

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

Rapport annuel de l'Administrateur  
**2017-2018**

Canada

Image de la page couverture : “Chilcotin Princess” de Chris Harris

---

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

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

180, rue Kent – pièce 830

Ottawa, Ontario, Canada

K1A 0N5

Tél. : (613) 991-1726

Télec. : (613) 990-5423

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

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

Monsieur le ministre,

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

Le rapport porte sur l'exercice financier qui se termine le 31 mars 2018.

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

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Anne Legars', with a 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.....	6
1.1.1. Aperçu des demandes d'indemnisation en 2017-2018.....	7
1.1.2. Aperçu des rapports d'incident en 2017-2018.....	14
1.2. Contribution aux fonds internationaux.....	17
1.3. Gestion du bureau et contrôles.....	19
1.4. Rapports et communications.....	20

<b>2. RAPPORT FINANCIER</b> .....	22
-----------------------------------	----

<b>CARTE DU PORTEFEUILLE DES INCIDENTS CANADIENS</b> .....	37
------------------------------------------------------------	----

<b>ANNEXE – LISTE DES DOSSIERS DE RAPPORTS D'INCIDENT ET DE DEMANDES D'INDEMNISATION TRAITÉS EN 2017-2018</b> .....	40
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----

## TABLEAUX

Tableau 1 : Répartition des 32 demandes d'indemnisation reçues en 2017-2018, selon les montants.....	7
Tableau 2 : Répartition des 32 demandes d'indemnisation reçues en 2017-2018, selon les demandeurs.....	8
Tableau 3 : Demandes d'indemnisation reçues en 2017-2018, selon le type de navire.....	9
Tableau 4 : Délais de présentation des demandes d'indemnisation en 2017-2018.....	9
Tableau 5 : Délais d'évaluation des demandes d'indemnisation et offres de règlement en 2017-2018.....	10
Tableau 6 : Montant offert et payé par rapport au montant demandé, selon le type de demandeur.....	11

# INTRODUCTION

La Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la 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* pour faciliter le règlement des demandes d'indemnisation en cas de pollution causée par les navires dans les eaux canadiennes, tout en protégeant les contribuables. Le régime d'indemnisation du Canada repose sur le principe fondamental selon lequel le propriétaire de navire est le premier responsable des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par le navire, 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 à payer les demandes d'indemnisation raisonnables pour les frais d'intervention en cas de déversement — ou un risque de déversement — d'hydrocarbures provenant d'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 ([www.iopcfunds.org/fr](http://www.iopcfunds.org/fr)).

Ce rapport annuel sur les activités de la Caisse porte sur l'exercice terminé le 31 mars 2018.

## 2017-2018 VUE D'ENSEMBLE

- ▶ Limite de responsabilité par incident : **172 M\$**
- ▶ Excédent accumulé : **plus de 405 M\$**
- ▶ Prolongation de la nomination de l'Administratrice et renomination pour **une période de cinq ans**
- ▶ **32 nouvelles demandes** d'indemnisation reçues (plus de 7 M\$ au total)
- ▶ Montant moyen des demandes d'indemnisation : **228 824 \$**, mais 66 % des demandes étaient inférieures à 50 000 \$
- ▶ 85 % du montant total des demandes d'indemnisation a été réclamé par la **Garde côtière**
- ▶ Un plus grand nombre de demandes d'indemnisation sont venues de **ports et de municipalités**
- ▶ La plupart des demandes d'indemnisation sont venues de la **Colombie-Britannique**
- ▶ La plus grande partie des demandes d'indemnisation étaient liées à des **épaves et à des navires abandonnés ou désertés**
- ▶ Demandes d'indemnisation émanant de **déploiements du SCI**
- ▶ Demandes **d'indemnisation pour le démantèlement de navires en acier**
- ▶ **80 % des évaluations** ont été effectuées en moins de trois mois
- ▶ Montant offert : environ **80 % du montant demandé** (en moyenne)
- ▶ Les **municipalités ont obtenu 94 %** de ce qu'elles ont demandé
- ▶ **45 dossiers ont fait l'objet d'une action** en recouvrement contre le propriétaire de navire
- ▶ **258 691 \$** ont été recouvrés auprès de propriétaires de navires
- ▶ **Un formulaire pour petites réclamations** est maintenant disponible
- ▶ **Atelier sur la responsabilité et l'indemnisation** en cas de déversement transfrontalier
- ▶ La Caisse a été impliquée dans **dix-sept affaires judiciaires; cinq jugements ont été rendus**
- ▶ Plus de **6 M\$ ont été perçus en intérêts**
- ▶ **1 335 314 \$** ont été versés aux FIPOL
- ▶ Plus de **2,7 M\$** ont été consacrés au paiement de réclamations canadiennes
- ▶ Environ **1,4 M\$** en dépenses de fonctionnement

# 1. RAPPORT SUR LES ACTIVITÉS

---

## L'EXERCICE 2017-2018 DE LA CAISSE ÉTÉ MARQUÉ PAR LES ÉVÉNEMENTS SUIVANTS :

**Indexation de la limite de responsabilité.** Le 1<sup>er</sup> avril 2017, le ministre a rajusté la limite de responsabilité de la Caisse à 171 692 521 \$ par incident pour l'exercice 2017-2018 (comparativement à 168 656 700 \$ l'exercice précédent), comme le prévoit l'art. 110 de la *Loi*.

**Nominations.** Le 9 mai 2017, la nomination de l'Administratrice, d'une durée de douze mois, a été prolongée pour une période de huit mois. En août et septembre 2017, le gouvernement a annoncé la mise en candidature des postes d'administrateur et d'administrateur adjoint, selon le nouveau processus de nominations par le gouverneur en conseil. Néanmoins, l'Administratrice a continué de remplir ses fonctions après l'expiration de sa nomination le 10 janvier 2018, jusqu'à ce qu'elle soit renommée le 26 mars 2018 pour une période de cinq ans. Au 31 mars 2018, un administrateur adjoint n'avait pas encore été nommé.

**Un record établi en 2017-2018 pour le nombre de demandes d'indemnisation présentées à la Caisse et le montant total des demandes d'indemnisation.** L'exercice 2017-2018 a été marqué non seulement par une hausse du nombre de demandes d'indemnisation, mais aussi par un accroissement du montant et de la complexité de ces demandes, ce qui a amené l'Administratrice à augmenter le nombre d'employés et d'experts travaillant pour la Caisse et à restructurer le bureau pour y accueillir les ressources humaines nécessaires.

**Première évaluation par la Caisse d'un « important » événement impliquant le Système de commandement d'intervention (SCI).** La Caisse a reçu trois demandes d'indemnisation à la suite du déversement provenant du *Marathassa*, qui est

survenu à Vancouver en 2015. Cet incident a créé de multiples catégories de dommages qui se sont traduits par une liste très diversifiée de demandes devant être évaluées par la Caisse. L'évaluation de ces demandes d'indemnisation a posé de nouveaux défis, car c'était la première fois que de multiples demandeurs participaient au même SCI.

**Adoption d'un certain nombre de mesures annoncées en novembre 2016 dans le cadre du Plan de protection des océans du Canada.** En 2017-2018, le gouvernement fédéral a mis en place deux programmes visant à éliminer une partie de l'inventaire des petits navires abandonnés, et il a déposé au Parlement le projet de loi C-64 (*Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux*). Comme la Caisse en a fait état à l'hiver de 2017, environ 80 % des indemnités qu'elle a payées aux demandeurs au cours de la dernière décennie étaient attribuables à des incidents de pollution par les hydrocarbures (ou à des risques imminents de pollution par les hydrocarbures) causés par des navires désertés ou abandonnés ou des épaves. Le 7 février 2018, l'Administratrice a été appelée à témoigner devant le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

**Nouvelle interface Web pour le dépôt des rapports annuels des contributeurs.** Pour la première fois, l'Administratrice a reçu en 2017-2018 les rapports annuels des réceptionnaires d'hydrocarbures persistants au moyen d'une interface Web développée par Transports Canada. Ces rapports annuels, qui étaient présentés auparavant en forme imprimée, permettent au Canada de remplir ses obligations en matière de rapports en vertu du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et du Fonds complémentaire. L'Administratrice verse encore la contribution du Canada à ces fonds internationaux au nom des contributeurs canadiens.

En 2017-2018, pour la première fois, les réceptionnaires d'hydrocarbures non persistants ont dû également présenter un rapport, qui a été traité au moyen de cette même interface Web. La collecte de ces données est nécessaire pour que le Canada puisse devenir partie à la nouvelle *Convention internationale de 2010 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses* (la Convention SNPD de 2010) et à son nouveau Fonds international. Lorsque cette convention entrera en vigueur, l'Administratrice versera la contribution du Canada au compte hydrocarbures du nouveau Fonds international SNPD au nom de tous les contributeurs canadiens.

**Indice de l'accès à la justice pour les entités administratives fédérales.** Cet indice, publié en 2017 par le ministère de la Justice du Canada, a été distribué aux membres du Conseil des présidents et des présidentes des tribunaux fédéraux – dont l'Administratrice fait partie. Il définit les principaux critères d'accès à la justice que les tribunaux administratifs sont invités à utiliser comme points de repère et dont ils peuvent s'inspirer pour apporter des améliorations à cet égard. L'indice comprend quatre catégories ou dimensions fondamentales de l'accès à la justice, à savoir : 1) l'accès à l'entité administrative; 2) les procédures; 3) les coûts; 4) les résultats. Ces quatre catégories sont divisées en sous-catégories et en éléments ou sujets clés. L'indice a aidé l'Administratrice à conceptualiser et à relier un certain nombre de questions qu'elle avait relevées au cours de la première année de son mandat. L'indice est une feuille de route utile pour faire en sorte que la Caisse puisse offrir un plein accès à la justice aux parties qui ont subi des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par un navire.

Bien que ces événements aient eu un impact direct sur les activités de la Caisse au cours de l'exercice 2017-2018, l'Administratrice s'est employée surtout 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 ci-dessous);
- ▶ contribuer aux fonds internationaux (voir la section 1.2 ci-dessous);
- ▶ faire tenir des documents comptables, mettre en œuvre des moyens de contrôle et d'information, faire appliquer des méthodes de gestion et veiller, dans la mesure du possible, à ce que les actifs de la Caisse soient protégés et que les activités de la Caisse soient réalisées avec efficacité (voir la section 1.3 ci-dessous);
- ▶ faire procéder à une vérification des états financiers de la Caisse (voir la partie 2 du rapport);
- ▶ faire rapport sur les activités mentionnées ci-haut (voir la section 1.4 ci-dessous).

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

L'Administratrice a traité 88 dossiers au cours de l'exercice 2017-2018 (comparativement à 69 dossiers en 2016-2017 et à une moyenne de 51 dossiers par année au cours des dix années antérieures). Les détails des dossiers traités en 2017-2018 se trouvent dans l'annexe et comprennent ce qui suit :

- ▶ 56 demandes d'indemnisation (depuis le moment où l'Administratrice reçoit une demande d'indemnisation, jusqu'à l'évaluation de la demande, l'offre faite au demandeur par l'Administratrice, le paiement versé par l'Administratrice selon l'offre, et l'action en recouvrement intentée par l'Administratrice contre le propriétaire du navire, son assureur ou toute tierce partie responsable);
- ▶ 32 rapports d'incident (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 déposée relativement à cet incident).

