

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

*30<sup>e</sup>*

Rapport annuel  
de l'Administrateur  
**2018-2019**

Canada 

Image de la page couverture : « Déversement d'hydrocarbures dans l'océan », de David Nunuk

---

***Publié par l'Administrateur de la***

Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution  
par les hydrocarbures causée par les navires  
180, rue Kent, bureau 830  
Ottawa (Ontario) Canada  
K1A 0N5

Tél. : (613) 991-1726  
Télec. : (613) 990-5423  
<http://www.sopf.gc.ca>

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

Monsieur le ministre,

Conformément à l'article 121 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM), j'ai l'honneur de vous présenter le Rapport annuel de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, aux fins de son dépôt devant chaque chambre du Parlement.

Le rapport porte sur l'exercice se terminant le 31 mars 2019.

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> .....	4
<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
1.1.1. Aperçu des demandes d'indemnisation en 2018-2019.....	7
1.1.2. Aperçu des rapports d'incident en 2018-2019 .....	14
1.2. Fonds d'urgence pour le ministère des Pêches et des Océans en cas d'événements significatifs mettant en cause le rejet d'hydrocarbures .....	18
1.3. Pouvoirs d'enquête et d'exécution à l'égard des obligations de déclaration des contributeurs .....	18
1.4. Contribution aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.....	18
1.5. Gestion du bureau et contrôles.....	20
1.6. Rapports et communications .....	22
<b>2. RAPPORT FINANCIER</b> .....	26
<b>CARTE DU PORTEFEUILLE D'INCIDENTS CANADIENS</b> .....	40
<b>ANNEXE – LISTE DES DOSSIERS DE RAPPORTS D'INCIDENT ET DE DEMANDES D'INDEMNISATION TRAITÉS EN 2018-2019</b> .....	42
<b>TABLEAUX</b>	
Tableau 1 : Répartition des 25 demandes d'indemnisation reçues en 2018-2019, selon les montants .....	8
Tableau 2 : Valeur des 25 demandes d'indemnisation reçues en 2018-2019, selon les demandeurs.....	8
Tableau 3 : Demandes d'indemnisation reçues en 2018-2019, selon le type de navire.....	9
Tableau 4 : Délais de présentation des demandes d'indemnisation en 2018-2019.....	9
Tableau 5 : Délais d'évaluation des demandes d'indemnisation et offres faites en 2018-2019.....	10
Tableau 6 : Pourcentage du montant payé (y compris les intérêts) par rapport au montant demandé.....	11

# INTRODUCTION

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

La CIDPHN nationale du Canada est un fonds de dernier ou de premier recours, au choix du demandeur. Elle couvre toutes les classes de navires qui déversent des hydrocarbures persistants ou non persistants, y compris les déversements d'hydrocarbures d'origine inconnue. La CIDPHN sert notamment à payer les demandes d'indemnisation raisonnables pour les frais d'intervention en cas de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ou les mesures de prévention prises pour atténuer les dommages dus au déversement – ou au risque de déversement – d'hydrocarbures, causé par un navire, de n'importe quelle classe, en eaux canadiennes. Tout incident causé par un navire-citerne transportant des hydrocarbures persistants comme cargaison est également couvert par le régime international (<http://www.iopcfunds.org/fr>).

Ce rapport annuel sur les activités de la CIDPHN porte sur l'exercice se terminant le 31 mars 2019.

Il s'agit du 30<sup>e</sup> rapport annuel de la CIDPHN. La Caisse aura 30 ans le 24 avril 2019.

## 2018-2019 VUE D'ENSEMBLE

- Limite de responsabilité par incident : **174 M\$ du 1<sup>er</sup> avril au 13 décembre 2018. Depuis le 13 décembre 2018, il n'y a pas de limite de responsabilité par incident.**
- D'importantes **modifications législatives** (projet de loi C-86) sont entrées en vigueur le 13 décembre 2018.
- Excédent accumulé : **plus de 408 M\$**
- **Nomination** d'un administrateur adjoint **pour un mandat de cinq ans.**
- **25 nouvelles demandes** d'indemnisation reçues (plus de 4,2 M\$ au total).
- Montant moyen des demandes d'indemnisation : **170 505 \$**, mais 64 % des demandes étaient inférieures à 50 000 \$.
- **92 %** des demandes d'indemnisation ont été faites par la **Garde côtière canadienne**, mais celles-ci ont représenté seulement **42 %** du montant total des demandes d'indemnisation.
- La plupart des demandes d'indemnisation sont venues de la **Colombie-Britannique.**
- La majeure partie des demandes d'indemnisation étaient liées à des **épaves et à des navires abandonnés ou désertés.**
- Demandes **d'indemnisation pour le démantèlement de navires en acier.**
- **52 % des évaluations** ont été faites en moins de trois mois.
- Montant offert : environ **75 % du montant réclamé** (en moyenne).
- **62 dossiers ont fait l'objet d'actions** en recouvrement contre le propriétaire de navire.
- **Quelque 2,2 M\$** ont été recouverts auprès de propriétaires de navires.
- La Caisse a été impliquée dans **25 affaires judiciaires; quatre jugements ont été rendus.**
- Initiatives de relations externes **d'un bout à l'autre du pays.**
- Élargissement des efforts de relations externes auprès des **communautés autochtones.**
- Plus de **8 M\$ ont été perçus en intérêts.**
- **491 838 \$** ont été versés aux FIPOL.
- Environ **8 M\$** ont été versés pour payer des demandes d'indemnisation canadiennes, un montant record.
- **2,1 M\$** en dépenses de fonctionnement.

# 1. RAPPORT SUR LES ACTIVITÉS

---

## L'EXERCICE 2018-2019 DE LA CAISSE A ÉTÉ MARQUÉ PAR LES ÉVÉNEMENTS SUIVANTS :

**Indexation et élimination de la limite de responsabilité.** Le 1<sup>er</sup> avril 2018, le ministre a rajusté la limite de responsabilité de la Caisse à 174 611 294 \$ par incident pour l'exercice 2018-2019 (comparativement à 171 692 521 \$ l'exercice précédent), comme le prévoit l'art. 110 de la *LRMM*. À la suite de modifications à la *LRMM*, entrées en vigueur le 13 décembre 2018, cette limite de responsabilité par incident a été éliminée.

**Nominations.** Le 4 avril 2018, Mark A. M. Gauthier a été nommé Administrateur adjoint pour une période de cinq ans. C'est seulement la deuxième fois dans l'histoire de la Caisse que le gouverneur en conseil nomme un Administrateur adjoint, et c'est la première fois que cette nomination est faite pour une durée de cinq ans. Cette nomination a été accueillie très favorablement, car le nouvel Administrateur adjoint possède une vaste expérience du droit maritime et du régime de responsabilité en matière maritime, après avoir pratiqué le droit comme avocat-conseil et avocat principal à la Section des services juridiques de Transports Canada jusqu'en 2005 et, ensuite, comme avocat général au Secrétariat du droit maritime, jusqu'à son départ à la retraite de la fonction publique en 2011. En mars 2012, il a été nommé au Tribunal d'appel des transports du Canada, dont il a été membre jusqu'en avril 2018, lorsqu'il a été nommé Administrateur adjoint de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. L'Administratrice a été renommée à son poste pour une période de cinq ans, quelques jours avant le début de l'exercice 2018-2019.

**Plan stratégique.** Ces deux nominations pour une durée de cinq ans à la barre de l'organisation ont donné à l'Administratrice l'occasion de planifier et d'entreprendre un certain nombre d'initiatives

stratégiques visant à s'assurer, après 30 ans d'existence de la Caisse, que le bureau de l'Administrateur : (1) offre un moyen efficace d'obtenir accès à la justice; (2) est appuyé par une équipe professionnelle et motivée qui est reliée à un vaste réseau d'expertise; (3) est une organisation efficace et transparente, qui est à la fois dynamique et structurée. La plupart de ces initiatives ont été lancées simultanément avec l'aide de ressources additionnelles, afin de donner un élan dans le sillage du 30<sup>e</sup> anniversaire de la Caisse.

**Déploiement systématique de relations externes dans l'ensemble du Canada.** Dans le passé, lorsqu'elle exerçait ses fonctions par intérim, l'Administratrice avait remarqué que très peu d'intervenants clés et de demandeurs potentiels étaient au courant de l'existence de la Caisse et qu'ils ne pouvaient donc pas y recourir pour obtenir accès à la justice. L'Administrateur adjoint nouvellement nommé s'est aussi vite rendu compte de ce fait. Les efforts de relations externes entrepris en 2017-2018 ont été systématisés et déployés par tous les membres du bureau de l'Administrateur, dans le but de s'assurer que, durant l'année du 30<sup>e</sup> anniversaire de la Caisse, on rejoigne toutes les provinces et les territoires, toutes les fédérations provinciales de municipalités, toutes les fédérations provinciales d'administrateurs municipaux, ainsi que les administrations portuaires du Canada, les associations de marinas, les associations de pêcheurs, les groupes autochtones, les avocats du droit maritime et les associations d'assureurs maritimes.

**Deuxième nombre le plus élevé de demandes d'indemnisation reçues et troisième montant total réclamé le plus élevé.** L'Administratrice a reçu 25 demandes d'indemnisation en 2018-2019, dont le montant total réclamé s'est élevé à plus de 4,2 millions de dollars, ce qui représente le troisième montant le plus élevé dans l'histoire de la Caisse, surpassé seulement par les deux exercices précédents.

### **Un demandeur a interjeté appel devant la Cour fédérale de l'offre faite par l'Administratrice.**

Une offre faite par l'Administratrice a été portée en appel devant la Cour fédérale. C'était la deuxième fois qu'une offre était portée en appel dans toute l'histoire de la Caisse, et la première fois depuis dix ans.

### **Une année record pour les mesures de recouvrement**

tant à l'égard du montant total recouvré au cours d'un exercice donné, que du nombre de dossiers fermés à la suite du succès des mesures de recouvrement. Quelque 2,2 M\$ ont été recouverts auprès de propriétaires de navires et d'assureurs.

### **Une année exceptionnelle à l'égard des activités judiciaires.**

La Caisse a été impliquée dans 25 affaires judiciaires (comme partie demanderesse ou partie défenderesse selon la loi), et quatre jugements ont été rendus. Une autre affaire judiciaire a été réglée avec succès par voie de médiation – une première dans l'histoire de la Caisse.

### **Modifications à la Loi sur la responsabilité en matière maritime, la loi habilitante de la Caisse.**

Un certain nombre de modifications ont été proposées en octobre 2018, dans le cadre du projet de loi C-86, et sont entrées en vigueur le 13 décembre 2018.

- l'élimination de la limite de responsabilité de la Caisse par incident (qui était fixée à 174 millions de dollars);
- l'autorisation de transférer temporairement des fonds du Trésor à la Caisse en cas d'insuffisance de fonds dans la Caisse;
- l'harmonisation avec les conventions internationales de la responsabilité de la Caisse pour les préjudices économiques (notamment les pertes de revenus) dus à la pollution par les hydrocarbures;
- la responsabilité additionnelle de la Caisse pour les frais raisonnables supportés par le ministre des Pêches et des Océans à l'égard des mesures de sauvegarde prises lorsque l'événement pour lequel les frais ont été engagés ne constitue pas une menace

grave et imminente de causer des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures;

- le versement initial de fonds d'urgence au ministre des Pêches et des Océans pour répondre aux événements significatifs de pollution par les hydrocarbures;
- un processus d'indemnisation accéléré et simplifié pour les petites réclamations (jusqu'à concurrence de 35 000 \$) présentées à la Caisse.

### **Entrée en vigueur de la Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux (anciennement le projet de loi C-64) le 28 février 2018.**

Cette nouvelle loi met en œuvre la *Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves* dans le droit canadien, qui oblige tous les navires de plus de 300 tonneaux de jauge brute (TJB) à être couverts par une assurance pour l'enlèvement d'épaves. Au fil du temps, cette nouvelle exigence aidera à réduire les demandes d'indemnisation faites à Caisse pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par des épaves, en particulier en ce qui concerne les navires de 300 TJB à 1 000 TJB, car les navires de 1 000 TJB et plus doivent déjà être assurés contre les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures en vertu de la *Convention sur les hydrocarbures de soute*.

Bien que ces nouveaux développements aient eu un impact direct sur les activités de la Caisse en 2018-2019, l'Administratrice s'est employée principalement à remplir son mandat conféré par la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, 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 au ministre des Pêches et des Océans en cas d'événement significatif – sur l'ordre du ministre des Transports, en vertu de nouvelles dispositions législatives qui sont entrées en vigueur le 13 décembre 2018 (voir la section 1.2);



- imposer des sanctions administratives pécuniaires aux contributeurs en cas de manquement à leurs obligations en matière de rapports – une nouvelle disposition législative qui est entrée en vigueur le 13 décembre 2018 (voir la section 1.3);
- contribuer aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) (voir la section 1.4);
- faire tenir des registres et des livres comptables, faire mettre en œuvre des moyens de contrôle et d'information, faire appliquer des méthodes de gestion et garantir, dans la mesure du possible, que les actifs de la Caisse sont protégés et que les activités de la Caisse sont réalisées avec efficacité (voir la section 1.5);
- faire procéder à une vérification des états financiers de la Caisse (voir la partie 2 du rapport);
- faire rapport sur ce qui précède (voir la section 1.6).

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

L'Administratrice a traité 89 dossiers actifs en 2018-2019 (comparativement à 88 dossiers en 2017-2018). Les détails des dossiers actifs traités en 2018-2019 se trouvent dans l'annexe et comprennent ce qui suit :

- 70 demandes d'indemnisation (comparativement à 56 demandes d'indemnisation en 2017-2018) (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);
- 90 rapports d'incident (comparativement à 32 rapports d'incident en 2017-2018) (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). Trente-deux de ces dossiers étaient « actifs », c'est-à-dire que l'Administratrice avait non seulement reçu et consigné l'information sur l'incident, mais elle avait aussi pris des mesures pour enquêter sur l'incident ou protéger la Caisse en cas de futures demandes d'indemnisation. Au cours de l'exercice, plusieurs dossiers d'incident ont été convertis en dossiers de demande d'indemnisation.

