

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



**RAPPORT ANNUEL  
DE L'ADMINISTRATEUR**

**2020-2021**

**Canada**

Image de la page couverture :

*Rolano* (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

Téloc. : (613) 990-5423

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

L'honorable Omar Alghabra, 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 2021.

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> .....	5
1.1. Demandes d'indemnisation et rapports d'incident concernant les déversements d'hydrocarbures au Canada .....	7
Carte des dossiers actifs de la Caisse en 2020-2021 .....	8
1.1.1. Aperçu des demandes d'indemnisation en 2020-2021.....	9
Tableau 1: Répartition selon les montants des 27 demandes d'indemnisation soumises en 2020-2021.....	9
Tableau 2.1: Nombre de demandes d'indemnisation soumises par type de demandeurs en 2020-2021..	10
Tableau 2.2 : Montant réclamé par type de demandeurs en 2020-2021.....	10
Tableau 3 : Types de navires impliqués dans les demandes d'indemnisation soumises en 2020-2021.....	12
Tableau 4 : Délai de temps écoulé avant la soumission des demandes d'indemnisation par les demandeurs en 2020-2021.....	12
Tableau 5 : Moyenne du temps requis pour évaluer les demandes d'indemnisation basé sur la valeur des demandes soumises en 2020-2021.....	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 2020-2021.....	17
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.....	20
1.3. Pouvoirs d'enquête et d'exécution à l'égard des obligations de déclaration des contributeurs .....	20
1.4. Contribution aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures .....	20
1.5. Gestion du bureau et contrôles.....	20
1.6. Rapports et activités de relations externes et de communications .....	25
 2016-2021 : Orientations stratégiques et résultats.....	 30
<b>2. RAPPORT FINANCIER</b> .....	<b>34</b>
<b>ANNEXE – LISTE DES DOSSIERS DE RAPPORTS D'INCIDENT ET DE DEMANDES D'INDEMNISATION DE 2020-2021</b> .....	<b>51</b>

# INTRODUCTION

---

La Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse ou la Caisse maritime) 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 porte sur l'exercice se terminant le 31 mars 2021.

Il s'agit du 32<sup>e</sup> rapport annuel de la Caisse, qui a eu 30 ans le 24 avril 2019.



**Il s'agit également du 5<sup>e</sup> rapport annuel soumis par la présente administratrice, dont le mandat actuel de cinq ans (2018-2023) a été précédé par deux mandats intérimaires (en 2016 puis en 2017).**

Afin de fournir une vue d'ensemble de ces cinq premières années,

- Les statistiques compilées sur cinq ans seront mentionnées au côté des statistiques rapportées pour la dernière année fiscale;
- Une section additionnelle, en fin de rapport, fera le bilan du cycle de planification stratégique 2018-2021 ainsi que l'énoncé des orientations à venir.

## 2020-2021 VUE D'ENSEMBLE

- ▶ Excédent accumulé : près de **409 M\$**
- ▶ **27** nouvelles demandes d'indemnisation présentées (plus de 2 M\$ au total)
- ▶ 52 % des demandes d'indemnisation présentées étaient inférieures à **35 000 \$**
- ▶ Première demande d'indemnisation présentée sous le processus accéléré pour les petites demandes
- ▶ 92 % des demandes d'indemnisation ont été faites par la **Garde côtière canadienne (GCC)**
- ▶ La plupart des demandes d'indemnisation proviennent de **Colombie-Britannique**
- ▶ La plupart des demandes d'indemnisation étaient liées à la **déconstruction de navires**
- ▶ **45 %** des demandes d'indemnisation étaient liées à des **épaves et à des navires abandonnés ou désertés**
- ▶ **78 % des évaluations** ont été faites en moins de 6 mois
- ▶ Montant offert : environ **42 % du montant réclamé** (en moyenne)
- ▶ Environ **500 000 \$** ont été versés pour payer des demandes d'indemnisation canadiennes
- ▶ Pas de contributions aux FIPOL
- ▶ La Caisse a été impliquée dans **24** affaires judiciaires
- ▶ Près de **2 M\$** en frais de fonctionnement
- ▶ Plus de **1,7 M\$** ont été perçus en intérêts

# 1. RAPPORT SUR LES ACTIVITÉS

L'EXERCICE 2020-2021 DE LA CAISSE A ÉTÉ MARQUÉ PAR LES ÉVÉNEMENTS SUIVANTS :

## Impact de la pandémie

Bien que le bureau de l'administratrice ait continué de fonctionner normalement (mais surtout à distance) durant la pandémie, celle-ci a eu un impact important sur le nombre de demandes d'indemnisation présentées, les efforts de recouvrement par la voie des cours et des tribunaux, les relations externes, et les taux d'intérêt sur le solde de la Caisse.



Tout au long de ce rapport, l'icône met en lumière l'impact que la pandémie a eu cette année sur les activités du bureau de l'administratrice.

## Plusieurs demandes d'indemnisation jugées inadmissibles

Pour la première fois depuis plusieurs années, trois demandes d'indemnisation ont été jugées inadmissibles et rejetées, soit parce que le délai prescrit avait expiré, soit parce que la pollution par les hydrocarbures n'avait pas été causée par un navire. Par ailleurs, à la fin de l'exercice, une offre d'indemnité préliminaire était en attente de commentaires concernant une possible expiration du délai prescrit.

## Première petite demande d'indemnisation présentée selon le processus accéléré

Ce nouveau processus est offert aux demandeurs depuis décembre 2018, mais la première petite demande d'indemnisation a été présentée en 2020-2021, ce qui a donné l'occasion à la GCC (le demandeur) et au bureau de l'administratrice de faire l'essai du processus accéléré.



## Plus de demandes d'indemnisation que jamais pour la déconstruction de navires

La grande majorité des demandes d'indemnisation présentées étaient liées à l'enlèvement de navires préoccupants pour l'environnement marin ainsi qu'à leur déconstruction et à leur élimination. En général, la pollution par les hydrocarbures n'a représenté qu'une petite partie des frais liés à l'ensemble des interventions, et il en est allé de même pour l'indemnisation offerte par l'administratrice.

## Questions nouvelles en matière d'indemnisation : plusieurs offres préliminaires ont été faites

Pour la première fois en trois ans, le mécanisme d'offre préliminaire a été employé. Deux offres préliminaires ont été faites dans des dossiers ayant soulevé des questions nouvelles en matière d'indemnisation, donnant ainsi au demandeur l'occasion de faire des commentaires sur le raisonnement de l'administratrice, avant qu'elle ne prenne sa décision finale.

## Webinaires à l'intention du secteur de la pêche

Un grand nombre de webinaires et d'exposés virtuels ont été présentés aux secteurs de la pêche, à la suite des efforts déployés durant l'exercice précédent pour sensibiliser ce segment important de demandeurs potentiels.

## Un portefeuille d'affaires judiciaires bien rempli

L'administratrice a géré environ 24 affaires judiciaires en 2020-2021, y compris une action que la GCC a intentée afin de recouvrer près de 25 millions de dollars pour les frais qu'elle a engagés dans le dossier concernant le *Kathryn Spirit*. L'administratrice est l'un des défendeurs dans cette affaire.

## Examen spécial

L'examen spécial quinquennal prévu par la loi a été mené en 2020-2021, afin de vérifier si les processus et les procédures internes existants garantissent, dans la mesure du possible, que les actifs de la Caisse sont protégés et que ses activités sont exercées de manière efficace. Il s'agissait du deuxième examen spécial mené depuis la création de la Caisse.



## Engagement auprès des groupes autochtones

Les activités d'engagement auprès des communautés autochtones ont progressé grâce aux webinaires offerts au secteur de la pêche, et à la suite des activités de sensibilisation des communautés côtières menées par Transports Canada dans le cadre du Plan de protection des océans et de l'examen de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* – ce qui a ouvert la porte à d'autres discussions sur ce sujet.

## Le principe du pollueur-payeur en action

Des sommes ont été recouvrées auprès de deux propriétaires de navires en 2020-2021. Un nombre record de dossiers avaient fait l'objet d'un recouvrement au cours de l'exercice précédent, et il ne restait donc qu'un petit nombre de dossiers en recouvrement d'un montant élevé. L'initiative La Caisse 3.0 est maintenant pleinement opérationnelle, et 14 nouvelles demandes introductives d'instance ont été déposées en 2020-2021. L'une de ces demandes introductives d'instance a mené à l'obtention d'un jugement. Les mesures relatives à la COVID-19 ont beaucoup ralenti la progression des affaires liées à La Caisse 3.0, ce qui a retardé les procédures judiciaires et a eu un effet considérable sur tous les dossiers en recouvrement.

Bien que ces développements aient eu un impact direct sur les activités de la Caisse en 2020-2021, l'administratrice s'est employée principalement à remplir son mandat énoncé à 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 (voir la section 1.1);
- fournir des fonds d'urgence à la GCC en cas d'incident majeur, sur l'ordre du ministre des Transports (voir la section 1.2);
- contribuer à l'imposition de sanctions administratives pécuniaires aux contributeurs en cas de manquement à leurs obligations de déclaration (voir la section 1.3);
- contribuer aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (voir la section 1.4);
- faire tenir des registres et des livres comptables, faire mettre en oeuvre 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 exercées avec efficacité (voir la section 1.5); et
- faire procéder à une vérification des états financiers de la Caisse (partie 2 du présent).

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

L'administratrice a traité 102 dossiers actifs en 2020-2021 (comparativement à 103 dossiers l'exercice précédent). Les détails des dossiers actifs traités en 2020-2021 se trouvent dans l'annexe et comprennent ce qui suit :

- 81 dossiers d'indemnisation, comparativement à 87 dossiers d'indemnisation en 2019-2020 (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);
- 21 rapports d'incident, comparativement à 16 rapports d'incident en 2019-2020 (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.

L'administratrice continue de surveiller les incidents de déversement d'hydrocarbures et de prendre toutes les mesures proactives raisonnables contre les pollueurs.

### ► FAITS DE LA CAISSE :

LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE EST TOUJOURS LE PRINCIPAL DEMANDEUR.



# CARTE DES DOSSIERS ACTIFS DE LA CAISSE EN 2020-2021

La carte montre la répartition géographique du portefeuille de la Caisse en 2020-2021.



PROVINCE OU TERRITOIRE	NOUVELLES DEMANDES D'INDEMNISATION SOUMISES EN 2020-2021	NOUVEAUX RAPPORTS D'INCIDENT OUVERTS EN 2020-2021, ET POUR LESQUELS AUCUNE DEMANDE D'INDEMNISATION N'A ÉTÉ SOUMISE	NOMBRE TOTAL DE DOSSIERS ACTIFS, QUI INCLUT TOUS LES DOSSIERS TRAITÉS EN 2020-2021 ET LES DOSSIERS DES EXERCICES PRÉCÉDENTS	MONTANT TOTAL PAYÉ DANS LA PROVINCE OU LE TERRITOIRE EN 2020-2021 (\$)
Colombie-Britannique	19	4	63	340 003,04
Ontario	0	0	3	0
Québec	3	0	4	3 612,57
Nouveau-Brunswick	1	0	2	8 344,57
Nouvelle-Écosse	0	2	10	0
Terre-Neuve-et-Labrador	4	1	18	180 460,73

### 1.1.1. APERÇU DES DEMANDES D'INDEMNISATION EN 2020-2021

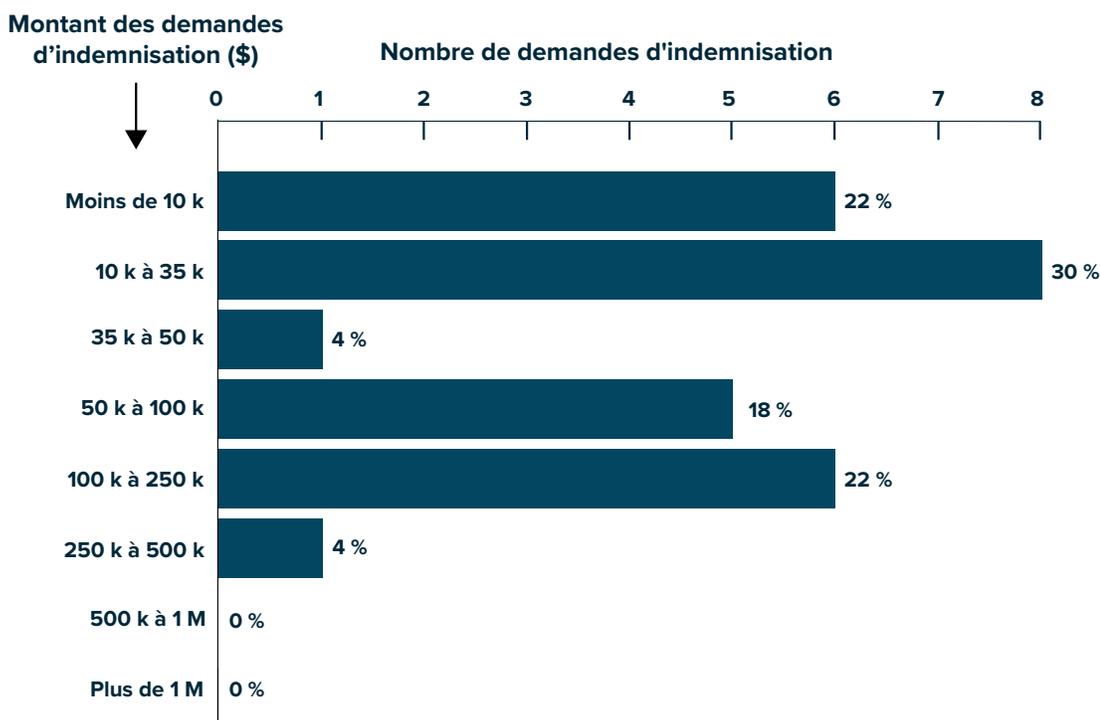


Malgré la pandémie de la COVID-19, 27 demandes d'indemnisation ont été présentées au cours de l'exercice, comparativement au nombre record de 37 demandes d'indemnisation présentées durant l'exercice précédent. Le nombre de demandes d'indemnisation présentées en 2020-2021 est le troisième plus élevé jamais enregistré dans l'histoire de la Caisse. Les montants des demandes d'indemnisation présentées en 2020-2021 ont varié entre 3 087 \$ et 396 954 \$, pour un total de 2 082 447 \$ (2019-2020 : 1 816 845 \$). Le montant total réclamé en 2020-2021 est le sixième plus élevé depuis la création de la Caisse en 1989.