Il ne faut que quelques mois pour traiter une demande d'indemnisation, depuis le dépôt de la demande jusqu'à son règlement. 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. La Caisse a enregistré contre le propriétaire un jugement qu'elle pourrait être capable d'exécuter dans l'avenir.

### 1.1.1. APERÇU DES DEMANDES D'INDEMNISATION EN 2017-2018

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

La Caisse a reçu 32 demandes d'indemnisation en 2017-2018, comparativement à 16 demandes d'indemnisation en 2016-2017 et à une moyenne de 13,4 demandes d'indemnisation par année au

cours des dix années antérieures. Les montants des demandes d'indemnisation reçues en 2017-2018 ont varié entre 1 329 \$ et 2 431 746 \$, pour un total de 7 322 367 \$ (comparativement à 5 429 169 \$ en 2016-2017). Ce total est le plus élevé de tous les exercices depuis la création de la Caisse en 1989, même en tenant compte de l'indice des prix à la consommation.

**Des demandes d'indemnisation plus élevées.** Bien que les deux tiers des demandes d'indemnisation soient encore inférieures à 50 000 \$, environ le tiers des demandes d'indemnisation reçues s'élèvent maintenant à plus de 100 000 \$ – une tendance qui est apparue au cours de l'exercice 2016-2017. Le tableau 1 montre les demandes d'indemnisation selon les montants.

**Une plus grande diversité de demandeurs.** La Garde côtière canadienne (GCC) demeure le plus important demandeur, puisque 23 des 32 demandes d'indemnisation reçues par la Caisse sont venues de la GCC et que celles-ci ont représenté 85 % du montant total des demandes d'indemnisation reçues en 2017-2018. Les autres demandes d'indemnisation sont venues des ports (cinq demandes d'indemnisation) et

**Tableau 1 : Répartition des 32 demandes d'indemnisation reçues en 2017-2018, selon les montants**

MONTANT DES DEMANDES D'INDEMNISATION (\$)	NOMBRE DE DEMANDES D'INDEMNISATION	POURCENTAGE DES DEMANDES D'INDEMNISATION	EXERCICE PRÉCÉDENT			MOYENNE DES DIX ANNÉES ANTÉRIEURES
10 000 ou moins	6	19	4	25 %	63 %	74 %
10 001 à 25 000	9	28	3	19 %		
25 001 à 50 000	6	19	3	19 %		
50 001 à 100 000	0	–	1	6 %		13 %
100 001 à 250 000	5	16	4	25 %	13 %	
250 001 à 500 000	2	6	0	–		
500 001 à 1 000 000	1	3	0	–		
Plus de 1 000 000	3	9	1	6 %		
<b>TOTAL</b>	<b>32</b>	<b>100</b>	<b>16</b>	<b>100 %</b>		<b>100 %</b>

**Tableau 2 : Répartition des 32 demandes d'indemnisation  
reçues en 2017-2018, selon les demandeurs**

DEMANDES D'INDEMNISATION	TOTAL	DEMANDES D'INDEMNISATION VENANT DE LA GCC	DEMANDES D'INDEMNISATION VENANT DE MUNICIPALITÉS	DEMANDES D'INDEMNISATION VENANT DE PORTS
Nombre	32	23	4	5
Pourcentage	100 %	71,8 %	12,5 %	15,7 %
Montant	7 322 367 \$	6 188 565 \$	827 380 \$	306 422 \$
Pourcentage	100 %	85 %	11 %	4 %
<b>MONTANT MOYEN PAR DEMANDE D'INDEMNISATION</b>	<b>228 824 \$</b>	<b>269 068 \$</b>	<b>206 845 \$</b>	<b>61 284 \$</b>

des municipalités (quatre demandes d'indemnisation). Cette diversité relative des demandeurs est une première et pourrait être un signe que les efforts de sensibilisation déployés par le bureau de l'Administratrice commencent à porter fruit. Par comparaison, avant 2017-2018, la Caisse avait reçu seulement quatre demandes venant de municipalités et 19 demandes venant de ports et havres au cours d'une période de près de trois décennies. Comme on peut le voir dans le tableau ci-dessous, les demandes d'indemnisation venant des ports sont en moyenne plus faibles que celles des municipalités ou de la GCC, mais le montant moyen de leurs demandes d'indemnisation est quand même plus élevé que 66 % des demandes d'indemnisation reçues en 2017-2018.

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

Les demandes d'indemnisation reçues en 2017-2018 sont venues surtout de la Colombie-Britannique (18), ensuite de Terre-Neuve-et-Labrador (4), du Québec (4), de la Nouvelle-Écosse (3) et de l'Ontario (3). 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.

**Les épaves et les navires désertés ou abandonnés représentent encore la plus grande part des demandes d'indemnisation, suivis des navires de pêche.**

Les demandes d'indemnisation reçues en 2017-2018 peuvent être réparties selon le type de navire, comme le montre le tableau 3 ci-dessous. Les six demandes d'indemnisation liées à des navires de charge ou des porte-conteneurs représentent une grande partie du montant total des demandes d'indemnisation (44,5 %), mais elles présentent très peu de risque pour la Caisse, car les propriétaires de navire ou leurs assureurs ont fourni à la Caisse des garanties de paiement qui couvrent largement les montants réclamés à la Caisse relativement aux incidents en cause. Les épaves et les navires désertés ou abandonnés représentent près de la moitié du montant total des demandes d'indemnisation reçues en 2017-2018, mais ces demandes d'indemnisation sont élevées (près de 300 000 \$ en moyenne) et leur taux de recouvrement est historiquement très faible. Par contraste, les navires de pêche représentent 25 % du nombre de demandes d'indemnisation reçues, mais seulement 1,5 % du montant total des demandes d'indemnisation reçues.

**De plus longs délais de présentation des demandes d'indemnisation.**

Toutes les demandes d'indemnisation reçues en 2017-2018 ont été

présentées dans le délai prescrit; cependant, onze des quatorze demandes d'indemnisation présentées dans les 18 à 24 mois après l'incident ont été reçues moins d'un mois avant l'expiration du délai de deux ans applicable aux déversements. Le nombre de demandes d'indemnisation présentées moins d'un an après l'incident a été moins élevé que dans le passé.

**Un record établi en 2017-2018 pour le nombre d'évaluations.** En 2017-2018, la Caisse a effectué 33 évaluations de demandes d'indemnisation et en a finalisé 24 (comparativement à 15 en 2016-2017), dont l'une avait été reportée de l'exercice 2016-2017. Au 31 mars 2018, huit des 32 demandes d'indemnisation reçues en 2017-2018

**Tableau 3 : Demandes d'indemnisation reçues en 2017-2018, 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 (\$)
Épaves ou navires abandonnés ou désertés	10	31,25	3 305 570,33 \$	45,1	330 557
Navires de pêche	9	28,13	239 834,35 \$	3,3	26 648
Navires de charge/ porte-conteneurs	6	18,75	3 258 004,46 \$	44,5	543 000
Remorqueurs/ chalands	4	12,50	403 998,86 \$	5,5	100 999
Navires-citernes	1	3,12	100 649,50 \$	1,4	100 649
Déversements d'origine inconnue	2	6,25	14 309,65 \$	0,2	7 154
<b>TOTAL</b>	<b>32</b>	<b>100</b>	<b>7 322 367,15 \$</b>	<b>100</b>	<b>228 824</b>

**Tableau 4 : Délais de présentation des demandes d'indemnisation en 2017-2018**

DÉLAI DE PRÉSENTATION D'UNE DEMANDE D'INDEMNISATION	NOMBRE DE DOSSIERS	POURCENTAGE DES DOSSIERS		MOYENNE SUR DIX ANS
		2017-2018	2016-2017	
Dans les 6 mois suivant l'incident	5	15,63	31	36 %
6 à 12 mois	7	21,88	19	44 %
12 à 18 mois	2	6,25	12	6 %
18 à 24 mois	15	46,87	38	14 %
Plus de 24 mois	3	9,37	0	0 %
<b>TOTAL</b>	<b>32</b>	<b>100</b>		<b>100 %</b>

étaient encore en cours d'évaluation. Une demande était en suspens à cause de négociations entre le demandeur et l'assureur, et une autre était en suspens en raison d'une affaire judiciaire en instance. De plus, 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* était encore en suspens au 31 mars 2018, et l'évaluation de la demande d'indemnisation concernant le *Clipper Adventurer*, déposée en 2011, était encore en suspens en attendant l'issue d'une affaire judiciaire en instance – pour laquelle le propriétaire de navire a demandé l'autorisation d'appel à la Cour suprême du Canada.

**80 % des évaluations ont été effectuées en moins de trois mois. Délais d'évaluation pour les plus importantes demandes d'indemnisation.** Le tableau 5 montre les délais d'évaluation des demandes d'indemnisation ne faisant pas l'objet d'une instance judiciaire, ainsi que les offres qui ont été faites.

Comme il est expliqué davantage plus loin, l'Administratrice a adopté en décembre 2017 une nouvelle politique sur les offres préalables, afin de permettre aux demandeurs de répondre à ces offres dans les cas où il y a un écart considérable entre le montant demandé et le montant offert, ou si l'évaluation a soulevé une question juridique nouvelle ou importante ou 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. Le tableau 5 montre aussi les demandes d'indemnisation ayant fait l'objet d'une offre préalable.

**Les montants offerts ont représenté environ 80 % des montants demandés – une baisse historique.** En moyenne, les montants offerts ont représenté 79 % des montants demandés, soit une baisse

**Tableau 5 : Délais d'évaluation des demandes d'indemnisation et offres de règlement en 2017-2018**

DÉLAI D'ÉVALUATION (EN MOIS)	NOMBRE D'ÉVALUATIONS	POURCENTAGE DES ÉVALUATIONS	MONTANT DE L'OFFRE (\$)	NOMBRE D'OFFRES (Y COMPRIS LE NOMBRE D'OFFRES PRÉALABLES, LE CAS ÉCHÉANT)
Moins d'un	8	33	Moins de 10 000 \$	2
			10 000 \$ à 25 000 \$	4
			25 000 \$ à 50 000 \$	2
Un à trois	10	42	Moins de 10 000 \$	4
			10 000 \$ à 25 000 \$	4
			25 000 \$ à 50 000 \$	2
Trois à six	3	13	25 000 \$ à 50 000 \$	2
			100 000 \$ à 250 000 \$	1
Six à neuf	1	4	50 000 \$ à 100 000 \$	1 (1)
Neuf à douze	2	8	100 000 \$ à 250 000 \$	1 (1)
			Plus de 1 000 000 \$	1 (1)
<b>TOTAL</b>	<b>24</b>	<b>100</b>		<b>24 (3)</b>

marquée par rapport aux exercices antérieurs, où les montants offerts ont atteint en moyenne de 95 % à 97 % des montants demandés. Bien que les demandeurs puissent interjeter appel à la Cour fédérale s'ils sont insatisfaits de l'offre qui leur est faite par l'Administratrice à la suite de l'évaluation de leur demande d'indemnisation, cela ne s'est toujours pas produit en 2017-2018 – et c'est arrivé très rarement depuis la création de la Caisse. Cette année, cependant, la GCC a accepté un certain nombre d'offres en indiquant expressément que l'acceptation ne signifiait pas qu'elle admettait les raisons données dans l'évaluation ni qu'elle était d'accord avec celles-ci. En d'autres mots, bien que la GCC ait encore une fois accepté les offres qui lui ont été faites en

2017-2018, elle a réservé le droit de ne pas convenir des raisons données par l'Administratrice, au cas où la GCC interjette appel d'une décision dans l'avenir. Notamment, la GCC a émis de telles réserves dans les dossiers concernant le démantèlement de navires à coque d'acier.