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

### **1.1.1. APERÇU DES DEMANDES D'INDEMNISATION EN 2018-2019**

#### **Des demandes d'indemnisation nombreuses.**

La Caisse a reçu 25 demandes d'indemnisation en 2018-2019, comparativement à 32 demandes d'indemnisation en 2017-2018 et à une moyenne de 12 demandes d'indemnisation par exercice depuis la création de la Caisse. Les montants des demandes d'indemnisation reçues en 2018-2019 ont varié entre 1 158 \$ et 1 857 314 \$, pour un total de 4 262 618 \$ (comparativement à 7 322 367 \$ en 2017-2018). Ce total est le troisième plus élevé de tous les exercices depuis la création de la Caisse en 1989 (7,3 millions de dollars en 2017-2018 et 5,4 millions de dollars en 2016-2017), même en tenant compte de l'indice des prix à la consommation.

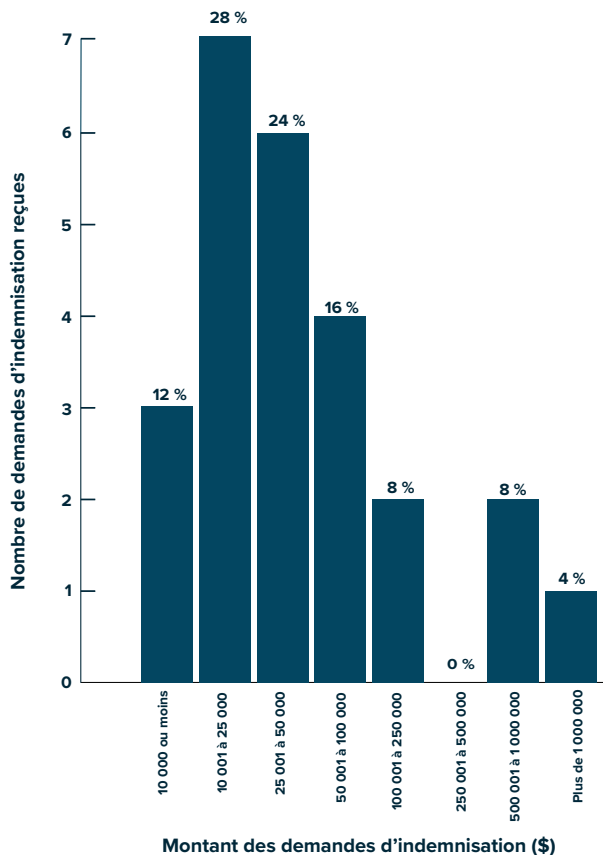
**La plupart des demandes d'indemnisation sont encore inférieures à 50 000 \$.** Bien que le montant moyen des demandes d'indemnisation ait atteint 170 505 \$ en 2018-2019 (comparativement à 228 824 \$ en 2017-2018), 64 % des demandes d'indemnisation étaient encore inférieures à 50 000 \$.

**La Garde côtière canadienne a été (presque) seule à recourir à la Caisse.** La Garde côtière canadienne (GCC) a présenté 23 des 25 demandes d'indemnisation reçues par la Caisse en 2018-2019, (soit 92 % des demandes d'indemnisation reçues), mais les demandes de la GCC ont représenté seulement 42 % du montant total réclamé en 2018-2019 (comparativement à 85 % en 2017-2018). Les deux autres demandes d'indemnisation sont venues d'une municipalité et d'une association de tourisme

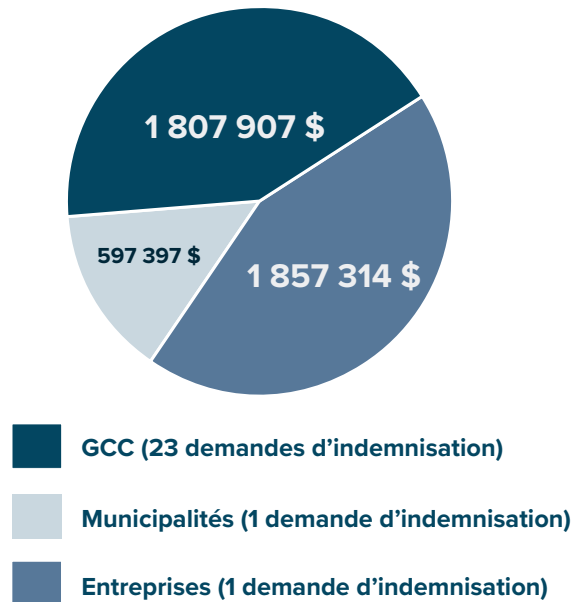
autochtone. Malgré les efforts de relations externes déployés par la Caisse, il y a eu moins de diversité parmi les demandeurs en 2018-2019 qu'en 2017-2018. Cependant, les demandes d'indemnisation autres que celles de la GCC étaient très élevées.

**La plupart des demandes d'indemnisation proviennent encore de la Colombie-Britannique.** Les demandes d'indemnisation reçues en 2018-2019 sont venues surtout de la Colombie-Britannique (14), ensuite de la Nouvelle-Écosse (4), de l'Ontario (3), de Terre-Neuve-et-Labrador (2) et du Québec (2). La Colombie-Britannique a toujours été la principale source des demandes d'indemnisation reçues par la Caisse au cours de la dernière décennie, en grande partie à cause du nombre élevé de navires abandonnés ou désertés dans cette province.

**Tableau 1 : Répartition des 25 demandes d'indemnisation reçues en 2018-2019, selon les montants**



**Tableau 2 : Valeur des 25 demandes d'indemnisation reçues en 2018-2019, selon les demandeurs**



**Les navires de pêche sont à l'origine d'un plus grand nombre de demandes d'indemnisation que d'autres types de navires, mais les remorqueurs et les chalands sont la source de demandes d'indemnisation plus élevées.** Les demandes d'indemnisation reçues en 2018-2019 peuvent être réparties selon le type de navire, comme le montre le tableau 3. Il convient de souligner qu'aucune demande d'indemnisation n'a été reçue pour des incidents impliquant des navires-citernes, des navires de charge ou des porte-conteneurs.

**Les délais de présentation des demandes d'indemnisation sont de plus en plus longs.** Toutes les demandes d'indemnisation reçues en 2018-2019 ont été présentées dans le délai prescrit; cependant,

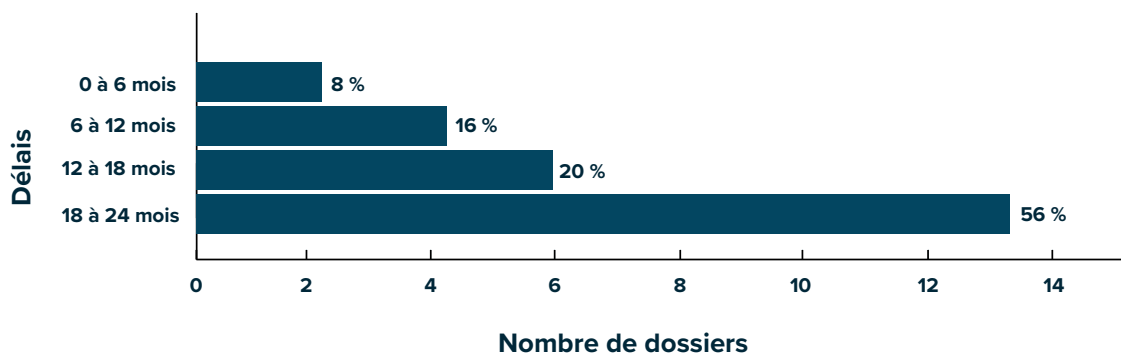
environ 56 % des demandes ont été présentées dans les 18 à 24 mois après l'incident (près de 25 % de toutes les demandes d'indemnisation ont été reçues moins d'un mois avant l'expiration du délai de deux ans applicable aux déversements). Le nombre de demandes d'indemnisation présentées dans un délai d'un an après un incident de pollution a été moins élevé que dans le passé.

**Une année record pour le nombre d'évaluations et le montant des indemnités versées.** En 2018-2019, la Caisse a évalué 36 demandes d'indemnisation et a finalisé l'évaluation de 25 demandes d'indemnisation (comparativement à 24 en 2017-2018). Au 31 mars 2019, 10 des 25 demandes d'indemnisation reçues en 2018-2019 étaient encore en cours d'évaluation.

**Tableau 3 : Demandes d'indemnisation reçues en 2018-2019, selon le type de navire**

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	0	0	0	0	0
Remorqueurs/chalands	5	20	3 400 316	80	680 063
Navires de pêche	7	28	403 470	9	57 639
Déversements d'origine inconnue	2	8	12 547	1	6 273
Autres	11	44	446 285	10	40 571
<b>TOTAL</b>	<b>25</b>	<b>100</b>	<b>4 262 618</b>	<b>100</b>	<b>170 505</b>

**Tableau 4 : Délais de présentation des demandes d'indemnisation en 2018-2019**



L'évaluation de la demande d'indemnisation de 4,6 millions de dollars présentée par la GCC en 2016-2017 à la suite de l'incident du *Chaulk Determination* a été finalisée et a donné lieu à l'offre la plus élevée jamais faite par un Administrateur depuis la création de la Caisse (même en tenant compte de l'inflation).

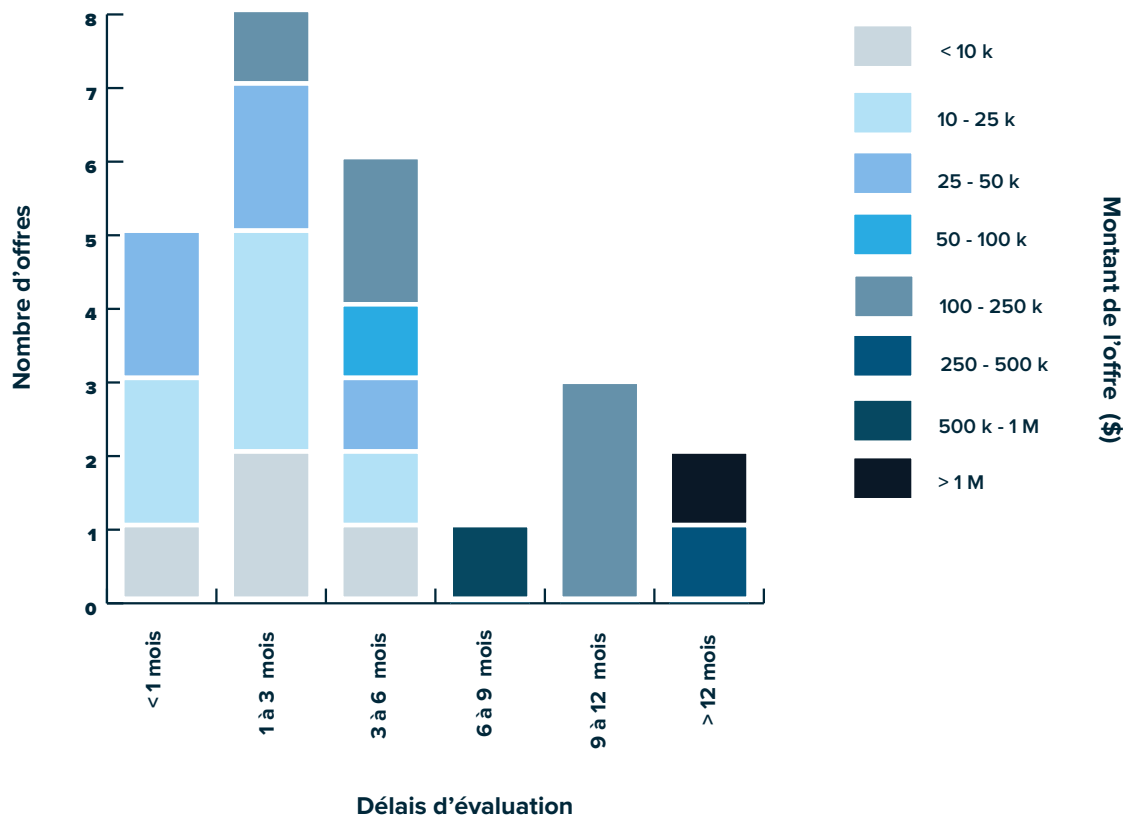
**En 2018-2019, 52 % des demandes d'indemnisation ont été évaluées en moins de trois mois (comparativement à 80 % en 2017-2018) et 76 % des demandes ont été évaluées en moins de six mois.** Le tableau 5 montre les délais d'évaluation des demandes d'indemnisation ne faisant pas l'objet d'une action en justice, ainsi que les offres de règlement qui ont été faites. Comme on peut le voir, plus la demande d'indemnisation est faible, plus l'évaluation est rapide; les demandes d'indemnisation de 50 000 \$ ou moins sont normalement évaluées dans un délai de trois mois.

Comme il avait été indiqué dans le rapport annuel de 2017-2018, l'Administratrice a adopté en décembre

2017 une nouvelle politique sur les offres préalables, afin de permettre à un demandeur de répondre à l'offre lorsqu'il y a un écart considérable entre le montant réclamé et le montant offert, ou si l'évaluation a entraîné un changement de politique ou de pratique d'évaluation. La présentation d'une offre préalable peut retarder davantage l'offre finale, si le demandeur choisit de se prévaloir du délai de réponse complet qui lui est alloué – et encore plus si le demandeur réclame une prolongation du délai de réponse à l'offre préalable.

**Les montants offerts ont représenté moins de 80 % des montants réclamés – une nouvelle tendance.** Les montants offerts en 2018-2019 ont représenté en moyenne 77 % des montants réclamés, soit un peu moins qu'en 2017-2018. Étant donné que les montants offerts dans le passé se situaient entre 95 % et 97 % des montants réclamés, le pourcentage enregistré en 2017-2018 était déjà considéré comme une baisse historique.

