

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

**RAPPORT ANNUEL
DE L'ADMINISTRATEUR**

2021-2022



À propos de l'image de la page couverture : *Scotia River*, Garde côtière canadienne (GCC)

Le remorqueur *Scotia River* a causé un incident de pollution par les hydrocarbures à Lax-Kw'alaams, en Colombie-Britannique, le 10 novembre 2019. La GCC est intervenue et a présenté une demande d'indemnisation à la Caisse. La demande d'indemnisation a été reçue, traitée et payée en partie durant l'exercice financier 2021-2022.

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 ON K1A 0N5

Canada

Tél. : (613) 991-1726

Télec. : (613) 990-5423

www.cidphn.gc.ca

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

Monsieur le ministre,

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

Le rapport porte sur l'exercice financier se terminant le 31 mars 2022.

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

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

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

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	3
1. RAPPORT SUR LES ACTIVITÉS	7
1.1. Dossiers actifs	7
Carte des dossiers actifs de la Caisse en 2021-2022.....	8
1.1.1. Traitement des demandes d'indemnisation.....	9
1.1.2. Efforts de recouvrement	17
1.1.3. Rapports d'incident.....	19
1.1.4. Gestion des dossiers : Défis et possibilités	19
1.2. Fonds d'urgence du ministère des Pêches et des Océans en cas de déversement majeur d'hydrocarbure.....	23
1.3. Contribution aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL)	23
1.4. Pouvoirs d'enquête et d'exécution à l'égard des obligations de déclaration des contributeurs.....	25
1.5. Gestion du bureau et contrôles.....	26
1.6. Rapports et activités de relations externes et de communications	27
2. RAPPORT FINANCIER	35
ANNEXE – LISTE DES DOSSIERS DE RAPPORTS D'INCIDENT ET DE DEMANDES D'INDEMNISATION EN 2021-2022	50

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Répartition des 20 demandes d'indemnisation soumises selon le montant	10
Figure 2.1 : Nombre de demandes d'indemnisation soumises selon le type de demandeur.....	11
Figure 2.2 : Montant demandé selon le type de demandeur.....	11
Figure 3.1 : Nombre de demandes d'indemnisation soumises selon le type de navire.....	12
Figure 3.2 : Montant demandé selon le type de navire.....	12
Figure 4 : Temps écoulé avant la présentation des demandes d'indemnisation : 2021-2022 comparativement à 2020-2021.....	13
Figure 5 : Temps requis pour traiter les demandes d'indemnisation.....	15
Figure 6 : Pourcentage du montant offert par rapport au montant demandé.....	16
Figure 7 : Pourcentage du montant offert par rapport au montant demandé au cours des cinq dernières années.....	16
Figure 8 : Dossiers dans lesquels un recouvrement a été obtenu en 2021-2022.....	18
Figure 9 : Nombre de demandes d'indemnisation soumises qui sont liées à l'enlèvement d'épaves, et couverture d'assurance.....	20
Figure 10 : Aperçu du portefeuille des litiges en 2021-2022.....	21

INTRODUCTION

La Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) indemnise les victimes de ces dommages causés par tout type d'hydrocarbures, provenant de tout genre de navire ou bateau, n'importe où dans les eaux canadiennes. La Caisse est un compte à fins déterminées des comptes du Canada, établie en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (la LRMM).

Le régime d'indemnisation du Canada repose sur deux principes. Premièrement, les personnes touchées par un incident devraient avoir accès à de l'indemnisation. Deuxièmement, les propriétaires de navire sont responsables des incidents de pollution par les hydrocarbures, sans égard à la faute. C'est le principe du pollueur-payeur.

Les personnes qui subissent des dommages peuvent soumettre une demande d'indemnisation directement à la Caisse. Cela peut inclure les frais engagés pour prévenir, atténuer ou réparer les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. La Caisse couvre également les déversements d'origine inconnue, c'est-à-dire causés par un navire inconnu. Nous évaluons les demandes admissibles et nous offrons une indemnisation. Une fois qu'un demandeur a été indemnisé, nous prenons toutes les mesures raisonnables pour recouvrer auprès du propriétaire du navire ou d'autres personnes responsables.

Les personnes qui subissent des dommages peuvent aussi choisir de négocier avec le propriétaire de navire, ou de le poursuivre. Si un demandeur intente une action en justice, l'administrateur devient partie à l'instance, donnant au demandeur un niveau additionnel de protection.

Un incident causé par un navire-citerne transportant des hydrocarbures persistants peut aussi être couvert par les Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (les FIPOL, www.iopcfunds.org/fr/).

Ce rapport annuel porte sur l'exercice financier allant du 1^{er} avril 2021 au 31 mars 2022.

Il s'agit du 33^e rapport annuel de la Caisse.



VUE D'ENSEMBLE DE 2021-2022*

TRAITEMENT DES DEMANDES D'INDEMNISATION

20

nouvelles demandes d'indemnisation soumises, représentant un total de 26 M\$ en dommages

Demande la plus élevée dans notre histoire :

25,7 M\$

4

demandes rejetées

763 289 \$

payés à des demandeurs canadiens

9

demandes sur 10

ont été présentées par la Garde côtière canadienne

Près de la moitié

des demandes liées à des navires abandonnés et aux épaves

Plus de la moitié des demandes étaient inférieures à

35 000 \$

EFFORTS DE RECOUVREMENT

419 500 \$ recouvré

auprès de pollueurs, le quatrième montant le plus élevé dans notre histoire

De nouvelles poursuites intentées contre des pollueurs dans environ

17 incidents

DÉTAILS FINANCIERS

960 000 \$

versés en contributions aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

2 M\$

en dépenses de fonctionnement

4,3 M\$

en intérêts perçus

409 M\$

accumulés par la Caisse

* Les totaux tout au long du rapport peuvent différer des états financiers audités en raison de l'arrondissement ou de la méthode comptable utilisée (méthode de comptabilité d'exercice vs méthode de comptabilité de caisse).

FAITS SAILLANTS DE 2021-2022 :



Demande d'indemnisation la plus élevée dans l'histoire de la Caisse : 25 731 208 \$

L'incident impliquait le *Kathryn Spirit*, un navire d'une jauge brute de 12 300, qui a été abandonné au lac Saint-Louis, à Beauharnois (Québec), en 2012. La Garde côtière canadienne (GCC) est intervenue et a déconstruit le navire. En parallèle, nous continuons de participer activement au litige devant la Cour fédérale concernant ce navire.



Plusieurs demandes d'indemnisation ont été rejetées

Quatre demandes ont été rejetées en entier. Trois d'entre elles ont été rejetées parce qu'elles ont été présentées après la date limite. L'autre a été rejetée parce que le demandeur était le propriétaire du navire responsable de la pollution.



Les demandes d'indemnisation visant la déconstruction de navires continuent

Cette année, près de la moitié des demandes reçues comprenaient des frais de déconstruction de navires. Ces frais ne sont pas toujours admissibles. Bien que ce type de demande ait diminué, ces frais continuent à dominer l'ensemble des montants réclamés.



Processus accéléré pour les petites demandes d'indemnisation : Émission du premier avis de trop-payé

À la suite de la réévaluation de la première demande soumise sous ce processus (demandes ne dépassant pas 35 000 \$), le premier avis de trop-payé a été émis. Un avis de trop-payé est envoyé après le paiement d'une petite demande d'indemnisation, lorsqu'il est déterminé qu'une partie du montant versé à l'origine n'était pas admissible.



Augmentation considérable des activités devant les tribunaux

Notre portefeuille comprenait 42 incidents dont les dossiers ont fait l'objet d'un litige actif ou d'exécution de jugement. La plupart des dossiers devant les tribunaux sont maintenant traités par notre équipe juridique interne.



Quatrième montant recouvré le plus élevé dans l'histoire de la Caisse

Nous avons réussi à recouvrer des montants dans six dossiers cette année. Le montant total recouvré s'est élevé à 419 500 \$. Cela comprend la somme de 375 000 \$ recouvrée auprès des propriétaires du *Cormorant*, qui a pollué les eaux de Bridgewater (Nouvelle-Écosse) en 2015.



Effets continus de la pandémie

Pour la deuxième année consécutive, nous avons subi d'importantes perturbations en raison de la pandémie de la COVID-19. L'accès physique au bureau a été limité à cause du maintien des restrictions sanitaires et d'autres événements perturbateurs survenus au centre-ville d'Ottawa. Le nombre de demandes soumises a continué de diminuer à cause de la pandémie.



Nouveau Formulaire de demande d'indemnisation générale et webinaire connexe

Nous avons publié ce nouveau formulaire en mars 2022. Il améliore l'accès à la justice en aidant les demandeurs à préparer et à soumettre leur demande d'indemnisation. Nous avons aussi organisé un webinaire, qui a attiré de nombreux participants. Nous leur avons montré comment remplir le formulaire et leur avons expliqué notre processus d'indemnisation.



Réexamen des manuels de demande d'indemnisation

Cette année, nous avons entrepris un réexamen complet de nos manuels de demande d'indemnisation. Nous voulons les rendre plus accessibles et utiles pour tous les demandeurs potentiels. Les manuels mis à jour seront publiés en 2022-2023.

La réalisation du mandat de l'administratrice, énoncé à la partie 7 de la LRMM, demeure au cœur de ses activités. Son mandat consiste à :

- traiter les demandes d'indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures causée par un navire dans les eaux canadiennes et prendre des mesures de recouvrement (section 1.1);
- fournir des fonds d'urgence à la GCC en cas d'incident majeur, sur l'ordre du ministre des Transports (section 1.2);
- contribuer aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) (section 1.3);
- contribuer à l'imposition de sanctions administratives pécuniaires aux contributeurs en cas de manquement à leurs obligations de déclaration (section 1.4);
- assurer la gestion du bureau et exercer des contrôles (section 1.5);
- présenter des rapports et mener des activités de relations externes et de communications (section 1.6);
- faire procéder à une vérification des états financiers de la Caisse (section 2).