Dans le passé, la Garde côtière canadienne (GCC) était pratiquement seule à recourir à la Caisse. Elle présentait des demandes d'indemnisation simples pour des mesures de prévention ou des frais de nettoyage ou de surveillance fédérale, et elle obtenait en moyenne de 95 % à 97 % des montants qu'elle réclamait à la Caisse. En 2017-2018, cependant, la GCC a présenté plusieurs demandes

**Tableau 6 : Montant offert et payé par rapport au montant demandé, selon le type de demandeur**

DEMANDEURS	MONTANT OFFERT PAR RAPPORT AU MONTANT DEMANDÉ	MONTANT PAYÉ (Y COMPRIS LES INTÉRÊTS) PAR RAPPORT AU MONTANT DEMANDÉ	MONTANT OFFERT PAR RAPPORT AU MONTANT DEMANDÉ : EXPLICATION DE LA DIFFÉRENCE
Tous	79 %	85 %	Voir ci-dessous
GCC	78 %	84 %	Coût du démantèlement de navires désertés ou abandonnés ou d'épaves Personnel inutile ou en trop pour accomplir la tâche / répétition inutile d'efforts déployés par d'autres répondants (SCI) Mesures inutiles ou déraisonnables Frais déraisonnables pour accomplir les mesures nécessaires ou raisonnables Frais inadmissibles (frais de relations publiques) Frais non documentés
Municipalités	91 %	94 %	Frais non documentés Frais déraisonnables
Ports	86 %	91 %	Répétition inutile d'efforts déployés par d'autres répondants (SCI) Frais inadmissibles (frais de relations publiques) Frais déraisonnables

d'indemnisation très élevées qui comprenaient de nouvelles catégories de dommages, y compris des dommages subis dans le contexte d'un SCI, au cours duquel plusieurs demandeurs avaient participé aux mêmes opérations, ainsi que des demandes d'indemnisation pour des frais de démantèlement de navires non construits en bois. 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 obtenu dans le passé. De plus, un certain nombre de nouveaux demandeurs (ports et municipalités) ont fait des réclamations à la Caisse pour la première fois, et leur taux de succès a été légèrement inférieur au taux de succès historique de la GCC.

**Demandes d'indemnisation payées au cours de l'exercice.** Vingt-quatre demandes d'indemnisation ont été payées ou ont reçu une offre de paiement en 2017-2018, pour un total de 2 711 090 \$ (soit une moyenne de 112 962 \$ par demande d'indemnisation) (comparativement à 31 demandes d'indemnisation payées en 2016-2017, pour un total de 3 166 273 \$, soit une moyenne de 102 138 \$ par demande d'indemnisation). En 2017-2018 et en 2016-2017, ces chiffres ont représenté le double du nombre annuel moyen de demandes d'indemnisation payées au cours des dix années précédentes (2006 à 2016), et le triple du montant annuel moyen payé par demande d'indemnisation au cours de cette même période de dix ans (39 029 \$).

**Augmentation des sommes recouvrées.** Quarante-cinq dossiers étaient à différents stades de recouvrement de créance en 2017-2018 (comparativement à 31 dossiers en 2016-2017, un record pour le nombre de dossiers en recouvrement), ce qui inclut 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 règlement a été convenu avec le propriétaire du navire ou son assureur dans le cas de cinq dossiers (comparativement à deux dossiers en 2016-2017). Au total, l'Administratrice a pu recouvrer environ 258 691 \$ (comparativement à 102 250 \$ en 2016-2017) dans

ces 45 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 2018, 32 de ces dossiers étaient encore en recouvrement; les autres dossiers avaient été fermés.

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 conseiller juridique 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 2017-2018 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 avait relevé 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 à la suite de déversements importants; l'état de préparation à répondre aux demandes d'indemnisation à la suite de déversements transfrontaliers; le règlement des demandes d'indemnisation émanant d'un déploiement du SCI. Depuis, d'autres défis et possibilités se sont présentés à l'Administratrice, à savoir les demandes d'indemnisation pour le démantèlement de navires, ainsi que l'optimisation de la Caisse comme autre solution pour donner accès à la justice aux demandeurs potentiels.

- **Petites demandes d'indemnisation.** Afin de faciliter la tâche de documenter une petite demande d'indemnisation, le bureau de

l'Administratrice a créé un formulaire pour petites réclamations, qui est affiché sur son site Web. Les demandeurs doivent quand même joindre des documents justificatifs. De plus, la Caisse a élaboré un formulaire pour les demandes d'indemnisation de moins de 15 000 \$ présentées par la Garde côtière canadienne (GCC), auxquelles il n'est pas nécessaire de joindre des documents justificatifs, mais qui doivent être attestées par le commissaire adjoint régional de la Garde côtière en vertu de l'article 34 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. De telles demandes d'indemnisation feront l'objet d'une vérification interne par la GCC et seront vérifiées par la Caisse (par échantillonnage). Au besoin – surtout aux fins des mesures de recouvrement, l'Administratrice pourrait quand même exiger tous les documents justificatifs. Ce projet-pilote est à l'essai avec la GCC avant d'être lancé pleinement.

- ▶ **État de préparation à répondre aux demandes d'indemnisation à la suite de déversements importants.** En 2016, des travaux ont été entrepris de concert avec des partenaires internationaux (*l'International Group of Protection and Indemnity Clubs* et les Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures) afin de préplanifier la collaboration pour indemniser les demandeurs en cas de déversement important dans les eaux canadiennes. Les progrès ont été ralentis en 2017-2018 en attendant l'adoption de modifications à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* dans le cadre du Plan de protection des océans du Canada, qui n'avaient pas encore été introduites à la fin de l'exercice. Les travaux avec nos partenaires internationaux reprendront une fois que ces modifications législatives auront été adoptées et que tous nos partenaires pourront mieux comprendre le contenu du régime canadien amélioré.
- ▶ **État de préparation à répondre aux demandes d'indemnisation à la suite de déversements transfrontaliers.** À la suite de discussions préliminaires avec des représentants du *Oil Spill Liability Trust Fund (OSLTF)* – l'homologue américain de la Caisse – l'Administratrice a tenu avec l'OSLTF un atelier de trois jours sur la responsabilité et l'indemnisation en cas de déversement transfrontalier, qui a eu lieu à Ottawa en novembre 2017. Des représentants de la Garde côtière canadienne et de la Garde côtière des États-Unis étaient aussi présents, car l'atelier était fondé sur un scénario et un exercice de simulation sur table d'un déversement transfrontalier et sur la plus récente version du Plan d'urgence Canada-États-Unis sur la lutte contre la pollution marine. Les partenaires internationaux de la Caisse étaient également présents à l'atelier, ainsi que des représentants de Transports Canada, qui est chargé de la réglementation du régime de responsabilité en matière maritime du Canada. Il s'agissait probablement du premier d'une série d'ateliers auxquels d'autres niveaux de complexité viendront s'ajouter progressivement. Il est évident que tous les partenaires en matière d'indemnisation ont la ferme volonté de travailler ensemble afin d'assurer le règlement efficace des demandes d'indemnisation à la suite d'un déversement à la frontière maritime, au cas où un tel incident se produise.
- ▶ **Règlement des demandes d'indemnisation émanant d'un déploiement du SCI.** En 2017-2018, la Caisse a reçu des demandes d'indemnisation de plusieurs demandeurs ayant participé au même déploiement du SCI. Le bureau de l'Administratrice a commencé à évaluer ces demandes séparément, mais il a finalement dû les évaluer ensemble, surtout à l'égard des éléments de ces demandes d'indemnisation qui étaient basés sur le SCI. C'était la première fois que l'Administratrice avait

à traiter plusieurs demandes d'indemnisation imbriquées dans un déploiement conjoint du SCI, ce qui a posé un certain nombre de problèmes d'évaluation. Une fois que toutes les demandes d'indemnisation auront été réglées, l'Administratrice a l'intention de tenir une réunion de bilan avec tous les principaux intervenants concernés, afin de formuler des directives appropriées pour les futurs cas impliquant le déploiement du SCI.

► **Demandes d'indemnisation pour le démantèlement de navires.**

La Caisse paye les frais et les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, mais non pas les frais de démantèlement de navires, sauf lorsqu'il s'agit d'un navire qui est tellement imprégné d'hydrocarbures qu'il est devenu qu'il est devenu un déchet huileux, ce qui peut arriver dans le cas de vieux navires en bois. En 2017-2018, l'Administratrice a reçu un certain nombre de demandes d'indemnisation qui comprenaient des frais de démantèlement de navires, y compris le démantèlement de navires en acier. Dans son évaluation de ces demandes d'indemnisation, l'Administratrice a tenté de faire la distinction entre les frais liés à la pollution par les hydrocarbures et les frais liés au démantèlement du navire, selon les preuves fournies. Par conséquent, les offres ont été bien inférieures aux montants demandés. La question de la distinction entre le régime de responsabilité en matière de pollution par les hydrocarbures et le régime de responsabilité relatif à l'enlèvement d'épaves et au démantèlement de navires est présentement un sujet brûlant entre l'Administratrice et la GCC en tant que demandeur, qui va sans doute connaître d'autres rebondissements au cours de l'exercice à venir.

► **La Caisse en tant que voie alternative d'accès à la justice pour les demandeurs.** Comme suite à la réflexion des tribunaux administratifs au sujet des multiples dimensions de l'accès à la justice, l'Administratrice a évalué les pratiques

et les procédures de son bureau à cet égard. Cette réflexion a aussi amené l'Administratrice à adopter en 2017-2018 un certain nombre de nouvelles politiques et pratiques, par exemple :

- faire un rappel systématique aux demandeurs, deux semaines avant l'expiration de l'offre d'indemnité, qu'ils seront présumés avoir refusé l'offre s'ils n'y répondent pas dans le délai de 60 jours prévu par la *Loi*;
- présenter une offre préalable à un demandeur en cas d'écart important entre le montant demandé et le montant jugé admissible, afin de donner au demandeur l'occasion de fournir d'autres commentaires ou renseignements et de corriger le dossier en fonction duquel l'offre finale sera faite;
- tenir une série de webinaires sur la présentation d'une demande d'indemnisation, en français et en anglais, afin que les demandeurs potentiels puissent mieux comprendre quelle est la documentation requise;
- élaborer des formulaires pour les petites demandes d'indemnisation et afficher ces formulaires sur le site Web de la Caisse.

La Caisse doit faire beaucoup plus, cependant, afin d'optimiser son rôle comme voie alternative d'accès à la justice, et cela sera une priorité au cours de l'exercice à venir.