**Tableau 5 : Délais d'évaluation des demandes d'indemnisation et offres faites en 2018-2019**



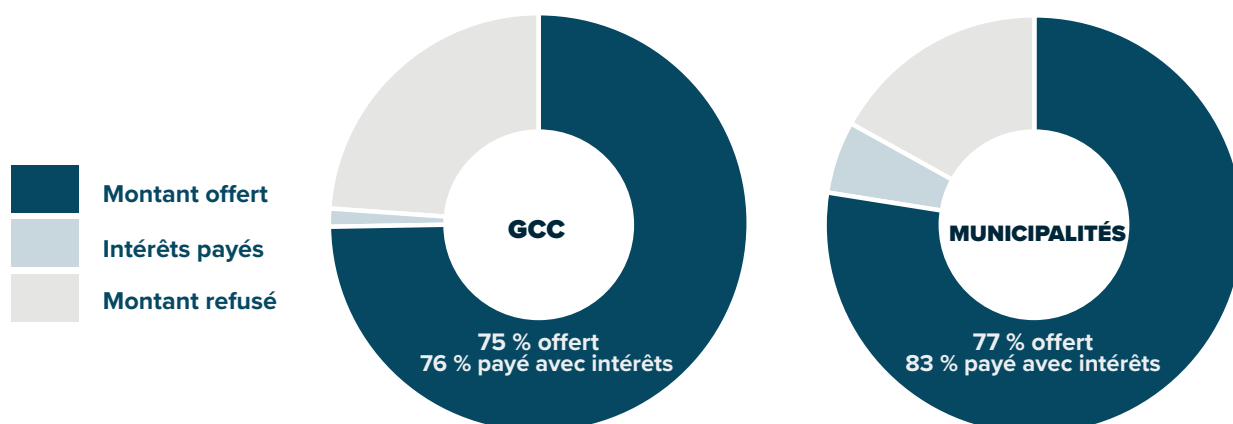
**Les demandes d'indemnisation pour le démantèlement de navires ont été la principale cause de l'écart entre les offres et les montants réclamés.** Encore une fois en 2018-2019, la GCC a présenté un certain nombre de demandes d'indemnisation très élevées pour le démantèlement de navires en acier ou en ferro-ciment. Les offres faites en réponse à ces demandes d'indemnisation ont été nettement inférieures au taux de succès de 95 % à 97 % que la GCC a atteint dans le passé. En effet, la GCC a obtenu plus de 96 % du montant réclamé dans 14 des 23 offres qu'elles a reçues en 2018-2019 (elle a obtenu 100 % du montant réclamé dans 10 de ces offres); elle a obtenu 92 % du montant réclamé en réponse à une demande d'indemnisation, mais elle a obtenu moins de 75 % du montant réclamé en réponse à huit demandes d'indemnisation (y compris six offres représentant moins de 40 % du montant réclamé). Six de ces demandes d'indemnisation étaient pour le démantèlement de navires.

**Une offre a été portée en appel pour la deuxième fois dans l'histoire de la Caisse.** La GCC a interjeté appel de l'offre faite par l'Administratrice en réponse à la demande d'indemnisation concernant l'*Ocean Eagle/ZB 335*. L'affaire était encore en instance à la fin de l'exercice.

**Demandes d'indemnisation payées en 2018-2019 : un record et la confirmation d'une tendance à la hausse.** Vingt-cinq demandes d'indemnisation ont été payées ou ont fait l'objet d'une offre de règlement en 2018-2019, pour un total de 8 137 253 \$, soit une moyenne de 239 423 \$ par demande d'indemnisation (comparativement à 24 demandes d'indemnisation payées en 2017-2018, pour un total de 2 711 090 \$, soit une moyenne de 112 962 \$ par demande d'indemnisation). Cela représente un record historique qui confirme la tendance à la hausse observée depuis 2016 : le nombre de demandes d'indemnisation payées chaque année depuis 2016 est presque deux fois plus élevé que le nombre annuel moyen des dix années précédentes (15), et le montant moyen payé par demande d'indemnisation (239 423 \$) est quatre fois plus élevé que la moyenne annuelle des dix années précédentes (55 984 \$).

**La plus importante somme jamais payée par la Caisse.** En septembre 2018, la somme de 4,2 millions de dollars a été versée à la GCC pour les frais de nettoyage engagés à la suite du naufrage du remorqueur *Chaulk Determination*, à Trois-Rivières (Québec).

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



**Augmentation des sommes recouvrées.** En 2018-2019, 62 dossiers étaient à différents stades de recouvrement de créance (comparativement à 45 dossiers en 2017-2018, ce qui représentait déjà un record pour le nombre de dossiers en recouvrement), c'est-à-dire des mises en demeure, des poursuites en justice, la réalisation d'actifs, ou le dépôt d'un jugement contre les biens d'un créancier. Un accord a été conclu avec les propriétaires de navires ou les assureurs dans le cas de 11 dossiers (comparativement à cinq dossiers en 2017-2018). Au total, l'Administratrice a pu recouvrer environ 2 234 411 \$ (comparativement à 258 691 \$ en 2017-2018) dans ces 62 dossiers en recouvrement (le montant moyen recouvré par année est d'environ 39 948 \$ sur une période de dix ans). Au 1<sup>er</sup> avril 2019, 36 dossiers étaient encore en recouvrement (comparativement à 32 dossiers en 2017-2018); les autres dossiers ont été fermés. Ces 36 dossiers en recouvrement représentent environ 4,6 millions de dollars qui sont réclamés à des propriétaires de navires et à des assureurs.

Dans le cas des demandes d'indemnisation où l'identité du propriétaire du navire responsable est clairement établie, l'Administratrice peut retenir les services d'un avocat-conseil pour tenter une action en recours. Dans certaines situations impliquant des navires abandonnés ou désertés, l'identité du propriétaire du navire n'est pas toujours facile à établir. En pareils cas, l'Administratrice peut faire appel aux services d'une entreprise professionnelle de localisation pour trouver le nom et l'adresse du propriétaire inscrit et faire une recherche des actifs pouvant faire l'objet d'un recouvrement de créance. Les efforts déployés par l'Administratrice pour recouvrer des créances et le nombre de dossiers ayant fait l'objet d'un recouvrement de créance en 2018-2019 ont entraîné une augmentation des frais de localisation d'actifs et des frais juridiques.

**Défis et possibilités concernant la gestion des demandes d'indemnisation.** Le dernier rapport annuel faisait état d'un certain nombre de défis et possibilités concernant la gestion des demandes d'indemnisation: les petites demandes d'indemnisation; l'état de préparation à répondre aux demandes d'indemnisation en cas de déversement important; l'état de préparation à répondre aux demandes d'indemnisation en cas de déversement transfrontalier; le règlement des demandes d'indemnisation émanant d'un déploiement du Système de commandement d'intervention (SCI); les demandes d'indemnisation pour le démantèlement de navires; ainsi que l'optimisation de la Caisse comme autre moyen pour les demandeurs potentiels d'obtenir accès à la justice. Ces défis et possibilités ont subsisté en 2018-2019, certains ayant pris un tour nouveau à la suite de l'adoption du projet de loi C-86, qui a modifié la *LRMM*.

- **Petites demandes d'indemnisation.** L'article 106.1 de la *LRMM*, qui découle de l'adoption du projet de loi C-86, prévoit un nouveau processus accéléré pour les petites demandes d'indemnisation dont le montant ne dépasse pas 35 000 \$ : le demandeur atteste certains renseignements essentiels à l'appui de sa demande d'indemnisation, qui est payée en entier dans un délai de 60 jours si les conditions de la demande sont remplies, et qui peut être réévaluée par l'Administrateur dans les trois années suivantes. Le demandeur doit fournir des pièces justificatives au moment de la réévaluation de sa demande d'indemnisation. Si, après avoir réévalué la demande, l'Administrateur détermine qu'un trop-payé a été versé au demandeur, ce dernier doit rembourser le trop-payé et pourrait avoir à payer des intérêts.

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

En 2016, l'Administratrice a entrepris de collaborer avec des partenaires internationaux (l'*International Group of Protection and Indemnity Clubs* et les FIPOL), en vue de préplanifier l'indemnisation des demandeurs en cas de déversement d'hydrocarbures important dans les eaux canadiennes. L'avancement de ces travaux a ralenti en 2017-2018 en attendant l'adoption de modifications à la *LRMM*, dans le cadre du Plan de protection des océans du Canada. Maintenant que le projet de loi C-86 est en vigueur, les travaux avec nos partenaires internationaux en matière d'indemnisation peuvent se poursuivre. Le processus accéléré pour les petites demandes d'indemnisation, l'élimination de la limite de responsabilité de la Caisse par incident, et la capacité de l'Administrateur de fournir des fonds d'urgence en cas d'événements significatifs sont tous de nouveaux éléments du régime canadien qui devraient faciliter l'indemnisation en cas de déversement important.

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

À la suite de l'atelier de trois jours sur la responsabilité et l'indemnisation en cas de déversement transfrontalier, tenu à Ottawa en novembre 2017 avec des représentants de l'*Oil Spill Liability Trust Fund* (OSLTF) et d'autres partenaires, l'Administratrice et l'OSLTF ont

commencé à préparer un exercice conjoint de responsabilité et d'indemnisation, qui devrait avoir lieu au cours de l'exercice 2019-2020. Nos partenaires internationaux en matière d'indemnisation vont également participer à cet exercice.

- **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'Administrateur a commencé à évaluer ces demandes séparément, mais celles-ci ont finalement dû être évaluées ensemble, surtout à l'égard des éléments qui étaient fondés sur le SCI. C'était la première fois que l'Administratrice avait à traiter plusieurs demandes d'indemnisation découlant du même incident dans le cadre d'un déploiement conjoint du SCI, ce qui a posé un certain nombre de problèmes d'évaluation. Au 31 mars 2019, l'une de ces demandes d'indemnisation n'était pas encore réglée. Une fois que cette demande sera réglée, l'Administratrice a l'intention de procéder à un examen rétrospectif avec tous les principaux intervenants concernés, afin d'élaborer des lignes de conduite appropriées pour les futurs incidents entraînant un déploiement du SCI.

- **Demandes d'indemnisation pour le démantèlement de navires.** En 2018-2019, l'Administratrice a encore reçu de la GCC un nombre élevé de demandes d'indemnisation pour le démantèlement de navires, dont certaines ont donné lieu à des offres comparativement peu élevées. Comme il avait été indiqué dans le dernier rapport annuel, l'Administratrice a voulu développer une formulation claire de la démarche raisonnée et cohérente à suivre, dans le cadre de son mandat conféré par la loi, pour l'évaluation de telles demandes d'indemnisation. Le nombre grandissant des décisions rendues par l'Administratrice sur cette question a été utile à cette fin. Des lignes directrices fondées sur la démarche d'évaluation de l'Administratrice ont été élaborées et seront partagées avec la GCC au début de l'exercice à venir, avant d'être publiées sur le site Web de la Caisse. Un autre facteur positif est l'entrée en vigueur du projet de loi C-64, qui renforce et clarifie le régime législatif canadien entourant le traitement des épaves et des navires abandonnés ou désertés.

En bref, la Caisse n'indemnise pas les demandeurs pour le démantèlement de navires en soi, mais plutôt pour les mesures raisonnables prises pour limiter la pollution maritime par les hydrocarbures dans toutes les eaux canadiennes et/ou le risque d'une telle pollution. Si une demande d'indemnisation comprend des frais de démantèlement d'un navire, le demandeur doit d'abord convaincre l'Administrateur qu'il avait l'autorité légitime

d'entreprendre le démantèlement. Dans le cas de la GCC, cette autorité est conférée par la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. Ensuite, l'Administrateur procède à une évaluation factuelle du caractère raisonnable du démantèlement comme mesure d'atténuation de la pollution, en tenant compte de divers facteurs contextuels au fur et à mesure qu'ils surviennent. Si des mesures de prévention suffisent à atténuer un risque sans que le navire n'ait à être démantelé, l'Administrateur ne peut conclure que le démantèlement était une mesure raisonnable. En règle générale, les frais de démantèlement sont indemnifiables dans les cas où le navire lui-même est une « épave imprégnée d'hydrocarbures ». S'il est conclu que le démantèlement était une mesure raisonnable dans les circonstances, l'Administrateur procède ensuite à l'évaluation factuelle du caractère raisonnable des frais associés. Cette approche s'applique aux navires de toute forme de construction.

- **Le recours à la Caisse comme outil d'accès à la justice pour les demandeurs.** En plus des mesures déjà prises en 2017-2018 pour donner aux demandeurs un meilleur accès à la justice, l'adoption du projet de loi C-86 (et le besoin pour la Caisse de mettre à jour ses outils d'information du public en conséquence) est l'occasion parfaite de réexaminer tout le site Web et tout le matériel élaboré pour les demandeurs, en vue d'en améliorer l'accessibilité.



## 1.1.2. APERÇU DES RAPPORTS D'INCIDENT EN 2018-2019

- **Rapports d'incident.** Vingt et un rapports d'incident ont été reportés de l'exercice précédent. Parmi ces 21 incidents, six demandes d'indemnisation ont été présentées à la Caisse en 2018-2019. De plus, la Caisse a reçu 73 nouveaux rapports d'incident en 2018-2019. Cette forte hausse du nombre de rapports d'incident est due au suivi systématique de l'information fournie par la GCC à ses réunions trimestrielles avec les experts maritimes du bureau de l'Administrateur. Dans certains cas, afin de protéger la Caisse contre les risques éventuels, l'Administratrice a fait appel à un expert maritime ou a chargé un avocat-conseil de prendre des mesures protectrices, comme l'obtention d'une garantie financière du propriétaire de navire et/ou de son assureur (il y a eu deux cas de ce genre en 2018-2019, comparativement à quatre cas en 2017-2018). L'Administratrice peut arrêter le navire ou tout navire-jumeau afin d'obtenir une garantie financière pour protéger la Caisse; cela ne s'est pas produit en 2018-2019 (c'est arrivé à deux reprises en 2017-2018). Dans la grande majorité des nouveaux dossiers de rapport d'incident, l'information préliminaire recueillie par le bureau de l'Administrateur n'a cependant pas nécessité la prise de telles mesures.