1. RAPPORT SUR LES ACTIVITÉS

1.1. DOSSIERS ACTIFS

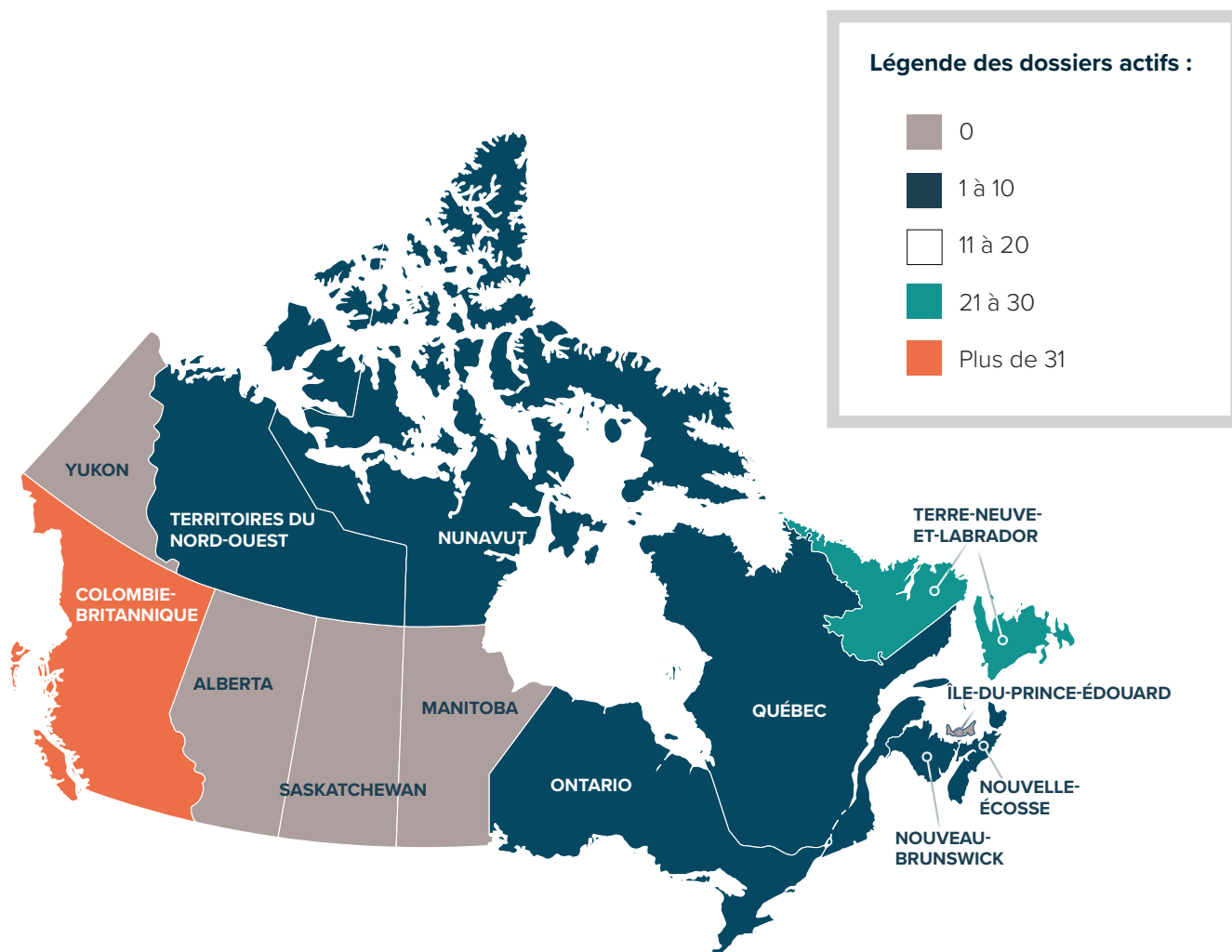
Nous avons géré un portefeuille de 111 dossiers actifs en 2021-2022 (comparativement à 102 dossiers en 2020-2021). Un aperçu de ces dossiers se trouve à l'annexe du rapport. Ce portefeuille comprend :

- 86 dossiers de demande d'indemnisation, comparativement à 81 en 2020-2021
 - Ces dossiers portent sur le traitement des demandes d'indemnisation et les mesures de recouvrement prises contre les propriétaires de navire et les autres personnes responsables.
- 25 dossiers de rapport d'incident, comparativement à 21 en 2020-2021
 - Ces dossiers sont ouverts lorsque nous prenons connaissance d'un incident susceptible de mener à une demande d'indemnisation. Nous en ouvrons aussi lorsque nous prenons connaissance d'un litige contre un propriétaire de navire.



Cormorant

CARTE DES DOSSIERS ACTIFS DE LA CAISSE EN 2021-2022



PROVINCE OU TERRITOIRE	DOSSIERS ACTIFS	NOUVELLES DEMANDES D'INDEMNISATION	NOUVEAUX RAPPORTS D'INCIDENT	MONTANT TOTAL PAYÉ EN 2021-2022 (\$)
Colombie-Britannique	64	8	5	636 723
Terre-Neuve-et-Labrador	23	3	4	69 847
Nouvelle-Écosse	10	2	0	50 833
Québec	6	3	0	3 530
Ontario	4	4	0	2 356
Nouveau-Brunswick	2	0	0	0
Nunavut	1	0	0	0
Territoires du Nord-Ouest	1	0	0	0
TOTAL	111	20	9	763 289

Notre portefeuille de dossiers actifs est réparti en trois catégories :

- 1.1.1. Traitement des demandes d'indemnisation :
 - De la réception d'une demande d'indemnisation jusqu'au paiement.
- 1.1.2. Efforts de recouvrement :
 - Dès que le demandeur a été payé, nous prenons toutes les mesures raisonnables pour recouvrer auprès du propriétaire de navire ou des autres personnes responsables.
- 1.1.3. Rapports d'incident :
 - Ouverture de dossiers de rapport sur les incidents susceptibles de mener à une demande d'indemnisation, ou lorsque nous prenons connaissance d'un litige contre un propriétaire de navire.

Certaines de nos activités liées à l'indemnisation se retrouvent dans plusieurs catégories. Ces activités sont décrites dans une autre section :

- 1.1.4. Gestion des dossiers : défis et possibilités.

1.1.1. TRAITEMENT DES DEMANDES D'INDEMNISATION

Le traitement des demandes d'indemnisation comprend :

- la réception des demandes directes;
- l'enquête et l'évaluation;
- l'envoi des lettres de décision;
- les décisions prises dans le cadre du Processus accéléré pour les petites demandes d'indemnisation;
- Paiement des demandes d'indemnisation;
- la contestation judiciaire des décisions rendues.

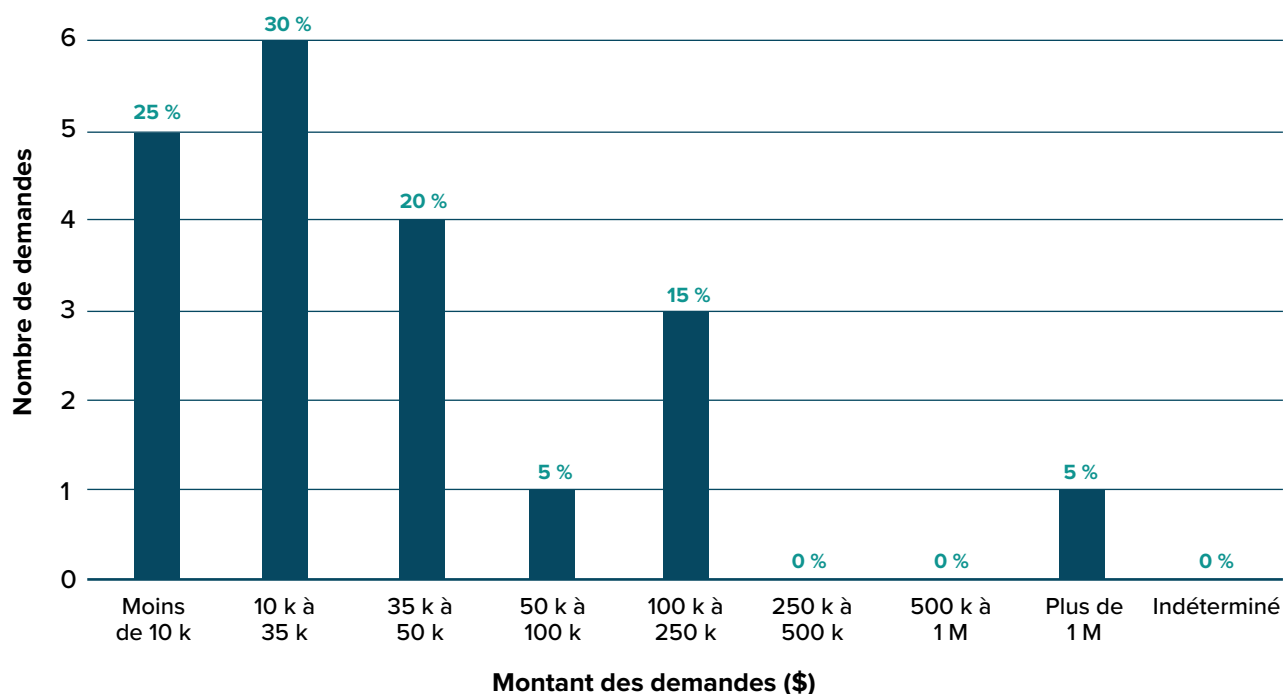


Le montant total des demandes d'indemnisation soumises cette année, soit 26 570 794 \$, est le plus élevé dans l'histoire de la Caisse. Cela se compare à 2 082 447 \$ en 2020-2021. Les demandes soumises cette année ont varié entre 2 956 \$

et 25 731 208 \$. Nous avons reçu 20 demandes, comparativement à 27 en 2020-2021. Le nombre de demandes soumises cette année est le sixième plus élevé depuis 1989.