**La moitié des demandes d'indemnisation sont inférieures à 35 000 \$.** Le montant moyen des demandes d'indemnisation a atteint 77 127 \$ en 2020-2021, soit une hausse de plus de 50 % par rapport à la moyenne de l'exercice précédent (50 468 \$). Malgré cette augmentation du montant moyen des demandes d'indemnisation, 52 % des demandes présentées étaient inférieures à 35 000 \$, ce qui les rendaient admissibles au processus d'indemnisation accéléré prévu par la loi, mais seulement une de ces demandes a été présentée selon ce processus.

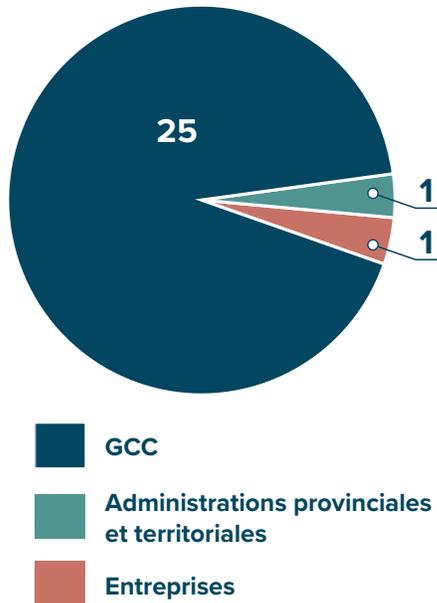
**Première demande d'indemnisation présentée selon le processus accéléré pour les petites demandes d'indemnisation (inférieures à 35 000 \$).** Cette demande d'indemnisation a été présentée par la GCC. L'évaluation initiale et le paiement ont été effectués dans le délai de 60 jours suivant la date de réception de la demande d'indemnisation, selon les paragraphes 106.3 (1) et 106.3 (4) de la LRMM. La demande d'indemnisation est présentement en cours de réévaluation.

**Tableau 1 : Répartition selon les montants des 27 demandes d'indemnisation soumises en 2020-2021**



*La moitié des demandes d'indemnisation qui ont été présentées en 2020-2021 sont pour des montants inférieurs à 35 000 \$.*

**Tableau 2.1 : Nombre de demandes d'indemnisation soumise par type de demandeurs en 2020-2021**

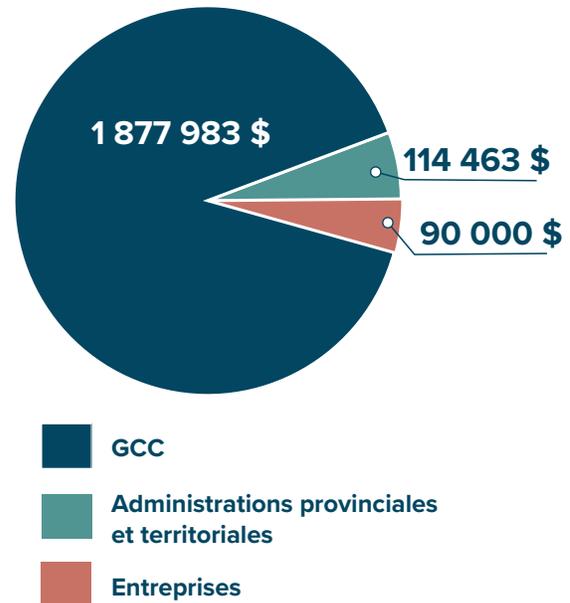


*92 % des demandes d'indemnisation présentées à la Caisse en 2020-2021 sont venues de la GCC.*

**La GCC demeure le principal demandeur; une province a présenté une demande d'indemnisation pour la troisième fois dans l'histoire de la Caisse.**

Comme les exercices précédents, il y a peu de diversité parmi les demandeurs, la GCC ayant été le principal demandeur en 2020-2021. La GCC a présenté 25 des 27 demandes d'indemnisation reçues en 2020-2021, ce qui représente 92 % du nombre de demandes d'indemnisation présentées et environ 90 % du montant total réclamé (2019-2020 99 %).

**Tableau 2.2 : Montant réclamé par type de demandeurs en 2020-2021**



*Les demandes d'indemnisation reçues de la GCC ont représenté 90 % du montant total réclamé en 2020-2021.*

En 2020-2021, les deux autres demandes d'indemnisation sont venues du ministère de l'Environnement et de la Stratégie sur le changement climatique de la province de la Colombie-Britannique et d'une entreprise privée. C'est la troisième fois dans l'histoire de la Caisse qu'une province a présenté une demande d'indemnisation à l'administratrice. En 2020-2021, aucune demande d'indemnisation n'a été présentée par les groupes autochtones, les gouvernements locaux, ou les ports et havres.

**La Colombie-Britannique demeure la source de la majeure partie des demandes d'indemnisation.** La Colombie-Britannique, d'où sont venues 19 demandes d'indemnisation en 2020-2021, représente encore la part du lion des incidents à l'origine des demandes d'indemnisation présentées à la Caisse, suivie de Terre-Neuve-et-Labrador (4), du Québec (3) et du Nouveau-Brunswick (1).



► **FAITS DE LA CAISSE :**

De 2016 à 2021, la plupart des demandes proviennent de la Colombie-Britannique.

**Les navires de pêche et les bateaux de plaisance sont encore à l'origine du plus grand nombre de demandes d'indemnisation présentées à la Caisse.** Près des deux tiers des demandes d'indemnisation ont fait suite à des incidents causés par des navires de pêche et des bateaux de plaisance. Malgré cela, le montant total réclamé pour des accidents causés par des remorqueurs et des chalands a représenté près du tiers de l'exposition totale de la Caisse. Comparativement aux navires de pêche seulement, le montant total réclamé pour des incidents causés par des remorqueurs et des chalands est 50 % plus élevé, et le montant moyen des demandes d'indemnisation est environ le double. Une répartition complète figure au tableau 3 à la page suivante.

► **FAITS DE LA CAISSE :**

De 2016 à 2021, les navires de pêche et les bateaux de plaisance sont à l'origine du plus grand nombre de demandes.



Tableau 3 : Types de navires impliqués dans les demandes d'indemnisation soumises en 2020-2021\*

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	1	4	248 265	12	248 265
Remorqueurs et chalands	5	18	671 189	32	134 237
Navires de pêche	10	37	475 437	23	47 543
Bateaux de plaisance	7	26	387 582	19	55 368
Anciens navires de pêche	4	15	299 972	14	74 993
Autres	0	0	0	0	0
Déversements d'origine inconnue	0	0	0	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>27</b>	<b>100</b>	<b>2 082 445</b>	<b>100</b>	<b>77 127</b>

*Les navires de pêche, les anciens navires de pêche et les bateaux de plaisance ont représenté 77 % des demandes d'indemnisation. Ces demandes représentent plus de la moitié (56 %) du montant total réclamé à la Caisse.*

*\* Note : Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.*

**La tendance se maintient et les délais de présentation des demandes d'indemnisation sont encore plus longs.** En 2020-2021, 77 % des demandes d'indemnisation ont été présentées dans un délai de 18 à 24 mois suivant la date de l'incident, comparativement à 73 % en 2019-2020 et à 56 % en 2018-2019. Seulement 4 % des demandes

d'indemnisation présentées ont été soumises dans les six premiers mois suivant un incident. Lorsqu'une demande d'indemnisation est présentée tardivement, il se peut que l'administratrice manque l'occasion d'obtenir une garantie financière ou de joindre d'autres demandeurs potentiels qui peuvent avoir engagé des frais ou subi des dommages en réponse au même incident.

Tableau 4 : Délai de temps écoulé avant la soumission des demandes d'indemnisation par les demandeurs en 2020-2021



*Seulement 4 % des demandes d'indemnisation présentées ont été soumises dans les six premiers mois suivant un incident.*

**L'administratrice a effectué un nombre élevé d'évaluations, mais moins qu'en 2019-2020.**

Au cours de l'exercice, l'administratrice a évalué 28 demandes d'indemnisation (2019-2020 : 32), soit 25 offres d'indemnité et trois demandes d'indemnisation rejetées.

**Trois demandes d'indemnisation ont été rejetées :**

- **Délai de prescription expiré.** Pour la première fois depuis des années, une demande d'indemnisation a été rejetée parce qu'elle a été reçue après l'expiration du délai de prescription (*Atrevida No. 1*).
- **Dommages non causés par un navire.** Il a été conclu que la structure à l'origine de la pollution par les hydrocarbures n'était pas un navire (*Pacific Fibre Barge No. 1*).
- **Un propriétaire de navire cherchait à financer un litige contre un assureur.** La demande d'indemnisation présentée à l'administratrice visait des pertes ou des dommages subis ou des frais engagés. Même si les frais juridiques pourraient être considérés comme des mesures prises en réponse à la pollution par les hydrocarbures, ce qui était douteux dans ce cas-ci, ils étaient manifestement réclamés par anticipation dans ce dossier. Les frais n'avaient pas encore été engagés (*Reliant*).

**78 % des demandes d'indemnisation ont été traitées en moins de 6 mois,** et 93 % en moins de

9 mois. Seulement deux demandes d'indemnisation ont pris plus d'un an à évaluer. Dans le premier cas (*Sikuk*), il y a eu un retard dans le début de l'évaluation, car l'administratrice a dû attendre de recevoir une demande d'indemnisation connexe (*Françoise*), afin de pouvoir évaluer les deux demandes simultanément, parce que les frais engagés étaient partagés entre celles-ci. Dans le deuxième cas (*Pacific Fibre Barge No. 1*), l'évaluation a été retardée en raison d'une question juridique complexe, d'une offre préliminaire faite au demandeur, et des communications avec ce dernier. La demande d'indemnisation a finalement été rejetée et une lettre de rejet a été envoyée au demandeur. Le tableau 5 montre le temps qu'il faut à l'administratrice pour évaluer les demandes d'indemnisation et faire une offre d'indemnité. Ce temps varie selon la complexité de la demande d'indemnisation et les documents justificatifs.

**Deux offres préliminaires ont été faites en 2020-**

**2021.** L'administratrice a eu recours deux fois à sa politique établie sur les offres d'indemnité préliminaires. La demande d'indemnisation concernant le *Pacific Fibre Barge No. 1* comportait une nouvelle question juridique à propos de ce qui constitue un navire, alors que la demande d'indemnisation concernant le *Miss Terri* comportait une question relative à la limitation du délai de prescription et une nouvelle question de fait et de droit. Dans les deux cas, l'administratrice a invité le demandeur à fournir des commentaires en réponse à l'offre d'indemnité préliminaire avant de finaliser la lettre de décision.

**Tableau 5 : Moyenne du temps requis pour évaluer les demandes d'indemnisation basé sur la valeur des demandes soumises en 2020-2021**



Montant de la demande (\$) et (nombre de demandes)		Délai d'évaluation moyen (en mois)
0 - 35 k (18)	→	3
35 k - 100 k (4)	→	3
100 k - 500 k (6)	→	9
500 k - 1 M (0)	→	S/O
Plus de 1 M (0)	→	S/O

*En moyenne, les demandes d'indemnisation inférieures à 500 000 \$ ont été traitées en moins de 9 mois. La complexité de la demande d'indemnisation et le temps requis pour la traiter sont, dans la plupart des cas, proportionnels au montant de la demande d'indemnisation.*

**Taux de réussite global inférieur à 50 %.** En 2020-2021, le taux de réussite global de tous les demandeurs, c'est-à-dire le montant offert par rapport au montant réclamé, a été de 42 %. Cela représente une baisse de 27 % comparativement au taux de 2019-2020. La principale raison du taux de réussite relativement faible des entités constituées par une loi est que leur mandat est beaucoup plus vaste que celui de l'administratrice et que certains frais qu'ils engagent ne sont donc pas recouvrables auprès de la Caisse.

**Forte baisse (-80 %) du montant total payé durant l'exercice.** Excluant la petite réclamation, 22 demandes d'indemnisation ont été payées en 2020-2021, pour un total de 525 221 \$ (2019-2020 : 30 demandes d'indemnisation pour un total de 2 671 902 \$). La majeure partie des demandes d'indemnisation payées en 2020-2021 représentaient de faibles montants (inférieurs à 50 000 \$); pour la plupart des demandes d'indemnisation plus élevées, le montant offert était largement inférieur au montant réclamé.