- **Demandes d'indemnisation pour des incidents impliquant des navires assurés.** Habituellement, les incidents impliquant des navires assurés n'entraînent pas une demande d'indemnisation à la Caisse, car, en règle générale, l'assureur du navire dédommage le demandeur directement. Ce sont les incidents impliquant des navires non assurés, en particulier les navires abandonnés ou désertés, qui entraînent le plus souvent des demandes d'indemnisation à la Caisse. En 2018-2019 cependant, trois incidents impliquant des navires couverts par une assurance responsabilité civile (*Pitts Carillon*, *West Island 395*, *Feelin' Free*) ont mené à des demandes d'indemnisation à la Caisse (comparativement à 12 en 2017-2018 – une année très atypique).
- **Défis et possibilités.** L'intervention de la Caisse dans les cas impliquant des navires assurés peut aider les demandeurs à être indemnisés sans avoir à recourir aux tribunaux. Le pollueur, par l'intermédiaire de son assureur, demeure le payeur final, et c'est la Caisse, plutôt que le demandeur, qui assume les frais de l'interaction avec le payeur final. Cependant, l'un des effets secondaires de cette nouvelle tendance est que les frais d'évaluation de la demande d'indemnisation sont assumés par la Caisse, et non pas par l'assureur – ces frais peuvent être très élevés dans le cas de demandes d'indemnisation élevées qui nécessitent l'intervention d'experts et d'avocats.

## AFFAIRES JUDICIAIRES DE LA CIDPHN EN 2018-2019

### PORTEFEUILLE DES AFFAIRES JUDICIAIRES

L'Administratrice a géré un portefeuille d'environ **25** affaires judiciaires en 2018-2019.

Cela comprend **six nouvelles** actions en justice intentées en 2018-2019, auxquelles l'Administratrice a été partie en diverses qualités :

- comme demandeur dans une **action en obtention d'une garantie** contre les propriétaires de navire et leurs navires en vertu de l'art. 102 de la LRMM (*Ocean Eagle/ZB 335*);
- comme défendeur, **en appel prévu par la loi d'une offre d'indemnité** faite à un demandeur (*Ocean Eagle/ZB 335*);
- comme **demandeur subrogé dans une action** contre un propriétaire de navire (*Viki Lyne II; Viking I*), y compris une action relative à la saisie d'un navire-jumeau (*Viking I/Full Circle*);
- comme **défendeur dans une action en limitation** intentée par un affrèteur (*Pitts Carillon*);
- comme **partie à l'instance selon la loi** en vertu de l'art. 109 de la LRMM, dans une action intentée par une Première Nation de la Colombie-Britannique contre le propriétaire de navire et les gouvernements fédéral et provincial (*Nathan E Stewart/DBL 55*). Les FIPOL sont également partie à cette instance selon la loi.

**Les actions en recouvrement ont représenté la majorité des affaires judiciaires**, y compris quatre affaires dans lesquelles l'Administratrice a obtenu gain de cause, mais dont le jugement a été difficile à exécuter (*Baffin Sound*) ou a exigé d'autres procédures judiciaires postérieures au jugement (*Elf; Elva M II; Spudnik*).

### RÉSULTATS DES AFFAIRES JUDICIAIRES

En 2018-2019, parmi le portefeuille des 25 affaires judiciaires, huit ont eu un résultat favorable à l'Administratrice, tandis que deux affaires ont eu un résultat défavorable et une affaire a eu un résultat neutre :

- L'Administratrice a dû **se désister** d'une action intentée contre un navire-jumeau, dans laquelle elle a agi comme demandeur subrogé, car le propriétaire du navire avait quitté la juridiction et ne possédait plus aucun navire dans la juridiction (*Lady Young/My 4 Boys*).
- Quatre affaires judiciaires ont été **réglées** par voie extrajudiciaire ou par voie de médiation (*Viki Lyne II; Arca I; Marathassa; Warren L II/Marlene Wright*).
- Une instance à laquelle l'Administratrice était partie selon la loi a été **close** après que la Cour suprême du Canada ait refusé d'instruire l'appel (*Clipper Adventurer*).
- **Quatre jugements** ont été rendus, dont trois en faveur de l'Administratrice. Cependant, un de ces jugements (*Chilcotin Princess*) a été porté en appel.

Les autres affaires judiciaires comprises dans le portefeuille sont encore en instance.

Les quatre jugements rendus en 2018-2019 étaient liés à des actions en recouvrement contre des propriétaires de navire. Deux de ces jugements ont été rendus par la Cour fédérale contre le même propriétaire, à la suite de déversements causés par deux navires appartenant à ce dernier :

#### **Canada (Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires) c. Dodds, 2019 CF 144 et 2019 CF 146**

Il s'agissait de requêtes en jugement sommaire devant la Cour fédérale – instruites simultanément – présentées par l'Administratrice, en tant que demandeur subrogé, visant à recouvrer la somme payée à la GCC pour réparer et prévenir les dommages dus à la pollution causée par le *Ryan Atlantic II* (anciennement le *Cape Rouge*) et le *Farley Mowat* respectivement.

Le défendeur a pris part à l'audition des requêtes et il a présenté des observations orales, mais il n'a déposé aucune preuve. La juge Heneghan a statué qu'il n'existait pas de véritable question litigieuse. Elle a conclu que les réclamations de l'Administratrice étaient fondées en droit et établies selon la preuve déposée par voie d'affidavit. Par conséquent, elle a rendu un jugement en faveur de l'Administratrice dans les deux actions, ce qui représentait un total d'environ 1,2 million de dollars.

Les deux autres jugements illustrent les difficultés que rencontre l'Administratrice lorsqu'il s'agit d'identifier le propriétaire d'un navire en vue de prendre des mesures de recouvrement. Ces deux jugements sont résumés ci-dessous.

## RECOURS CONTRE LE PROPRIÉTAIRE DE NAVIRE : QUESTIONS DE « PROPRIÉTÉ »

Ces deux décisions illustrent quelques-uns des problèmes juridiques que pose l'identification du « propriétaire » d'un navire en vue de prendre des mesures de recouvrement.

**Canada (Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires) c. Dr Jim Halvorson Medical Services Ltd, 2019 CF 35 : le propriétaire inscrit d'un navire non visé par les conventions s'est acquitté du fardeau de la preuve en convainquant la Cour que la propriété du navire avait été transférée avant que celui-ci ne coule.**

L'Administratrice a intenté une action en subrogation contre le propriétaire inscrit du *Crown Forest 84-6*, une barge ayant servi autrefois à l'exploitation forestière qui a coulé au large de l'île de Vancouver et a pollué les eaux sensibles de cette zone. Le propriétaire inscrit a mis en cause une tierce partie défenderesse, récemment décédée, et a prétendu que la barge avait été vendue à cette personne pour la somme de 1 \$ avant le naufrage. La question que devait trancher la Cour fédérale était de savoir si le titre de la barge avait été transféré convenablement et, dans l'affirmative, si le propriétaire du navire pouvait échapper à toute responsabilité sans faute. La Cour a conclu, sur le fondement de l'ensemble de la preuve, que le prétendu transfert était valide, malgré l'enregistrement dans le Registre canadien d'immatriculation des bâtiments et l'absence d'un acte de vente officiel. Par conséquent, il était impossible en vertu de la disposition pertinente de la *LRMM* de conclure à la responsabilité du propriétaire inscrit, et l'action intentée par l'Administratrice a été rejetée avec dépens.

Dans cette affaire – concernant un navire ayant causé de la pollution qui n'était pas visé par les conventions internationales sur la responsabilité – la Cour a été convaincue par la preuve présentée par le défendeur. L'Administratrice a retenu de cette décision que le propriétaire inscrit d'un navire a le fardeau de prouver, selon la prépondérance des probabilités, qu'un prétendu transfert de propriété a eu lieu, en dépit de l'enregistrement. Si l'existence d'un contrat en bonne et due forme ne peut être établie selon les faits, ou peut-être s'il existe encore un certain degré de possession et d'usage, la responsabilité sans faute incombe résolument au propriétaire inscrit. L'Administratrice va donc continuer de poursuivre les propriétaires inscrits de petits navires couverts par le régime national, à moins qu'ils puissent présenter une preuve suffisante d'un transfert de propriété légitime antérieur à l'incident.

Le cas échéant, cependant, les conventions internationales sur la responsabilité comprennent explicitement le « propriétaire inscrit » dans les définitions pertinentes de « propriétaire ».

**British Columbia v. The Administrator of the Ship-source Oil Pollution Fund, 2018 BCSC 793 : la question de savoir si la province devient propriétaire d'un navire après la dissolution d'une société provinciale.**

L'Administratrice a intenté une action en subrogation devant la Cour fédérale contre la province de la Colombie-Britannique en tant que propriétaire du navire *Chilcotin Princess*. Le navire appartenait auparavant à une société qui avait été dissoute en vertu de la *Business Corporations Act* de la province, parce qu'elle n'avait pas produit ses rapports annuels. Par conséquent, tous les biens de la société avaient été dévolus à la province avant l'incident de pollution par les hydrocarbures impliquant le navire abandonné. La province a déposé une défense devant la Cour fédérale, mais elle a aussi présenté une requête à la Cour suprême de la Colombie-Britannique visant à rétablir la société dissoute comme si elle n'avait jamais été abolie, avec préjudice des droits de recouvrement de l'Administratrice.

En mai 2018, la Cour suprême de la Colombie-Britannique a accueilli la requête de la province visant à rétablir la société, mais elle a refusé de le faire rétroactivement; elle a conclu qu'un tel recours est discrétionnaire et que la province a le fardeau de prouver que le rétablissement préjudiciable serait approprié, en dépit du fait que la réclamation légitime de l'Administratrice a été faite après la dissolution de la société. La province a porté la décision en appel, et la Cour d'appel a entendu les arguments en décembre 2018. L'action intentée par l'Administratrice devant la Cour fédérale contre la province a été suspendue en attendant la décision finale dans l'affaire de la société.

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

Des modifications apportées à la *LRMM* (art. 110 et suiv.), entrées en vigueur le 13 décembre 2018, permettent au ministre des Transports d'ordonner, à la demande du ministre des Pêches et des Océans (MPO) et après avoir consulté l'Administrateur, que des fonds d'urgence soient portés au débit de la Caisse pour répondre à un événement significatif mettant en cause le rejet d'hydrocarbures par un navire, jusqu'à concurrence de 10 millions de dollars par exercice. Si cette somme maximale a été portée au débit de la Caisse et que le MPO 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 MPO 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 2018-2019.

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

Des modifications apportées à la *LRMM* (art. 117.3 et suiv.), entrées en vigueur le 13 décembre 2018, confèrent à l'Administrateur de nouveaux pouvoirs d'inspection et d'enquête à l'égard des obligations de

déclaration des contributeurs. D'autres modifications apportées à la *LRMM* (art. 130.01) prévoient des sanctions administratives pécuniaires en cas de violation de ces obligations.

L'Administratrice n'a pas eu à utiliser ces nouveaux pouvoirs en 2018-2019 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 aux réunions des Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL).** Les FIPOL sont deux organisations intergouvernementales (le Fonds de 1992 et le Fonds complémentaire) qui ont pour vocation l'indemnisation en cas de pollution par des hydrocarbures persistants à la suite de déversements provenant de navires-citernes. Le Fonds de 1992 (115 États membres) prévoit des indemnités d'environ 372 millions de dollars par incident, tandis que le Fonds complémentaire (31 États membres) offre un niveau d'indemnisation supplémentaire s'élevant à environ un milliard de dollars, soit un total de près de 1,396 milliard de dollars (aux taux de change en vigueur en mars 2019). Le Canada est membre des deux Fonds.

L'Administratrice a assisté aux réunions des FIPOL tenues à Londres au printemps et à l'automne de 2018. Les discussions et les décisions ont porté principalement sur les niveaux des paiements internationaux à la suite d'un certain nombre de déversements causés par des navires-citernes dans des pays qui sont parties aux conventions, les contributions additionnelles versées par les pays membres pour couvrir ces paiements, l'examen des nouveaux critères d'évaluation des demandes d'indemnisation faites par des employés qui ont subi une réduction de leur salaire, ont été mis au chômage partiel ou ont été licenciés à la suite d'un sinistre, ainsi que les risques découlant d'incidents impliquant des navires assurés par des assureurs

peu fiables. L'Administratrice a pour politique d'appliquer à l'évaluation de tous les dossiers de la CIDPHN – y compris les incidents n'impliquant pas des navires-citernes qui transportent des hydrocarbures persistants – les mêmes principes et directives d'évaluation adoptés par les FIPOL pour les navires-citernes qui transportent des hydrocarbures persistants. Par conséquent, l'Administratrice va appliquer les nouveaux critères adoptés par les FIPOL à l'évaluation des pertes de revenus subies par les employés.

Les FIPOL (en plus de l'Administrateur de la CIDPHN) sont parties selon la loi à l'action en justice que les Heiltsuk ont intentée contre les propriétaires du remorqueur *Nathan E. Stewart* et du chaland-citerne *DBL 55* et toute partie intéressée, à la suite du déversement survenu à Bella Bella (Colombie-Britannique) en octobre 2016. L'action a été intentée devant la Cour suprême de la Colombie-Britannique peu de temps avant la réunion de l'automne des FIPOL, mais il n'y avait pas suffisamment d'information pertinente pour que les États membres puissent en discuter à ce moment.