Malgré le montant total record, la plupart des demandes d'indemnisation étaient relativement peu élevées. Trois demandes sur quatre étaient de 50 000 \$ ou moins. Environ la moitié des demandes étaient inférieures à 35 000 \$.

Figure 1 : Répartition des 20 demandes d'indemnisation soumises selon le montant



Note : Le nombre au-dessus de chaque barre représente le pourcentage des demandes soumises pour ce segment.

90 % des demandes d'indemnisation de 35 000 \$ ou moins ont été soumises dans le cadre du Processus pour demande d'indemnisation générale. Même si ces demandes étaient inférieures au montant limite du Processus accéléré pour les petites demandes d'indemnisation, la plupart n'ont pas été présentées dans le délai d'un an. Elles n'étaient donc pas admissibles au processus accéléré.

Deux demandes d'indemnisation ont été soumises dans le cadre du Processus accéléré pour les petites demandes d'indemnisation. La première provient d'une société privée. Elle a été transférée au Processus pour demande d'indemnisation générale et ensuite retirée par le demandeur avant d'être évaluée. La deuxième a été présentée par une entité qui appuie les gouvernements autochtones. L'évaluation initiale et le paiement de la demande ont été faits dans le délai de 60 jours, conformément à la LRMM. À ce jour, aucun avis de réévaluation n'a été émis.



Pour la première fois, nous avons réévalué une petite demande d'indemnisation.

Nous avons reçu l'année dernière une demande concernant un navire de nom inconnu (habitation flottante). À

la suite d'une réévaluation de cette demande, nous avons déterminé qu'il y avait eu un trop-payé. Nous avons émis un avis de trop-payé et l'excédent a été remboursé par le demandeur. Depuis la création du Processus accéléré pour les petites demandes en 2018, c'était la première fois qu'une petite demande d'indemnisation a été traitée selon le processus complet.

Figure 2.1 : Nombre de demandes d'indemnisation soumises selon le type de demandeur

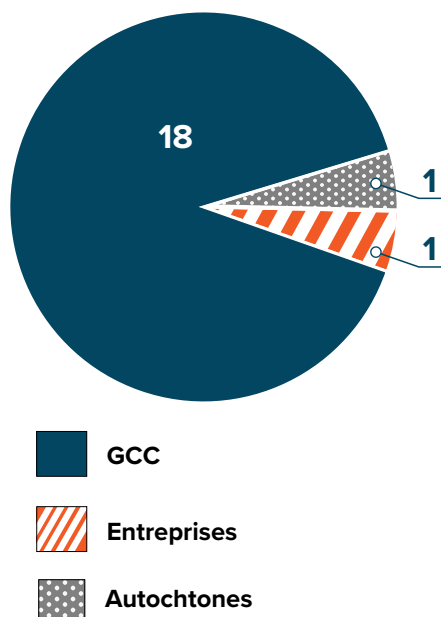
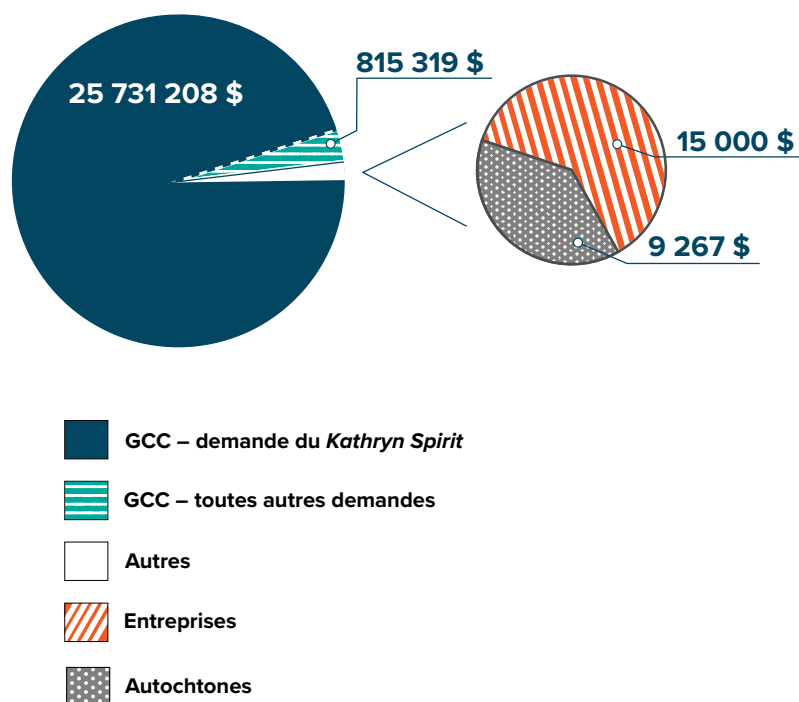


Figure 2.2 : Montant demandé selon le type de demandeur



La GCC demeure le principal demandeur. Parmi les 20 demandes soumises cette année, 18 sont venues de la GCC, soit 90 % du nombre total de demandes. De plus, 97 % du montant total des demandes a été réclamé par la GCC. Cela ne comprend pas le *Kathryn Spirit*. Les deux autres demandeurs ont eu recours au processus accéléré. Aucune demande n'a été présentée par un gouvernement local, un port ou un havre.

Les demandes d'indemnisation étaient réparties plus uniformément à travers le pays. Les demandes d'indemnisation sont encore venues surtout d'incidents survenus en Colombie-Britannique, mais en nombre inférieur que les années précédentes. Elles étaient réparties comme suit :

- Colombie-Britannique (8);
- Ontario (4);
- Québec (3);
- Terre-Neuve-et-Labrador (3);
- Nouvelle-Écosse (2).

Les navires de pêche et les bateaux de plaisance sont encore à l'origine de la majeure partie des demandes d'indemnisation. Deux demandes sur trois sont liées à ces types de navires. Elles représentent 541 686 \$, soit les deux tiers du montant total demandé (excluant la demande du *Kathryn Spirit*).

Pour la première fois depuis 2018-2019, nous avons reçu une demande d'indemnisation pour un déversement d'origine inconnue. Les déversements d'origine inconnue sont ceux où le navire ayant causé l'incident ne peut être identifié. Depuis 1989, 19 % des demandes ont été liées à des déversements d'origine inconnue.

Figure 3.1 : Nombre de demandes d'indemnisation soumises selon le type de navire

TYPE DE NAVIRE	NOMBRE DE DEMANDES	POURCENTAGE DU NOMBRE TOTAL DE DEMANDES
Navires-citernes	0	0 %
Navires de charge, porte-conteneurs et navires à passagers	3	15 %
Remorqueurs et chalands	2	10 %
Navires de pêche	7	35 %
Bateaux de plaisance	6	30 %
Anciens navires de pêche	1	5 %
Autres	0	0 %
Déversements d'origine inconnue	1	5 %
TOTAL	20	100 %

Figure 3.2 : Montant demandé selon le type de navire

TYPE DE NAVIRE	MONTANT TOTAL (\$)	POURCENTAGE DU MONTANT TOTAL, EXCLUANT LE KATHRYN SPIRIT
Navires-citernes	0	0 %
Navires de charge, porte-conteneurs et navires à passagers (incluant le <i>Kathryn Spirit</i>)	25 743 917	–
Navires de charge, porte-conteneurs et navires à passagers (excluant le <i>Kathryn Spirit</i>)	12 709	2 %
Remorqueurs et chalands	105 047	13 %
Navires de pêche	329 926	39 %
Bateaux de plaisance	211 760	25 %
Anciens navires de pêche	147 493	18 %
Autres	0	0 %
Déversements d'origine inconnue	32 651	4 %
Total (incluant le <i>Kathryn Spirit</i>)	26 570 794	–
Total (excluant le <i>Kathryn Spirit</i>)	839 586	100 %

Note : Les chiffres ont été arrondis.



Près de la moitié des demandes d'indemnisation étaient liées à des navires abandonnés ou délabrés.

Cette proportion est semblable à celle de l'année dernière.

Les demandes d'indemnisation ont été présentées plus rapidement après l'incident. En 2021-2022, 55 % des demandes d'indemnisation ont été présentées dans les 18 à 24 mois après l'incident, comparativement à 77 % en 2020-2021 et à 73 % en 2019-2020, ce qui met fin à une tendance de longue date.