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

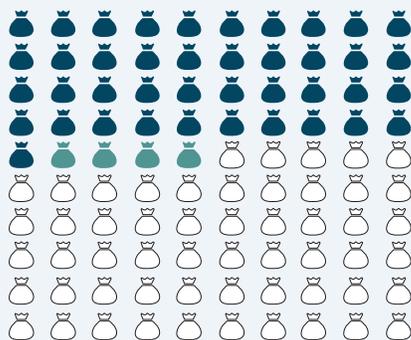


Montants offerts



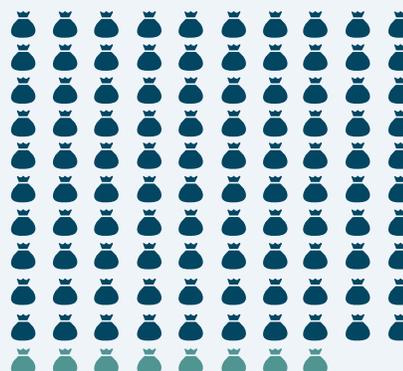
Intérêts payés

**Montant payé à la CCG  
(21 demandes)**



**41 %** du montant demandé a été offert  
**4 %** d'intérêts a été ajouté au montant de l'offre

**Montant payé aux autres demandeurs  
(1 demande d'un groupe autochtone)**



**100 %** du montant demandé a été offert  
**8 %** d'intérêts a été ajouté au montant de l'offre

*Presque toutes les demandes d'indemnisation de la GCC comprenaient des frais de déconstruction, dont beaucoup ont été jugés inadmissibles à une indemnisation. Malgré le faible taux de réussite global, la GCC a obtenu 76 % ou plus du montant réclamé en réponse à sept demandes d'indemnisation (environ 1/3), et deux de ces demandes ont été payées en entier.*

**Faibles résultats en matière de recouvrement.**

L'administratrice avait 81 dossiers de recouvrement actifs en 2020-2021. À la fin de l'exercice, 66 de ces dossiers étaient encore actifs. Les dossiers de recouvrement actifs peuvent se situer à différents stades :

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

Au début 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.

Au total, l'administratrice a pu recouvrer seulement **3 190 \$** dans deux dossiers (le *Elf* et le *nom inconnu* (cote grée à voile noir)) en 2020-2021. Une somme additionnelle de 10 812 \$ a été reçue en paiement d'un règlement conclu en 2019-2020.

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.

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

Les défis et les possibilités qui ont occupé le bureau de l'administratrice en 2020-2021 comprennent les suivants :

- **La Caisse comme outil d'accès à la justice pour les demandeurs autochtones.** Un certain nombre de groupes autochtones ont participé

aux webinaires à l'intention des communautés de pêcheurs, à la suite desquels ces groupes ont demandé que des séances d'information leur soient présentées. Le bureau de l'administratrice a aussi présenté des exposés lors d'un certain nombre de séances de sensibilisation des communautés côtières organisées dans le cadre du Plan de protection des océans du gouvernement du Canada. De plus, plusieurs groupes autochtones ont fait parvenir à l'administratrice une copie de leur mémoire à Transports Canada concernant l'examen de la LRMM. Un certain nombre de recommandations formulées dans ces mémoires ont soulevé des questions qui se rapportent à la gestion du mandat de l'administratrice en vertu de la loi actuelle. Tout cela a nourri la réflexion stratégique de l'administratrice sur les moyens de mieux équiper son bureau, afin de le doter du savoir, de l'expertise et des modes d'engagement nécessaires pour mieux servir les demandeurs autochtones sur le plan de l'accès à la justice.

- **Publication des lettres d'offre de l'administratrice.** Il y a quelques années, l'administratrice a décidé de publier ses lettres d'offre, en commençant par celles émises en 2019-2020, afin de rendre le processus décisionnel plus transparent pour le public et, de ce fait, d'accroître l'accès à la justice. Plutôt que d'afficher ces lettres seulement sur le site Web de la Caisse, l'administratrice a décidé de faire usage d'une plateforme bien connue et déjà employée par un grand nombre de cours et de tribunaux administratifs. Cette plateforme permet également d'indexer les lettres d'offre dans la base de données de recherche juridique CanLII, ce qui les rend accessibles aux parties qui ne connaissent pas l'existence de la Caisse. Les décisions rendues en 2019-2020 ont été préparées en vue d'être affichées sur cette plateforme et, au moment de la rédaction du présent rapport, elles étaient sur le point d'être mises en ligne en un premier lot. Les décisions rendues en 2020-2021 seront affichées par la suite en un second lot.
- **État de préparation à répondre aux demandes d'indemnisation en cas de déversement transfrontalier.** À la suite des deux ateliers sur la responsabilité et l'indemnisation en cas de déversement d'hydrocarbures transfrontalier tenus en 2017 et 2019, l'administratrice, l'*Oil Spill Liability Trust Fund* (OSLTF) des États-Unis et d'autres partenaires américains, canadiens et internationaux ont commencé à préparer le troisième atelier, qui aura lieu en 2022 et qui sera probablement précédé d'une session intérimaire à l'automne de 2021. Ces ateliers illustrent le vif désir de tous les intervenants privés et publics de travailler ensemble afin d'être prêts à régler rapidement les demandes d'indemnisation en cas de déversement d'hydrocarbures à la frontière maritime entre le Canada et les États-Unis.
- **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 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 de questions d'évaluation. 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. Des représentants du bureau de l'administratrice se sont réunis avec la GCC à plusieurs reprises cette année pour examiner cette question. Il est prévu de poursuivre ces travaux, avec la participation d'autres intervenants.

- **Demandes d'indemnisation pour l'enlèvement d'épaves et leur démantèlement ultérieur (navires abandonnés).** En 2020-2021, la grande majorité des demandes d'indemnisation présentées par la GCC comprenaient des frais pour l'enlèvement d'épaves et leur démantèlement ultérieur. Les offres d'indemnité en réponse aux demandes d'indemnisation pour la déconstruction de navires tendent à être inférieures à la moyenne. En vertu de la *Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux* (LÉBAD) (L.C. 2019, ch. 1), le propriétaire d'un navire est responsable de l'enlèvement de l'épave ainsi que des risques et frais associés (y compris la pollution par les hydrocarbures), et tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 doit être couvert par une assurance pour l'enlèvement d'épaves. Cependant, jusqu'à ce jour, aucun navire ayant fait l'objet d'une demande d'indemnisation pour l'enlèvement d'épaves n'était couvert par une telle assurance, soit parce que les opérations d'enlèvement de l'épave ont eu lieu avant l'entrée en vigueur de la *LÉBAD*, soit parce que le navire était d'une jauge brute inférieure à 300.
- **La Caisse 3.0, une plus grande gestion interne des litiges en matière de recouvrement.** Juste avant la fermeture des bureaux en mars 2020, le service juridique interne de l'administratrice avait préparé un certain nombre de requêtes en jugement par défaut ou en jugement sommaire, dans le but de procéder au recouvrement des créances dans un plus vaste éventail de dossiers.



Cependant, les procédures judiciaires en matière civile ont été suspendues pendant la majeure partie de l'année, et les tribunaux ont repris leurs activités seulement vers la fin de l'exercice.

Somme toute, le service juridique interne a réussi à obtenir un jugement par défaut, parmi la douzaine de requêtes en jugement par défaut ou en jugement sommaire qui ont été déposées cette année. Il est donc encore trop tôt pour mesurer le succès de cette nouvelle approche.

► 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'un tonnage inférieur au seuil obligeant les propriétaires à contracter une assurance pour l'enlèvement d'épaves.

### 1.1.2. APERÇU DES RAPPORTS D'INCIDENT EN 2020-2021

**Peu de nouveaux rapports d'incident.** Sept nouveaux dossiers d'incident ont été ouverts en 2020-2021. Trois dossiers de rapport d'incident qui avaient été reportés de l'exercice précédent ont été convertis en dossiers de demande d'indemnisation en 2020-2021. En plus de ces dossiers d'incidents, l'administratrice a suivi cinq nouveaux incidents, et huit incidents antérieurs au cours de l'exercice, mais lors des enquêtes il a finalement été conclu que ces incidents n'étaient pas susceptibles d'avoir un impact notable sur la Caisse, et ne nécessitaient pas l'ouverture d'un dossier officiel.

**Garantie financière obtenue.** En 2020-2021, l'administratrice n'a pas obtenu de garantie financière pour aucun des nouveaux dossiers d'incident, comparativement à un cas en 2019-2020. L'administratrice bénéficiait au total de neuf lettres d'engagement actives au cours de l'exercice 2020-2021. Comme lors de l'exercice précédent, l'administratrice n'a saisi aucun navire ni navire-jumeau pour obtenir une garantie financière.

## AFFAIRES JUDICIAIRES EN 2020-2021



En 2020-2021, l'administratrice a géré un portefeuille d'environ 24 affaires judiciaires, y compris le dépôt de nouveaux actes de comparution dans 14 instances judiciaires auxquelles l'administratrice est partie en différentes qualités :

- comme partie demanderesse subrogée dans une action en recouvrement intentée et poursuivie par un avocat interne contre un propriétaire de navire (*Lady Elizabeth I, Zodiac Light, Tinker II, nom inconnu (cotre aurique noir), Big Kahuna, nom inconnu (chalutier bleu), White Orca, Anapaya, Sikuk et Françoise, Tymac No. 20, SC 170, Laurier II et Nika*); et
- comme partie intimée dans une requête en révision judiciaire concernant un propriétaire de navire qui souhaitait présenter une demande d'indemnisation à l'administratrice en vertu de l'article 103 (*West Island 395*).

## AVANCEMENT ET ISSUE DES AFFAIRES JUDICIAIRES



L'administratrice a été partie à plusieurs litiges importants en 2020-2021. L'avancement de tous les litiges a été ralenti par la fermeture des tribunaux et les retards des procédures judiciaires causés par les mesures relatives à la COVID-19. Malgré ces retards, il y a eu de nouveaux développements notables cette année, y compris les suivants :

- Obtention d'un jugement selon lequel les efforts de l'administratrice relatifs au volet d'indemnisation de son mandat demeurent protégés par la doctrine du privilège de délibération, même lorsqu'elle intente une action comme partie demanderesse subrogée dans le cadre du volet de recouvrement de son mandat (*chalands King Arthur et SL 104*);
- Obtention d'un recouvrement dans une procédure de faillite, après avoir obtenu un jugement et engagé une procédure d'exécution contre un propriétaire de navire (*Elf*);
- Obtention d'un jugement par défaut contre le propriétaire d'un navire dans une action en subrogation intentée par un avocat externe (*Central Isle, Blue Pacific No. 1, Lucas & Rebecca*);
- Obtention d'un jugement par défaut contre le propriétaire d'un navire dans une action en subrogation intentée et poursuivie entièrement par un avocat interne (*Nika*);
- Préparation d'affidavits de documents relatifs à des actions intentées et poursuivies par un avocat interne (*Laurier II, Sikuk et Françoise*); et
- Discussions en vue de parvenir à un règlement avec l'avocat d'un propriétaire de navire dans une action intentée et poursuivie par un avocat interne (*Zodiac Light*).



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 trois autres affaires judiciaires : *Viking I, Blue Pacific No. 1 et Sea-Que*. On s'attend à ce qu'un jugement soit obtenu dans ces affaires en 2021-2022, bien qu'on ne sache pas encore très bien à quel moment.

Au total, par voie judiciaire ou par règlement, l'administratrice a recouvré des sommes dans deux dossiers distincts en 2020-2021 : *Elf* et *nom inconnu (cotre aurique noir)*. De plus, bien que réglé au cours de l'exercice 2019-2020, le paiement du dossier *Eyelande* a été reçu en 2020-2021.

## DÉTAILS DE L'ISSUE DES AFFAIRES JUDICIAIRES NOTABLES

### ***L'administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires c. Bosa-Kingswood Properties (Squamish) Inc. et al., dossier de la Cour fédérale : T-569-19, date de la décision : 5 janvier 2021***

Cette décision porte sur la protection des documents servant à l'évaluation des demandes d'indemnisation reçues par l'administratrice. Elle affirme un privilège qui protège ces documents contre toute communication durant un litige.

L'incident concernait deux chalands qui constituaient une menace de pollution par les hydrocarbures. La réponse de la GCC a mené au dépôt d'une réclamation auprès de l'administratrice, qui a donné lieu à un paiement d'un montant de 819 134,67 \$. L'administratrice a alors intenté une action subrogée contre les propriétaires. Dans ce litige, l'un des défendeurs a demandé à la cour d'obliger l'administratrice à fournir les documents relatifs à l'évaluation de la demande d'indemnisation. L'administratrice a refusé au motif que ces documents étaient privilégiés.

Le litige a été entendu par un juge chargé de la gestion de l'instance, qui a rendu sa décision le 5 janvier 2021. Le juge a statué en faveur de l'objection fondée sur le privilège soulevée par l'administratrice.

Dans sa décision, la Cour a noté la jurisprudence de la Cour suprême du Canada (*Commission scolaire de Laval c. Syndicat de l'enseignement de la région de Laval*, 2016 CSC 8, par. 57) à propos de la nécessité de tenir les processus décisionnels à l'abri d'un contrôle ou d'une révision. La Cour a réitéré que la doctrine du secret du délibéré favorise la cohérence et le caractère définitif des décisions, elle permet de délibérer de manière franche et collégiale, et elle fait en sorte que les décideurs ne passent pas plus de temps à expliquer leurs décisions qu'à les prendre. Le principe du secret du délibéré s'applique non seulement aux juges, mais aussi aux décideurs administratifs, y compris l'administratrice.

La Cour a aussi rejeté l'argument voulant que l'administratrice renonce à son privilège lorsqu'elle intente une action en subrogation contre un propriétaire de navire. La Cour a statué que l'administratrice ne peut renoncer au secret du délibéré, explicitement ou implicitement, et que celui-ci ne peut être levé que si une raison valable est établie. Aucune raison valable n'a été établie dans cette affaire.