Le projet de loi C-86, modifiant la *LRMM*, a été déposé au Parlement durant la réunion de l'automne des FIPOL. Transports Canada, chef de la délégation canadienne, a présenté un bref exposé aux organes directeurs des FIPOL, soulignant les principaux aspects des modifications proposées et faisant valoir que ces changements apporteraient un complément important aux conventions internationales en matière de pollution par les hydrocarbures.

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

**Collecte des données auprès des contributeurs canadiens.** L'Administrateur a la responsabilité de veiller à ce que les importateurs canadiens de pétrole brut par mer (minimum de 150 000 tonnes par année) déclarent les quantités d'hydrocarbures qu'ils reçoivent. L'Administrateur

peut faire un suivi pour vérifier l'information reçue et s'enquérir des variations importantes par rapport à l'année précédente, avant de faire rapport sur les données canadiennes au Secrétariat des FIPOL. En 2018-2019, c'était la deuxième fois que les réceptionnaires canadiens présentaient leurs rapports à l'aide d'une nouvelle interface Web. Bien que tout ait bien été en 2017-2018, un certain nombre de contributeurs ont éprouvé des difficultés techniques lorsqu'ils ont tenté de présenter leurs rapports en 2018-2019, et il a fallu leur apporter une aide individuelle. Le bureau de l'Administrateur fera un suivi auprès du fournisseur du service d'interface Web, afin de s'assurer que la même situation ne se reproduise pas l'année prochaine.

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

Selon les données canadiennes fournies par la Caisse au printemps de 2018 et les besoins de financement des FIPOL convenus aux réunions de novembre 2018 à Londres, la contribution canadienne que la Caisse a payée cette année aux FIPOL s'est élevée à 491 838 \$ (1 335 314 \$ en 2017-2018). Cette contribution comprend la quote-part du Canada au Fonds général de 2018, aux paiements pour les demandes d'indemnisation importantes (l'incident de l'*Alfa I* et l'incident de l'*Agia Zoni II*) et au remboursement du solde du Fonds de grosse demande d'indemnisation pour le sinistre du *Volgoneft 139*, qui a été finalisé et fermé.

**Défis et possibilités.** Comme il a été mentionné plus tôt, les administrateurs de la Caisse ont eu pour politique de s'aligner dans la mesure du possible sur les directives et les décisions des FIPOL, y compris dans le cas de déversements non causés par des navires-citernes et d'autres demandes d'indemnisation pour des déversements d'hydrocarbures non visés par le régime des FIPOL. Le projet de loi C-86 précise l'étendue de la responsabilité des propriétaires de navires au Canada, en accord avec les conventions internationales. De plus, le projet de loi C-86 définit et précise les cas dans lesquels la Caisse est seule responsable. Les documents d'information du bureau de l'Administrateur sont en voie d'être révisés

entièrement, afin de les aligner dans toute la mesure du possible sur les documents et les directives des FIPOL, notamment en ce qui concerne les préjudices purement économiques (pêche, aquaculture, tourisme, perte de revenus d'emploi, etc.), relativement aux dommages dont un propriétaire de navire serait responsable en vertu de la *LRMM* et des conventions, tout en facilitant l'accès aux indemnités de la CIDPHN pour certains types de dommages dont un propriétaire de navire ne serait pas responsable en vertu de la *LRMM*.

**La Convention et le Fonds SNPD.** Le 23 avril 2018, le Canada a ratifié la *Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses*, telle que modifiée par le Protocole de 2010 (la Convention SNPD de 2010). La *LRMM* avait déjà été modifiée à cette fin, et un nouveau règlement, entré en vigueur en décembre 2016, prévoit la collecte de renseignements nationaux, dont la déclaration était nécessaire pour ratifier la Convention.

Les 26 et 27 avril 2018, l'Administratrice a assisté à un atelier d'une durée de deux jours sur la mise en application de la Convention SNPD, offert par l'Organisation maritime internationale (OMI) en collaboration avec les FIPOL. L'atelier a eu lieu au siège social de l'OMI à Londres, avant la tenue de la réunion du printemps des FIPOL, et il a été animé par François Marier (de Transports Canada). Une fois que la Convention sera en vigueur, l'Administratrice fournira au nouveau Fonds SNPD les renseignements canadiens sur les importations par mer d'hydrocarbures persistants (au-delà du seuil de 150 000 tonnes) et les importations de produits pétroliers par mer (au-delà du seuil de 17 000 tonnes). En cas de dommages causés par toute substance nocive et potentiellement dangereuse, les demandeurs canadiens auront accès à un nouveau fonds international, le Fonds SNPD, en plus de la limite maximale de responsabilité du propriétaire de navire, qui sera obligatoirement couverte par une assurance, à laquelle les demandeurs auront un droit d'accès direct. Au total, le nouveau régime international mettra

à la disposition des victimes une somme d'environ 465 millions de dollars (selon les taux de change en vigueur au moment pertinent). 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

**Nomination de l'Administrateur adjoint : un impact positif sur la gestion du bureau et les contrôles.** La nomination de l'Administrateur adjoint a permis de partager les principales responsabilités de l'Administratrice qui ne peuvent être déléguées qu'à l'Administrateur adjoint. Ces principales responsabilités comprennent la prise de toute décision qui entraîne un paiement prélevé sur la Caisse, notamment les offres d'indemnité aux demandeurs, l'engagement de dépenses et l'autorisation des paiements connexes. À la suite de la nomination de l'Administrateur adjoint, l'Administratrice se charge maintenant d'autoriser les dépenses, et l'Administrateur adjoint s'occupe d'autoriser les paiements connexes. Une telle mesure de gouvernance courante en matière de gestion de fonds publics peut maintenant être appliquée.

**Renouvellement, expansion et gestion des ressources humaines.** L'exercice 2018-2019 a été marqué par le renouvellement des ressources humaines, étant donné que des employés ont pris leur retraite et ont dû être remplacés, que de nouveaux postes ont été créés et dotés par voie de concours, et que de nouveaux étudiants ont été embauchés dans le cadre du programme pour étudiants (trois en 2018-2019). De plus, un nombre plus élevé de consultants ont été engagés pour travailler à distance ou de façon ponctuelle dans les locaux de la Caisse, afin de diriger un certain nombre de projets ou d'agir comme coordonnateurs de projet auprès des membres du personnel. Des processus de gestion des ressources humaines ont dû être établis, afin de s'assurer que les règles du bureau soient comprises, partagées et respectées, et que tous les processus

opérationnels soient convenablement définis et consignés. L'Administratrice a élaboré un certain nombre de politiques et de lignes directrices pour éviter la microgestion, tout en veillant à ce que tout le monde soit sur la même longueur d'onde. Il s'agit d'un processus continu qui se poursuivra au cours de l'exercice à venir.

**Processus de gestion des dossiers.** En raison du nombre croissant de personnes qui exercent diverses fonctions au bureau de l'Administrateur, de la mise en place d'un petit service juridique interne, des efforts continus en matière de recouvrement et de la multiplication des actions judiciaires, des nouvelles responsabilités conférées par le projet de loi C-86, et du besoin d'obtenir des données plus détaillées pour la prise de décisions, la gestion et les relations externes, il a fallu améliorer et moderniser davantage le système de gestion des dossiers – tant au niveau des politiques et processus de gestion que sur le plan de la technologie de l'information. Cette modernisation a exigé beaucoup d'efforts de la part des employés et des fournisseurs de services externes de technologie de l'information.

**Conservation et disposition de documents.** En août 2018, Bibliothèque et Archives Canada (BAC) a remis au bureau de l'Administrateur le *Guide d'application pour la validation 2.0*, qui accompagne l'*Autorisation de disposition 2016/015* que BAC a fournie au bureau de l'Administrateur en 2016. Cette validation définit les activités du bureau de l'Administrateur qui ont une valeur archivistique et les documents connexes qui seront gardés par BAC à la fin du délai de conservation. Les documents du bureau de l'Administrateur considérés comme ayant une valeur archivistique comprennent ceux qui se rapportent à la planification stratégique, à la gestion et à la surveillance, aux communications externes, ainsi qu'aux recherches et aux procédures générales relatives au traitement des demandes d'indemnisation. Les dossiers des demandes d'indemnisation individuelles ne sont pas considérés comme ayant une valeur archivistique.

### **Révision du protocole d'entente entre la CIDPHN et la Caisse ferroviaire.**

La CIDPHN héberge la nouvelle Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées (la Caisse ferroviaire), depuis que celle-ci a été établie. Les locaux loués et le personnel embauché par la CIDPHN sont partagés en partie avec la Caisse ferroviaire. Un protocole d'entente signé par les deux Caisses le 31 mars 2017 expose en détail les ressources partagées et les conditions financières relatives au partage de ces ressources. Ce protocole d'entente prévoit qu'à la fin de l'exercice, l'Administratrice de la CIDPHN facture à la Caisse ferroviaire l'usage du personnel, des locaux et des autres ressources partagées de la CIDPHN. Cependant, à la fin de chaque mois, la Caisse ferroviaire verse à la CIDPHN une somme équivalant à 1/12 de la facture de l'exercice précédent sur une base provisoire, et le montant réel est rajusté à la fin de l'exercice. L'un des principaux éléments du calcul est la proportion de temps que les employés consacrent à chaque Caisse au cours de l'exercice visé. Afin de pouvoir établir cette proportion, l'Administratrice de la CIDPHN a créé des feuilles de temps sur lesquelles les employés indiquent le temps qu'ils consacrent aux activités de la Caisse ferroviaire.

Le protocole d'entente en était à sa troisième année d'existence en 2018-2019. Étant donné l'élargissement des activités des deux Caisses, le mouvement constant de personnel, de consultants et d'étudiants, et la rotation de postes de travail qui en résulte, le protocole d'entente devient de plus en plus difficile à gérer. Une version révisée du protocole d'entente entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2019. Basé sur les feuilles de temps des ressources humaines qui travaillent directement à la réalisation des programmes, le protocole d'entente révisé devrait permettre de répartir les coûts avec plus d'exactitude et de réduire le fardeau administratif.

## DÉFIS ET POSSIBILITÉS

**Les nouveaux rôles que le projet de loi C-86 confère à la Caisse et à l'Administrateur et la révision conséquente du protocole d'entente avec Transports Canada.** Un protocole d'entente conclu entre l'Administrateur et Transports Canada (TC) expose en détail la liaison organisationnelle entre les deux entités, notamment en ce qui concerne les services de comptabilité que TC fournit à l'Administrateur pour traiter les paiements versés à la Caisse et ceux effectués par celle-ci – la Caisse étant un compte spécial du Trésor du Canada. Le projet de loi C-86 a conféré à la Caisse et à l'Administrateur des rôles supplémentaires qui exigent une liaison additionnelle avec TC :

- Fonds d'urgence versés au ministère des Pêches et des Océans en cas d'événements significatifs de rejet d'hydrocarbures (voir la section 1.2);
- Pouvoirs d'enquête et d'exécution à l'égard des obligations de déclaration des contributeurs (voir la section 1.3).

Le protocole d'entente avec TC est donc en voie d'être réexaminé afin de tenir compte de ces nouvelles formes de liaison et d'intégrer tout élément nécessaire à la mise en application convenable des nouvelles dispositions législatives.

**Gérer la croissance continue.** La Caisse est en mode de croissance depuis les trois dernières années, mais les efforts se poursuivent pour mieux la faire connaître au public canadien. Les politiques et processus de gestion ont permis jusqu'à maintenant d'accompagner et de soutenir l'accroissement des ressources internes et externes nécessaires pour faire davantage et mieux, tout en contrôlant les dépenses. La recherche et la mise en oeuvre de stratégies souples et efficaces pour s'adapter rapidement à la charge de travail croissante, tout en comptant sur une équipe engagée, professionnelle et heureuse, représentent un défi constant et stimulant.

## 1.6. RAPPORTS ET COMMUNICATIONS

En plus des activités de l'Administratrice en 2018-2019 qui sont décrites ci-haut, le bureau de l'Administrateur a également réalisé un certain nombre d'activités de relations externes.

**Les relations externes en tant qu'orientation stratégique.** Les activités de relations externes ont été systématisées et intensifiées en 2018-2019, car il est devenu évident que la Caisse ne peut remplir pleinement son mandat d'accès à la justice si les demandeurs potentiels ne sont pas au courant de son existence même. Suivant un calendrier d'activités annuelles, le bureau de l'Administrateur a déployé systématiquement des efforts de relations externes auprès des intervenants prioritaires dans chaque province et territoire à l'échelle du pays : les ministères provinciaux et territoriaux concernés, les associations provinciales et territoriales de municipalités, les associations provinciales d'administrateurs municipaux, les ports, les associations d'avocats et d'assureurs du domaine maritime, ainsi que d'autres groupes de l'industrie. Afin de maximiser l'usage des ressources dédiées aux relations externes, les deux Caisses (la CIDPHN et la Caisse ferroviaire) ont uni leurs efforts pour rejoindre leurs intervenants communs (voir le sommaire de ces efforts présenté plus loin).

Le bureau de l'Administrateur a présenté dix webinaires à différents groupes d'intervenants (surtout des demandeurs potentiels) tout au long de l'année, y compris un webinaire présenté conjointement avec la Caisse ferroviaire.

**Élargissement des relations externes avec les groupes autochtones.** Comme il a été mentionné dans le rapport annuel précédent, une proportion notable des demandes d'indemnisation faites à la Caisse se rapportent à des incidents survenus à proximité de communautés autochtones; cependant, la Caisse



n'a encore payé aucune demande d'indemnisation à des demandeurs provenant de communautés autochtones. L'Administratrice est résolue à poursuivre les initiatives de relations externes pour aider à informer un plus grand nombre de peuples autochtones qu'ils peuvent être indemnisés pour les frais engagés à la suite d'incidents qui se produisent dans leurs régions. En 2018-2019, l'Administratrice a retenu les services d'une personne pour structurer et gérer les relations externes avec les communautés autochtones et pour organiser des webinaires sur la présentation d'une demande d'indemnisation.