### 1.1.2. APERÇU DES RAPPORTS D'INCIDENT EN 2017-2018

**Rapports d'incident.** Vingt-quatre rapports d'incident ont été reportés de l'exercice précédent. Parmi ces 24 incidents, six demandes d'indemnisation ont été présentées à la Caisse en 2017-2018 (comparativement à cinq en 2016-2017). De plus, la Caisse a reçu 12 nouveaux rapports d'incident en 2017-2018. Dans certains cas, afin de se protéger contre les risques éventuels, l'Administratrice a engagé un expert



maritime ou a chargé un de ses avocats de prendre des mesures protectrices, comme la remise d'une garantie financière par le propriétaire de navire ou son assureur (il y a eu quatre cas de ce genre en 2017-2018 – comparativement à trois cas en 2016-2017).

**Hausse du nombre de rapports d'incident impliquant des navires assurés qui ont donné lieu à des demandes d'indemnisation à la Caisse.**

Habituellement, les incidents impliquant des navires assurés n'entraînent pas de demande d'indemnisation à la Caisse, car l'assureur du navire dédommage le demandeur directement. Ce sont les incidents impliquant des navires non assurés, en particulier les navires abandonnés ou désertés, qui mènent le plus souvent à des demandes d'indemnisation à la Caisse. Cependant, l'exercice 2017-2018 s'est révélé atypique à cet égard, puisque la Caisse a reçu 12 nouvelles demandes d'indemnisation impliquant des navires couverts par une assurance responsabilité civile : les demandeurs n'étaient pas au courant de la couverture d'assurance ou ont été incapables de parvenir à une entente avec l'assureur avant l'expiration du délai de présentation d'une demande d'indemnisation à la Caisse – le délai pour présenter une demande d'indemnisation à la Caisse est douze mois plus court que le délai pour faire une réclamation contre le propriétaire de navire ou son assureur. Cependant, étant donné que ces navires étaient assurés, l'Administratrice a réussi à prendre des mesures de recouvrement par la suite.

**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 ce 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 l'assureur; or ces frais peuvent être très élevés dans le cas de déversements importants qui nécessitent l'intervention d'experts et d'avocats.

## AFFAIRES JUDICIAIRES DE LA CAISSE EN 2017-2018

### La Caisse a été impliquée dans dix-sept affaires judiciaires en 2017-2018 :

- ▶ un renvoi à la Cour fédérale du Canada entre l'Administratrice et la GCC concernant la question du désistement et de la subrogation (*Maryjack*);
- ▶ quatre actions contre un navire et les personnes ayant un intérêt dans le navire, intentées avant que toute indemnité soit payée aux demandeurs (*Investigator, Arca I, Warren L. II et Marlene Wright, Marathassa*);
- ▶ onze actions en recouvrement intentées contre des propriétaires de navires (*Chilcotin Princess, Elva M II, Spudnik, Elf, Crown Forrest 84-6, Matterhorn, Cape Rouge, Cormorant, Farley Mowat, Lady Young* par l'intermédiaire de son navire-jumeau *My4Boys, Baffin Sound*);
- ▶ en tant que partie statutaire à une action entre un propriétaire de navire et la Couronne (*Clipper Adventurer*)

Parmi ces dix-sept affaires judiciaires, cinq jugements ont été rendus en 2017-2018, dont deux qui ont valeur de précédent.

## JUGEMENTS AYANT VALEUR DE PRÉCÉDENT

### 1. *Canada v Adventurer Owner Ltd, 2017 CF 105 (Clipper Adventurer)*, confirmé par 2018 CAF 34

Le propriétaire de navire et la Couronne se sont poursuivis l'un l'autre pour les dommages causés au *Clipper Adventurer* ou par celui-ci, lorsque le navire s'est échoué sur un haut-fond inadéquatement hydrographié dans l'Arctique. La question était de savoir si la Couronne avait une obligation de mise en garde et, dans l'affirmative, si elle s'était acquittée de son obligation.

L'Administratrice était partie à l'instance en vertu de l'art. 109 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. La Cour fédérale a conclu que la Couronne s'était acquittée de son obligation de mise en garde, et elle a fait droit à l'action reconventionnelle en dommages-intérêts intentée par la Couronne (dont le montant a fait l'objet d'un règlement extrajudiciaire). Des intérêts ont été accordés au taux annuel de 5 %, plutôt qu'au taux fixé en vertu de l'art. 116 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, qui s'applique seulement aux réclamations faites par ou contre la Caisse. La Cour d'appel fédérale a rejeté l'appel interjeté par le propriétaire de navire. Depuis, le propriétaire de navire a déposé une requête en autorisation d'appel à la Cour suprême du Canada.

### 2. *L'Administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires c. Canada, 2017 FC 530*

Il s'agissait d'une demande de renvoi devant la Cour fédérale entre l'Administratrice et la Garde côtière canadienne, conformément à l'article 18.3 de la *Loi sur les Cours fédérales*, afin de déterminer si l'Administratrice a le droit « d'exiger du demandeur qu'il exécute l'entente de désistement et de subrogation comme condition préalable au paiement de sa demande d'indemnisation ». La question reposait sur l'interprétation du par. 106(3) de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. La Cour fédérale – se rangeant à l'avis de la GCC – a conclu que l'Administratrice ne peut exiger l'exécution d'une telle entente comme condition préalable au paiement d'une demande d'indemnisation. L'alinéa 106(3)a) de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* prévoit qu'une fois que l'offre d'indemnité faite par l'Administratrice est acceptée, l'Administratrice ordonne sans délai que la somme offerte soit versée au demandeur. La *Loi* ne prévoit aucun pouvoir discrétionnaire ni aucune autre étape.

## AUTRES JUGEMENTS

### 1. L'Administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires c Wilson, 2017 FC 796

Il s'agissait d'une requête en jugement par défaut, portée devant la Cour fédérale, à la suite d'une action en recouvrement intentée par l'Administratrice pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par le navire des défendeurs, la barge *Spudnik* (dossier de la Caisse 120-665-C1). La Cour s'est prononcée en faveur de l'Administratrice et a conclu que les défendeurs ont fait défaut et qu'au vu du dossier ils étaient redevables envers l'Administratrice de la somme réclamée en vertu de l'art. 77 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

### 2. L'Administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires c Beasse, 2018 FC 39

Il s'agissait d'une requête en jugement sommaire, portée devant la Cour fédérale, afin de déterminer la responsabilité et le paiement de la réclamation en subrogation faite par l'Administratrice pour les frais de dépollution liés aux deux naufrages du remorqueur *Elf* (dossier de la Caisse 120-646-C1).

Dans sa défense, le défendeur a fait valoir que le premier naufrage de l'*Elf* a été causé par un acte délibéré d'un tiers avec l'intention de causer des dommages. Cependant, parce que l'*Elf* a coulé à nouveau après avoir été pris en charge par la Garde côtière canadienne, le défendeur a soutenu qu'il était incapable de présenter une preuve d'altération par un tiers et qu'il ne pouvait donc pas se défendre équitablement – aussi appelé destruction d'éléments de preuve. La Cour a conclu que le défendeur n'a produit aucune preuve et qu'il n'a pas présenté ses meilleurs arguments, et que ses affirmations étaient donc purement spéculatives. Par conséquent, la Cour a statué qu'il n'y avait pas de véritable question litigieuse et que les propriétaires de l'*Elf* avaient la stricte responsabilité des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par leur navire. La Cour a donc prononcé le jugement sommaire en faveur de l'Administrateur.

### 3. L'Administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires c Massey, T-1124-17 (décision non publiée)

Il s'agissait d'une requête en jugement par défaut, portée devant la Cour fédérale, relativement à l'incident de pollution causé par l'*Elva M II*. La requête de l'Administratrice était étayée par un témoignage sous forme d'affidavit concernant les événements et les frais engagés, y compris la somme payée à l'administration portuaire de Stevenson et à la Garde côtière canadienne. La Cour a conclu que le défendeur a fait défaut et elle a accueilli la requête et l'action sous-jacente de l'Administratrice.

## 1.2. CONTRIBUTION AUX FONDS INTERNATIONAUX

**Participation aux réunions des Fonds internationaux.** L'Administratrice a assisté aux réunions des FIPOL qui ont eu lieu à Londres au printemps et à l'automne de 2017. Les principaux sujets de discussion et de décision ont compris

les niveaux des paiements internationaux dans le cas d'un certain nombre de déversements par des navires-citernes dans des pays qui sont parties aux conventions, les contributions additionnelles versées par les pays membres pour couvrir ces paiements, ainsi que l'adoption des nouvelles *Directives pour les dommages à l'environnement* et des *Critères*

*de recevabilité des demandes d'indemnisation émanant d'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.* L'Administratrice a pour politique d'appliquer à l'évaluation de tous les dossiers de la Caisse – y compris les incidents n'impliquant pas des navires-citernes qui transportent des hydrocarbures persistants – les mêmes principes et directives d'évaluation adoptés par les FIPOL pour les navires-citernes qui transportent des hydrocarbures persistants. Par conséquent, l'Administratrice va utiliser les nouvelles directives et des nouveaux critères adoptés par les FIPOL pour évaluer les dommages causés à l'environnement et les pertes de revenus subies par les employés.

Le rapport complet des discussions tenues aux réunions des FIPOL ainsi que les documents pertinents se trouvent sur le site Web des FIPOL ([www.iopcfunds.org/fr](http://www.iopcfunds.org/fr)).

**Collecte des données auprès des contributeurs canadiens.** L'Administratrice 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'Administratrice peut faire un suivi pour vérifier l'information reçue et s'enquérir des variations importantes par rapport à l'année précédente, avant de faire rapport sur les données canadiennes au Secrétariat des FIPOL. En 2017-2018, les réceptionnaires canadiens ont présenté leurs rapports à l'aide d'une nouvelle interface Web.

**Paiement de la contribution du Canada aux Fonds internationaux.** Selon les données canadiennes fournies par la Caisse au printemps de 2017 et les besoins de financement des FIPOL convenus aux réunions de novembre 2017 tenues à Londres, la contribution canadienne que la Caisse a payée cette année aux FIPOL s'est élevée à 1 335 314 \$ (comparativement à 870 705,76 \$ en 2016-2017). Étant donné que le Canada est un État membre des FIPOL, si un déversement causé par un navire-citerne transportant des hydrocarbures persistants se produisait en eaux canadiennes, les demandeurs

auraient accès à plus d'un milliard de dollars en indemnités des Fonds internationaux, en plus des limites de responsabilité respectives du propriétaire de navire et de la Caisse – ce qui représente un total d'environ 1,5 milliard de dollars en indemnités de toutes les sources.

**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 demandes d'indemnisation pour des déversements d'hydrocarbures non couverts par le régime des FIPOL. Le projet visant à éclaircir davantage le lien entre le régime canadien et le régime international, dans l'intérêt des demandeurs, des propriétaires de navires et des assureurs, se poursuit.

En 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 *Loi sur la responsabilité en matière maritime* 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 est obligatoire pour la ratification de la Convention. Une fois que la Convention sera en vigueur, l'Administratrice fournira au nouveau Fonds SNPD les renseignements canadiens sur les importations de pétrole brut par mer (au-delà du minimum de 150 000 tonnes) et les importations de produits pétroliers par mer (au-delà du minimum de 17 000 tonnes). En cas de dommages causés par toute substance nocive et potentiellement dangereuse, les demandeurs canadiens auront accès à un nouveau fonds international, le Fonds SNPD, en plus d'avoir accès à la limite maximale de responsabilité du propriétaire de navire, qui sera obligatoirement couverte par une assurance, à laquelle les demandeurs auront un droit d'accès direct. D'autres renseignements sur la Convention SNPD de 2010 se trouvent sur le site Web de la Convention (<http://www.hnsconvention.org/fr>).