---

### ***L'administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires c. David Sean Murphy, dossier de la Cour fédérale : T-536-20, date de la décision : 9 mars 2021***

Vers la fin de l'exercice 2019-2020, l'initiative « La Caisse 3.0 » a été lancée afin de recourir à des ressources juridiques internes dans la poursuite des actions par subrogation. L'objectif était de réduire les dépenses relatives aux litiges et d'élargir la portée des dossiers pouvant raisonnablement faire l'objet d'un recouvrement. Cette décision de la Cour fédérale représente le premier jugement obtenu entièrement grâce aux efforts déployés à l'interne par le personnel de l'administratrice.

Les faits de l'affaire en cause étaient simples. Le 12 mai 2017, la GCC a été avisée que le *Nika*, un bateau de plaisance d'environ 50 pieds, causait de la pollution par les hydrocarbures à la marina Fresh Water, à Campbell River, en Colombie-Britannique. La GCC est intervenue en réponse à l'incident et a engagé des frais. Le 26 mars 2019, l'administratrice a reçu une demande d'indemnisation de la GCC. L'administratrice a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 22 720,29 \$, plus les intérêts courus de 2 074,41 \$.

Le 8 mai 2020, l'avocat interne de l'administratrice a déposé une demande introductive d'instance à la Cour fédérale du Canada. Le défendeur n'a pas répondu à la demande. Le 5 mars 2021, l'avocat interne a présenté une requête en jugement par défaut contre le défendeur. Le 9 mars 2021, un jugement a été accordé au montant de 25 674,45 \$ (le plein montant demandé), plus des intérêts de 5 % par année.

## 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'administratrice, 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 2020-2021. Cependant, au cours de l'exercice, l'administratrice a tenu des discussions avec Transports Canada et la GCC 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 en 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 2020-2021 et aucune sanction administrative pécuniaire n'a été imposée.

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

**Participation à distance 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 (118 États membres, soit un de plus que l'année dernière) offre des indemnités d'environ 358 millions de dollars par incident, tandis que le Fonds complémentaire (32 États membres) offre un niveau d'indemnisation supplémentaire s'élevant à plus d'un milliard de dollars, soit un total de près de 1,340 milliard de dollars (au taux de change en vigueur au 31 mars 2021). Le Canada est membre des deux Fonds.



Les réunions du printemps de 2020 ont été annulées à la dernière minute en raison de la pandémie. Les réunions de l'automne de 2020 et du printemps de 2021 ont été tenues à distance, selon un horaire comprimé de trois heures par jour pour épargner aux délégations le dérangement

causé par le décalage horaire par rapport à Londres, où se trouvent les bureaux du Secrétariat des FIPOL. L'administratrice a participé à ces réunions à distance, en tant que membre de la délégation canadienne.

**Discussions et décisions.** L'horaire comprimé des réunions a obligé les participants à se concentrer sur les décisions en matière d'administration et de gouvernance nécessaires au fonctionnement des Fonds (comme les élections et l'approbation du budget), et ils n'ont pas eu le temps de tenir de longues discussions sur les questions de politique d'indemnisation. Voici quelques-uns des principaux sujets ayant fait l'objet de discussions et de décisions aux réunions des FIPOL :

- **Discussions sur le dossier de l'Agia Zoni II**, un navire-citerne qui a coulé en Grèce en 2017, ce qui pourrait peut-être obliger les membres du Fonds de 1992 à verser des contributions additionnelles;
- **Discussions sur le dossier du Bow Jubail**, une collision survenue aux Pays-Bas, ce qui a soulevé la question de la suffisance (ou de l'insuffisance) de la Convention MARPOL et des certificats pour déterminer l'applicabilité de la Convention sur les hydrocarbures de soute ou de la Convention sur la responsabilité civile à l'égard de la limitation de la responsabilité;
- **Deux nouveaux dossiers ont été ouverts en 2021** dans le cadre du Fonds de 1992 : un incident survenu au Nigéria (le *MT Harcourt*, qui semble présenter peu de risque, s'il en est, pour les contributeurs du Fonds de 1992), et un incident survenu en Israël (un déversement d'origine encore inconnue, qui semble présenter un risque potentiel pour les contributeurs du Fonds de 1992).
- **La Canadienne Gillian Grant a été réélue présidente du Comité exécutif du Fonds de 1992** pour une deuxième année.
- **Le Canadien Alfred Popp, ancien administrateur de la Caisse**, a été élu membre de l'Organe de contrôle de gestion des FIPOL à la réunion de l'automne de 2020.

- **Il a été décidé de ne percevoir aucune contribution en 2021** auprès des contributeurs des Fonds. C'est seulement la troisième fois depuis que le Canada s'est joint au régime international en 1989 : le Canada n'a pas eu à verser une contribution aux Fonds internationaux en 2005-2006 ni en 2009-2010.
- **Un document de l'Inde** sur l'examen de la Convention sur le Fonds international et de la Convention sur la responsabilité civile a été discuté brièvement durant la réunion de l'automne de 2020.
- **L'administrateur des FIPOL** prendra sa retraite à la fin de 2021, et les discussions tenues à la réunion du printemps de 2021 ont porté en grande partie sur la procédure pour élire son successeur dans le contexte de la COVID. Une autre réunion pour discuter virtuellement de ce sujet aura lieu en juillet 2021.



Le rapport complet des discussions tenues par les FIPOL ainsi que les documents pertinents à l'appui de ces discussions se trouvent en ligne sur le site Web des FIPOL (<https://www.iopcfunds.org/fr>).

**Collecte des données auprès des contributeurs canadiens.** L'administratrice 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'administratrice 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. De façon générale, les quantités globales d'hydrocarbures persistants reçues par mer au Canada ont diminué de façon constante au cours des dernières décennies.

**Pas de versement de la contribution aux FIPOL en 2020-2021.** Comme il a été mentionné plus tôt, il a été décidé à la réunion des FIPOL de l'automne de 2020 de ne percevoir aucune contribution en 2021. Au cours de ses 32 années d'existence, la Caisse a versé au total près de 57,5 millions de dollars aux FIPOL.

**Le point sur les progrès vers l'entrée en vigueur de la Convention SNPD.** Bien que le Canada ait ratifié en 2018 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), cette convention (et le Fonds SNPD qui lui est associé) n'est toujours pas en vigueur, car le nombre exigé de parties à la convention n'a pas encore été atteint : la France, l'Allemagne, les Pays-Bas, la Belgique et l'Estonie ont indiqué avoir fait des progrès vers l'adoption de leur loi de mise en œuvre, ce qui ouvre la voie à la ratification prochaine de la convention par ces pays. Durant la réunion des FIPOL, il a été confirmé que la convention pourrait entrer en vigueur avant 2025. D'autres renseignements sur la Convention SNPD de 2010 se trouvent sur le site Web de la Convention (<https://www.hnsconvention.org/fr>).

## 1.5. GESTION DU BUREAU ET CONTRÔLES



**La COVID a transformé le lieu de travail.** La Caisse a exercé ses activités surtout à distance au cours de l'exercice 2020-2021. Son personnel a dû travailler à domicile durant les périodes de fermeture du bureau, et les membres du personnel qui en ont fait la demande ont été autorisés à travailler à domicile une fois que le bureau a été rouvert. Une présence minimale au bureau a toutefois été assurée tout au long de l'année, surtout en raison du fait que le système de classement et d'archivage n'est pas accessible à distance. Un an plus tard, il est évident que le lieu de travail de l'après-COVID sera différent de celui de l'avant-COVID, et que la nouvelle réalité exigera l'adoption de nouvelles politiques relatives au travail à domicile ainsi que la mise à niveau du système de gestion de l'information et des technologies de l'information.

**Examen spécial : la Caisse a satisfait aux critères de vérification.** Selon l'article 122 de la LRMM, l'administratrice 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 par le bureau de la Caisse 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 mené en 2015 a conclu que la Caisse était administrée de manière efficiente et économique.

Le rapport de l'examen spécial de 2020 a porté sur les moyens et les méthodes qui étaient en place entre mars 2015 et septembre 2020. Durant cette période, le niveau d'activité du bureau de l'administratrice a augmenté de façon exponentielle, y compris le nombre de demandes d'indemnisation présentées, l'ampleur des mesures de recouvrement, les activités de relations externes, les projets spéciaux — y compris la préparation à offrir une indemnisation à la suite de gros déversements —, la mise en œuvre des importantes modifications législatives de décembre 2018, ainsi que la création de la Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées (Caisse ferroviaire) qui est gérée par la même administratrice et le même administrateur adjoint et dont les ressources humaines et matérielles sont partagées entre les deux Caisses. Le personnel du bureau de l'administratrice a triplé en moins de cinq ans. Étant donné que tous ces nouveaux développements sont survenus en peu de temps, il est essentiel de s'assurer que les processus de gestion garantissent toujours, dans la mesure du possible, que les actifs et les ressources de la Caisse sont gérés convenablement. L'examen spécial a conclu que la Caisse a satisfait aux critères de vérification. Le rapport de l'examen spécial est affiché sur le site Web de la Caisse (sous la rubrique « Transparence »), et les faits saillants du rapport figurent dans l'encadré à la page 23.

## FAITS SAILLANTS DU RAPPORT DE L'EXAMEN SPÉCIAL DE 2020

Vérification spéciale **menée en conformité avec** les normes relatives aux missions de certification établies par les Comptables professionnels agréés du Canada (CPA) dans le Manuel de CPA Canada – Certification.

**Répond à la question :** Est-ce que les moyens et les méthodes de la Caisse garantissent, dans la mesure du possible, que :

- les actifs sont protégés et contrôlés;
- les ressources sont gérées de façon économique et efficiente;
- les opérations sont exécutées avec efficacité?

**A porté sur** les moyens et les méthodes suivants choisis pour leur pertinence :

- La gouvernance et la gestion des risques;
- La gestion interne, la mesure du rendement et les rapports;
- La gestion des opérations : examen du processus des demandes d'indemnisation;

- Les ressources humaines;
- Les technologies de l'information et la gestion de l'information.

**A conclu que,** pour la période visée, il y a une assurance raisonnable que les moyens et les méthodes du bureau de l'administratrice qui ont été examinés ne présentent aucun défaut grave.

**A identifié certaines possibilités d'amélioration** dans trois des cinq domaines examinés et, en conséquence, a fait des recommandations concernant :

- La gouvernance;
- Les ressources humaines et les technologies de l'information; et
- Les technologies de l'information et la gestion de l'information.

**L'administratrice a accepté** toutes les recommandations. Celles-ci figurent dans l'encadré spécial intitulé « 2016-2021 : Orientations stratégiques et résultats », qui se trouve à la page 30.



**Le programme pour étudiants de la Caisse a été plus actif que jamais cette année.** Un total de cinq étudiants ont travaillé pour la Caisse au cours de l'exercice. Quatre d'entre eux étaient des étudiants en droit, et le cinquième a été engagé pour travailler à des projets spéciaux de gestion de l'information. Trois des étudiants en droit ont travaillé à distance et à temps partiel pour la Caisse durant l'année universitaire.



C'est la première fois que des étudiants ont travaillé pour la Caisse à distance (du Québec, de l'Ontario et de la Colombie-Britannique), ce qui peut être considéré comme un élargissement de l'accès aux occasions professionnelles offertes par la Caisse. Bien que la présence physique des étudiants au bureau soit profitable aux étudiants et au personnel, il est probable que le programme continuera d'accueillir des étudiants qui travaillent à distance.

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



Au chapitre des communications, l'exercice 2020-2021 contraste nettement avec l'exercice précédent. Bien que le premier semestre ait été très calme en raison de l'annulation ou du report des divers événements de relations externes prévus, les choses ont commencé à redémarrer au cours de la seconde moitié de l'exercice. Les activités ciblant le secteur de la pêche — qui avaient été suspendues lorsque le premier confinement a été institué — ont repris à ce moment-là. De plus, les activités d'engagement de Transports Canada visant à améliorer le régime canadien de responsabilité et

d'indemnisation en matière maritime ont repris en même temps, et le bureau de l'administratrice a été invité à présenter des exposés sur le processus actuel d'indemnisation. Étant donné qu'un certain nombre de groupes autochtones ont participé à cette initiative de relations externes menée par Transports Canada, cela a permis à l'administratrice de se joindre aux discussions qui vont s'élargir dans un proche avenir.

Durant cette année de pandémie, l'usage des plateformes sociales a joué un rôle-clé dans les activités de relations externes, d'engagement et de rencontres par voie virtuelle.

En plus des activités décrites ci-haut, le bureau de l'administratrice a aussi réalisé un certain nombre d'activités de relations externes en 2020-2021.

**Accent sur les secteurs de la pêche** – En 2020-2021, une attention particulière a été prêtée aux intervenants de ces secteurs. Au cours de 31 dernières années, la Caisse a reçu très peu de demandes d'indemnisation des secteurs de la pêche : moins de 1 % du montant 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 exerçant 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 des ministères provinciaux des pêches et de l'aquaculture;
- un webinaire sur l'introduction à l'indemnisation pour les pêcheurs, les aquaculteurs et toute personne exerçant des activités connexes,

ALERTE WEBINAIRE

Introduction à l'indemnisation pour les pêcheurs, les aquaculteurs et toute personne exerçant des activités connexes

Le jeudi 8 octobre 2020








auquel plus de 200 organismes et personnes du secteur de la pêche ont été invités;

- un exposé présenté au ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec (MAPAQ) et au Centre d'expertise en gestion des risques d'incidents maritimes (CEGRIM).