**Révision du matériel et des outils de communication destinés aux demandeurs.** Le projet de loi C-86 a apporté un certain nombre de changements au régime d'indemnisation et au mandat de l'Administrateur (y compris le processus accéléré pour les petites demandes d'indemnisation fondé sur une attestation du demandeur). Le projet de loi C-86 a également précisé l'intention du législateur concernant l'indemnisation des préjudices purement économiques. Le moment est très opportun, non seulement pour mettre à jour le matériel et les outils de communication destinés aux demandeurs de manière à refléter les modifications à la LRMM apportées par le projet de loi C-86, mais aussi pour examiner ce matériel et ces outils en vue d'en simplifier le langage et de les rendre plus faciles à lire et à utiliser.

**Usage des médias sociaux pour accélérer les relations externes.** Le bureau de l'Administrateur utilise maintenant LinkedIn et Twitter pour améliorer et accélérer les relations externes. L'année prochaine, nous devrions pouvoir faire rapport sur les mesures de la couverture médiatique des activités de la Caisse (y compris la couverture des médias sociaux), en utilisant 2018-2019 comme année de référence.

**Profiter de l'année du 30<sup>e</sup> anniversaire pour élargir les relations externes.** L'Administratrice a décidé de profiter de l'année du 30<sup>e</sup> anniversaire de la Caisse pour élargir les relations externes et les activités d'engagement et pour accélérer le déploiement d'un certain nombre d'initiatives stratégiques visant à positionner la Caisse comme un organe efficace d'accès à la justice pour les victimes de pollution par les hydrocarbures causée par les navires. Une conférence d'anniversaire aura lieu à Ottawa le 28 mai 2019, à laquelle participeront les principaux partenaires et intervenants de la Caisse, et qui fera écho à la conférence d'une journée tenue en 1989 au moment de la création de la Caisse. La conférence d'anniversaire sera diffusée sur le Web afin d'en assurer l'accessibilité et la transparence. Cette conférence n'est cependant qu'une des activités de relations externes prévues pour l'année d'anniversaire 2019. Elle sera complétée par un certain nombre de publications et d'autres initiatives en matière de communication.

**Défis et possibilités : au-delà du 30<sup>e</sup> anniversaire, un plan à long terme.** L'année du 30<sup>e</sup> anniversaire donne un élan pour accélérer les efforts de relations externes et de communication. Il est à espérer que ces efforts aideront à combler le manque de connaissance qui existe présentement entre la Caisse et ses principaux intervenants. Il ne s'agit pas d'un effort ponctuel, cependant, car cette accélération s'inscrit dans le cadre d'un plan stratégique de communication et de mobilisation des intervenants. Il s'agit d'un engagement à long terme sur le plan de l'orientation et des ressources humaines et financières.

## ACTIVITÉS DE RELATIONS EXTERNES DE LA CAISSE AVEC LES PRINCIPAUX INTERVENANTS

- **Transports Canada** : des réunions et des communications à différents niveaux.
- **La Garde côtière canadienne** (en tant que principal usager de la Caisse) : des réunions et des communications à différents niveaux.
- **L'industrie de l'assurance maritime** : la participation à la conférence annuelle du *Canadian Board of Marine Underwriters* (CBMU) en mai 2018, des rencontres avec *British Columbia Marine Underwriters* et *Pacific Coast Mutual Insurance* en juin 2018, et la participation à divers événements de l'industrie maritime.
- **La communauté juridique maritime** : la participation aux activités de l'Association canadienne de droit maritime (ACDM), y compris la participation à l'assemblée générale annuelle et au séminaire de l'ACDM à Vancouver en juin 2018.
- **L'industrie du transport maritime** : la participation à des événements de l'industrie et la présentation d'un exposé au 14<sup>e</sup> Sommet du transport maritime dans l'Arctique, tenu à Montréal (Québec) en mars 2018.
- **Les partenaires internationaux de la CIDPHN** : notamment le Secrétariat des FIPOL, l'*International Group of P&I Clubs*, l'*International Tanker Owners Pollution Federation* (ITOPF), l'*Oil Spill Liability Trust Fund* des États-Unis, la participation aux réunions des FIPOL à Londres (R.-U.), et la préparation au deuxième atelier sur la responsabilité et l'indemnisation en cas de déversement transfrontalier.
- **Les professionnels et l'industrie de l'intervention environnementale** : la présence et la participation aux événements des organismes d'intervention, comme le 41<sup>e</sup> Colloque technique sur la contamination de l'environnement et l'intervention du Programme de lutte contre les déversements d'hydrocarbures en mer et dans l'Arctique (AMOP), ainsi que des rencontres de familiarisation avec l'*Atlantic Emergency Response Team* (ALERT) au Nouveau-Brunswick en septembre 2018.
- **Les médias** : un certain nombre d'entrevues et de réponses à des demandes de renseignements
  - Parution d'un article dans le numéro d'octobre 2018 de la revue *Canadian Sailings* : "Creating public awareness of federal accident compensation funds is an endless challenge"
- **Les élus** : le témoignage de l'Administratrice sur le projet de loi C-86 devant le Comité sénatorial permanent des transports et des communications le 20 novembre 2018.
- **Les universitaires** : la présentation de conférences à des étudiants de l'université Dalhousie (novembre 2018) et de l'université Queen's (février 2019).
- **Les communautés autochtones** : des rencontres de familiarisation, notamment avec Services aux Autochtones Canada (SAC) et l'*Inuvialuit Regional Corporation* (IRC), et la présentation de webinaires informatifs.
- **Les administrations portuaires canadiennes** : la participation à la conférence de l'Association des administrations portuaires canadiennes en septembre 2018, et des rencontres de familiarisation avec le Port de Halifax, l'Administration portuaire de Saint John, l'Administration portuaire de St. John's, le Port de Montréal, le Port de Nanaimo, le Port de Victoria et le Port de Ladysmith.
- **Les provinces et les territoires du Canada** : des missions de relations externes d'un océan à l'autre (Colombie-Britannique, Alberta, Territoires du Nord-Ouest, Ontario, Québec, Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Écosse, Terre-Neuve-et-Labrador).
- **Les municipalités canadiennes et les administrateurs municipaux** : des rencontres de familiarisation avec les associations municipales de certaines provinces, une exposition à la conférence annuelle et au salon commercial de la Fédération canadienne des municipalités (mai 2018), et une rencontre de familiarisation personnelle avec l'Association canadienne des administrateurs municipaux (ACAM) à Fredericton en septembre 2018.
- **Les pêcheurs** : la participation à des rencontres du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC), et une rencontre de familiarisation avec la *Fundy North Fisherman's Association* à St. Andrews (Nouveau-Brunswick) en septembre 2018.
- **Les marins** : une rencontre de familiarisation avec la *Boating BC Association* en Colombie-Britannique en juin 2018.

## ACTIVITÉS CONJOINTES DE RELATIONS EXTERNES DES CAISSES (MARITIME ET FERROVIAIRE) EN 2018-2019

**Mai**

**Halifax (Nouvelle-Écosse)**

**2018**

- Exposition à la conférence annuelle et au salon commercial de la Fédération canadienne des municipalités (FCM)
- Rencontres avec plusieurs ministères du gouvernement provincial de la Nouvelle-Écosse, l'Office Canada – Nouvelle-Écosse des hydrocarbures extracôtiers et le Port de Halifax, et présentation d'exposés

**Juin**

**Terre-Neuve-et-Labrador**

- Rencontre de familiarisation avec l'Administration du port de St. John's
- Rencontres de familiarisation avec plusieurs ministères du gouvernement provincial de Terre-Neuve-et-Labrador
- Exposé présenté à l'Office Canada – Terre-Neuve-et-Labrador des hydrocarbures côtiers

**Corunna (Ontario)**

- Participation à la conférence de la Société d'intervention maritime, Est du Canada (SIMEC) sur l'intervention côtière du SCI

**Septembre**

**Saint John (Nouveau-Brunswick)**

- Participation et exposition à la conférence annuelle de l'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC) de 2018
- Rencontres de familiarisation avec le Port de Saint John, l'*Atlantic Environmental Response Team* (ALERT), la société Irving Oil, l'Association canadienne des administrateurs municipaux (ACAM), et plusieurs ministères du gouvernement provincial du Nouveau-Brunswick

**Octobre**

**Edmonton (Alberta)**

- Rencontres de familiarisation avec plusieurs ministères du gouvernement provincial de l'Alberta, les associations municipales de l'Alberta, et les associations d'administrateurs municipaux

**Février**

**Montréal (Québec)**

**2019**

- Rencontre avec l'Administration portuaire de Montréal

**Québec (Québec)**

- Rencontres de familiarisation avec la Fédération québécoise des municipalités (FQM), la Corporation des officiers municipaux agréés du Québec (COMAQ), et la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES).

**Toronto (Ontario)**

- Rencontres de familiarisation avec des ministères du gouvernement provincial de l'Ontario et les associations municipales de l'Ontario

**Mars**

**Québec (Québec)**

- Rencontre de familiarisation avec Transports Québec

**Montréal (Québec)**

- Rencontre de familiarisation avec l'Union des municipalités du Québec (UMQ)

**Abbotsford (Colombie-Britannique)**

- Participation au 2<sup>e</sup> symposium annuel multi-industriel sur la préparation et l'intervention

**34**

rencontres  
avec des  
intervenants

**10**

présences  
à des  
événements  
de l'industrie

**9**

provinces  
et  
territoires  
visités

**3**

tables  
d'exposition  
à des salons  
commerciaux

## 2. RAPPORT FINANCIER

---

La Caisse a perçu 8 084 636 \$ en intérêts durant l'exercice (comparativement à 6 179 165 \$ l'exercice précédent). Elle a également recouvré 2 234 411 \$ auprès des propriétaires de navires responsables de pollution ou de leurs assureurs (comparativement à 258 691 \$ l'exercice précédent). La Caisse a ainsi été créditée d'un total de 10 319 047 \$ durant l'exercice (comparativement à 6 437 856 \$ l'exercice précédent).

Durant cette période, les dépenses de la Caisse se sont élevées à 7 892 658 \$ (comparativement à 5 530 398 \$ en 2017-2018), dont 2 108 465 \$ en dépenses de fonctionnement (comparativement à 1 464 318 \$ l'exercice précédent), 491 838 \$ en

contributions aux Fonds internationaux (comparativement à 1 335 314 \$ l'exercice précédent) et 8 137 253 \$ pour les demandes d'indemnisation canadiennes. Le montant des demandes d'indemnisation canadiennes s'était élevé à 763 708 \$ l'exercice précédent.

À la fin de l'exercice, la Caisse avait un excédent accumulé de 408 035 420 \$ (comparativement à 405 609 031 \$ à la fin de l'exercice précédent).

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

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

ÉTATS FINANCIERS

31 MARS 2019

**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 2019, 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 2019, 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.

### *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 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.

### *Observations*

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.

**Marcil Lavalée**

OTTAWA  
400-1420 place Blair Place  
Ottawa ON K1J9L8  
T 613 745-8387  
F 613 745-9584

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

Cabinet indépendant affilié à  
Independent firm affiliated to

**MOORE STEPHENS**

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

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

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



Comptables professionnels agréés, experts-comptables autorisés

Ottawa (Ontario)  
Le 11 avril 2019




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

## ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

31 MARS 2019

3

	2019	2018
<b>ACTIFS FINANCIERS</b>		
Solde du compte auprès du Receveur général du Canada (note 3)	411 464 720 \$	411 738 432 \$
Intérêts courus à recevoir	517 206	664 101
Recouvrements de demandes déjà réglées à recevoir	-	57 000
<b>TOTAL DES ACTIFS FINANCIERS</b>	<b>411 981 926</b>	<b>412 459 533</b>
<b>PASSIFS</b>		
Créditeurs et frais courus	253 627	304 972
Provision pour demandes sous révision (note 4)	3 831 722	6 676 620
<b>TOTAL DES PASSIFS</b>	<b>4 085 349</b>	<b>6 981 592</b>
<b>ACTIFS FINANCIERS NETS</b>	<b>407 896 577</b>	<b>405 477 941</b>
<b>ACTIFS NON FINANCIERS</b>		
Immobilisations (note 5)	138 843	131 090
<b>EXCÉDENT ACCUMULÉ</b>	<b>408 035 420 \$</b>	<b>405 609 031 \$</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 2019

4

	2019	2018
<b>PRODUITS</b>		
Intérêts	8 084 636 \$	6 179 165 \$
Recouvrements liés à des demandes déjà réglées	2 234 411	258 691
	10 319 047	6 437 856
<b>DEMANDES D'INDEMNISATION</b>		
Paiements effectués envers des demandes d'indemnisation canadiennes	8 137 253	763 708
Augmentation (diminution) de la provision pour demandes sous révision	(2 844 898)	1 967 658
Contributions aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (note 6)	491 838	1 335 314
	5 784 193	4 066 680
	4 534 854	2 371 176
<b>CHARGES DE FONCTIONNEMENT</b>		
Services administratifs, salaires et frais de bureau (annexe A)	705 350	531 847
Frais légaux	490 083	261 877
Frais de consultation (annexe B)	448 502	308 922
Loyer	128 121	159 499
Honoraires de l'administrateur et administrateur adjoint	175 206	98 450
Déplacements	85 896	49 027
Frais d'audit	16 272	16 046
Amortissement des immobilisations	59 035	38 650
	2 108 465	1 464 318
<b>EXCÉDENT DES PRODUITS SUR LES CHARGES</b>	2 426 389	906 858
<b>EXCÉDENT ACCUMULÉ AU DÉBUT DE L'EXERCICE</b>	405 609 031	404 702 173
<b>EXCÉDENT ACCUMULÉ À LA FIN DE L'EXERCICE</b>	408 035 420 \$	405 609 031 \$

# 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 2019

5

	2019	2018
<b>EXCÉDENT DES PRODUITS SUR LES CHARGES</b>	<b>2 426 389 \$</b>	<b>906 858 \$</b>
Acquisition d'immobilisations	(66 788)	(108 180)
Amortissement des immobilisations	59 035	38 650
	(7 753)	(69 530)
<b>AUGMENTATION DES ACTIFS FINANCIERS NETS</b>	<b>2 418 636</b>	<b>837 328</b>
<b>ACTIFS FINANCIERS NETS AU DÉBUT DE L'EXERCICE</b>	<b>405 477 941</b>	<b>404 640 613</b>
<b>ACTIFS FINANCIERS NETS À LA FIN DE L'EXERCICE</b>	<b>407 896 577 \$</b>	<b>405 477 941 \$</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 2019

6

	2019	2018
<b>ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT</b>		
Excédent des produits sur les charges	2 426 389 \$	906 858 \$
<b>Ajustement pour :</b>		
Amortissement des immobilisations	59 035	38 650
	2 485 424	945 508
<b>Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement :</b>		
Intérêts courus à recevoir	146 895	(282 228)
Recouvrements de demandes déjà réglées à recevoir	57 000	(57 000)
Avances à la Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées	-	32 531
Créditeurs et frais courus	(51 345)	61 330
Provision pour demandes sous révision	(2 844 898)	1 967 658
	(2 692 348)	1 722 291
<b>ACTIVITÉ D'INVESTISSEMENT</b>		
Acquisition d'immobilisations	(66 788)	(108 180)
<b>AUGMENTATION (DIMINUTION) DU SOLDE DU COMPTE AUPRÈS DU RECEVEUR GÉNÉRAL DU CANADA</b>		
	(273 712)	2 559 619
<b>SOLDE AU DÉBUT DE L'EXERCICE</b>	411 738 432	409 178 813
<b>SOLDE À LA FIN DE L'EXERCICE</b>	411 464 720 \$	411 738 432 \$

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

## NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 MARS 2019

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 2019

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 1,48 % et 2,29 % (2018 : 0,89 % et 2,00 %). Le taux d'intérêt moyen pour l'exercice clos le 31 mars 2019 était de 1,97 % (2018 : 1,51 %).