Il y a de nombreux avantages à soumettre une demande d'indemnisation le plus rapidement possible après l'incident :

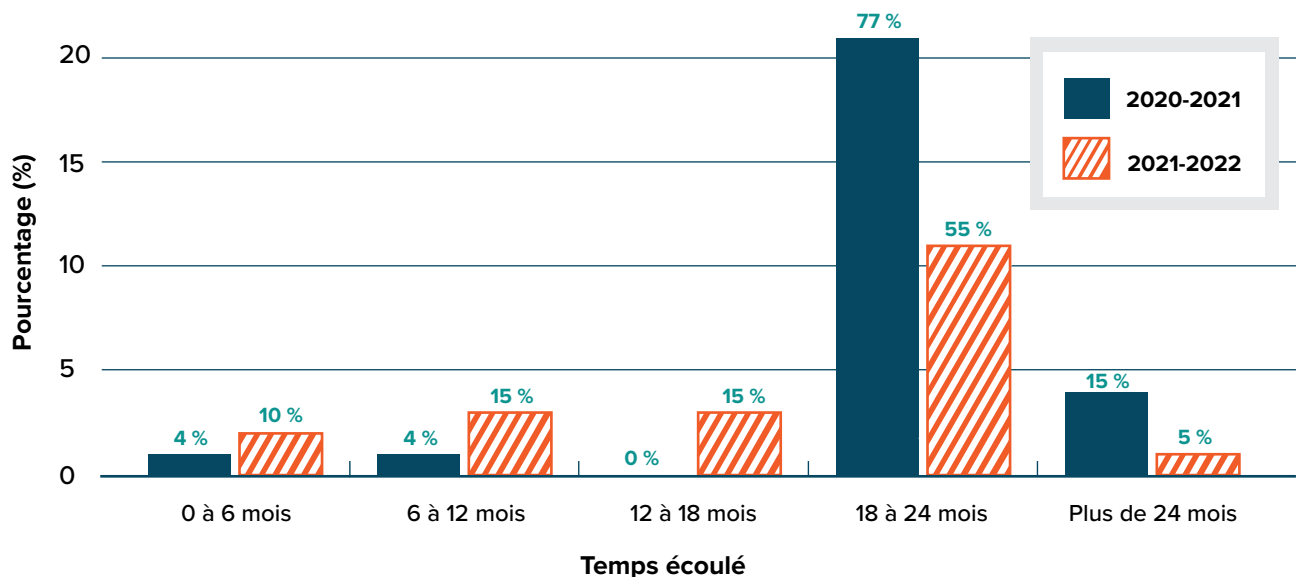
- Les documents justificatifs sont plus récents et plus faciles à obtenir.

- Il y a moins de risque de manquer la date limite de soumission.
- L'indemnisation est reçue plus rapidement.
- Nous pouvons identifier d'autres demandeurs potentiels et les contacter.
- Les mesures de recouvrement peuvent être prises plus tôt.

Nous avons traité 23 demandes d'indemnisation. Cela se compare à 28 en 2020-2021. Les décisions rendues cette année comprennent :

- 17 lettres d'offre;
- 1 avis de paiement (Processus accéléré pour les petites demandes d'indemnisation);
- 1 avis de trop-payé (Processus accéléré pour les petites demandes d'indemnisation);
- 4 rejets.

Figure 4 : Temps écoulé avant la présentation des demandes d'indemnisation : 2021-2022 comparativement à 2020-2021





Quatre demandes d'indemnisation ont été rejetées, soit le nombre le plus élevé des dernières années :

- Trois demandes ont été soumises après la date limite;
- Une demande provenait du propriétaire du navire.

Trois de ces quatre rejets sont contestés en Cour fédérale. L'encadré 1 ci-dessous donne plus de détails sur ces affaires en instance. Dans tous les cas, les appelants ont aussi présenté une demande de contrôle judiciaire. La cour pourra préciser le processus approprié pour contester le rejet d'une demande.

ENCADRÉ 1

DÉTAILS DES AFFAIRES JUDICIAIRES NOTABLES

Sa Majesté la Reine du chef du Canada c. l'administratrice de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, dossiers de la Cour fédérale : T-970-21, T-1094-21, T-1095-21 et T1104-21

Nous avons rejeté deux demandes directes par la GCC pour le *Stelie II* et le *Miss Terri*. Dans ces deux cas, il a été déterminé que le rejet d'hydrocarbures s'était produit plus de deux ans avant la soumission des demandes. Par conséquent, elles ont été rejetées parce qu'elles ont dépassé la date limite.

La GCC a contesté les deux décisions dans quatre procédures. Ces procédures soulèvent plusieurs questions :

- Premièrement, il n'est pas clair s'il existe un droit d'appel lorsqu'une demande est rejetée à cause du dépassement de la date limite de soumission. La position de l'administratrice est que les demandeurs bénéficient d'un droit d'appel prévu par la loi dans de telles circonstances.
- Deuxièmement, la GCC conteste l'application des dates limites de soumission prévues par la LRMM. Elle questionne aussi le pouvoir de l'administratrice de conclure qu'un rejet d'hydrocarbures s'est produit sans qu'il ait été observé directement.

Dans ces affaires, l'administratrice est représentée par son avocat interne. L'audience est prévue pour juillet 2022.

Haida Tourism Limited Partnership d.b.a. West Coast Resorts c. l'administratrice de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, dossier de la Cour fédérale : T-1375-21 (West Island 395)

Le demandeur était le propriétaire du seul navire impliqué dans un incident de pollution par les hydrocarbures. Après avoir pris des mesures en réponse à l'incident, le propriétaire nous a présenté une demande pour les frais encourus. Il a prétendu que l'incident avait été causé par des parties non identifiées.

Nous avons rejeté la demande, car le propriétaire d'un navire ayant causé de la pollution ne peut pas nous soumettre une demande directe pour des dommages qu'il a subis.

Il a fait appel de cette décision devant la Cour fédérale. L'administratrice est représentée par son avocat interne. L'audience est prévue pour juillet 2022.

Les demandes d'indemnisation inférieures à 100 000 \$ ont été traitées en moyenne en moins de six mois. Neuf demandes sur dix ont été traitées en moins de neuf mois. Une seule demande a pris plus d'un an à traiter. En général, plus le montant demandé est élevé, plus la demande est complexe et longue à évaluer.



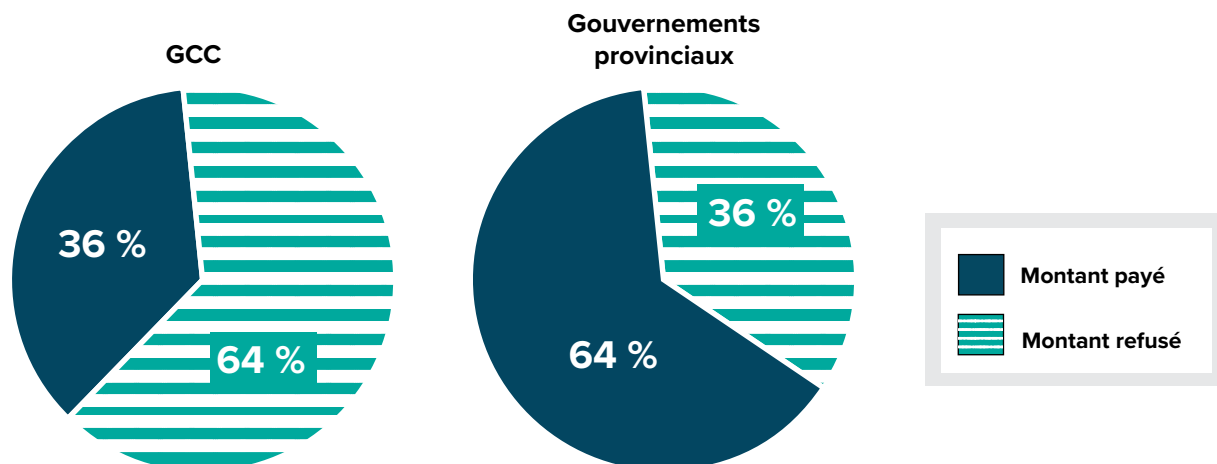
Figure 5 : Temps requis pour traiter les demandes d'indemnisation

MONTANT DES DEMANDES (\$)	NOMBRE DE DEMANDES	TEMPS REQUIS (EN MOIS)	TEMPS MOYEN REQUIS (EN MOIS)
0 à 35 k	8	1 à 6	3
35 k à 100 k	6	3 à 8	4
100 k à 500 k	6	4 à 10	7
500 k à 1 M	0	–	–
Plus de 1 M	1	30	30

Montant total payé aux demandeurs en hausse de 44 %. Sans compter les petites demandes d'indemnisation, 21 demandes ont été payées cette année, pour un total de 753 889 \$. L'année dernière, un total de 525 221 \$ avait été payé pour 22 demandes. Dans quatre cas sur cinq, les montants payés aux demandeurs étaient inférieurs à 50 000 \$.