#### **Engagement continu avec les groupes autochtones.**

Les efforts pour atteindre les communautés autochtones se sont poursuivis, ainsi que les discussions sur les questions de gestion des demandes d'indemnisation qui ont un impact sur ces communautés. En 2020-2021, dans le cadre de cet engagement, les administrateurs ont participé à divers exposés et ateliers avec des groupes autochtones, y compris la bande de Musqueam et ses partenaires, l'Institut de développement durable des Premières Nations du Québec et du Labrador (IDDPNQL), le *Mi'kmaw Conservation Group and Confederacy of Mainland Mi'kmaq*, ainsi que des groupes autochtones de la région du Nunavik, au Québec.

La Caisse est en voie d'examiner et d'adapter ses stratégies générales d'engagement et ses produits de communication afin d'améliorer le partage d'information et d'offrir un meilleur accès aux groupes autochtones de l'ensemble du pays.

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

- **Webinaires** – En 2020, l'administratrice a examiné les stratégies de relations externes de la Caisse, en vue de concentrer les efforts pour cibler les secteurs de la pêche. Afin de faciliter le processus d'indemnisation pour ces secteurs, la Caisse a présenté un webinaire sur l'introduction à l'indemnisation pour les pêcheurs, les aquaculteurs et toute personne exerçant des activités connexes. Ce webinaire portait sur les types de dommages indemnifiables et sur le processus à suivre pour faire une demande d'indemnisation. Plus de 130 personnes de l'ensemble du pays se sont inscrites au webinaire en direct; le webinaire a aussi été enregistré pour permettre aux personnes qui n'ont pu y participer de le visionner. Ce webinaire a eu le plus haut taux de participation à ce jour. Un document sur

les questions les plus fréquemment posées a été préparé en réponse aux questions éventuelles des participants. L'enregistrement du webinaire et les documents connexes se trouvent à la section « Webinaires passés » de notre site Web.

- **Médias sociaux** – Depuis 2019, l'usage des pages LinkedIn et Twitter a augmenté constamment. 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, d'autres efforts ont été déployés pour tenir le public informé. Voici quelques chiffres sur l'usage des médias sociaux en 2020-2021 :
  - La page LinkedIn a accueilli 4 185 nouveaux abonnés en 2020-2021, et elle compte maintenant 4 402 abonnés.
  - La page Twitter a accueilli 35 nouveaux abonnés en 2020-2021, et elle compte maintenant 198 abonnés.
- **Bulletin** – À l'automne 2018, nous avons lancé le premier bulletin d'information de la Caisse. Notre bulletin s'est transformé en une initiative mensuelle qui souligne les dernières nouvelles, les publications, les offres d'emploi, ainsi que les événements passés et futurs de la Caisse.

Au cours des quatre dernières années, le nombre d'abonnés au bulletin a augmenté, passant de 104 en 2018 à 373 abonnés en 2021.

Le rendement moyen de notre campagne affiche un taux d'ouvertures de 35,5 % et un taux de clics de 5,6 %. Ces chiffres sont légèrement supérieurs aux taux moyens d'ouvertures et de clics des campagnes menées par la voie de Mail Chimp.

Depuis le début de l'exercice en avril 2020, les taux moyens d'ouvertures et de clics de nos bulletins sont demeurés stables et le nombre d'abonnés fidèles est resté constant.

Notre bulletin a servi à mieux renseigner notre réseau d'intervenants et le grand public, et nous prévoyons une croissance continue au cours du prochain exercice.

**Usage des médias pour élargir le profil de la Caisse et accélérer les relations externes.** En avril 2017, 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) et de 2020-2021 (21). Il s'agissait principalement d'articles publiés en ligne (385), par rapport à des articles publiés sur papier (35). La répartition géographique des occurrences était concentrée en Colombie-Britannique (195), suivie de l'Ontario (61), de l'ensemble du pays (49) et de la Nouvelle-Écosse (48). En 2020-2021, on a observé une hausse du nombre d'articles publiés dans des médias locaux, dont la majorité provenait de la Nouvelle-Écosse.

## DÉFIS ET POSSIBILITÉS



### Impact de la COVID-19 sur le plan des relations externes de l'administratrice.

Malgré l'impact initial très perturbateur de la COVID-19 sur le plan de relations externes de l'administratrice, le bureau de l'administratrice et ses partenaires et intervenants se sont familiarisés avec les rencontres et les outils virtuels et en font un meilleur usage. Cela a aidé à réduire la distance et a permis de participer à un certain nombre d'événements, ce qui n'aurait peut-être pas été possible autrement. Bien que les réunions en personne offrent de réels avantages, le plan de relations externes post-pandémie comportera un vaste usage de rencontres virtuelles, afin d'élargir la portée et l'accessibilité à peu de frais.

## ACTIVITÉS DE RELATIONS EXTERNES DE LA CAISSE EN 2020-2021



### Faits saillants des activités d'engagement :

- **8 exposés** ont été présentés à des conférences et devant des comités locaux, nationaux ou internationaux
- **3 webinaires** ont été offerts à des participants de l'ensemble du pays
- La Caisse poursuit ses activités de relations externes conjointes avec la Caisse ferroviaire, lorsqu'il y a lieu.

Note : comme tous les événements ont eu lieu virtuellement, l'emplacement de l'organisation a été utilisé.

LÉGENDE DU TYPE D'INTERVENANTS			
	Gouvernement fédéral		Communauté du droit maritime
	Gouvernements provinciaux et territoriaux		Peuples autochtones
	Partenaires internationaux		Secteurs de la pêche
	Industries du transport maritime et de la navigation de plaisance		Professionnels et industrie de l'intervention environnementale
	Universitaires		

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

OTTAWA, ONTARIO		
		Participation à la téléconférence de la région des Prairies et du Nord du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC)
		Participation à l'atelier sur le recouvrement des coûts d'intervention d'urgence avec la GCC
		Participation à l'atelier post-mortem sur le <i>Sikuk</i> et le <i>Françoise</i> avec la GCC
		Présentation du webinaire <i>Introduction to Compensation for Fishers, Aquaculturists, and all Involved in Related Activities</i> (session anglaise)
		Présentation du webinaire sur <i>l'Introduction à l'indemnisation pour les pêcheurs, les aquaculteurs et toute personne exerçant des activités connexes</i> (session française)
		Participation et exposé présenté à l'atelier annuel sur le recouvrement des coûts d'intervention environnementale de la CCG
		Exposé présenté au Comité national sur la sécurité des bateaux de pêche du CCMC
		Exposé présenté au Comité national sur l'environnement du CCMC

<b>TORONTO, ONTARIO</b>		Participation à l'assemblée générale annuelle et au colloque annuel sur le droit maritime de l'Association canadienne de droit maritime (ACDM)
<b>QUÉBEC, QUÉBEC</b>		Exposé présenté et formation donnée au ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec (MAPAQ) et au Centre d'expertise en gestion des risques d'incidents maritimes (CEGRIM)
		Exposé présenté à la séance de formation 101 organisée par le CEGRIM et le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques du Québec
		Exposé présenté à la Séance de mobilisation virtuelle dans le cadre du Plan de protection des océans (PPO) du gouvernement du Canada – région du Québec
<b>WENDAKE, QUÉBEC</b>		Exposé présenté à l'atelier préparatoire de la Séance de mobilisation du PPO de l'Institut de développement durable des Premières Nations du Québec et du Labrador (IDDPNQL)
<b>MONTRÉAL, QUÉBEC</b>		Participation au colloque annuel sur le droit maritime de Borden Ladner Gervais (BLG)
<b>NUNAVIK, QUÉBEC</b>		Exposé présenté à l'atelier préparatoire du PPO – région du Nunavik
<b>SHERBROOKE, QUÉBEC</b>		Webinaire présenté au programme des étudiants de l'Université de Sherbrooke
<b>TRURO, NOUVELLE-ÉCOSSE</b>		Exposé présenté au <i>Mi'kmaq Conservation Group and Confederacy of Mainland Mi'kmaq</i> dans le cadre de l'examen de la LRMM
<b>VANCOUVER, COLOMBIE-BRITANNIQUE</b>		Participation à la 31 <sup>e</sup> réunion annuelle du <i>Pacific States-British Columbia Oil Spill Task Force</i>
		Exposé présenté à l'atelier sur les déversements d'hydrocarbures dans l'environnement marin de la bande de Musqueam et ses partenaires
		Participation à la série de déjeuners de la <i>Vancouver Maritime Arbitrators Association (VMAA)</i>
<b>LONDRES, ROYAUME UNI</b>		Participation à la délégation canadienne des organes directeurs des FIPOL

# 2016-2021 : ORIENTATIONS STRATÉGIQUES ET RÉSULTATS

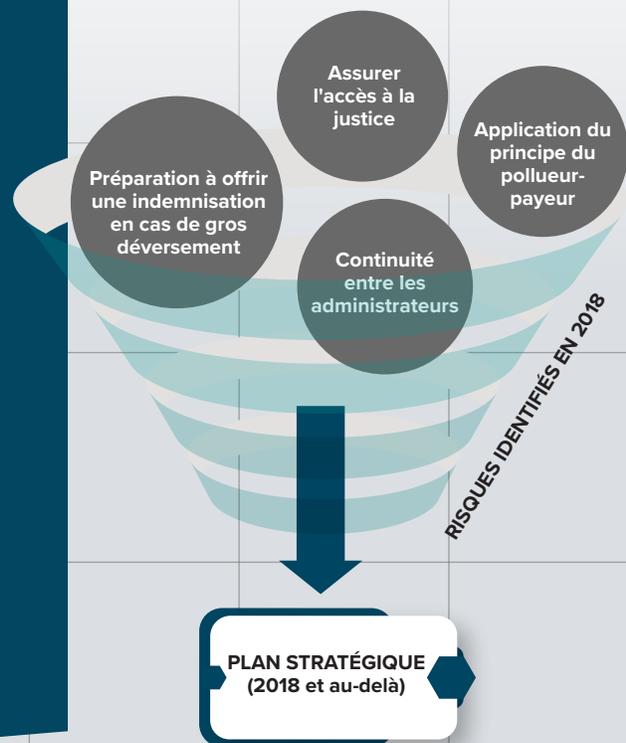


Anne Legars, qui exerce les fonctions d'administratrice depuis 2016, a été renommée à ce poste pour un mandat de cinq ans en 2018. Mark Gauthier a aussi été nommé administrateur adjoint en 2018. Cela a permis de mettre en œuvre un plan stratégique (comme indiqué dans le rapport annuel de 2018-2019) pour répondre aux risques stratégiques identifiés. Cette section présente une évaluation des résultats du plan stratégique (voir le graphique ci-dessous) et décrit les prochaines étapes.

## ENJEUX IMPORTANTS IDENTIFIÉS

Le principal défi consiste à rendre la Caisse et son solde de plus de 400 millions de dollars aussi pertinents que possible pour le public. Il a été déterminé que les meilleurs moyens d'atteindre cet objectif sont les suivants :

- ▶ Améliorer l'accès à la justice;
- ▶ S'assurer qu'un grand nombre de demandes d'indemnisation puissent être traitées rapidement en cas de très gros déversement;
- ▶ Faire respecter le principe du pollueur-payeur systématiquement dans toute la mesure du possible;
- ▶ Assurer la continuité de toutes les fonctions centrales de la Caisse lors de la transition d'un administrateur à son successeur.



1 Fournir un accès à la justice

2 Être appuyé par une équipe professionnelle et motivée qui est reliée à un vaste réseau d'expertise

3 Être une organisation efficace et transparente, à la fois agile et structurée

## ÉVALUATION

L'examen spécial quinquennal, mené à l'automne de 2020, a indiqué le besoin de faire une mise à jour annuelle du plan stratégique et d'élaborer des indicateurs clés de rendement liés à ses objectifs (recommandation n° 1). L'administratrice a accepté cette recommandation. La section qui suit présente un bref aperçu des cinq dernières années à cet égard. Une version complète sera publiée sur le site Web de la Caisse au cours de l'année financière 2021-2022.

# L'ACCÈS À LA JUSTICE POUR LES DEMANDEURS



## Description de l'orientation

Améliorer l'accès à la justice pour les demandeurs par les moyens suivants :

- ▶ Faire connaître l'existence de la Caisse aux demandeurs potentiels;
- ▶ Veiller à ce que les processus décisionnels relatifs aux demandes d'indemnisation soient clairs et rapides;
- ▶ Assurer la préparation à offrir une indemnisation dans toute situation;
- ▶ Accroître la diversité des demandeurs et l'usage de la Caisse par les demandeurs autochtones;
- ▶ Faire respecter le principe du pollueur-payeur en déployant tous les efforts raisonnables pour recouvrer les frais auprès du pollueur, afin d'éviter ce fardeau au demandeur.



## Ce qui a été fait

Faire connaître l'existence de la Caisse aux demandeurs potentiels par les moyens suivants :

- ▶ Déploiement systématique de relations externes à l'échelle du Canada;
- ▶ Présentation d'exposés, installation de kiosques d'information, publication d'articles, entrevues, etc.;
- ▶ Ouverture d'un compte sur Twitter et LinkedIn et maintien d'une présence active sur ces réseaux.

Création de divers outils de communication :

- ▶ Assurer la lisibilité et l'accessibilité de tous les produits et des nouveaux documents infographiques;
- ▶ Publication de trois manuels de demandes d'indemnisation (demandes générales, petites demandes, demandes spéciales) et d'exemples de demandes d'indemnisation;
- ▶ Présentation de webinaires et publication de questions et réponses;
- ▶ Tenue d'ateliers;
- ▶ Mise en oeuvre de politiques et de processus nouveaux centrés sur les demandeurs.