### 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 3 831 722 \$ a été comptabilisée pour les demandes reçues avant le 31 mars 2019 (2018 : 6 676 620 \$) 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.

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

## NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 MARS 2019

9

### 5. IMMOBILISATIONS

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

	2018		
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette
Équipement informatique	170 382 \$	159 980 \$	10 402 \$
Mobilier et équipement	235 291	151 248	84 043
Améliorations locatives	530 176	493 531	36 645
	935 849 \$	804 759 \$	131 090 \$

### 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 491 838 \$ (2018 : 1 335 314 \$) 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. Pour 2019, la responsabilité envers un incident est illimitée (2018 : 174 611 294 \$ - limite avant le 17 décembre 2018). De plus, en date du 1 avril 2019, le ministre des Transports est investi des pouvoirs légaux pour imposer une levée de contributions de 53,58 cents (2018 : 52,38 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 2019

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 reliée à ces événements, s'il y a lieu. Aucune provision liée à ces événements n'est constatée dans les états financiers. Une provision est constatée lorsqu'une demande d'indemnisation est effectivement reçue.

### 7. INFORMATIONS SUR LES RÉSULTATS

	2019	2018
Perte sur devises étrangères incluse dans les contributions aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures	(1 232) \$	(71 034) \$

### 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 \$ (2018 : 185 722 \$) à Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) pour l'utilisation d'espaces de bureaux. La Caisse s'est engagée à verser annuellement une somme minimale de 185 722 \$ à TPSGC pour la location d'espaces de bureaux en vertu d'un bail venant à échéance le 31 mars 2023. En tant que locataire, la Caisse est aussi responsable de payer sa part des coûts d'indexation annuelle.

#### Services de comptabilité

Au cours de l'exercice, la Caisse a déboursé une somme de 27 964 \$ (2018 : 27 610 \$) à Transport Canada pour des services de comptabilité.

#### Autre

Au cours de l'exercice, la Caisse a récupéré un montant totalisant 243 163 \$ (2018 : 117 043 \$) auprès de la Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées pour les dépenses opérationnelles suivantes :

	2018	2017
Loyer	57 601 \$	26 223 \$
Services administratifs, salaires et frais de bureau	179 085	88 585
Frais de consultation	6 477	2 235
	243 163 \$	117 043 \$



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

## **NOTES COMPLÉMENTAIRES**

**31 MARS 2019**

**11**

---

### **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 2019 ont été provisionnées dans les états financiers. Au cours de la période entre le 1 avril 2019 et le 11 avril 2019, la Caisse a reçu des demandes additionnelles totalisant 14 231 \$. Ces demandes d'indemnisations 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.

# CARTE DU PORTEFEUILLE D'INCIDENTS CANADIENS

La carte montre la répartition géographique du portefeuille de la Caisse en 2018-2019. Le nombre de dossiers indiqués pour chaque province ou région comprend à la fois les dossiers de demande d'indemnisation et de rapports d'incident.

- « Dossier actif » signifie les dossiers faisant partie du portefeuille, qui ont été traités en 2018-2019
- « Demande d'indemnisation » signifie que la Caisse a reçu une demande d'indemnisation pour un incident
- « Rapport » signifie un dossier actif pour un incident qui est survenu, mais pour lequel aucune demande d'indemnisation n'a été reçue
- Les couleurs foncées indiquent les régions dans lesquelles il est survenu un nombre d'incidents plus élevé
- Les couleurs pâles indiquent les régions dans lesquelles il est survenu un nombre d'incidents moins élevé

## COLOMBIE-BRITANNIQUE

43 dossiers actifs

- 38 demandes d'indemnisation
- 5 rapports
- **1 522 549 \$** payé en 2018-2019

## EAUX ARCTIQUES

3 dossiers actifs

- 1 demande d'indemnisation
- 2 rapports
- **0 \$** payé en 2018-2019



### TERRE-NEUVE-ET-LABRADOR

12 dossiers actifs

- 8 demandes d'indemnisation
- 4 rapports
- **6 397 \$** payé en 2018-2019

### QUÉBEC

10 dossiers actifs

- 7 demandes d'indemnisation
- 3 rapports
- **4 214 744 \$** payé en 2018-2019

### NOUVELLE-ÉCOSSE

14 dossiers actifs

- 12 demandes d'indemnisation
- 2 rapports
- **55 616 \$** payé en 2018-2019

### ONTARIO

6 dossiers actifs

- 6 demandes d'indemnisation
- aucun rapport
- **310 006 \$** payé en 2018-2019

### NOUVEAU-BRUNSWICK

1 dossier actif

- aucune demande d'indemnisation
- 1 rapport
- **0 \$** payé en 2018-2019

# ANNEXE

L'index des incidents qui se trouve ci-dessous contient des renseignements additionnels sur chaque cas du portefeuille des incidents de 2018-2019.

- Les cas énumérés aux pages suivantes sont divisés par province (ou par région, dans le cas de l'Arctique).
- La colonne « Situation » à la fin des lignes indique si le dossier était ouvert ou fermé au 31 mars 2019.

- 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.sopf.gc.ca>, sous la rubrique « Portefeuille d'incidents et réclamations »).

## INDEX DES INCIDENTS DE 2018-2019

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 2019-03-31	
						DEMANDEUR ET DATE DE LA DEMANDE D'INDEMNISATION	MONTANT (\$)	DATE	MONTANT (\$) %	MONTANT RECOUVRÉ (\$)		
<b>TERRE-NEUVE-ET-LABRADOR</b>												
<b>Baby Leeyn</b> (anciennement appelé <b>Jana</b> ) Cap St. Mary's, T.-N.-L.	2017	Navire de charge										Dossier fermé
<b>Baccalieu Endeavour</b> Port de Musgrave, T.-N.-L.	2017	Navire de pêche				MPO/GCC 2018-01-03	5 146,31	2018-02-07	5 045,49 98,4 %	5 345,75		Dossier fermé
<b>Baffin Sound</b> St. Anthony T.-N.-L.	2015	Navire de pêche (abandonné)				MPO/GCC 2015-12-09	22 185,86	2016-02-25	22 185,86 100 %			Dossier ouvert
<b>Floyd II</b> Happy Adventure, T.-N.-L.	2017	Navire de pêche				MPO/GCC 2017-11-03	10 471,05	2017-12-12	10 471,05 100 %	5 250,00		Dossier fermé
<b>Françoise</b> Port de Clarenville, T.-N.-L.	2017	Navire de pêche										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 2019-03-31
						DEMANDEUR ET DATE DE LA DEMANDE D'INDEMNISATION	MONTANT (\$)	DATE	MONTANT (\$) %	MONTANT RECOUVRÉ (\$)	
<b>Jana</b> Marystown, baie Mortimer, T.-N.-L.	2014	Navire de charge									Dossier fermé
<b>Joyce's Journey</b> Baie des îles, T.-N.-L.	2016	Navire de pêche				MPO/GCCN 2018-01-03	11 373,42	2018-01-31	11 373,42 100 %		Dossier fermé
<b>Lucas &amp; Rebecca</b> Baie des îles, T.-N.-L.	2017	Navire de pêche				MPO/GCC 2017-11-03	17 744,64	2017-12-13	17 744,64 100 %		Dossier ouvert
<b>Matterhorn</b> Mount Carmel, T.-N.-L.	2014	Remorqueur (abandonné)	✓	Diesel et huile usée		MPO/GCC 2016-08-09	172 751,64	2016-12-19	172 751,64 100 %		Dossier ouvert
<b>Ronda</b> Embree, T.-N.-L.	2016	Navire de pêche				MPO/GCC 2018-11-26	98 858,83	2019-02-26	5 953,87 6 %		Dossier ouvert
<b>Sikuk</b> Port de Clarendville, T.-N.-L.	2017	Navire de pêche				MPO/GCC 2018-03-01	195 109,00				Dossier ouvert
<b>Stelie II</b> Port Saunders, T.-N.-L.	2016	Navire de pêche									Dossier ouvert
<b>NOUVELLE-ÉCOSSE</b>											
<b>Arca</b> Sydney Mines, N.-É.	2017	Navire-citerne de soutage	✓	Hydrocarbures de soute		MPO/GCC 2017-04-04	100 649,50	2018-01-25	54 998,13 54,64 %	57 000,00	Dossier fermé
<b>Cormorant</b> Bridgewater, N.-É.	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>Farley Mowat</b> Shelburne, N.-É.	2017	Épave abandonnée	✓	Liquides huileux		MPO/GCC 2017-10-10	1 176 126,41				Dossier ouvert
<b>Farley Mowat</b> Port de Shelburne, N.-É.	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, N.-É.	2015	Épave abandonnée	✓			Ville de Shelburne 2017-06-23	47 598,78	2017-07-18	43 641,94 91,69 %		Dossier ouvert
<b>Ile d'Aix</b> Port de Halifax, N.-É.	2018	Autre									Dossier ouvert
<b>Lady Young</b> Île Deming, N.-É.	2016	Bateau de plaisance	✓	Diesel		MPO/GCC 2016-08-09	25 747,66	2016-11-23	25 598,67 99,42 %		Dossier ouvert
<b>Déversement d'origine inconnue</b> Ingomar, N.-É.	2018		✓			MPO/GCC 2018-11-15	1 406,75	2018-12-12	1 406,75 100 %		Dossier fermé
<b>Navire sans nom</b> Sandy Cove, N.-É.	2018	Navire de pêche	✓			MPO/GCC 2018-11-26	1 157,98	2019-02-07	1 157,98 100 %		Dossier ouvert
<b>Navire sans nom</b> Weymouth North, N.-É.	2018	Navire de pêche	✓			MPO/GCC 2018-10-18	33 606,49	2018-11-15	33 606,49 100 %		Dossier ouvert
<b>Nordika Desgagnés</b> Cap Breton, N.-É.	2018	Navire de charge									Dossier fermé