### 1.3. GESTION DU BUREAU ET CONTRÔLES

**Mise au point de la répartition des dépenses entre la CIDPHN et la Caisse ferroviaire selon le 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. Selon un protocole d'entente signé par les deux Caisses le 31 mars 2017, les locaux loués et le personnel embauché par la CIDPHN sont partagés en partie avec la Caisse ferroviaire. Le protocole d'entente 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. L'un des principaux éléments du calcul est le temps que les employés consacrent à chaque Caisse au cours d'un exercice. Afin de faciliter ce calcul, 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 présent exercice a été le deuxième auquel le protocole d'entente s'est appliqué. L'élargissement des activités de la Caisse ferroviaire a eu pour effet d'augmenter la proportion des ressources communes qu'elle utilise et qu'elle doit rembourser à la CIDPHN à la fin de l'exercice. Le protocole d'entente a donc été modifié pour l'exercice à venir, de telle sorte qu'à la fin de chaque mois, la Caisse ferroviaire paiera à la CIDPHN une somme équivalant à 1/12 de la facture de l'exercice précédent sur une base provisoire, et le montant réel sera rajusté à la fin de l'exercice. Étant donné que les intérêts s'accumulent sur le solde créditeur de chacune des Caisses à la fin de chaque mois, le fait d'attendre à la fin de l'exercice pour facturer les services partagés aurait pour effet de fausser les calculs des deux Caisses.

**Institutionnalisation du programme pour étudiants.** Le bureau de l'Administratrice a officialisé son programme pour étudiants et l'a affiché sur son site

Web, après avoir accueilli un étudiant pour la première fois en 2016-2017. Deux autres étudiants ont été accueillis dans le cadre du programme en 2017-2018 : une stagiaire en droit du Barreau du Québec et un étudiant en histoire de l'université Trinity Western, en Colombie-Britannique, qui a produit un rapport intitulé *Analyse de l'historique des incidents où il y a eu une interaction entre les peuples autochtones et la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires*. Ce projet de recherche est une première étape pour tenter de définir l'enjeu de la présence des peuples autochtones dans les dossiers d'incident de la Caisse et pour ouvrir la voie aux efforts de l'Administratrice afin de sensibiliser – et d'engager – les communautés autochtones. Ce rapport se trouve sur le site Web de la CIDPHN.

**Accroissement des ressources en réponse à l'élargissement des activités.** Suite à l'accroissement du niveau d'activités en 2017-2018 en ce qui concerne le nombre et la valeur des demandes d'indemnisation à évaluer, les mesures de recouvrement et les activités de relations externes, des ressources internes supplémentaires et des ressources externes ponctuelles ont été recrutées. Cela a coïncidé avec l'élargissement des activités de la Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées, qui – comme il a été mentionné ci-haut – partage les locaux et la majorité du personnel de la Caisse. L'espace de travail a dû être restructuré afin d'installer d'autres postes de travail et de loger d'autres employés. En conséquence, le bureau de l'Administratrice est maintenant plutôt comble.

**Défis et possibilités : gérer la croissance future.** La croissance future des activités devra être gérée à l'aide de nouvelles stratégies en matière de ressources humaines. Des experts maritimes locaux et régionaux ont été recrutés afin de répondre aux besoins croissants, et une plus grande partie du travail de la Caisse sera accompli à l'extérieur du bureau de l'Administratrice en ayant recours au télétravail et à la sous-traitance. Les politiques et processus de gestion devront assurer l'intégrité des pratiques

de gestion de l'information, la cohérence des méthodes d'évaluation, ainsi que la cohésion de la vision et de la culture de l'organisation.

#### 1.4. RAPPORTS ET COMMUNICATIONS

En plus des activités mentionnées ci-haut que l'Administratrice a accomplies en 2017-2018, le bureau de l'Administratrice a aussi réalisé un certain nombre d'activités de relations externes.

#### **Intensification des activités de relations externes.**

Il est toujours surprenant de constater à quel point la Caisse est peu connue par ses principaux intervenants à travers le Canada. Tout au long de l'exercice, l'Administratrice s'est appliquée à atteindre les principaux intervenants de la Caisse, et plus particulièrement les principaux segments de demandeurs éventuels. Les efforts en matière de relations externes ont été intensifiés au cours de la seconde moitié de l'exercice, après que des

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

La **Garde côtière canadienne** (en tant que principal usager de la Caisse, réunions et communications à différents niveaux, y compris un webinaire présenté à des employés de la GCC en formation en gestion d'intervention environnementale).

L'**industrie de l'assurance maritime** (participation à la conférence annuelle du *Canadian Board of Marine Underwriters* en mai 2017 et participation à des événements de l'industrie maritime).

La **communauté juridique de l'industrie maritime** (en particulier la participation à des activités de l'Association canadienne de droit maritime).

L'**industrie du transport maritime** (participation à des événements de l'industrie ainsi que la présentation d'exposés ou de webinar à divers groupes de l'industrie du transport maritime).

Les **administrations portuaires canadiennes** (un webinaire sur le dépôt d'une demande d'indemnisation à la Caisse présenté en août 2017 aux maîtres de ports membres de l'Association des administrations portuaires canadiennes, ainsi que la mise en place d'un kiosque d'information et la participation à la conférence annuelle des autorités portuaires canadiennes tenue à Vancouver en septembre 2017).

Les **partenaires internationaux de la Caisse** (en particulier le Secrétariat des FIPOL, l'*International Group of P&I Clubs*, l'*International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF)*, l'*Oil Spill Liability Trust Fund* et la Garde côtière des États-Unis, par la participation à des réunions tenues à Londres, à la conférence internationale sur les déversements d'hydrocarbures tenue à Long Beach, et à l'atelier sur la responsabilité et l'indemnisation en cas de déversement transfrontalier tenu à Ottawa en novembre 2017).

Les **médias** (un certain nombre d'entrevues et de réponses à des demandes de renseignements).

Les **élus** (témoignage de l'Administratrice sur le projet de loi C-64 devant le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes).

Les **universitaires** (conférences données à la Faculté de droit de l'Université d'Ottawa).

**Transports Canada** (réunions et communications à différents niveaux).

ressources additionnelles aient été recrutées pour s'assurer que les activités de relations externes n'empêchent pas le personnel du bureau de remplir le mandat fondamental de l'Administratrice, c'est-à-dire l'évaluation diligente des demandes d'indemnisation présentées à la Caisse. Afin de maximiser l'usage des ressources affectées aux relations externes, les deux Caisses (la CIDPHN et la Caisse ferroviaire) ont uni leurs efforts pour atteindre leurs intervenants communs (voir les encadrés).

**Défis et possibilités : au-delà des relations externes, l'engagement des intervenants.** Au-delà de l'usage du site Web et de la publication du rapport annuel, et au-delà des activités de relations externes elles-mêmes, l'Administratrice considère que l'engagement des intervenants est le meilleur moyen de s'assurer que la Caisse demeure pertinente et efficace, c'est-à-dire qu'elle réalise son objectif de garantir l'accès à la justice. La prochaine étape dans cette voie consistera à colliger les politiques, pratiques et lignes directrices de la Caisse en matière d'évaluation, à les rendre publiques et à inviter les intervenants à les commenter, afin qu'elles répondent aux besoins des différents types de demandeurs et à ceux des intervenants – dans les limites de la *Loi*.

## ACTIVITÉS CONJOINTES DE RELATIONS EXTERNES DES CAISSES (MARITIME ET FERROVIAIRE) EN 2017-2018

**Mai** – Montréal – Exposé présenté au *Chartered Institute of Logistics and Transport*

**Mai** – Long Beach – Participation à *l'International Oil Spill Conference*

**Juin** – Ottawa – Rencontre initiale avec la Société d'intervention maritime de l'Est du Canada

**Septembre** – Vancouver – Kiosque d'information à la conférence annuelle de l'Association des administrations portuaires canadiennes

**Septembre** – Vancouver – Rencontre initiale avec *l'Union of BC Municipalities*

**Septembre** – Vancouver – Rencontre initiale avec la *Western Canada Marine Response Corporation*

**Février** – Téléconférence initiale avec l'Association canadienne des administrateurs municipaux

**Mars** – Victoria – Exposé présenté au ministère de l'Environnement et de la Stratégie du changement climatique de la province de la Colombie-Britannique

**Mars** – Vancouver – Rencontre de suivi avec *l'Union of BC Municipalities*

## 2. RAPPORT FINANCIER

---

La Caisse a perçu 6 179 165 \$ en intérêts durant l'exercice (comparativement à 3 214 795 \$ l'exercice précédent). Elle a également recouvert 258 691 \$ auprès des propriétaires de navires responsables de pollution ou de leurs assureurs (comparativement à 102 250 \$ l'exercice précédent). La Caisse a ainsi été créditée d'un total de 6 437 856 \$ (comparativement à 3 317 045 \$ l'exercice précédent).

Durant cette période, les dépenses de la Caisse se sont élevées à 5 530 398 \$ (comparativement à 7 113 409 \$ en 2016-2017), dont 1 464 318 \$ en dépenses de fonctionnement (comparativement à 1 107 992 \$ l'exercice précédent), 1 335 314 \$ en contributions aux fonds internationaux (comparativement à 870 706 \$ l'exercice précédent) et

2 731 366 \$ pour les demandes d'indemnisation canadiennes (paiements ou engagements effectués, et augmentation de la provision pour demandes sous révision). Le montant pour les demandes d'indemnisation canadiennes s'était élevé à 5 134 771 \$ l'exercice précédent.

À la fin de l'exercice, la Caisse avait un excédent accumulé de 405 609 031 \$ (comparativement à 404 702 173 \$ 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 2018

**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

Nous avons effectué l'audit des états financiers ci-joints de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, qui comprennent l'état de la situation financière au 31 mars 2018, les états des résultats, de la variation des actifs financiers nets et des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

### *Responsabilité de la direction pour les états financiers*

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers conformément aux Normes comptables pour le secteur public ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives résultant de fraudes ou d'erreurs.

### *Responsabilité de l'auditeur*

Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers, sur la base de notre audit. Nous avons effectué notre audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que nous nous conformions aux règles de déontologie et que nous planifions et réalisons l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers ne comportent pas d'anomalies significatives.

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

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

**Marcil Lavallée**

#### OTTAWA

400-1420 place Blair Place  
Ottawa ON K1J 9L8

T 613 745-8387  
F 613 745-9584

#### BHD / IAPA

Nos partenaires canadiens et internationaux  
Our Canadian and International Partners

Comptables professionnels agréés  
Chartered Professional Accountants

**Marcil-Lavallee.ca**

*Opinion*

À notre avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires au 31 mars 2018, ainsi que des résultats de ses activités, de la variation des actifs financiers nets et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes comptables pour le secteur public.

*Budget*

Tel que mentionné à la note complémentaire 10, les états financiers ne contiennent aucune donnée budgétaire, bien que cette information soit requise selon les Normes comptables pour le secteur public.