Préparation à offrir une indemnisation à la suite d'un gros déversement :

- ▶ Coorganisation de trois ateliers sur la responsabilité et l'indemnisation en cas de déversement d'hydrocarbures transfrontalier;
- ▶ Collaboration avec des groupes et des organismes internationaux;
- ▶ Participation à des ateliers sur le Système de commandement d'intervention (SCI);
- ▶ Création d'un bassin d'experts maritimes.

Préparation à répondre aux demandes d'indemnisation du secteur des pêches :

- ▶ Publication du *Guide d'indemnisation pour les pêcheurs, les aquaculteurs et toute personne exerçant des activités connexes* et présentation de webinaires;
- ▶ Recherches sur l'article 107 de la LRMM;
- ▶ Création d'une liste d'experts potentiels.

Amélioration des services aux demandeurs autochtones :

- ▶ Recherches statistiques sur l'interaction des Autochtones avec la Caisse;
- ▶ Participation à plus de 20 événements, rencontres ou initiatives d'engagement;
- ▶ Embauche d'un expert-conseil en affaires autochtones;
- ▶ Tenue d'un panel sur l'accès à la justice pour les communautés côtières et autochtones à la conférence du 30<sup>e</sup> anniversaire;
- ▶ Création d'un bassin d'experts.

Application du principe du pollueur-payeur :

- ▶ Systématisation des efforts de recouvrement, y compris l'introduction d'actions en justice pour faire respecter et préciser le régime de responsabilité;
- ▶ Environ 45 affaires en justice ont été introduites;
- ▶ Nouveau service juridique interne, y compris un avocat principal, un avocat adjoint, et des étudiants embauchés pour une période déterminée.



## Évaluation

Augmentation du nombre de demandes d'indemnisation présentées, des montants réclamés et des indemnités versées.

- Accroissement de la diversité des demandeurs.
- Amélioration de la cote à l'*Indice d'accès à la justice*.
- Versement plus rapide des indemnités.
- Meilleur recouvrement auprès du pollueur.
- Hausse de la représentativité des Autochtones dans le portefeuille des demandes d'indemnisation.



## Prochaines étapes (ajustements du plan stratégique en 2021-2022)

Renouveler les efforts de relations externes pour continuer d'accroître le nombre de demandes d'indemnisation et la diversité des demandeurs.

Mettre en oeuvre d'autres mesures énumérées dans l'*Indice d'accès à la justice*.

Continuer de participer à des ateliers sur la gestion de gros déversements (RIT, SCI) et créer des bassins d'experts externes.

Poursuivre les discussions avec les groupes autochtones, engager des experts et accroître la connaissance en affaires autochtones.

# UNE ÉQUIPE PROFESSIONNELLE RELIÉE À UN RÉSEAU D'EXPERTISE



## Description de l'orientation

Recruter, développer et maintenir :

- ▶ une expertise-clé à l'interne;
- ▶ un robuste réseau de ressources externes par l'acquisition de services professionnels et l'engagement d'intervenants qui possèdent l'expertise voulue.

Mesure de réussite : capacité de doter les postes disponibles (postes vacants) et de garder le personnel (taux de maintien).



## Ce qui a été fait

Création de nouveaux postes (description et classification des postes, analyse comparative des salaires par rapport au marché de l'emploi d'Ottawa), et embauche par la voie de concours.

57 personnes ont travaillé pour l'administratrice depuis sa nomination :

- ▶ 23 employé(e)s, dont 18 affecté(e)s aux services partagés;
- ▶ 14 étudiant(e)s, y compris 4 stagiaires en droit;
- ▶ 20 consultant(e)s, dont 8 experts maritimes.

Mise en place d'une nouvelle structure « à trois piliers » (voir l'organigramme à la page 24).

Création de bassins de ressources contractuelles et mise en place d'un programme pour étudiants.

Élaboration et mise à jour des politiques sur les ressources humaines.

Constitution de réseaux avec des « communautés de pratique » (droit, indemnisation, assurance, administration de la justice, petits organismes, etc.)

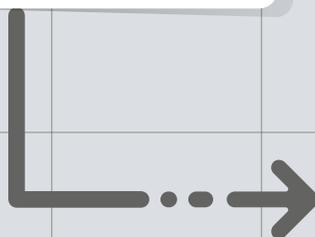


## Évaluation

Tous les postes ont été dotés (aucun poste vacant); 18 employé(e)s et 14 étudiant(e)s ont été embauchés, intégrés et formés, gérés, accompagnés et évalués au cours de la période.

Taux de maintien : depuis 2018, le taux de maintien des employés permanents est élevé.

Le rapport de l'examen spécial de la Caisse a conclu que le bureau de l'administratrice a satisfait aux critères d'examen des moyens et méthodes en matière de ressources humaines.



## Prochaines étapes (ajustements du plan stratégique en 2021-2022)

- ▶ Un plan formel de ressources humaines, lié au plan stratégique, sera élaboré.
- ▶ Des plans de formation formels sont en cours d'élaboration pour les divers profils.

# UNE ORGANISATION EFFICACE ET TRANSPARENTE, AGILE ET STRUCTURÉE



## Description de l'orientation

Se livrer à un processus d'amélioration continue et être prêt à relever les défis venant de l'intérieur ou de l'extérieur de l'organisation.

Documenter les décisions de l'administratrice, qui sont basées sur la raisonnable, tout en élaborant des politiques selon le besoin.

Mesure de réussite :

- ▶ la capacité de s'adapter aux circonstances changeantes (agilité);
- ▶ ratio annuel de la rémunération payée par rapport aux frais de bureau et de gestion (efficacité).



## Évaluation

Le ratio du montant payé aux demandeurs par rapport aux frais de bureau et de gestion s'est amélioré, passant de 0,5 (2011 à 2016) à 1,6 (2016 à 2021).

Les délais d'adaptation aux circonstances changeantes ont été relativement courts, y compris l'adaptation à la COVID-19, aux départs à la retraite, aux congés à long terme, aux nouveaux postes, aux modifications de l'organigramme, etc.

Le rapport de l'examen spécial de la Caisse a conclu que :

- ▶ la structure et les responsabilités de gouvernance sont clairement définies, documentées et communiquées;
- ▶ la gestion interne est efficace;
- ▶ l'administratrice définit, évalue, surveille et communique les risques liés à la réalisation des objectifs stratégiques.



## Ce qui a été fait

- ▶ Mise en place d'une structure « à trois piliers ».
- ▶ Usage d'un processus d'acquisition simplifié.
- ▶ Évaluation des technologies de l'information, élaboration et mise en œuvre d'un plan triennal de technologies de l'information (2017-2020).
- ▶ Mise en place de nouvelles applications logicielles en matière de gestion.

▶ Publication de tous les rapports depuis 1989 et des rapports de la Caisse des réclamations de la pollution maritime (1974-1989).

▶ Publication de rapports de recherche statistique.

▶ Diffusion de données et de statistiques clés dans les rapports annuels.

▶ Tenue d'une conférence du 30e anniversaire et d'événements pour l'année de célébration.

▶ Compilation et publication des résumés de tous les incidents survenus dans l'histoire de la Caisse.

▶ Publication des lettres d'offre émises depuis avril 2019.

▶ Usage des médias sociaux et publication d'un bulletin mensuel.

▶ Flexibilité et synergie entre les Caisses pour le partage efficace des ressources de dotation.

▶ Partage des programmes pour étudiants et des banques de ressources pour améliorer la capacité et s'adapter aux fluctuations du travail.

▶ Cadre de délégation concernant l'administrateur adjoint et les directeurs.

▶ Documentation et élaboration de politiques et de processus.

Efficacité

Transparence

Agilité

Structure



## Prochaines étapes (ajustements du plan stratégique en 2021-2022)

Mener une évaluation des facteurs relatifs à la vie privée, effectuer une évaluation de la gestion de l'information et des technologies de l'information, et établir un plan de technologies de l'information (selon la recommandation du rapport de l'examen spécial).

Élaborer une politique sur le lieu de travail post-COVID pour gérer le télétravail.

Tenter d'obtenir accès aux bassins de fournisseurs préqualifiés du gouvernement fédéral.

## 2. RAPPORT FINANCIER

En 2020-2021, la Caisse a perçu 1 682 337 \$ en intérêts (comparativement à 5 196 197 \$ en 2019-2020). Elle a également recouvré 3 190 \$ auprès des propriétaires de navires responsables de pollution ou de leurs assureurs (comparativement à 1 051 004 \$ en 2019-2020).

La Caisse a ainsi été créditée d'un total de 1 685 527 \$ en 2020-2021 (comparativement à 6 247 201 \$ en 2019-2020).

Durant cette période, les dépenses de la Caisse se sont élevées à 2 600 329 \$ (comparativement à 4 311 447 \$ en 2019-2020), dont 2 049 928 \$ en dépenses de fonctionnement (comparativement à 2 623 236 \$ en 2019-2020).

Une somme NIL a été payée en contributions aux FIPOLE (comparativement à 554 235 \$ en 2019-2020) et 532 421 \$ a été payée pour les demandes d'indemnisation canadiennes (y compris 47 514 \$ en intérêts payés selon la loi), comparativement à 2 673 088 \$ l'exercice précédent (y compris 165 066 \$ en intérêts payés selon la loi).

- ▶ Les revenus d'intérêts ont diminué de 3 513 860 \$, sous l'effet d'une baisse du taux d'intérêt moyen de 1,26 % en 2019-2020 à 0,34 % en 2020-2021. Il n'y a eu que deux recouvrements liés à des règlements déjà accordés en 2020-2021 comparativement à 12 en 2019-2020.
- ▶ La provision pour demandes sous révision a augmenté de 17 980 \$ comparativement à 2019-2020, 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 diminué de 573 308 \$ en 2020-2021, en grande partie à cause de:

- une réduction de 436 000 \$ des frais légaux, reflétant à la fois une réduction de réclamations et une augmentation de capacité légale interne;
- une réduction de 74 000 \$ en frais de déplacement en raison de la Covid-19 et l'élimination des dépenses spéciales relatives à l'année du 30<sup>e</sup> anniversaire et aux projets connexes; et
- l'absence de dépenses de réaménagement des locaux en 2020-2021, comparativement à des dépenses de 108 000 \$ en 2019-2020, compensée par une hausse d'environ 44 000 \$ des dépenses générales relatives aux services administratifs, aux salaires et aux frais de bureau.



À la fin de l'exercice, la Caisse avait un excédent accumulé de 409 056 372 \$ (comparativement à 409 971 174 \$ à la fin de l'exercice précédent).

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



### Note concernant l'impact financier de la COVID-19 sur l'exercice 2020-2021 :

Le 17 mars 2020, l'administratrice a demandé au personnel de commencer à travailler à distance autant que possible, sauf pour les tâches opérationnelles qui devaient être accomplies au bureau – par exemple, l'accès aux systèmes d'information et au matériel sécurisés internes, le traitement de la paye et des opérations comptables, et certaines fonctions administratives internes. Les membres du personnel qui ont dû se rendre au bureau durant les périodes

de « confinement » ont obtenu un remboursement de leurs frais de stationnement ainsi qu'une prime (sous forme de jours de vacances supplémentaires) pour le temps qu'ils ont passé au bureau. Tous les employés se sont également vu offrir une indemnité unique remboursable allant jusqu'à 500 \$ pour couvrir les dépenses supplémentaires de bureau et d'équipement à domicile. Le coût de ces initiatives liées à la COVID-19 était minime et a été partagé entre les Caisses. Au total, ces initiatives ont coûté moins de 20 000 \$ à la Caisse pour tout l'exercice, et ce coût a été plus que compensé par la réduction des frais de déplacement mentionnée ci-haut. La transition au travail à domicile n'a entraîné aucun autre coût additionnel.



## ► 2016-2021 : SURVOL DES FINANCES CONSOLIDÉES DE LA CAISSE

Lorsque la présente administratrice est entrée en poste en avril 2016, l'excédent accumulé de la Caisse s'élevait à 408,5 M\$. Cinq ans plus tard, ce solde est toujours au même niveau (409 M\$).

Malgré cette apparente stabilité, au cours de ces cinq dernières années :

- 137 demandes d'indemnisations ont été présentées et évaluées et, après paiement, environ le même nombre de dossiers a fait l'objet de recouvrement;
- de très nombreuses causes ont été plaidées devant les tribunaux, et quelque 18 jugements ont été obtenus;
- un énorme effort a été déployé en matière de capture, de validation, d'analyse et de valorisation des données;
- des milliers de pages d'information ont été écrites, traduites et publiées sur le site de la Caisse;
- un plan de communication ambitieux a été déployé afin d'atteindre les entités-cibles à travers l'ensemble du Canada;
- de nombreux ateliers ont été organisés avec des demandeurs potentiels (y compris avec la GCC, demandeur récurrent) et /ou avec d'autres partenaires du régime de compensation;
- plus d'une cinquantaine de personnes ont travaillé pour la Caisse comme employés ou consultants, incluant une quinzaine d'étudiants et stagiaires. Ce sont près de 50 personnes qui ont été recrutées, gérées, et arrimées aux équipes de travail; le nombre d'employés permanents a triplé et il a fallu réajuster l'espace et l'aménagement de bureau en conséquence;
- le survol des revenus et des dépenses consolidés de la Caisse pendant cette période permet de prendre la mesure de ce niveau d'activité.