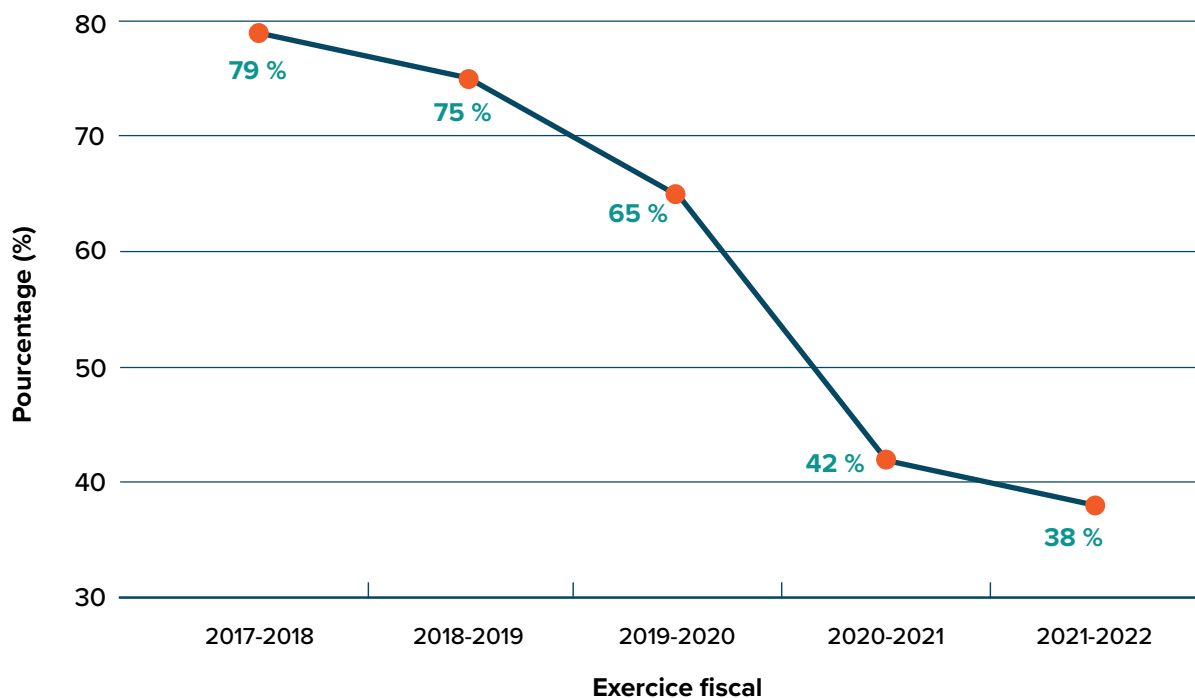
Les offres pour les demandes payés ont représenté 38 % des montants demandés, une diminution continue par rapport aux années précédentes. Il n'y a pas de raison unique qui explique ce faible taux de réussite cette année. La plupart des demandes ont été présentées par des entités ayant de vastes mandats qui ne correspondent pas toujours à ce que nous pouvons indemniser. En particulier, l'inadmissibilité de certains frais liés à la déconstruction de navires a été un facteur important. Les raisons de ces réductions sont expliquées dans les lettres d'offre publiées sur notre site Web.

Figure 6 : Pourcentage du montant offert par rapport au montant demandé



Note : Des intérêts ont été payés sur ces montants. Les demandes d'indemnisation payées cette année comprennent des demandes soumises au cours des années précédentes.

Figure 7 : Pourcentage du montant offert par rapport au montant demandé au cours des cinq dernières années



Note : Des intérêts ont été payés sur ces montants.

De nombreux demandeurs ont obtenu un pourcentage élevé de leur montant demandé.

Malgré le faible taux de réussite global, près d'un demandeur sur trois a obtenu 90 % ou plus du montant demandé. Deux demandeurs en ont obtenu la totalité.

1.1.2. EFFORTS DE RECOUVREMENT

Dès qu'un demandeur a été indemnisé, nous devons prendre toutes les mesures raisonnables pour recouvrer auprès du propriétaire du navire ou de toute autre personne responsable d'un incident.

Nous avons géré un grand nombre de dossiers de recouvrement. Nous avons géré 86 dossiers de recouvrement cette année, comparativement à 81 l'année précédente. Nous avons fermé 14 dossiers parce que des fonds ont été recouvrés ou il n'était pas raisonnable de poursuivre les efforts de recouvrement. À la fin de l'année, 72 dossiers étaient encore ouverts.

Nous employons de nombreuses stratégies pour recouvrer les fonds. Nous sommes toujours prêts à discuter d'une entente de paiement plutôt que de faire appel aux tribunaux. Toutefois, nous devons parfois poursuivre un propriétaire de navire, notamment lorsqu'il ne répond pas à nos communications. De plus, une action en justice est souvent un simple moyen de protéger nos droits légaux, et de poursuivre les discussions en vue d'obtenir un règlement.



Nos activités devant les tribunaux ont augmenté. Cette année, nous avons 36 dossiers faisant l'objet d'un litige actif ou d'exécution de jugement, comparativement à 20 dossiers l'année dernière. Cette augmentation est due en

grande partie à l'Initiative 3.0 de la Caisse, qui a maintenant terminé sa deuxième année. Dans le cadre de cette initiative, nos avocats intentent et

gèrent à l'interne des actions en justice. L'usage de ressources internes nous permet de réaliser des gains d'efficacité et des économies, ce qui améliore grandement nos possibilités de procéder à un recouvrement lorsqu'il est raisonnable de le faire.

Nous avons intenté 17 nouvelles actions en justice cette année.

De ce nombre, nos avocats internes en ont intenté 16, et une a été confiée à un cabinet d'avocats externe. Ces actions ont été intentées pour recouvrer dans les dossiers suivants : *Darrell Bay, Noble Mariner, Beverley Gaie, Lady Miranda, GRT-Synergie, Le Sept Ilien, Theresa N, Maverick IV, Atanook, San Jolyne III, Alhena, L'Épaulard, Friday While, Rolano*, un navire de nom inconnu (chaland ponté), *Sweven* et *West Island 395*.



L'élargissement de nos activités juridiques a amélioré les résultats en matière de recouvrement.

Cette année, nous avons obtenu sept jugements contre des défendeurs. L'un de ces jugements est résumé dans l'encadré 2 à la page suivante. L'obtention d'un jugement nous permet d'engager une procédure d'exécution contre les actifs d'un défendeur. Nous avons aussi procédé à six recouvrements auprès de défendeurs ou de leurs assureurs, ce qui a permis à la Caisse de récupérer 419 500 \$. Ces fonds ont été recouvrés à diverses étapes: avant de déposer une action en justice, après avoir intenté une action en justice, et après avoir obtenu un jugement. Les détails de ces recouvrements sont présentés à la figure 8.

Figure 8 : Dossiers dans lesquels un recouvrement a été obtenu en 2021-2022

NOM DU NAVIRE	ANNÉE DE L'INCIDENT	MONTANT PAYÉ, Y COMPRIS LES INTÉRÊTS (\$)	MONTANT RECOUVRÉ* (\$)	ÉTAPE DU RECOUVREMENT
Recouvrement avec l'aide d'avocats externes				
<i>Cormorant</i>	2015	534 341	375 000	Vente de terrain après jugement
Recouvrement par l'équipe juridique interne (Initiative 3.0 de la Caisse)				
<i>Beverley Gaie</i>	2018	10 025	8 000	Avant le procès
<i>Lady Elizabeth I</i>	2018	1 750	2 148 (de l'assureur)	Avant le procès
<i>Lady Miranda</i>	2018	8 193	8 640 (de l'assureur)	Avant l'action en justice
<i>Marcel Angie II</i>	2018	15 854	16 089	Avant l'action en justice
<i>SC 170</i>	2017	8 980	9 573	Après le jugement
TOTAL	6 dossiers		419 500	

Notes : Les chiffres ont été arrondis.

* Dans certains cas, nous avons recouvré nos frais judiciaires et/ou les intérêts. Le cas échéant, ces montants sont inclus dans les chiffres de cette colonne.

Nouveau modèle mixte pour les efforts de recouvrement. L'obtention d'un jugement ne veut pas toujours dire que le défendeur va payer immédiatement. Il faut parfois déployer d'autres efforts. Cette année, pour la première fois, nous avons engagé des avocats externes pour faire exécuter un jugement après que nos avocats internes aient obtenu un jugement contre un défendeur. Les résultats de cette nouvelle approche seront examinés l'an prochain.

Une province est défenderesse dans l'une de nos actions en justice. Dans le dossier du *Rolano*, nous avons constaté que le propriétaire enregistré était une société. Avant l'incident, la société avait été dissoute par ordonnance de la province de la Colombie-Britannique (*Business Corporations Act*). Cela signifiait que la province était propriétaire du *Rolano* au moment de l'incident. Les tribunaux ont rendu jugement sur des cas semblables dans le passé, tel que dans le dossier du *Chilcotin Princess* (voir notre rapport annuel de 2019-2020 à la page 22). Il avait été conclu que la province était responsable du coût des mesures d'intervention.

ENCADRÉ 2

JUGEMENT OBTENU À LA SUITE D'UN PROCÈS SOMMAIRE

L'administratrice de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires c. Lund et al., dossier de la Cour fédérale : T-1570-18 (Viking I)

Cette affaire a procédé par voie de procès sommaire. Les faits concernaient un ancien navire de pêche de 48 pieds converti en bateau de plaisance. Le navire a coulé près de l'île Saysutshun, à Nanaimo (Colombie-Britannique), en 2016. La GCC et l'administration portuaire de Nanaimo ont pris des mesures d'intervention. La GCC et l'administration portuaire de Nanaimo nous ont présenté des demandes d'indemnisation et ont été indemnisées. Nous avons ensuite intenté une action en justice contre le propriétaire du navire.

Au procès, le propriétaire du navire a soutenu que les mesures d'intervention prises après le naufrage étaient inutiles, et que certaines mesures avaient échoué. La cour a rejeté cette défense et a rendu un jugement en notre faveur pour le montant complet, soit 165 178,86 \$, plus des intérêts de 30 484,30 \$ et les frais judiciaires.

1.1.3. RAPPORTS D'INCIDENT

Nous ouvrons ces dossiers lorsque des incidents sont susceptibles de mener à une demande d'indemnisation, ou lorsque nous prenons connaissance d'un litige contre un propriétaire de navire.

Neuf nouveaux dossiers de rapport d'incident ont été ouverts. Cela se compare à sept dossiers en 2020-2021. Une demande d'indemnisation a été reçue pour un dossier d'incident qui avait été reporté de l'an dernier. En plus des 25 dossiers d'incident actifs de notre portefeuille, nous avons continué à surveiller 18 autres incidents. Après avoir fait enquête, nous avons décidé qu'il était peu probable qu'aucun de ces 18 incidents aient un impact sur la Caisse, et nous n'avons donc pas ouvert un rapport d'incident.