Comptables professionnels agréés, experts-comptables autorisés

Ottawa (Ontario)  
Le 24 mai 2018

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

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

31 MARS 2018

3

	2018	2017
<b>ACTIFS FINANCIERS</b>		
Solde du compte auprès du Receveur général du Canada (note 3)	411 738 432 \$	409 178 813 \$
Intérêts courus à recevoir	664 101	381 873
Recouvrements de demandes déjà réglées à recevoir	57 000	-
Avances à la Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées	-	32 531
<b>TOTAL DES ACTIFS FINANCIERS</b>	<b>412 459 533</b>	<b>409 593 217</b>
<b>PASSIFS</b>		
Créditeurs et frais courus	304 972	243 642
Provision pour demandes sous révision (note 4)	6 676 620	4 708 962
<b>TOTAL DES PASSIFS</b>	<b>6 981 592</b>	<b>4 952 604</b>
<b>ACTIFS FINANCIERS NETS</b>	<b>405 477 941</b>	<b>404 640 613</b>
<b>ACTIFS NON FINANCIERS</b>		
Immobilisations (note 5)	131 090	61 560
<b>EXCÉDENT ACCUMULÉ</b>	<b>405 609 031 \$</b>	<b>404 702 173 \$</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 2018

4

	2018	2017
<b>PRODUITS</b>		
Intérêts	6 179 165 \$	3 214 795 \$
Recouvrements liés à des demandes déjà réglées	258 691	102 250
	6 437 856	3 317 045
<b>DEMANDES D'INDEMNISATION</b>		
Paiements ou engagements effectués envers des demandes d'indemnisation canadiennes	763 708	1 697 699
Augmentation de la provision pour demandes sous révision	1 967 658	3 437 072
Contributions aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (note 6)	1 335 314	870 706
	4 066 680	6 005 477
	2 371 176	(2 688 432)
<b>CHARGES DE FONCTIONNEMENT</b>		
Services administratifs, salaires et frais de bureau (annexe A)	531 847	338 298
Frais légaux	261 877	232 085
Frais de consultation (annexe B)	308 922	204 799
Loyer	159 499	164 301
Honoraires de l'administrateur	98 450	89 100
Déplacements	49 027	41 744
Frais d'audit	16 046	15 820
Amortissement des immobilisations	38 650	21 845
	1 464 318	1 107 992
<b>EXCÉDENT (INSUFFISANCE) DES PRODUITS PAR RAPPORT AUX CHARGES</b>	<b>906 858</b>	<b>(3 796 424)</b>
<b>EXCÉDENT ACCUMULÉ AU DÉBUT DE L'EXERCICE</b>	<b>404 702 173</b>	<b>408 498 597</b>
<b>EXCÉDENT ACCUMULÉ À LA FIN DE L'EXERCICE</b>	<b>405 609 031 \$</b>	<b>404 702 173 \$</b>

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

ÉTAT DE LA VARIATION DES ACTIFS FINANCIERS NETS  
POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2018

5

	2018	2017
<b>EXCÉDENT (INSUFFISANCE) DES PRODUITS PAR RAPPORT AUX CHARGES</b>	<b>906 858 \$</b>	<b>(3 796 424) \$</b>
Acquisition d'immobilisations	(108 180)	(9 348)
Amortissement des immobilisations	38 650	21 845
	<b>(69 530)</b>	12 497
<b>AUGMENTATION (DIMINUTION) DES ACTIFS FINANCIERS NETS</b>	<b>837 328</b>	<b>(3 783 927)</b>
<b>ACTIFS FINANCIERS NETS AU DÉBUT DE L'EXERCICE</b>	<b>404 640 613</b>	408 424 540
<b>ACTIFS FINANCIERS NETS À LA FIN DE L'EXERCICE</b>	<b>405 477 941 \$</b>	404 640 613 \$

# 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 2018

6

	2018	2017
<b>ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT</b>		
Excédent (insuffisance) des produits par rapport aux charges	906 858 \$	(3 796 424) \$
<b>Ajustement pour :</b>		
Amortissement des immobilisations	38 650	21 845
	945 508	(3 774 579)
<b>Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement :</b>		
Intérêts courus à recevoir	(282 228)	(179 375)
Recouvrements de demandes déjà réglées à recevoir	(57 000)	-
Avances à la Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées	32 531	(32 531)
Frais payés d'avance	-	1 730
Créditeurs et frais courus	61 330	(1 610 766)
Provision pour demandes sous révision	1 967 658	3 437 072
	1 722 291	1 616 130
<b>ACTIVITÉ D'INVESTISSEMENT</b>		
Acquisition d'immobilisations	(108 180)	(9 348)
<b>DIMINUTION (AUGMENTATION) DU SOLDE DU COMPTE AUPRÈS DU RECEVEUR GÉNÉRAL DU CANADA</b>		
	2 559 619	(2 167 797)
<b>SOLDE AU DÉBUT DE L'EXERCICE</b>	409 178 813	411 346 610
<b>SOLDE À LA FIN DE L'EXERCICE</b>	411 738 432 \$	409 178 813 \$



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

## NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 MARS 2018

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 2018

8

### 2. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

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

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

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

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

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

Le solde d'encaisse imputé à la Caisse est inclus à même les comptes à fins déterminés consolidés du gouvernement du Canada. Travaux publics et Services gouvernementaux Canada agit à titre de gardien de ce solde d'encaisse, et Transport Canada effectue les diverses transactions pour le compte de la Caisse. Les intérêts sont crédités au solde selon les dispositions de la LRMM, à un taux d'intérêt basé sur une obligation du gouvernement du Canada ayant un terme de 5 ans, calculé sur une base mensuelle. Au cours de l'exercice, les taux d'intérêt ont fluctué entre 0,89 % et 2,00 % (2017 : 0,52 % et 1,13 %). Le taux d'intérêt moyen pour l'exercice clos le 31 mars 2018 était de 1,51 % (2017 : 0,79 %).

### 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 6 676 620 \$ a été comptabilisée pour les demandes reçues avant le 31 mars 2018 (2017 : 4 708 962 \$) 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 2018

9

### 5. IMMOBILISATIONS

	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
	<b>935 849 \$</b>	<b>804 759 \$</b>	<b>131 090 \$</b>

	2017		
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette
Équipement informatique	159 083 \$	154 847 \$	4 236 \$
Mobilier et équipement	185 555	131 483	54 072
Améliorations locatives	487 418	484 166	3 252
	<b>832 056 \$</b>	<b>770 496 \$</b>	<b>61 560 \$</b>

### 6. ÉVENTUALITÉS

La Caisse peut être tenue de verser des contributions aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, laquelle est déterminée par les Fonds. Les montants contribués sont utilisés pour le paiement de demandes d'indemnisation émanant de la juridiction des états contractants aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Le montant de cette contribution dépend du nombre de demandes d'indemnisation reçues par les Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, résultant en une somme à payer qui varie d'année en année. En raison de cette volatilité, la direction a déterminé que cette contribution ne peut être estimée de façon raisonnable d'année en année. Le montant de la contribution est payé et comptabilisé par la Caisse lorsque celui-ci est déterminé et demandé par les Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Au cours de l'exercice, la Caisse a contribué une somme de 1 335 314 \$ (2017 : 870 706 \$) aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Pour l'exercice financier débutant le 1 avril 2018, la responsabilité maximale de la Caisse s'élève à 174 611 294 \$ (2017 : 171 692 521 \$) pour toutes les demandes d'indemnisation visant un seul déversement d'hydrocarbures. De plus, en date du 1 avril 2018, le ministre des Transports est investi des pouvoirs légaux pour imposer une levée de contributions de 52,38 cents (2017 : 51,50 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 2018

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

	2018	2017
Perte sur devises étrangères incluse dans les contributions aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures	(71 034) \$	(1 160) \$

### 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 \$ (2017 : 176 139 \$) 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 27 610 \$ (2017 : 28 822 \$) à Transport Canada pour des services de comptabilité.

#### Autre

Au cours de l'exercice, la Caisse a récupéré un montant totalisant 117 043 \$ (2017 : 32 531 \$) auprès de la Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées pour les dépenses opérationnelles suivantes :

	2018	2017
Loyer	26 223 \$	11 838 \$
Services administratifs, salaires et frais de bureau	88 585	20 693
Frais de consultation	2 235	-
	117 043 \$	32 531 \$

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

## **NOTES COMPLÉMENTAIRES**

**31 MARS 2018**

**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 24 mars 2018 ont été provisionnées dans les états financiers. Au cours de la période entre le 1 avril 2018 et le 24 mai 2018, la Caisse a reçu des demandes additionnelles totalisant 1 491 167 \$. 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.

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

## INFORMATIONS ADDITIONNELLES

POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2018

12

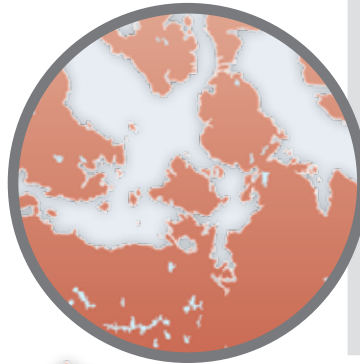
	2018	2017
<b>ANNEXE A – Services administratifs, salaires et frais de bureau</b>		
Salaires et avantages sociaux	294 113 \$	202 697 \$
Services de technologie de l'information	36 890	36 693
Frais de bureau	36 162	35 176
Télécommunications	8 699	8 376
Autres services administratifs	155 983	55 356
	<b>531 847 \$</b>	<b>338 298 \$</b>
<b>ANNEXE B – Frais de consultation</b>		
Consultants et enquêteurs en demandes d'indemnisation	187 096 \$	85 370 \$
Base de données et gestion de l'information	57 201	60 061
Services graphiques et multimédias	64 625	59 368
	<b>308 922 \$</b>	<b>204 799 \$</b>

# CARTE DU PORTEFEUILLE D'INCIDENTS CANADIENS

---

La carte aux pages 38 et 39 montre la répartition géographique du portefeuille de la Caisse en 2017-2018. Le nombre de dossiers indiqués pour chaque province ou région comprend à la fois les dossiers de demande d'indemnisation et les rapports d'incident.

- ▶ « Nouveau dossier » désigne les dossiers qui ont été ouverts durant l'exercice 2017-2018
- ▶ « Fermé » désigne les dossiers qui ont été fermés durant l'exercice 2017-2018
- ▶ « Reporté » signifie que le dossier était déjà ouvert au 31 mars 2017 et encore ouvert au 31 mars 2018



## EAUX DE L'ARCTIQUE

- ▶ 3 dossiers actifs

Tous les dossiers ont été reportés de 2016-2017.  
Tous les 3 ont trait à des déversements



## COLOMBIE-BRITANNIQUE

- ▶ 35 dossiers actifs
- ▶ 18 nouveaux dossiers
- ▶ 5 fermés
- ▶ 12 reportés
- ▶ 28 ont trait à des déversements

## MANITOBA

- ▶ 1 dossier actif

Reporté de 2016-2017.  
Il n'y a pas eu de déversement







### TERRE-NEUVE-ET-LABRADOR

- ▶ 14 dossiers actifs
- ▶ 4 nouveaux dossiers
- ▶ 0 fermé
- ▶ 9 reportés
- ▶ 5 ont trait à des déversements



### NOUVELLE-ÉCOSSE

- ▶ 11 dossiers actifs
- ▶ 3 nouveaux dossiers
- ▶ 1 fermé
- ▶ 7 reportés
- ▶ 9 ont trait à des déversements

### QUÉBEC

- ▶ 11 dossiers actifs
- ▶ 4 nouveaux dossiers
- ▶ 2 fermés
- ▶ 5 reportés
- ▶ 10 ont trait à des déversements

### ONTARIO

- ▶ 6 dossiers actifs
- ▶ 3 nouveaux dossiers
- ▶ 0 fermé
- ▶ 3 reportés
- ▶ 3 ont trait à des déversements

### NOUVEAU-BRUNSWICK

- ▶ 1 dossier actif
- Reporté de 2016-2017.  
Aucun déversement

# ANNEXE

L'index des incidents qui se trouve ci-dessous contient des renseignements additionnels sur chaque cas du portefeuille des incidents de 2017-2018.