NOM DU NAVIRE ET LIEU DE L'INCIDENT	ANNÉE DE L'INCIDENT	TYPE DE NAVIRE ET PAVILLON	DÉVERSEMENT	TYPE D'HYDROCARBURES	GARANTIE	DEMANDE(S) D'INDEMNISATION DÉPOSÉE(S)		OFFRE		RECOURVREMENT	SITUATION AU 2019-03-31
						DEMANDEUR ET DATE DE LA DEMANDE D'INDEMNISATION	MONTANT (\$)	DATE	MONTANT (\$) %	MONTANT RECOUVRÉ (\$)	
<b>Ryan Atlantic II</b> (anciennement appelé <b>Cape Rouge</b> ) Bridgewater, N.-É.	2014	Ancien navire de pêche	✓			MPO/GCC 2014-06-30	362 575,38	2015-03-19	358 117,79 98,77 %		Dossier ouvert
<b>Ryan Atlantic II</b> Bridgewater, N.-É.	2017	Ancien navire de pêche	✓	Huile à moteur		MPO/GCC 2018-04-25	17,975,67	2018-05-09	17,645,78 98,1%		Dossier fermé
<b>Stephanie &amp; Darrel</b> Shelburne, N.-É.	2007	Navire de pêche (abandonné)	✓	Carburant et liquide hydraulique		MPO/GCC 2008-02-09	13 627,73	2008-05-13	13 627,73 100 %		Dossier ouvert
<b>NOUVEAU-BRUNSWICK</b>											
<b>SBI Carioca</b> Belledune, N.-B.	2017	Vraquier			✓						Dossier ouvert
<b>QUÉBEC</b>											
<b>Bayliner 2655</b> Rivière-des-Prairies, Québec (rapides du Cheval-Blanc)	2013	Bateau de plaisance	✓	Carburant et huile pour moteurs		MPO/GCC 2015-06-16	14 286,40	2015-08-27	14 286,40 100 %		Dossier fermé
<b>BBC Maple Lea</b> Lac St-Louis, Québec	2015	Navire de charge	✓	Hydrocarbures de soute		MPO/GCC 2017-12-15	1 329,54	2017-12-19	1 329,54 100 %		Dossier fermé
<b>Chaulk Determination</b> Trois-Rivières, Québec	2014	Remorqueur	✓	Diesel		MPO/GCC 2016-12-09	4 585 963,68	2018-07-18	4 200 576,18 91,59%		Dossier fermé
<b>Kavo Manali</b> Port de Québec, Québec	2017		✓	Huile lubrifiante	✓						Dossier ouvert
<b>Louis Jolliet</b> fleuve Saint-Laurent Québec, Québec.	2015	Navire de croisière	✓	Diesel							Dossier ouvert
<b>Déversement d'origine inconnue (anciennement le Maccoa)</b> Port de Québec, Québec	2017		✓			Administration portuaire de Québec 2017-06-16	43 806,19	2017-09-15	43 806,19 100 %		Dossier fermé
<b>Déversement d'origine inconnue</b> Port de Québec, Québec	2017		✓			MPO/GCC 2019-02-12	11 139,48				Dossier ouvert
<b>MSC Monica</b> Deschailions-sur-Saint-Laurent, Québec	2016	Porte-conteneurs	✓	Combustible de soute lourd et diesel		MPO/GCC 2018-01-22	13 121,81	2018-07-04	13 121,81 100%	14 192,33	Dossier fermé
<b>Sarah Desgagnés</b> Salluit, Québec	2015	Navire-citerne	✓	Carburant diesel (à faible teneur en soufre)							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 2019-03-31
						DEMANDEUR ET DATE DE LA DEMANDE D'INDEMNISATION	MONTANT (\$)	DATE	MONTANT (\$) %	MONTANT RECOURÉ (\$)	
<b>Sea Gypsy</b> Port de Québec, QC	2017	Bateau de plaisance (voilier)	✓	Diesel		MPO/GCC 2019-03-27	7 278,30				Dossier ouvert
<b>ONTARIO</b>											
<b>Dispatch II</b> Sault Ste. Marie, Ontario	2017	Remorqueur	✓	Mélange (huile, diesel et eau)		MPO/GCC 2018-07-19	49 123,47	2018-08-28	48 716,67 99,1 %		Dossier ouvert
<b>Michipicoten</b> Thunder Bay, Ontario - lac Supérieur - Superior Terminals	2015	Navire à moteur (épave)	✓			MPO/GCC 2017-08-29	4 845,89	2017-10-25	4 745,46 97,93 %	4 745,46	Dossier fermé
<b>Pitts Carillon</b> Baie de Picton, comté de Prince Edward, Ontario	2017	Chaland	✓	Huile résiduelle		Comté de Prince Edward 2018-05-08	597 396,70				Dossier ouvert
<b>Pitts Carillon</b> Baie de Picton, comté de Prince Edward, Ontario	2017	Chaland	✓	Huile résiduelle		MPO/GCC 2018-11-22	77 347,18	2019-03-05	32 694,66 42,27 %		Dossier ouvert
<b>Warren L II</b> Chenal Killarney, Ontario	2015	Remorqueur et chaland	✓	Mazout		Municipalité de Killarney 2017-08-21	270 286,31	2018-07-04	209 575,43 77,54 %	198 450	Dossier fermé
<b>Warren L II</b> Chenal Killarney, Ontario	2015	Remorqueur et chaland	✓	Mazout		MPO/GCC 2017-12-04	30 999,97	2018-03-21	28 059,11 90,51 %	26 550	Dossier fermé
<b>COLOMBIE-BRITANNIQUE</b>											
<b>Alaskan</b> Île Jenkins, C.-B.	2016	Ancien navire de pêche (abandonné)	✓			MPO/GCC 2018-06-11	37 723,18	2018-07-04	37 723,18 100 %		Dossier ouvert
<b>Barges King Arthur &amp; SL 104</b> Mamquam Blind Channel, C.-B.	2016	Chalands	✓			MPO/GCC 2018-04-04	819 134,67	2018-10-31	814 012,78 99,3 %		Dossier ouvert
<b>Blue Pacific No.1</b> Saltspring Island, C.-B.	2016	Ancien navire de pêche	✓	Mazout		MPO/GCC 2018-10-09	132 339,05	2019-01-23	114 129,56 86,24 %		Dossier ouvert
<b>Central Isle</b> French Creek, C.-B.	2016	Ancien navire de pêche				MPO/GCC 2018-02-20	25 035,02	2018-04-04	24 108,27 96,30 %		Dossier ouvert
<b>Chilcotin Princess</b> Prince Rupert, C.-B.	2015	Navire à moteur	✓			MPO/GCC 2016-09-19	137 680,88	2016-11-02	137 680,88 100 %		Dossier ouvert
<b>Command Performance</b> Ahousat, C.-B.	2016	Navire de pêche	✓			MPO/GCC 2017-03-21	116 433,70	2017-06-07	114 047,53 97,95 %		Dossier ouvert
<b>Crown Forest 84-6</b> Zeballos, C.-B.	2014	Chaland	✓			MPO/GCC 2016-09-19	67 348,81	2016-11-25	67 348,81 100 %		Dossier fermé

NOM DU NAVIRE ET LIEU DE L'INCIDENT	ANNÉE DE L'INCIDENT	TYPE DE NAVIRE ET PAVILLON	DÉVERSEMENT	TYPE D'HYDROCARBURES	GARANTIE	DEMANDE(S) D'INDEMNISATION DÉPOSÉE(S)		OFFRE		RECOURVREMENT	SITUATION AU 2019-03-31
						DEMANDEUR ET DATE DE LA DEMANDE D'INDEMNISATION	MONTANT (\$)	DATE	MONTANT (\$) %	MONTANT RECOUVRÉ (\$)	
<b>Dawn Marie</b> Extrémité nord de l'île Mayne, C.-B.	2016	Navire de pêche	✓	Diesel		MPO/GCC 2017-11-21	11 372,23	2017-12-07	11 372,23 100 %		Dossier ouvert
<b>Drifter</b> Gold River, C.-B.	2016	Navire de pêche (abandonné)				MPO/GCC 2018-08-23	24 076,66	2018-11-02	3 349,04 13,9 %		Dossier fermé
<b>Elf</b> Port de Squamish, C.-B.; pointe Atkinson, West Vancouver, C.-B.	2014	Remorqueur (déserté)	✓	Diesel, liquide hydraulique et huile lubrifiante		MPO/GCC 2014-08-12	82 512,70	2014-12-18	82 512,70 100 %		Dossier ouvert
<b>Elva M II</b> Port de Steveston, Richmond, C.-B.	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, C.-B.	2016	Navire de pêche	✓			MPO/GCC 2017-02-28	46 351,57	2017-03-31	46 351,57 100 %	2 803,93	Dossier ouvert
<b>FeeLin Free</b> Port Neville, C.-B.	2017	Navire de pêche	✓	Huile et diesel		MPO/GCC 2019-01-24	37 731,13				Dossier ouvert
<b>George H. Ledcor</b> Île Deering, Vancouver, C.-B.	2018	Remorqueur									Dossier ouvert
<b>Lady M. II</b> Ladysmith, C.-B.	2017	Navire en bois (abandonné)	✓	Diesel		MPO/GCC 2019-02-07	32 388,76				Dossier ouvert
<b>Laurier II</b> Deep Bay, C.-B.	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, C.-B. (fleuve Fraser)	2017	Déserté (navire coulé)									Dossier ouvert
<b>Malecite</b> Kits Point, English Bay, C.-B.	2017	Bateau de plaisance (abandonné)	✓	Mazout		MPO/GCC 2018-06-11	48 230,18	2018-07-11	48 230,18 100 %		Dossier ouvert
<b>Marathassa</b> Baie English, Vancouver, C.-B.	2015	Vraquier Corée	✓	Mazout (mazout intermédiaire IFO 380)	✓	MPO/GCC 2017-04-03	2 431 746,57	2018-03-29	1 855 627,75 76,31 %	1 951 689,51	Dossier fermé
<b>Marathassa</b> Baie English, Vancouver, C.-B.	2015	Vraquier Corée	✓	Mazout (mazout intermédiaire IFO 380)	✓	Administration portuaire de Vancouver Fraser 2017-04-05	198 947,22	2018-02-14	158 800,49 79,82 %	172 935,87	Dossier fermé
<b>Marathassa</b> Baie English, Vancouver, C.-B.	2015	Vraquier Corée	✓	Mazout (mazout intermédiaire IFO 380)	✓	Ville de Vancouver 2017-04-10	569,053.13	2019-03-20	235 748,23 41,43 %		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 2019-03-31
						DEMANDEUR ET DATE DE LA DEMANDE D'INDEMNISATION	MONTANT (\$)	DATE	MONTANT (\$) %	MONTANT RECOUVRÉ (\$)	
<b>Miss Universe</b> Quais flottants pour navires de pêche à filets maillants, Administration portuaire de Port Edward, C.-B.	2016	Navire de pêche	✓			Administration portuaire de Port Edward 2017-07-12	19 911,85	2017-08-31	18 711,85 93,97 %		Dossier ouvert
<b>Mistann</b> Prince Rupert, C.-B.	2011	Navire de pêche	✓	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, C.-B.	2016	Remorqueur	✓	Carburant diesel et huile lubrifiante	✓						Dossier ouvert
<b>Nika</b> Campbell River, C.-B.	2017	Ancien navire de pêche	✓	Diesel		MPO/GCC 2019-03-26	23 646,38				Dossier ouvert
<b>Navire (sans nom)</b> Pointe Wellington, rivière Ladner, C.-B.	2017	Remorqueur en bois	✓			MPO/GCC 2017-11-21	7 650,03	2017-11-30	7 650,03 100 %		Dossier fermé
<b>Navire (voilier ferro-ciment)</b> Île Chatham, C.-B.	2016	Voilier (ferro-ciment)	✓	Carburant diesel		MPO/GCC 2018-12-03	53 954,45				Dossier ouvert
<b>Norob</b> Degnan Bay, C.-B.	2016	Navire de pêche	✓			MPO/GCC 2018-05-01	12 930,15	2018-05-09	12 930,15 100 %		Dossier ouvert
<b>Ocean Eagle</b> Baie Menzies, C.-B.	2016	Remorqueur			✓	MPO/GCC 2018-03-13	156 632,65	2018-06-19	61 597,45 39,33 %		Dossier ouvert
<b>Persephone II</b> Deep Bay, C.-B.	2017	Ancien navire de pêche en bois				MPO/GCC 2018-12-03	11 345,17	2019-02-07	11 345,17 100 %		Dossier ouvert
<b>Salerosa</b> Oak Bay, C.-B.	2017	Voilier (ferro-ciment)	✓	Diesel		MPO/GCC 2019-02-01	62 673,20				Dossier ouvert
<b>Sea C Strider</b> Gorge, C.-B.	2015	Navire de pêche (épave)	✓			MPO/GCC 2017-11-21	35 972,56	2017-12-07	35 972,56 100 %		Dossier fermé
<b>Seamee II</b> Bourbier Cattermole, Squamish, C.-B.	2017	Enlèvement d'épave				MPO/GCC 2018-01-02	10 184,69	2018-01-25	10 184,69 100 %		Dossier fermé
<b>Sea-Que</b> Sidney Marina, Sidney, C.-B.	2016	Navire à moteur				MPO/GCC 2018-08-02	18 730,67	2018-09-21	18 730,67 100 %		Dossier ouvert
<b>Silver King</b> Deep Bay, C.-B.	2014	Remorqueur (épave)				MPO/GCC 2017-10-31	338 379,18	2018-04-11	107 941,32 31,90 %		Dossier ouvert
<b>Simushir</b> Îles de la Reine-Charlotte, C.-B.	2014	Navire à moteur			✓						Dossier ouvert
<b>Spudnik</b> Baie Howe, Squamish, C.-B.	2014	Navire déserté	✓			MPO/GCC 2016-04-28	149 043,60	2016-07-26	131 064,45 87,94 %		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 2019-03-31
						DEMANDEUR ET DATE DE LA DEMANDE D'INDEMNISATION	MONTANT (\$)	DATE	MONTANT (\$) %	MONTANT RECOUVRÉ (\$)	
<b>Tempest</b> Anse Ford, île Hornby, C.-B.	2016	Bateau de plaisance (épave)	✓			MPO/GCC 2018-01-02	15 136,08	2018-02-01	14 252,58 94,16 %		Dossier fermé
<b>Viki Lyne II (anciennement appelé Admiral Hardy et Aberdeen)</b> Ladysmith, C.-B.	2012	Navire à moteur (épave)				MPO/GCC 2017-06-15	1 267 926,71	2018-05-02	100 373,14 7,92 %		Dossier fermé
<b>Viking I</b> Nanaimo, C.-B.	2016	Navire de pêche	✓	Huile et peut-être du carburant		Administration portuaire de Nanaimo 2017-05-03	31 458,19	2017-08-30	29 432,92 93,56 %	20 000,00	Dossier ouvert
<b>Viking I</b> Nanaimo, C.-B.	2016	Navire de pêche	✓	Huile et peut-être du carburant		MPO/GCC 2018-02-20	128 246,91	2018-04-24	128 246,91 100 %		Dossier ouvert
<b>West Island 395</b> Haida Gwaii, C.-B.	2018	Chaland (gîte)	✓			Haida Tourism Limited Partnership (Haico) 2019-01-14	1 857 314,06				Dossier ouvert
<b>Zidell Marine 277 &amp; Jake Shearer</b> Île Goose, C.-B.	2017	Chaland	✓								Dossier ouvert
<b>EAUX DE L'ARCTIQUE</b>											
<b>Akademik Ioffe</b> Kugaaruk, Nunavut	2018	Navire à passagers			✓						Dossier ouvert
<b>Clipper Adventurer</b> Golfe Coronation, Arctique de l'Ouest, Nunavut	2010	Navire de croisière	✓		✓	MPO/GCC 2011-10-17	468 801,72				Dossier fermé
<b>Investigator</b> Pointe Toker, T.-N.-O.	2016	Chaland	✓	Mazout	✓						Dossier ouvert