Il n'a pas été nécessaire de demander une garantie financière supplémentaire pour certains incidents.

Dans trois cas (*MSC Kim*, *Comanche* et *Alaskaborg*), les certificats d'assurance et les engagements pris avec les propriétaires et leurs assureurs offraient une garantie adéquate. Cela nous a évité d'avoir à tenter une action en justice pour couvrir les risques. Nous détenons encore une garantie financière des assureurs dans sept autres dossiers actifs.

L'administratrice a été partie à deux actions en justice intentées par des tiers contre des propriétaires de navire.

Lorsque les personnes qui subissent des dommages décident de poursuivre le propriétaire du navire en justice, l'administrateur devient partie à l'instance. Cela donne au demandeur une protection additionnelle. L'administratrice est présentement partie selon la loi à deux actions en justice intentées contre les propriétaires du *Nathan E. Stewart* et du *Kathryn Spirit* (figure 10). Ces affaires judiciaires ont progressé lentement au cours des deux dernières années, à cause de la pandémie de la COVID-19.

1.1.4. GESTION DES DOSSIERS : DÉFIS ET POSSIBILITÉS

Publication des décisions de l'administratrice. Les décisions de 2019-2020 sont maintenant disponibles sur notre Web, ainsi que dans la base de données juridiques CanLII. Cela rend notre processus décisionnel plus transparent, ce qui favorise l'accès à la justice. Les décisions de 2020-2021 seront publiées bientôt. Toute personne intéressée peut s'inscrire et recevoir une notification lorsque de nouvelles décisions sont publiées.



État de préparation à l'indemnisation en cas de déversement transfrontalier.

Suite aux événements et activités de 2020-2021, nous avons préparé et organisé un exercice de simulation sur table en décembre 2021. Des représentants de la Garde côtière des États-Unis, du United States National Pollution Funds Centre, de la GCC, de Transports Canada (TC), des FIPOL, de l'International Group of P&I Clubs et de l'International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF) ont participé à cet événement virtuel. Celui-ci visait principalement à harmoniser les activités des payeurs, afin d'assurer la gestion efficace et efficiente des demandes d'indemnisation.

En 2022, nous assisterons à une présentation d'un gestionnaire international de demandes d'indemnisation pour nous préparer à traiter des demandes d'indemnisation à la suite d'un incident majeur.

La Caisse comme outil d'accès à la justice pour les demandeurs autochtones.

TC a poursuivi ses activités d'engagement pour améliorer le régime canadien de responsabilité et d'indemnisation en matière maritime. Nous y avons fait deux présentations sur le processus d'indemnisation existant. Plusieurs groupes autochtones ont participé à cette initiative de sensibilisation menée par TC. Cela nous a aidés à prendre part aux discussions en cours.

Une formation sera organisée pour notre équipe en 2022-2023 afin d'acquérir des connaissances et établir des approches en matière d'engagement avec les communautés autochtones.

Indemnisation émanant d'un déploiement du Système de commandement d'intervention (SCI).

Cette année, nous avons tenu des discussions sur les activités liées au SCI avec l'ITOPF et l'International Group of P&I Clubs. Nous nous sommes réunis virtuellement pour discuter du besoin d'opérationnaliser le SCI dans le contexte de l'indemnisation de l'intervention environnementale. L'enjeu est d'optimiser l'utilisation par les payeurs de la documentation générée lors du déploiement d'un SCI. Nous avons aussi obtenu de l'information utile sur l'utilisation du SCI aux États-Unis et ailleurs.

De plus, nous avons repris les discussions avec la GCC sur l'usage du SCI dans le contexte d'une intervention environnementale en vue de remobiliser le groupe de travail sur le SCI.

Aucune demande d'indemnisation pour l'enlèvement d'épaves présentée à ce jour n'était couverte par une assurance à cet effet.

En vertu de la *Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux* (LÉBAD), un propriétaire devient responsable de l'enlèvement de son navire s'il devient une épave. Cela inclut les risques et frais associés, y compris la pollution par les hydrocarbures. Cette loi exige aussi que tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 soit couvert par une assurance pour l'enlèvement d'épaves.

En raison du délai d'environ deux ans entre les incidents et la présentation des demandes d'indemnisation, c'était la première année où nous nous attendions d'observer les effets de la LÉBAD. La LÉBAD ne s'applique qu'à des incidents liés à des épaves et des navires abandonnés. Nous continuons de surveiller notre portefeuille de demandes d'indemnisation pour connaître l'impact de la LÉBAD, s'il y a lieu.

Figure 9 : Nombre de demandes d'indemnisation soumises qui sont liées à l'enlèvement d'épaves, et couverture d'assurance

EXERCICE FINANCIER	DEMANDES D'INDEMNISATION SOUMISES QUI SONT LIÉES À L'ENLÈVEMENT D'ÉPAVES (POURCENTAGE DE TOUTES LES DEMANDES D'INDEMNISATION REÇUES)	INCIDENTS SURVENUS APRÈS LE 29 JUILLET 2019*	NAVIRE D'UNE JAUGE BRUTE DE 300 +	POSSÈDE UNE ASSURANCE OBLIGATOIRE POUR L'ENLÈVEMENT D'ÉPAVES
2019-2020	21 (57 % du nombre total)	0	-	-
2020-2021	12 (44 % du nombre total)	0	-	-
2021-2022	9 (45 % du nombre total)	4	0	-
TOTAL	42 (50 % du nombre total)	4	0	-

*Note : *Date d'entrée en vigueur de la LÉBAD.*



La pandémie de la COVID-19 a eu des conséquences sur nos efforts de recouvrement. Les litiges devant les tribunaux ont continué d'être touchés par les fermetures et les retards dus à la pandémie de la COVID-19. L'année 2021-2022 a aussi été marquée par des perturbations causées par les manifestations au centre-ville d'Ottawa, qui ont nui à l'accès à nos bureaux.

Augmentation importante de notre portefeuille de litiges, qui ont été traités surtout à l'interne. Un aperçu de nos litiges actifs et mesures d'exécution se retrouvent dans la figure 10.

Figure 10 : Aperçu du portefeuille des litiges en 2021-2022

Administratrice à titre d'intimée

Contestation par le demandeur de la décision de l'administratrice (section 1.1.1)

NOM DU NAVIRE	AUTRES DÉTAILS	REPRÉSENTATION PAR	
		AVOCAT EXTERNE	AVOCAT INTERNE
APPEL DE LA DÉCISION (SOUS-SECTION 106(2) DE LA LRMM) : 3 DOSSIERS			
<i>Miss Terri</i>	–	–	X
<i>Stelie II</i>	–	–	X
<i>West Island 395</i>	–	–	X
CONTRÔLE JUDICIAIRE : 4 DOSSIERS			
<i>Miss Terri</i>	–	–	X
<i>Stelie II</i>	–	–	X
<i>West Island 395</i>	Retiré	–	X
<i>West Island 395*</i>	Retiré	–	X
Total nombre de dossiers : 7			

Administratrice à titre de demanderesse subrogée

Mesure de recouvrement prise par l'administratrice contre un propriétaire de navire (section 1.1.2)

NOM DU NAVIRE	AUTRES DÉTAILS	REPRÉSENTATION PAR	
		AVOCAT EXTERNE	AVOCAT INTERNE
<i>Darrell Bay</i>	–	–	X
<i>Noble Mariner</i>	–	–	X
<i>Beverley Gaie</i>	Paiement obtenu	–	X
<i>Lady Miranda</i>	Paiement obtenu	–	X
<i>GRT-Synergie</i>	–	–	X
<i>Le Sept Ilien</i>	–	–	X
<i>Theresa N</i>	–	–	X
<i>Miss Terri</i>	–	–	X
<i>Maverick IV</i>	–	–	X
<i>Atanook</i>	–	–	X
<i>San Jolyne III</i>	–	–	X
<i>Alhena</i>	–	–	X

NOM DU NAVIRE	AUTRES DÉTAILS	REPRÉSENTATION PAR	
		AVOCAT EXTERNE	AVOCAT INTERNE
<i>L'Épaulard</i>	–	–	X
<i>Friday While</i>	–	–	X
<i>Rolano</i>	–	–	X
Nom inconnu (chaland ponté)	–	–	X
<i>Sweven</i>	–	–	X
<i>West Island 395</i>	–	X	–
<i>King Arthur*</i>	–	X	–
<i>Lady Elizabeth I*</i>	Paiement obtenu	–	X
<i>Zodiac Light*</i>	–	–	X
<i>Tinker II*</i>	Retiré	–	X
<i>Big Kahuna*</i>	Retiré	–	X
Nom inconnu (chalutier bleu)*	Jugement obtenu	–	X
<i>White Orca*</i>	Jugement obtenu	–	X
<i>Anapaya*</i>	–	–	X
<i>Tymak No 20*</i>	Jugement obtenu	–	X
<i>Sikuk*</i>	–	–	X
<i>Françoise*</i>	–	–	X
<i>SC 170*</i>	Jugement et paiement obtenus	–	X
<i>Laurier II*</i>	–	–	X
<i>Nika*</i>	Jugement obtenu	–	X
<i>Viking I*</i>	Jugement obtenu	–	X
<i>Sea-Que*</i>	Jugement obtenu	–	X
<i>Salerosa*</i>	Jugement obtenu	–	X
Total nombre de dossiers : 35			

Administratrice à titre de défenderesse/partie à l'instance selon la loi (section 11.3)

NOM DU NAVIRE	AUTRES DÉTAILS	REPRÉSENTATION PAR	
		AVOCAT EXTERNE	AVOCAT INTERNE
<i>Kathryn Spirit*</i>	–	X	–
<i>Nathan E. Stewart*</i>	Cour suprême de la Colombie-Britannique	X	–
<i>Nathan E. Stewart*</i>	Cour fédérale	X	–
Nombre total de dossiers : 3			

*Note : L'astérisque * indique les dossiers qui ont été continués depuis 2020-2021*

Total global du nombre de dossiers : 45

1.2. FONDS D'URGENCE DU MINISTÈRE DES PÊCHES ET DES OCÉANS EN CAS DE DÉVERSEMENT MAJEUR D'HYDROCARBURES

En cas de déversement majeur, le ministre des Pêches et des Océans peut demander au ministre des Transports d'ordonner que des fonds de la Caisse soient utilisés pour répondre à l'incident. Après avoir consulté l'administrateur, le ministre des Transports peut faire transférer jusqu'à 10 millions de dollars par exercice financier. Si le ministre des Pêches et des Océans a besoin de fonds supplémentaires, le gouverneur en conseil peut ordonner le transfert d'une somme allant jusqu'à 50 millions de dollars par exercice financier.