- ▶ 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 encore ouvert au 31 mars 2018.
- ▶ Les dossiers « en suspens » sont encore ouverts, mais leur évaluation est suspendue en attendant l'issue d'instances judiciaires.

- ▶ 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 »).

## LISTE DES DOSSIERS DE RAPPORTS D'INCIDENT ET DE DEMANDES D'INDEMNISATION TRAITÉS EN 2017-2018

NOM DU NAVIRE ET LIEU DE L'INCIDENT	ANNÉE DE L'INCIDENT	TYPE DE NAVIRE	DÉVERSEMENT	TYPE D'HYDROCARBURES	GARANTIE	DEMANDE(S) D'INDEMNISATION DÉPOSÉE(S)		OFFRE		MONTANT RECOUVRÉ \$	SITUATION AU 2018 03-31	
						DEMANDEUR ET DATE DE LA DEMANDE D'INDEMNISATION	MONTANT \$	DATE	MONTANT \$ %			
<b>TERRE-NEUVE-ET-LABRADOR</b>												
<i>Baby Leeyn</i> (anciennement appelé <i>Jana</i> ) Cap St. Mary's, T.-N.-L.	2017	Navire de charge										Ouvert
<i>Baccalieu Endeavour</i> 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 %			Ouvert
<i>Baffin Sound</i> 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 %			Ouvert
<i>Floyd II</i> Happy Adventure, T.-N.-L.	2017	Navire de pêche	X			MPO/GCC 2017-11-03	10 471,05 \$	2017-12-12	10 471,05 \$ 100 %	5 250 \$		Ouvert

NOM DU NAVIRE ET LIEU DE L'INCIDENT	ANNÉE DE L'INCIDENT	TYPE DE NAVIRE	DÉVERSEMENT	TYPE D'HYDROCARBURES	GARANTIE	DEMANDE(S) D'INDEMNISATION DÉPOSÉE(S)		OFFRE		MONTANT RECOURVÉ \$	SITUATION AU 2018 03-31
						DEMANDEUR ET DATE DE LA DEMANDE D'INDEMNISATION	MONTANT \$	DATE	MONTANT \$ %		
<i>François</i> Port de Clarenville, T.-N.-L.	2017	Navire de pêche									Ouvert
<i>Jana</i> Marystown, baie Mortime, T.-N.-L.	2014										Ouvert
<i>Joyce's Journey</i> Baie des îles, T.-N.-L.	2016	Navire de pêche				MPO/GCC 2018-01-03	11 373,42 \$	2018-01-31	11 373,42 \$ 100 %		Ouvert
<i>Lucas &amp; Rebecca</i> 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 %		Ouvert
<i>Matterhorn</i> Mount Carmel, T.-N.-L.	2014	Remorqueur abandonné	X	Diesel et huile usée		MPO/GCC 2016-08-09	172 751,64 \$	2016-12-19	172 751,64 \$ 100 %		Ouvert
<i>Norcon Galatea</i> Côte sud de Terre-Neuve	2017	Navire à passagers abandonné									Ouvert
<i>Rhonda</i> Embree, T.-N.-L.	2016	Navire de pêche									Ouvert
<i>Sikuk</i> Port de Clarenville, T.-N.-L.	2017	Navire de pêche									Ouvert
<i>Stellie II</i> Port Saunders, T.-N.-L.	2016	Navire de pêche									Ouvert
<b>NOUVELLE-ÉCOSSE</b>											
<i>Arca</i> Sydney Mines, N.-É.	2017	Navire-citerne de soutage	X	Hydrocarbures de soute		MPO/GCC 2017-04-04	100 649,50 \$	2018-01-25	54 998,13 \$ 54,64 %	57 000 \$	Ouvert
<i>Australian Spirit</i> Halifax, N.-É.	2014	Transporteur de pétrole brut									Ouvert
<i>Cormorant</i> Bridgewater, N.-É.	2015	Navire déserté épave	X			MPO/GCC 2015-11-02	549 581,18 \$	2016-03-29	515 267,25 \$ 93,76 %		Ouvert
<i>EM-AN-L</i> Weymouth North, N.-É.	2016	Navire de pêche	X			MPO/GCC 2016-12-02	4 808,25 \$	2017-01-25	4 605,94 \$ 95,79 %		Dossier fermé
<i>Farley Mowat</i> Shelburne, N.-É.	2017	Navire de recherche épave	X	Liquides huileux		MPO/GCC 2017-10-10	1176 126,41 \$				Ouvert

NOM DU NAVIRE ET LIEU DE L'INCIDENT	ANNÉE DE L'INCIDENT	TYPE DE NAVIRE	DÉVERSEMENT	TYPE D'HYDROCARBURES	GARANTIE	DEMANDE(S) D'INDEMNISATION DÉPOSÉE(S)		OFFRE		MONTANT RECOUVRÉ \$	SITUATION AU 2018 03-31
						DEMANDEUR ET DATE DE LA DEMANDE D'INDEMNISATION	MONTANT \$	DATE	MONTANT \$ %		
<i>Farley Mowat</i> Shelburne, N.-É.	2015	Navire à moteur déserté	X			MPO/GCC 2016-01-18	814 815,05 \$	2016-06-29	813 316,15 \$ 99,82 %		Ouvert
<i>Farley Mowat</i> Shelburne, N.-É.	2015	Navire à moteur déserté	X			Ville de Shelburne 2017-06-23	47 598,78 \$	2017-07-18	43 641,94 \$ 91,69 %		Ouvert
<i>Lady Young</i> Île Deming, N.-É.	2016	Bateau de plaisance	X	Diesel		MPO/GCC 2016-08-09	25 747,66 \$	2016-11-23	25 598,67 \$ 99,42 %		Ouvert
<i>Nordika Desgagnés</i> Cape Breton, N.-É.	2018	Navire de charge									Ouvert
<i>Ryan Atlantic II</i> (anciennement appelé <i>Cape Rouge</i> )	2014	Bateau de plaisance déserté	X			MPO/GCC 2014-06-30	362 575,38 \$	2015-03-19	358 117,79 \$ 98,77 %		Ouvert
<i>Stephanie &amp; Darrel</i> Shelburne, N.-É.	2007	Navire de pêche abandonné	X	Carburant et liquide hydraulique		MPO/GCC 2008-02-09	13 627,73 \$	2008-05-13	13 627,73 \$ 100 %		Ouvert
<b>NOUVEAU-BRUNSWICK</b>											
<i>SBI Carioca</i> Belledune, N.-B.	2017	Vraquier			X						Ouvert
<b>QUÉBEC</b>											
<i>Bayliner 2655</i> Rivière des Prairies, Qué.	2013	Bateau de plaisance	X	Carburant et huile pour moteurs		MPO/GCC 2015-06-16	14 286,40 \$	2015-08-27	14 286,40 \$ 100 %		Ouvert
<i>BBC Maple Lea</i> Lac St-Louis, Qué.	2015	Navire de charge	X	Hydrocarbures de soute		MPO/GCC 2017-12-15	1 329,54 \$	2017-12-19	1 329,54 \$ 100 %		Ouvert
<i>Chaulk Determination</i> Trois-Rivières Qué.	2015	Remorqueur	X	Diesel		Administration portuaire de Trois-Rivières 2015-10-20	71 909,71 \$	2017-02-02	70 632,58 \$ 98,22 %		Dossier fermé
<i>Chaulk Determination</i> Trois-Rivières Qué.	2015	Remorqueur	X	Diesel		MPO/GCC 2016-12-09	4 585 963,68 \$				Ouvert
<i>Kathryn Spirit</i> région du lac St-Louis, fleuve Saint-Laurent, Qué.	2013	Épave									Ouvert

NOM DU NAVIRE ET LIEU DE L'INCIDENT	ANNÉE DE L'INCIDENT	TYPE DE NAVIRE	DÉVERSEMENT	TYPE D'HYDROCARBURES	GARANTIE	DEMANDE(S) D'INDEMNISATION DÉPOSÉE(S)		OFFRE		MONTANT RECOURVÉ \$	SITUATION AU 2018 03-31
						DEMANDEUR ET DATE DE LA DEMANDE D'INDEMNISATION	MONTANT \$	DATE	MONTANT \$ %		
<i>Kavo Manali</i> Port de Québec, Qué.	2017		X	Huile lubrifiante	X						Ouvert
<i>Louis Jolliet</i> fleuve Saint-Laurent, Québec, Qué.	2015	Navrière de croisière	X	Diesel							Ouvert
<i>Maccoa</i> Administration portuaire de Québec (APQ)	2017	Vraquier	X			APQ 2017-06-16	43 806,19 \$	2017-09-15	43 806,19 \$ 100 %		Ouvert
<i>MSC Monica</i> Deschailions-sur-Saint-Laurent, Qué.	2016	Porte-conteneurs	X	Combustible de soute lourd et diesel		MPO/GCC 2018-01-22	13 121,81 \$				Ouvert
<i>Déversement d'origine inconnue</i> Administration portuaire de Québec	2016	Vraquier	X			APQ 2017-06-16	12 298,09 \$	2017-09-14	12 298,09 \$ 100 %		Dossier fermé
<i>Sarah Desgagnés</i> Salluit, Qué.	2015	Navire-citerne	X	Carburant diesel à faible teneur en soufre							Ouvert
<b>ONTARIO</b>											
<i>Jiggs</i> Port Dover, ON	2018	Navire déserté									Ouvert
<i>Michipicoten</i> Superior Terminals, Thunder Bay, ON	2015	Navire à moteur	X			MPO/GCC 2017-08-29	4 845,89 \$	2017-10-25	4 745,46 \$ 97,93 %	4 745,46 \$	Ouvert
<i>Navicula</i> Canal Welland, ON	2015	Ancien navire de recherche									Ouvert
<i>Pitts Carillon</i> Baie de Pictou, comté de Prince Edward, ON	2017	Chaland	X	Huile résiduelle							Ouvert
<i>Warren L II</i> Chenal Killarney, ON	2015	Remorqueur et chaland	X	Mazout		Municipalité de Killarney 2017-08-21	208 716,21 \$				Ouvert
<i>Warren L II</i> Chenal Killarney, ON	2015	Remorqueur et chaland	X	Mazout		MPO/GCC 2017-12-04	30 999,97 \$	2018-03-21	28 059,11 \$ 90,51 %		Ouvert