## ▶ EN 5 ANS, LA CAISSE A PERÇU QUELQUE 28 M\$, ET EN A DÉPENSÉ PRESQUE AUTANT.

Sur les 28 M\$ de revenus cumulés durant cette période :

- 24,4 M\$ (87 %) proviennent des intérêts perçus sur le solde de 409 M\$
- 3,6 M\$ (13 %) proviennent du recouvrement auprès des propriétaires de navires, de leurs assureurs, ou d'autres parties responsables

Pendant la période correspondante, la Caisse a dépensé 27,5 M\$, dont :

- les 2/3 (18 M\$) à titre de compensation pour les demandes d'indemnisation (canadiennes : 82 %; contribution aux FIPOL : 18 %)
- le 1/3 (9 M\$) comme frais d'opération

Les frais d'opérations ont représenté 1,8 M\$ par an en moyenne (comparé à 1,2 M\$ en moyenne durant les années 2011-2015).

Ce ratio de 2/1 (montant des compensations payées / frais d'opération) représente une amélioration nette (un rapport du simple au double) par rapport aux années 2011-2015 où il était de 1/1.

Cette amélioration est encore plus appréciable si l'on considère que durant les années 2011-2015, la contribution aux FIPOL représentait la moitié des montants dépensés à titre de compensations. Si le ratio compensations payées / frais d'opération ne prend en compte que les compensations pour les demandes d'indemnisation canadiennes, ce ratio est passé d'environ 0,5 à environ 1,6 (une augmentation du simple au triple).

Les frais d'opération des 5 dernières années se répartissent ainsi :

- **53 %** en frais de bureau et en salaires (5 M\$ environ), soit 1 M\$ par an en moyenne
- **18 %** en frais de consultants (1,7 M\$), soit 344 k\$ par an en moyenne
- **17 %** en frais juridiques externes (1,6 M\$ environ), soit 314 k\$ par an en moyenne
- **8 %** en honoraires de gouvernance (Administrateurs et vérificateurs) (758 k\$ environ), soit 152 k\$ par an en moyenne
- **3 %** en frais de voyage (288 k\$), soit 58 k\$ par an en moyenne.

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

ÉTATS FINANCIERS

31 MARS 2021

**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 2021, 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 2021, 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.

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 12 mai 2021

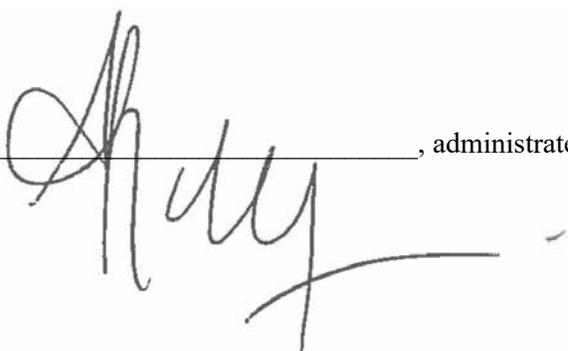
# CAISSE D'INDEMNISATION DES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES CAUSÉE PAR LES NAVIRES

## ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

31 MARS 2021

3

	2021	2020
<b>ACTIFS FINANCIERS</b>		
Solde du compte auprès du Receveur général du Canada (note 3)	410 938 132 \$	411 993 318 \$
Intérêts courus à recevoir	292 964	212 863
Comptes à recevoir	2 000	10 812
Avances à la Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées	164 285	45 151
<b>TOTAL DES ACTIFS FINANCIERS</b>	<b>411 397 381</b>	<b>412 262 144</b>
<b>PASSIFS</b>		
Créditeurs et frais courus	151 934	186 886
Provision pour demandes sous révision (note 4)	2 311 758	2 293 777
<b>TOTAL DES PASSIFS</b>	<b>2 463 692</b>	<b>2 480 663</b>
<b>ACTIFS FINANCIERS NETS</b>	<b>408 933 689</b>	<b>409 781 481</b>
<b>ACTIFS NON FINANCIERS</b>		
Immobilisations (note 5)	122 683	189 693
<b>EXCÉDENT ACCUMULÉ</b>	<b>409 056 372 \$</b>	<b>409 971 174 \$</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 2021

4

	2021	2020
<b>PRODUITS</b>		
Intérêts	1 682 337 \$	5 196 197 \$
Recouvrements liés à des demandes déjà réglées	3 190	1 051 004
	1 685 527	6 247 201
<b>DEMANDES D'INDEMNISATION</b>		
Paiements effectués envers des demandes d'indemnisation canadiennes	484 907	2 508 022
Intérêts payés sur les paiements effectués envers des demandes d'indemnisation canadiennes	47 514	165 066
Augmentation (diminution) de la provision pour demandes sous révision	17 980	(1 539 112)
Contributions aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (note 6)	-	554 235
	550 401	1 688 211
	1 135 126	4 558 990
<b>CHARGES DE FONCTIONNEMENT</b>		
Services administratifs, salaires et frais de bureau (annexe A)	1 237 840	1 194 090
Frais de consultation (annexe B)	359 392	399 954
Honoraires de l'administrateur et administrateur adjoint	149 701	160 556
Loyer	123 818	156 726
Frais légaux	76 652	512 434
Déplacements	18 847	93 018
Frais d'audit	16 668	20 397
Amortissement des immobilisations	67 010	86 061
	2 049 928	2 623 236
<b>EXCÉDENT (INSUFFISANCE) DES PRODUITS PAR RAPPORT AUX CHARGES</b>	<b>(914 802)</b>	1 935 754
<b>EXCÉDENT ACCUMULÉ AU DÉBUT DE L'EXERCICE</b>	<b>409 971 174</b>	408 035 420
<b>EXCÉDENT ACCUMULÉ À LA FIN DE L'EXERCICE</b>	<b>409 056 372 \$</b>	409 971 174 \$

# 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 2021

5

	2021	2020
<b>EXCÉDENT (INSUFFISANCE) DES PRODUITS PAR RAPPORT AUX CHARGES</b>	<b>(914 802) \$</b>	<b>1 935 754 \$</b>
Acquisition d'immobilisations	-	(136 911)
Amortissement des immobilisations	<b>67 010</b>	86 061
	<b>67 010</b>	<b>(50 850)</b>
<b>AUGMENTATION (DIMINUTION) DES ACTIFS FINANCIERS NETS</b>	<b>(847 792)</b>	<b>1 884 904</b>
<b>ACTIFS FINANCIERS NETS AU DÉBUT DE L'EXERCICE</b>	<b>409 781 481</b>	<b>407 896 577</b>
<b>ACTIFS FINANCIERS NETS À LA FIN DE L'EXERCICE</b>	<b>408 933 689 \$</b>	<b>409 781 481 \$</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 2021

6

	2021	2020
<b>ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT</b>		
Excédent (insuffisance) des produits par rapport aux charges	(914 802) \$	1 935 754 \$
<b>Ajustement pour :</b>		
Amortissement des immobilisations	67 010	86 061
	(847 792)	2 021 815
<b>Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement :</b>		
Intérêts courus à recevoir	(80 101)	304 343
Comptes à recevoir	(8 812)	(10 812)
Avances à la Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées	(119 134)	(45 151)
Créditeurs et frais courus	(34 952)	(66 741)
Provision pour demandes sous révision	17 981	(1 537 945)
	(207 394)	(1 356 306)
<b>ACTIVITÉ D'INVESTISSEMENT</b>		
Acquisition d'immobilisations	-	(136 911)
<b>AUGMENTATION (DIMINUTION) DU SOLDE DU COMPTE AUPRÈS DU RECEVEUR GÉNÉRAL DU CANADA</b>		
	(1 055 186)	528 598
<b>SOLDE AU DÉBUT DE L'EXERCICE</b>	<b>411 993 318</b>	<b>411 464 720</b>
<b>SOLDE À LA FIN DE L'EXERCICE</b>	<b>410 938 132 \$</b>	<b>411 993 318 \$</b>

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

## NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 MARS 2021

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 2021

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 0,22 % et 0,84 % (2020 : 0,61 % et 1,49 %). Le taux d'intérêt moyen pour l'exercice clos le 31 mars 2021 était de 0,34 % (2020 : 1,26 %).

### 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 2 311 758 \$ a été comptabilisée pour les demandes reçues avant le 31 mars 2021 (2020 : 2 293 777 \$) 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 2021, la provision pour demandes sous révision se détaille comme suit :

- 168 580 \$ (2020 : 16 816 \$) représentant le montant offert par le biais d'offres formelles et provisionné pour des réclamations reçues et en révision;
- 2 143 178 \$ (2020 : 2 276 961 \$) 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 2021

9

### 5. IMMOBILISATIONS

	2021		
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette
Équipement informatique	224 426 \$	218 300 \$	6 126 \$
Mobilier et équipement	233 130	189 975	43 155
Améliorations locatives	638 259	564 857	73 402
	<b>1 095 815 \$</b>	<b>967 132 \$</b>	<b>122 683 \$</b>

	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>

### 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 Nil \$ (2020 : 554 235 \$) aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

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 2021, le ministre des Transports est investi des pouvoirs légaux pour imposer une levée de contributions de 55,05 cents (2020 : 54,45 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.

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

## NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 MARS 2021

10

### 6. ÉVENTUALITÉS (suite)

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

	2021	2020
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) \$

### 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 \$ (2020 : 185 722 \$) à Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) pour l'utilisation d'espaces de bureaux dont une partie (61 905 \$; 2020 : 28 997 \$) 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 26 820 \$ (2020 : 27 797 \$) 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 2021

11

### 8. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS (suite)

#### Autre

Au cours de l'exercice, la Caisse a récupéré un montant totalisant 420 075 \$ (2020 : 207 637 \$) auprès de la Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées pour les dépenses opérationnelles suivantes :

	2021	2020
Services administratifs, salaires et frais de bureau	358 171 \$	178 640 \$
Loyer	61 904	28 997
	<b>420 075 \$</b>	<b>207 637 \$</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 2021 ont été provisionnées dans les états financiers. Au cours de la période entre le 1 avril 2021 et le 12 mai 2021, la Caisse a reçu des demandes additionnelles totalisant 25 962 255 \$. Ces demandes d'indemnisation n'ont pas été provisionnées dans les états financiers.

### 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.

# 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 2021

12

	2021	2020
<b>ANNEXE A – Services administratifs, salaires et frais de bureau</b>		
Salaires et avantages sociaux	925 328 \$	815 393 \$
Frais de bureau	72 782	127 200
Services de technologie de l'information	64 827	67 893
Télécommunications	8 194	10 337
Autres services administratifs	166 709	173 267
	<b>1 237 840 \$</b>	<b>1 194 090 \$</b>
<b>ANNEXE B – Frais de consultation</b>		
Consultants et enquêteurs en demandes d'indemnisation	173 129 \$	158 188 \$
Projets spéciaux – gestion et services d'expertise	172 325	205 342
Services graphiques et multimédias	13 938	36 424
	<b>359 392 \$</b>	<b>399 954 \$</b>

# ANNEXE

## LISTE DES DOSSIERS DE RAPPORTS D'INCIDENT ET DE DEMANDES D'INDEMNISATION DE 2020-2021

L'index des cas contient des renseignements additionnels sur chaque cas du portefeuille des dossiers de 2020-2021.

- Les cas sont divisés par province et territoire.
- La colonne « Situation » indique si le dossier était ouvert ou fermé au 31 mars 2021.

- 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 2020-2021

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 2021-03-31
						DEMANDEUR ET DATE DE LA DEMANDE D'INDEMNISATION	MONTANT (\$)	DATE	MONTANT (\$) %	MONTANT RECOUVRÉ (\$)	
<b>TERRE-NEUVE ET LABRADOR</b>											
<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>EYELANDER</b> WITLESS BAY	2017	NAVIRE DE PÊCHE	✓		✓	MPO/GCC 2019-07-25	12 812,93	2019-10-17	10 272,68 80,20%	10 812,08	DOSSIER FERMÉ
<b>FRANÇOISE</b> PORT DE CLARENVILLE	2017	NAVIRE DE PÊCHE ABANDONNÉ				MPO/GCC 2019-09-12	381 296,28	2020-06-10	73 908,57 19,38%		DOSSIER OUVERT
<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>LADY MIRANDA</b> COW HEAD	2018	NAVIRE DE PÊCHE				MPO/GCC 2020-05-25	7 569,90	2020-06-25	7 569,90 100%		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