Les fonds d'urgence doivent être remboursés à la Caisse par voie d'une loi de crédit du Parlement dans un délai de deux ans, moins toute somme demandée par le ministre des Pêches et des Océans selon le Processus pour demande d'indemnisation générale.

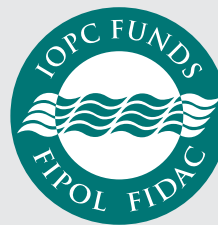
Ce processus de fonds d'urgence n'a pas encore été utilisé.

1.3. CONTRIBUTION AUX FONDS INTERNATIONAUX D'INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES (FIPOL)

Le Canada est partie à deux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (encadré 3). Nous sommes membres de la délégation canadienne qui participe aux réunions des organes directeurs des FIPOL. Nous sommes responsables de verser la contribution financière du Canada. Nous remplissons aussi les obligations de déclaration du Canada en vertu des conventions. Cette information sert à évaluer le montant de la contribution financière du Canada aux FIPOL.

Participation virtuelle aux réunions des FIPOL. Les réunions des FIPOL ont lieu habituellement deux fois par année à Londres, au Royaume-Uni. Depuis le début de la pandémie de la COVID-19, les réunions ont été tenues virtuellement, selon un horaire comprimé de trois heures par jour.

ENCADRÉ 3



À propos des FIPOL

Les FIPOL sont deux organisations intergouvernementales, c'est-à-dire le Fonds de 1992 et le Fonds complémentaire. Ils offrent une indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures persistants à la suite d'un déversement causé par un navire-citerne. Le Fonds de 1992 compte maintenant 120 États membres, soit deux de plus que l'an dernier. Il offre des indemnités d'environ 350 millions de dollars par incident. Le Fonds complémentaire, dont font partie 32 États, permet une indemnisation supplémentaire de près d'un milliard de dollars. Ensemble, ces deux Fonds offrent une indemnisation totale d'environ 1,296 milliard de dollars, au taux de change en vigueur au 31 mars 2022.

Le rapport complet et les documents des réunions des FIPOL se trouvent sur leur site Web : www.iopcfunds.org/fr.

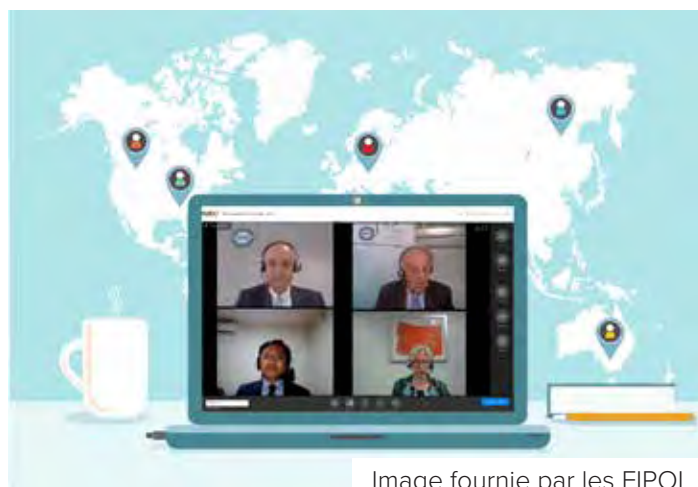


Image fournie par les FIPOL

L'année 2021-2022 a été une période chargée pour les FIPOL :

- L'administrateur des FIPOL, José Maura, a pris sa retraite en décembre 2021. Une élection a été tenue à l'automne de 2021 dans le contexte de la pandémie. Une session préparatoire a eu lieu afin d'apporter des modifications temporaires à la procédure de vote pour tenir l'élection à distance. Nous avons assisté à cette réunion en juillet 2021.
- En novembre 2021, Gaute Sivertsen, de la Norvège, a été élu au poste d'administrateur des FIPOL pour un mandat de cinq ans. M. Sivertsen est bien connu parmi les membres et les intervenants des FIPOL. Il a assisté aux réunions des FIPOL en tant que représentant de la Norvège depuis près de 30 ans, et il a présidé l'Assemblée du Fonds de 1992 pendant plus de dix ans.



Gaute Sivertsen, administrateur des FIPOL.
Photo fournie par les FIPOL

- La situation en mer Noire et en mer d'Azov a des incidences sur les certificats d'assurance et les autres garanties financières. Le Comité juridique de l'Organisation maritime internationale (OMI) s'est réuni en mars 2021 pour discuter de la mise en application des conventions. Il a aussi émis des recommandations à ce sujet, incluant sur la couverture d'assurance en cas d'incident. Son rapport a été distribué à la réunion des FIPOL pour discussion.

Les réunions ont porté principalement sur les décisions en matière d'administration et de gouvernance, telles que les élections et l'approbation du budget. Les discussions sur les questions de politique d'indemnisation ont été écourtées. Les éléments qui nous sont pertinents comprenaient les suivants :

- **Fermeture du dossier de l'incident du Hebei Spirit de 2007.** Ce dossier d'incident était le plus important que les FIPOL ont eu à gérer au cours des quarante ans d'existence de l'organisation. Plus de 128 000 demandes d'indemnisation ont été traitées en Corée du Sud;
- **Discussions sur le dossier de l'incident de l'Agia Zoni II de 2017** (nauffrage d'un navire-citerne en Grèce) et sur **l'incident survenu en Israël en 2021** (déversement d'origine inconnue). Les demandes d'indemnisation relatives à ces deux incidents sont en cours d'évaluation;
- **Discussions sur le dossier de l'incident du Bow Jubail de 2018** (collision aux Pays-Bas). La question de l'applicabilité du régime des Fonds internationaux est devant la Cour suprême des Pays-Bas. Le jugement qui sera rendu pourrait avoir des incidences de grande ampleur.
- **Perception des contributions.** Les contributions, qui étaient payables le 1^{er} mars 2022, ont servi à financer les activités et la gestion des FIPOL. Elles comprenaient une contribution aux fonds des grosses demandes d'indemnisation pour *l'incident survenu en Israël*. La part du Canada en tant que pays contributeur représente environ 3 %. Aucune contribution n'avait été perçue par les FIPOL l'an passé.

Aucun nouvel incident n'a été porté à l'attention des FIPOL entre avril 2021 et le 31 mars 2022. Cependant, l'organisation est consciente que la situation en mer Noire et en mer d'Azov présente un risque pour les FIPOL et leurs contributeurs, y compris notre Caisse.

Progrès vers l'entrée en vigueur de la Convention SNPD. 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 et le Protocole de 2010 (la Convention SNPD de 2010). Cependant, cette convention et le Fonds SNPD qui lui est associé ne sont toujours pas en vigueur. Pour entrer en vigueur, la convention doit être ratifiée par au moins douze États. L'Estonie a ratifié la convention en 2022, portant à six le nombre d'États contractants. La convention va probablement entrer en vigueur dans un proche avenir, puisqu'un certain nombre de pays ont fait des progrès vers leur ratification. Les secrétariats des FIPOL et de l'OMI ont formé un groupe de travail informel afin de préparer l'ébauche du manuel des demandes d'indemnisation pour le futur Fonds SNPD. D'autres renseignements sur la Convention SNPD se trouvent à www.hnsconvention.org/fr.

Collecte de données auprès des contributeurs canadiens et présentation du rapport sur les données du Canada. Nous avons la responsabilité de veiller à ce que les réceptionnaires canadiens d'hydrocarbures persistants par mer nous déclarent les quantités reçues. Nous pouvons faire des suivis sur l'information obtenue et nous renseigner sur les variations importantes par rapport à l'année précédente. Nous faisons rapport sur les données aux FIPOL.

Versement de la contribution aux FIPOL pour l'année 2021. En 2022, nous avons versé la somme de 890 314 \$, provenant de la Caisse, pour payer la contribution du Canada aux FIPOL. La contribution est basée sur le rapport sur les hydrocarbures présenté en 2021.

Modification du rapport sur les hydrocarbures, présenté pour l'année 2017 et ajustement du paiement. Nous avons appris qu'un réceptionnaire canadien avait déclaré des données pour l'année 2017 après la date limite. Nous avons donc présenté aux FIPOL un rapport modifié pour l'année 2017 et versé la somme de 69 272 \$ pour rectifier la situation.

