	**	*****		MPO/GCC 2018-01-31	121 187,55				Dossier ouvert
<b>Persephone II</b> Deep Bay	2017	Ancien navire de pêche en bois				MPO/GCC 2018-12-03	11 345,17	2019-02-07	11 345,17 100 %		Dossier fermé
<b>Salerosa</b> Oak Bay	2017	Voilier (ferro- ciment)	✓	Carburant diesel		MPO/GCC 2019-02-01	62 673,20	2019-04-11	8 254,51 13.17 %		Dossier ouvert
<b>SC 170</b> Port McNeil	2017	Navire de pêche	✓			MPO/GCC 2019-06-04	11 606,93	2019-07-11	8 528,54 73.48 %		Dossier ouvert
<b>Sea-Que</b> Sidney Marina, Sidney	2016	Bateau à moteur				MPO/GCC 2018-08-02	18 730,67	2018-09-21	18 730,67 100 %		Dossier ouvert
<b>Severn Mist</b> Baie Alert	2018	Navire de pêche (abandonné)	✓	Carburant diesel		MPO/GCC 2020-02-05	28 226,69				Dossier ouvert
<b>Sheena M</b> Gibsons	2019	Remorqueur	✓	Mazout	✓						Dossier ouvert
<b>Silver King</b> Deep Bay	2014	Remorqueur (épave)				MPO/GCC 2017-10-31	338 379,18	2018-04-11	107 941,32 31.90 %		Dossier fermé

NOM DU NAVIRE ET LIEU DE L'INCIDENT	ANNÉE DE L'INCIDENT	TYPE DE NAVIRE ET PAVILLON	DÉVERSEMENT	TYPE D'HYDROCARBURES	GARANTIE	DEMANDE(S) D'INDEMNISATION DÉPOSÉE(S)		OFFRE		RECOUVREMENT	SITUATION AU 2020-03-31
						DEMANDEUR ET DATE DE LA DEMANDE D'INDEMNISATION	MONTANT (\$)	DATE	MONTANT (\$) %	MONTANT RECOUVRÉ (\$)	
<b>Shimoiget</b> Cowichan Bay	2017	Navire déserté				MPO/GCC 2019-09-24	43 078,26	2020-01-30	5 730,96 13.30 %		Dossier ouvert
<b>Simushir</b> Îles de la Reine-Charlotte	2014	Bateau à moteur			✓						Dossier ouvert
<b>Spudnik</b> Baie Howe (Squamish)	2014	Navire déserté	✓			MPO/GCC 2016-04-28	149 043,60	2016-07-26	131 064,45 87.94 %		Dossier ouvert
<b>Spudnik</b> Surrey	2020	Navire déserté									Dossier ouvert
<b>Sundowner</b> Bella Coola	2017	Bateau de plaisance	✓	Carburant diesel		MPO/GCC 2019-06-04	27 846,02	2019-07-25	27 761,32 99.69 %	29 778,54	Dossier fermé
<b>Tinker II</b> Campbell River	2018	Bateau de plaisance				MPO/GCC 2018-01-20	8 979,14				Dossier ouvert
<b>Tymac No. 20</b> Tsehum Harbour, Sydney	2017	Remorqueur (abandonné)	✓	Carburant diesel		MPO/GCC 2019-07-09	36 177,31	2019-08-29	26 786,87 74.04 %		Dossier ouvert
<b>Nom inconnu (cote aurique noir)</b> Comox Breakwater	2018	Bateau de plaisance				MPO/GCC 2019-12-17	30 993,43				Dossier ouvert
<b>Nom inconnu (chalutier bleu)</b> Campbell River	2017	Chalutier (converti)				MPO/GCC 2019-09-30	26 640,92				Dossier ouvert
<b>Nom inconnu (pêche sportive)</b> Cowichan Bay	2018	Bateau de plaisance	✓	Carburant diesel		MPO/GCC 2019-12-27	29 705,45				Dossier ouvert
<b>Vahine Moana</b> Fernwood Point	2018	Voilier (bateau de plaisance)				MPO/GCC 2020-03-19	14 473,00				Dossier ouvert
<b>Viking I</b> Nanaimo	2016	Navire de pêche	✓	Hydrocarbures et carburant		Administration portuaire de Nanaimo 2017-05-03	31 458,19	2017-08-30	29 432,92 93.56 %		Dossier ouvert
<b>Viking I</b> Nanaimo	2016	Navire de pêche	✓	Hydrocarbures et carburant		MPO/GCC 2018-02-20	128 246,91	2018-04-24	128 246,91 100 %		Dossier ouvert
<b>West Island 395</b> Haida Gwaii	2018	Chaland (gîte)	✓		✓	Haida Tourism Limited Partnership (Haico) 2019-01-14	1 857 314,06				Dossier ouvert
<b>White Orca</b> Ladysmith	2017	Bateau de plaisance (abandonné)	✓			MPO/GCC 2019-09-24	63 404,86	2019-12-20	49 005,97 77.29 %		Dossier ouvert
<b>Widow maker</b> Ganges Bay	2017	Ancien navire de pêche	✓	Carburant diesel		MPO/GCC 2019-09-12	8 959,25	2019-11-28	5 761,16 64.3 %		Dossier fermé
<b>Zidell Marine 277 &amp; Jake Shearer</b> Goose Island	2017	Remorqueur et chaland			✓						Dossier ouvert

NOM DU NAVIRE ET LIEU DE L'INCIDENT	ANNÉE DE L'INCIDENT	TYPE DE NAVIRE ET PAVILLON	DÉVERSEMENT	TYPE D'HYDROCARBURES	GARANTIE	DEMANDE(S) D'INDEMNISATION DÉPOSÉE(S)		OFFRE		RECouvreMENT	SITUATION AU 2020-03-31
						DEMANDEUR ET DATE DE LA DEMANDE D'INDEMNISATION	MONTANT (\$)	DATE	MONTANT (\$) %	MONTANT RECOUVRÉ (\$)	
<b>Zodiac Light</b> Kitamaat Village	2018	Navire de pêche	✓	Carburant diesel		MPO/GCC 2020-01-15	176 462,73				Dossier ouvert
<b>Zodiac Light</b> Kitamaat Village	2018	Navire de pêche	✓	Carburant diesel		Haisla Nation Council 2020-02-12	14 028,00	2020-03-26	14 028,00 100 %		Dossier ouvert
<b>NUNAVUT</b>											
<b>Akademik Ioffe</b> Kugaaruk	2018	Navire à passagers			✓						Dossier ouvert
<b>TERRITOIRES DU NORD-OUEST</b>											
<b>Investigator</b> Toker Point	2016	Chaland	✓	Mazout	✓						Dossier ouvert