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 2021-03-31
						DEMANDEUR ET DATE DE LA DEMANDE D'INDEMNISATION	MONTANT (\$)	DATE	MONTANT (\$) %	MONTANT RECOUVRÉ (\$)	
<b>MARCEL ANGLIE II</b> GRAND BANK	2018	NAVIRE DE PÊCHE				MPO/GCC 2020-11-03	19 156,45	2021-03-02	14 622,14 76%		DOSSIER OUVERT
<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	2020-02-18	3 941,51 86,16%		DOSSIER OUVERT
<b>OMNI ST.LAURENT</b> STEPHENVILLE	2019	REMORQUEUR									DOSSIER OUVERT
<b>SIKUK</b> PORT DE CLARENVILLE	2017	NAVIRE DE PÊCHE ABANDONNÉ				MPO/GCC 2019-03-01	195 109,00	2020-06-10	79 826,14 40,91%		DOSSIER OUVERT
<b>STELIE II</b> PORT SAUNDERS	2016	NAVIRE DE PÊCHE ABANDONNÉ				MPO/GCC 2020-10-08	114 897,43				DOSSIER OUVERT
<b>SWEVEN</b> ST. JOHN'S	2019	BATEAU DE PLAISANCE				MPO/GCC 2021-03-11	6 134,57				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	2015	ÉPAVE ABANDONNÉE	✓			MPO/GCC 2016-01-18	814 815,05	2016-06-29	813 316,15 99,82%		DOSSIER OUVERT
<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>HYDRA MARINER</b> HALIFAX	2021	BATEAU DE PLAISANCE									DOSSIER OUVERT
<b>ILE D'AIX</b> PORT DE HALIFAX	2018	AUTRE									DOSSIER FERMÉ
<b>NORDIKA DESGAGNÉS</b> ÎLE SCATARIE	2018	NAVIRE DE CHARGE				MPO/GCC 2020-03-02	12 218,63	DEMANDE D'INDEMNISATION RETIRÉE PAR LE DEMANDEUR			DOSSIER FERMÉ
<b>PRIMO</b> LUNENBURG	2021	NAVIRE DE PÊCHE ABANDONNÉ									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 2021-03-31
						DEMANDEUR ET DATE DE LA DEMANDE D'INDEMNISATION	MONTANT (\$)	DATE	MONTANT (\$) %	MONTANT RECOUVRÉ (\$)	
<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>L'ÉPAULARD</b> BLACKS HARBOUR	2018	NAVIRE DE PÊCHE	✓	CARBURANT DIESEL		MPO/GCC 2020-11-03	7 821,73	2021-01-26	7 674,80 98%		DOSSIER OUVERT
<b>SBI CARIOCA</b> BELLEDUNE	2017	VRAQUIER			✓						DOSSIER OUVERT
<b>QUÉBEC</b>											
<b>GRT SYNERGIE</b> CARLTON-SUR-MER	2018	NAVIRE DE PÊCHE	✓	CARBURANT DIESEL		MPO/GCC 2020-06-22	10 449,01	2020-11-12	1 297,67 12,42%		DOSSIER OUVERT
<b>KATHRYN SPIRIT</b> BEAUHARNOIS, FLEUVE ST-LAURENT (RÉGION DU LAC ST. LOUIS)	2013	ÉPAVE									DOSSIER OUVERT
<b>LE SEPT ILIEN</b> GROS-MORNE, GASPÉSIE	2018	NAVIRE DE PÊCHE				MPO/GCC 2020-06-22	3 087,54	2020-10-19	1 996,69 64,70%		DOSSIER OUVERT
<b>OCEAN UANNAQ</b> NOUVEAU PONT CHAMPLAIN, MONTRÉAL	2016	REMORQUEUR	✓			MPO/GCC 2021-03-31	5 074,17				DOSSIER OUVERT
<b>ONTARIO</b>											
<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 FERMÉ
<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 FERMÉ
<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 FERMÉ
<b>COLOMBIE-BRITANNIQUE</b>											
<b>ALASKA PLAZA ET SEA LANDER</b> PORT MCNEIL	2020	CHALANDS	✓								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 2021-03-31
						DEMANDEUR ET DATE DE LA DEMANDE D'INDEMNISATION	MONTANT (\$)	DATE	MONTANT (\$) %	MONTANT RECOUVRÉ (\$)	
<b>ALHENA</b> ALERT BAY	2018	NAVIRE DE PÊCHE				MPO/GCC 2020-10-30	12 654,91	2021-01-06	5 440,03 42,99%		DOSSIER OUVERT
<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>ATANOOK</b> GANGES HARBOUR	2018	VOILIER ABANDONNÉ (BATEAU DE PLAISANCE)				MPO/GCC 2020-10-05	19 017,43	2020-12-24	4 905,93 25,80%		DOSSIER OUVERT
<b>ATREVIDA NO. 1</b> BAIE MAPLE PRÈS DE ARBUTUS POINT	2018	BATEAU DE PLAISANCE, ANCIEN TRAVERSIER	✓	CARBURANT DIESEL		MPO/GCC 2020-12-23	223 719,10	LA DEMANDE D'INDEMNISATION A ÉTÉ REJETÉE			DOSSIER OUVERT
<b>AURA LEE</b> COWICHAN BAY	2018	ANCIEN NAVIRE DE PÊCHE ABANDONNÉ	✓	CARBURANT DIESEL		MPO/GCC 2020-12-08	42 176,45	2021-03-31	33 908,13 80%		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 SALTSRING	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>DARRELL BAY INCIDENT</b> DARRELL BAY, SQUAMISH	2018	ANCIENS NAVIRES DE PÊCHE, BATEAUX DE PLAISANCE, ANCIEN REMORQUEUR (TOUS ABANDONNÉS)	✓	CARBURANT DIESEL		MPO/GCC 2020-12-17	202 213,22				DOSSIER OUVERT
<b>DELPHINUS</b> ÎLE GOWLLAND	2018	VOILIER ABANDONNÉ				MPO/GCC 2020-02-05	25 579,91	2020-07-31	4 378,08 17,12%		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 FERMÉ
<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

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 2021-03-31
						DEMANDEUR ET DATE DE LA DEMANDE D'INDEMNISATION	MONTANT (\$)	DATE	MONTANT (\$) %	MONTANT RECOUVRÉ (\$)	
<b>FOSS 153</b> HAIDA GWAI	2020	CHALAND	✓								DOSSIER OUVERT
<b>FRIDAY WHILE</b> TSEHUM HARBOUR	2019	BATEAU DE PLAISANCE	✓	CARBURANT DIESEL		MPO/GCC 2020-12-31	27 442,55	2021-03-03	10 531,22 38%		DOSSIER OUVERT
<b>GEORGE H. LEDCOR</b> ÎLE DEERING VANCOUVER	2018	REMORQUEUR									DOSSIER OUVERT
<b>HALARY</b> CAMPBELL RIVER	2018	ANCIEN NAVIRE DE PÊCHE ABANDONNÉ	✓	MAZOUT		MPO/GCC 2020-10-09	25 413,14	2021-01-28	17 021,27 67%		DOSSIER OUVERT
<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 FERMÉ
<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 FERMÉ
<b>MAVERICK IV</b> COWICHAN BAY	2018	BATEAU DE PLAISANCE ABANDONNÉ				MPO/GCC 2020-09-24	52 522,44	2020-12-17	18 905,55 36%		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 FERMÉ
<b>MISS TERRI</b> DISCOVERY HARBOUR, CAMPBELL RIVER	2018	NAVIRE DE PÊCHE ABANDONNÉ				MPO/GCC 2019-09-04	88 576,24				DOSSIER OUVERT
<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>NUMAS ISLE</b> CAMPBELL RIVER	2018	ANCIEN NAVIRE DE PÊCHE ABANDONNÉ (HABITATION FLOTTANTE)				MPO/GCC 2020-09-01	30 169,92	2020-11-27	23 285,10 77,18%		DOSSIER FERMÉ
<b>PACIFIC FIBRE BARGE NO. 1</b> PORT MELLON	2018		✓	CARBURANT DIESEL		MPO/GCC 2019-12-02	121 187,55	LA DEMANDE D'INDEMNISATION A ÉTÉ REJETÉE			DOSSIER OUVERT
<b>RELIANT</b> GIBSONS	2020	REMORQUEUR				RELIANT MARINE SERVICES LTD 2020-09-09	90 000,00	LA DEMANDE D'INDEMNISATION A ÉTÉ REJETÉE			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 2021-03-31
						DEMANDEUR ET DATE DE LA DEMANDE D'INDEMNISATION	MONTANT (\$)	DATE	MONTANT (\$) %	MONTANT RECOUVRÉ (\$)	
<b>ROLANO</b> CORTEZ ISLAND	2019	NAVIRE À PASSAGERS ABANDONNÉ				MPO/GCC 2021-02-02	248 265,04				DOSSIER OUVERT
<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>SAN JOLYNE III</b> DUSENBURY ISLAND, PENDER HARBOUR	2018	NAVIRE DE PÊCHE ABANDONNÉ	✓	MAZOUT		MPO/GCC 2020-10-16	181 475,67				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>SEAL ROCK</b> LYALL HARBOUR, SATURNA ISLAND	2019	BATEAU DE PLAISANCE ABANDONNÉ				MPO/GCC 2021-03-15	51 805,59				DOSSIER OUVERT
<b>SEVERN MIST</b> BAIE ALERT	2018	NAVIRE DE PÊCHE ABANDONNÉ	✓	CARBURANT DIESEL		MPO/GCC 2020-02-05	28 226,69	2020-05-26	703,28 2,49%		DOSSIER FERMÉ
<b>SHEENA M</b> GIBSONS	2019	REMORQUEUR	✓	MAZOUT	✓						DOSSIER OUVERT
<b>SHIMOIGET</b> COWICHAN BAY	2017	NAVIRE DÉSSERTÉ				MPO/GCC 2019-09-24	43 078,26	2020-01-30	5 730,96 13,30%		DOSSIER FERMÉ
<b>SIMUSHIR</b> ÎLES DE LA REINE-CHARLOTTE	2014	BATEAU À MOTEUR			✓						DOSSIER FERMÉ
<b>SPUDNIK</b> BAIE HOWE (SQUAMISH)	2014	NAVIRE DÉSSERTÉ	✓			MPO/GCC 2016-04-28	149 043,60	2016-07-26	131 064,45 87,94%		DOSSIER OUVERT
<b>SPUDNIK</b> SURREY	2020	NAVIRE DÉSSERTÉ									DOSSIER OUVERT
<b>TAKESHIO</b> OAK BAY	2020	VRAQUIER									DOSSIER FERMÉ
<b>THERESA N</b> BAMFIELD	2018	NAVIRE DE PÊCHE	✓	CARBURANT DIESEL		MPO/GCC 2020-07-24	28 656,55	2020-10-22	28 656,55 100%		DOSSIER OUVERT
<b>TINKER II</b> CAMPBELL RIVER	2018	BATEAU DE PLAISANCE				MPO/GCC 2020-01-07	8,979,14	2020-04-08	3 892,56 43,35%		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 (CHALAND)</b> PARKSVILLE	2020	CHALAND	✓	CARBURANT DIESEL							DOSSIER OUVERT
<b>NOM INCONNU (CHALAND À PLATE-FORME)</b> PORT MELLON	2019	CHALAND ABANDONNÉ				MPO/GCC 2021-02-26	396 954,40				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 2021-03-31
						DEMANDEUR ET DATE DE LA DEMANDE D'INDEMNISATION	MONTANT (\$)	DATE	MONTANT (\$) %	MONTANT RECOUVRÉ (\$)	
<b>NOM INCONNU (COTRE AURIQUE NOIR)</b> COMOX BREAKWATER	2018	BATEAU DE PLAISANCE				MPO/GCC 2019-12-17	30 993,43	2020-07-31	3 164,17 10,21%		DOSSIER OUVERT
<b>NOM INCONNU (CHALUTIER BLEU)</b> CAMPBELL RIVER	2017	CHALUTIER (CONVERTI)				MPO/GCC 2019-09-30	26 640,92	2020-04-27	23 505,95 88,23%		DOSSIER OUVERT
<b>NOM INCONNU (HABITATION FLOTTANTE)</b> SICAMOUS NARROWS SHUSWAP LAKE	2020	HABITATION FLOTTANTE (BATEAU DE PLAISANCE)	✓	CARBURANT DIESEL		MPO/GCC 2020-12-02	6 941,10				DOSSIER OUVERT
<b>NOM INCONNU (PÊCHE SPORTIVE)</b> COWICHAN BAY	2018	BATEAU DE PLAISANCE	✓	CARBURANT DIESEL		MPO/GCC 2019-12-27	29 705,45	2020-06-16	19 482,51 65,59%		DOSSIER FERMÉ
<b>VAHINE MOANA</b> FERNWOOD POINT	2018	VOILIER (BATEAU DE PLAISANCE)				MPO/GCC 2020-03-19	14 473,00	2020-05-05	2 823,73 19,51%		DOSSIER FERMÉ
<b>VIKING I</b> NANAIMO	2016	NAVIRE DE PÊCHE	✓	HYDRAUCARBURES 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 GWAI	2018	CHALAND (GÎTE)	✓		✓	HAIDA TOURISM LIMITED PARTNERSHIP (HAICO) 2019-01-14	1 857 314,06				DOSSIER OUVERT
<b>WEST ISLAND 395</b> HAIDA GWAI	2018	CHALAND (GÎTE)	✓			MPO/GCC 2020-09-01	64 697,02	2021-02-25	36 521,88 56%		DOSSIER OUVERT
<b>WEST ISLAND 395</b> HAIDA GWAI	2018	CHALAND (GÎTE)	✓		✓	BC MINISTRY OF ENVIRONMENT AND CLIMATE CHANGE STRATEGY 2020-07-29	114 463,99	2021-03-31	72 996,90 64%		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>ZIDELL MARINE 277 &amp; JAKE SHEARER</b> GOOSE ISLAND	2017	REMORQUEUR ET CHALAND			✓						DOSSIER OUVERT
<b>ZODIAC LIGHT</b> KITAMAAT VILLAGE	2018	NAVIRE DE PÊCHE	✓	CARBURANT DIESEL		MPO/GCC 2020-01-15	176 462,73	2020-06-01	133 879,10 75,87%		DOSSIER OUVERT
<b>ZODIAC LIGHT</b> KITAMAAT VILLAGE	2018	NAVIRE DE PÊCHE	✓	CARBURANT DIESEL		HAIOLA NATION COUNCIL 2020-02-12	14 028,00	2020-03-26	14 028,00 100%		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		RECOUVRE- MENT	SITUATION AU 2021-03-31
						DEMANDEUR ET DATE DE LA DEMANDE D'INDEMNISATION	MONTANT (\$)	DATE	MONTANT (\$) %	MONTANT RECOUVRÉ (\$)	
<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