NOM DU NAVIRE ET LIEU DE L'INCIDENT	ANNÉE DE L'INCIDENT	TYPE DE NAVIRE	DÉVERSEMENT	TYPE D'HYDROCARBURES	GARANTIE	DEMANDE(S) D'INDEMNISATION DÉPOSÉE(S)		OFFRE		MONTANT RECOUVRÉ \$	SITUATION AU 2018 03-31	
						DEMANDEUR ET DATE DE LA DEMANDE D'INDEMNISATION	MONTANT \$	DATE	MONTANT \$ %			
<b>MANITOBA</b>												
<i>Barge 1526</i> Baie d'Hudson	2017	Chaland										Ouvert
<b>COLOMBIE-BRITANNIQUE</b>												
<b>Site d'aquaculture</b> Echo Bay, C.-B.	2017		X	Carburant diesel								Ouvert
<i>Central Isle</i> French Creek, C.-B.	2016	Navire de pêche				MPO/GCC 2018-02-20	25 035,02 \$					Ouvert
<i>Chilcotin Princess</i> Prince Rupert, C.-B.	2015	Navire à moteur	X			MPO/GCC 2016-09-19	137 680,88 \$	2016-11-02	137 680,88 \$ 100 %			Ouvert
<i>Command Performance</i> Ahousat, C.-B.	2016	Navire de pêche	X			MPO/GCC 2017-03-21	116 433,70 \$	2017-06-07	114 047,53 \$ 97,95 %			Ouvert
<i>Crown Forest 84-6</i> Zeballos, C.-B.	2014	Chaland	X			MPO/GCC 2016-09-19	67 348,81 \$	2016-11-25	67 348,81 \$ 100 %			Ouvert
<i>Dawn Marie</i> Extrémité nord de l'île Mayne, C.-B.	2016	Navire de pêche	X	Diesel		MPO/GCC 2017-11-21	11 372,23 \$	2017-12-07	11 372,23 \$ 100 %			Ouvert
<i>Elf</i> Port de Squamish, C.-B.	2014	Remorqueur déserté	X	Diesel, liquide hydraulique et huile lubrifiante		MPO/GCC 2014-08-12	82 512,70 \$	2014-12-18	82 512,70 \$ 100 %			Ouvert
<i>Elva M II</i> Port de Steveston, Richmond, C.-B.	2016	Navire de pêche	X			Steveston Harbour Authority 2017-02-09	7 649,63 \$	2017-02-22	7 649,63 \$ 100 %			Ouvert
<i>Elva M II</i> Port de Steveston, Richmond, C.-B.	2016	Navire de pêche	X			MPO/GCC 2017-02-28	46 351,57 \$	2017-03-31	46 351,57 \$ 100 %			Ouvert
<i>Feelin Free</i> Port Neville, C.-B.	2017	Navire de pêche										Ouvert
<i>Chalands King Arthur et SL 104</i> Chenal Mamquam Blind, C.-B.	2016	Chalands										Ouvert

NOM DU NAVIRE ET LIEU DE L'INCIDENT	ANNÉE DE L'INCIDENT	TYPE DE NAVIRE	DÉVERSEMENT	TYPE D'HYDROCARBURES	GARANTIE	DEMANDE(S) D'INDEMNISATION DÉPOSÉE(S)		OFFRE		MONTANT RECOUVRÉ \$	SITUATION AU 2018 03-31
						DEMANDEUR ET DATE DE LA DEMANDE D'INDEMNISATION	MONTANT \$	DATE	MONTANT \$ %		
<b>Kokanee</b> Administration portuaire de Port Hardy, C.-B.	2016	Navire de pêche	X	Huile et diesel		MPO/GCC 2017-04-20	4 109,75 \$	2017-06-07	2 501,35 \$ 60,86 %		Dossier fermé
<b>Laurier II</b> Deep Bay, C.-B.	2014	Navire à moteur				MPO/GCC 2018-01-22	384 365,01 \$				Ouvert
<b>Lightship LV76</b> (Queen of East Vancouver) Mission, C.-B.	2017	Déserté navire coulé									Ouvert
<b>Marathassa</b> Baie English, Vancouver, C.-B.	2015	Vraquier Corée	X	Mazout IFO 380	X	MPO/GCC 2017-04-03	2 431 746,57 \$	2018-03-29	1 855 627,75 \$ 76,31 %		Ouvert
<b>Marathassa</b> Baie English, Vancouver, C.-B.	2015	Vraquier Corée	X	Mazout IFO 380	X	Administration portuaire de Vancouver Fraser 2017-04-05	198 947,22 \$	2018-02-14	158 800,49 \$ 79,82 %	172,935.87 \$	Ouvert
<b>Marathassa</b> Baie English, Vancouver, C.-B.	2015	Vraquier Corée	X	Mazout IFO 380	X	Ville de Vancouver 2017-04-10	569 053,13 \$				Ouvert
<b>Maryjack</b> Baie Sibell, île de Vancouver, C.-B.	2014	Ancien navire de pêche à coque de bois épave	X	Hydrocarbures		MPO/GCC 2015-07-10	94 689,51 \$	2015-11-13	86 228,70 \$ 91,06 %		Dossier fermé
<b>Miss Universe</b> Quais flottants pour navires de pêche à filets maillants, C.-B.	2016	Navire de pêche	X			Administration portuaire de Port Edward 2017-07-12	19 911,85 \$	2017-08-31	18 711,85 \$ 93,97 %		Ouvert
<b>Mistann</b> Prince Rupert, C.-B.	2011	Navire de pêche	X	Diesel		MPO/GCC 2012-04-26	113 787,48 \$	2012-09-12	100 462,51 \$ 88,29 %	18,080.42 \$	Ouvert
<b>Mowitch</b> Lac Okanagan, C.-B.	2017	Remorqueur									Ouvert
<b>Déversement d'origine inconnue</b> Parc Paddle Wheel, Vernon, C.-B.	2016		X			Ville de Vernon, C.-B. 2017-04-03	2 011,56 \$	2017-06-19	1 586,62 \$ 78,88 %		Dossier fermé

NOM DU NAVIRE ET LIEU DE L'INCIDENT	ANNÉE DE L'INCIDENT	TYPE DE NAVIRE	DÉVERSEMENT	TYPE D'HYDROCARBURES	GARANTIE	DEMANDE(S) D'INDEMNISATION DÉPOSÉE(S)		OFFRE		MONTANT RECOUVRÉ \$	SITUATION AU 2018 03-31
						DEMANDEUR ET DATE DE LA DEMANDE D'INDEMNISATION	MONTANT \$	DATE	MONTANT \$ %		
Déversement d'origine inconnue Port Edward, C.-B.	2016										Ouvert
<i>Nathan E. Stewart</i> Chenal Seaforth, Bella Bella, C.-B.	2016	Remorqueur	X	Carburant diesel et huile lubrifiante	X						Ouvert
Navire (sans nom) Pointe Wellington, rivière Ladner, C.-B.	2017	Remorqueur en bois	X			MPO/GCC 2017-11-21	7 650,03 \$	2017-11-30	7 650,03 \$ 100 %		Ouvert
<i>Ocean Eagle</i> Baie Menzies, C.-B.	2016	Remorqueur				MPO/GCC 2018-03-13	156 632,65 \$				Ouvert
<i>Pacific Challenge</i> Havre Pender, Sunshine Coast, C.-B.	2013										Ouvert
<i>Pursepa</i> Campbell River, C.-B.	2015	Navire à moteur	X			MPO/GCC 2017-02-28	24 504,93 \$	2017-03-31	24 473,92 \$ 99,87 %		Dossier fermé
<i>Sea C Strider</i> Gorge, C.-B.	2015	Navire de pêche épave	X			MPO/GCC 2017-11-21	35 972,56 \$	2017-12-07	35 972,56 \$ 100 %		Ouvert
<i>Seamee II</i> Bourbier Cattermole, Squamish, C.-B.	2017	Enlèvement d'épave				MPO/GCC 2018-01-02	10 184,69 \$	2018-01-25	10 184,69 \$ 100 %		Ouvert
<i>Silver King</i> Deep Bay, C.-B.	2014	Remorqueur épave				MPO/GCC 2017-10-31	338 379,18 \$	2018-04-11	107 941,32 \$ 31,90 %		Ouvert
<i>Simushir</i> Îles de la Reine-Charlotte, C.-B.	2014	Navire à moteur			X						Ouvert
<i>South Wind</i> Baie Porpoise, Sechelt, C.-B.	2015	Navire à moteur	X	Carburant		MPO/GCC 2017-03-30	14 300,21 \$	2017-05-05	14 300,21 \$ 100 %		Dossier fermé
<i>Spudnik</i> Baie Howe, Squamish, C.-B.	2014	Navire déserté	X			MPO/GCC 2016-04-28	149 043,60 \$	2016-07-26	131 064,45 \$ 87,94 %		Ouvert
<i>Stellar Sea</i> Tofino, C.-B.	2016										Ouvert



NOM DU NAVIRE ET LIEU DE L'INCIDENT	ANNÉE DE L'INCIDENT	TYPE DE NAVIRE	DÉVERSEMENT	TYPE D'HYDROCARBURES	GARANTIE	DEMANDE(S) D'INDEMNISATION DÉPOSÉE(S)		OFFRE		MONTANT RECOURVÉ \$	SITUATION AU 2018 03-31
						DEMANDEUR ET DATE DE LA DEMANDE D'INDEMNISATION	MONTANT \$	DATE	MONTANT \$ %		
<i>Tempest</i> Anse Ford, île Hornby, C.-B.	2016	Bateau de plaisance épave	X			MPO/GCC 2018-01-02	15 136,08 \$	2018-02-01	14 252,58 \$ 94,16 %		Ouvert
<i>Top Hatt</i> Richmond, C.-B.	2016	Yacht	X	Diesel							Ouvert
<i>Viki Lyne II</i> (anciennement appelé <i>Admiral Hardy</i> et <i>Aberdeen</i> ) Ladysmith, C.-B.	2012	Navire à moteur épave				MPO/GCC 2017-06-15	1267 926,71 \$				Ouvert
<i>Viking I</i> Nanaimo, C.-B.	2016	Navire de pêche	X	Huile et peut-être du carburant		Administration portuaire de Nanaimo 2017-05-03	31 458,19 \$	2017-08-30	29 432,92 \$ 93,56 %		Ouvert
<i>Viking I</i> Nanaimo, C.-B.	2016	Navire de pêche	X	Huile et peut-être du carburant		MPO/GCC 2018-02-20	128 246,91 \$				Ouvert
<i>Windago</i> Plage Kitsilano, C.-B.	2014	Voilier	X			MPO/GCC 2016-02-17	41 506,93 \$	2016-06-01	41 506,93 \$ 100 %		Dossier fermé
<i>Zidell Marine 277 &amp; Jake Shearer</i> Île Goose, C.-B.	2017	Chaland									Ouvert
<b>EAUX DE L'ARCTIQUE</b>											
<i>Clipper Adventurer</i> Golfe Coronation, Arctique de l'Ouest, NU	2010	Navire de croisière	X		X	MPO/GCC 2011-10-17	468 801,72 \$				En suspens
<i>Investigator</i> Pointe Toker, T.-N.-O.	2016	Chaland	X	Mazout	X						Ouvert
<i>Sten Fjord</i> Rankin Inlet, baie d'Hudson	2016	Navire-citerne	X	Essence							Ouvert