1.4. POUVOIRS D'ENQUÊTE ET D'EXÉCUTION À L'ÉGARD DES OBLIGATIONS DE DÉCLARATION DES CONTRIBUTEURS

La LRMM prévoit que les importateurs et les exportateurs d'hydrocarbures doivent déclarer les quantités d'hydrocarbures expédiées ou reçues. Ils sont les contributeurs de la Caisse au cas où la contribution serait rétablie. L'information reçue de la part des contributeurs permet aussi au Canada de remplir ses engagements en vertu des conventions mentionnées à la section 1.3.

La LRMM prévoit également des sanctions administratives pécuniaires à l'encontre des contributeurs en cas de non-respect de leurs obligations.

L'administratrice peut mener des inspections et enquêter sur l'information fournie par les contributeurs. L'administratrice n'a pas eu à utiliser ces pouvoirs cette année, et aucune sanction administrative pécuniaire n'a été imposée.

1.5. GESTION DU BUREAU ET CONTRÔLES



Effets continus de la pandémie de la COVID-19. Cette année, en raison du maintien des restrictions sanitaires, nous avons continué à travailler surtout à distance. La technologie a assuré la continuité et

l'efficacité de nos activités. Des ententes de télétravail ont été conclues pour donner au personnel un environnement de travail flexible.

Mise en application des recommandations contenues dans l'examen spécial de 2020. L'examen spécial contenait des recommandations concernant les Services intégrés fournis à la Caisse et à sa Caisse jumelle, la Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées (la Caisse ferroviaire) (encadré 4). Les deux principales recommandations étaient les suivantes :

1. officialiser le plan des ressources humaines;
2. améliorer la gestion de l'information et la technologie de l'information.

À la suite de ces recommandations, l'administratrice a pris un certain nombre de mesures, dont les coûts ont été partagés entre les deux Caisses.

Gestion de l'information et technologie de l'information :

- Une évaluation complète des besoins en matière de gestion de l'information et de technologie de l'information a été effectuée en octobre 2021.
- À l'appui de la réalisation de la stratégie de transition du bureau vers l'informatique en nuage :
 - Un site Intranet pilote a été créé pour améliorer le partage d'information et l'accès à distance.
 - Une planification a été amorcée en vue de transférer le système actuel de gestion des dossiers électroniques vers un modèle basé sur l'informatique en nuage en 2022.

ENCADRÉ 4

À PROPOS DE LA RELATION ENTRE LES DEUX CAISSES

Les deux Caisses ont la même adresse, la même administratrice et le même administrateur adjoint. Elles sont gérées au moyen de ressources administratives communes afin de maximiser l'efficacité. Le groupe de Services intégrés fournit des services internes aux deux Caisses. Toute vérification ou examen de l'une ou l'autre Caisse comportera nécessairement l'examen de ces services administratifs communs et des contrôles internes connexes.

La loi gouvernant chaque Caisse exige qu'un examen spécial soit effectué tous les cinq ans.

L'examen spécial de 2020 a porté sur l'environnement d'exploitation, les risques et le cadre de contrôle interne de l'administratrice, ainsi que les fonctions principales de son bureau qui contribuent au fonctionnement efficace des deux Caisses, dont :

- les contrôles internes;
- les ressources humaines; et
- la gestion de l'information et la technologie de l'information.

Le rapport de l'examen spécial a conclu que l'administratrice a des contrôles et des systèmes financiers efficaces. Toutefois, il a relevé des améliorations possibles à la planification stratégique des ressources humaines ainsi qu'aux programmes de formation et de perfectionnement du personnel. Le rapport a aussi recommandé que l'administratrice envisage d'établir un plan annuel de technologie de l'information et de faire la transition vers un modèle d'exploitation flexible basé sur l'informatique en nuage.

- Des mesures ont été prises pour améliorer la sécurité et la formation connexe.
 - Du nouvel équipement de technologie de l'information a été commandé et sera livré en 2022.
 - L'usage de logiciels par abonnement a été amélioré.
- Le nombre de lignes terrestres a été réduit et l'utilisation de Business Voice a été intégrée à MS Teams.

Gestion des ressources humaines :

- Un sondage auprès des employés a été mené.
- Un rapport complet de diagnostic des ressources humaines a été commandé en vue d'obtenir des recommandations.
- Un nouveau plan des ressources humaines pour 2022-2024 a été finalisé en février 2022.
- Un nouveau guide de télétravail a été créé et une nouvelle politique sur le travail à distance a été établie.
- Les politiques sur les ressources humaines et certaines sections du guide des employés ont été mises à jour.
- De nouveaux systèmes d'information sur les ressources humaines ont été mis en place (pour la paye et le suivi des congés et des présences) ou sont en cours d'évaluation pour être mis en œuvre plus tard.
- De nouvelles initiatives de formation ont été entreprises.

Année record pour les demandes d'accès à l'information. Nous avons reçu quatre demandes d'accès à l'information cette année. Il s'agissait des premières demandes reçues depuis cinq ans. Elles représentent le tiers de toutes les demandes présentées depuis 2006, lorsque la Caisse est devenue assujettie à la *Loi sur l'accès à l'information*. La plupart des demandes de cette année portaient

sur des incidents actifs, ce qui confirme l'intérêt du public pour nos activités. Nous avons eu quelques défis à déterminer quelle information contenue dans les dossiers juridiques pouvait être divulguée. Nous avons employé des ressources considérables pour répondre aux demandes, ce qui a aussi mené à l'amélioration de nos processus internes.

Le programme pour étudiants de la Caisse a connu son année la plus active à ce jour. Au total, huit étudiants ont travaillé avec nous cette année :

- deux stagiaires en droit
- quatre étudiants en droit embauchés à temps partiel durant l'année universitaire
- deux étudiants qui ont travaillé à des projets de relations externes et de communications.

La plupart des étudiants ont partagé leur temps entre notre Caisse et la Caisse ferroviaire.

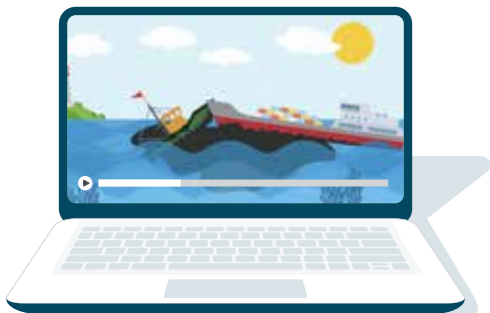
1.6. RAPPORTS ET ACTIVITÉS DE RELATIONS EXTERNES ET DE COMMUNICATIONS

Nous considérons que la transparence, les communications et les relations externes font partie intégrante de notre mandat. Cela s'ajoute à nos obligations de faire rapport en vertu de la LRMM et de la *Loi sur l'accès à l'information*. Pour que la Caisse soit pertinente, il est essentiel que nous collaborions avec ses intervenants et communiquions de manière proactive avec les demandeurs potentiels.

Tel que mentionné dans notre dernier rapport annuel, nos activités de relations externes avaient ralenti en 2020-2021. Depuis ce temps, notre équipe a travaillé à rétablir les niveaux d'engagement d'avant la pandémie. Nous avons repris contact avec plusieurs intervenants en organisant 14 nouvelles réunions et en participant à six conférences et webinaires de plus que l'an passé. La plupart des réunions et conférences ont encore eu lieu à l'aide de plateformes en ligne. La liste de nos activités de relations externes se trouve à la page 31.

Usage de plateformes en ligne pour accélérer nos relations externes.

- **Lancement de deux nouvelles vidéos d'animation.** Ces vidéos expliquent la nature complexe de la Caisse en langage simple. Elles donnent aussi des conseils pour soumettre une demande d'indemnisation. Ces vidéos se trouvent sur notre site Web.



- **Nouveau webinaire.** En mars 2022, nous avons organisé un nouveau webinaire appelé « Comment présenter une demande d'indemnisation étape par étape ». Il accompagnait le lancement de notre nouveau formulaire de demande d'indemnisation générale. Plus de 60 participants ont assisté au



webinaire, qui a été présenté dans les deux langues officielles. Ce webinaire est notre troisième plus populaire à ce jour.

Les participants ont exprimé leur intérêt à assister périodiquement à d'autres webinaires de formation du même genre.

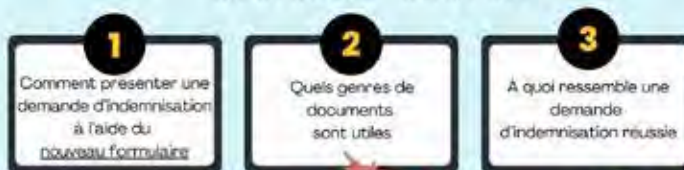
Nous allons répondre à toutes les questions posées durant le webinaire dans un document qui sera publié en 2022. L'enregistrement du webinaire et les documents connexes sont accessibles à la section « Webinaires » de notre site Web et sur notre chaîne YouTube.

- **Nouveaux articles de blogue sur notre portefeuille d'incidents.** Nous avons publié trois nouveaux articles de blogue sur :
 - l'impact de l'hiver sur les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures;
 - le recouvrement de 375 000 \$ auprès d'un pollueur des eaux en Nouvelle-Écosse; et
 - les statistiques que nous compilons sur nos activités.

Ces articles sont publiés sur notre site Web. En 2022-2023, nous voulons ajouter de nouveaux articles de façon régulière.

COMMENT PRÉSENTER UNE DEMANDE D'INDEMNISATION ÉTAPE PAR ÉTAPE

TRUCS ET ASTUCES QUE VOUS POUVEZ APPRENDRE LORS DE NOTRE WEBINAIRE GRATUIT :



Rejoignez-nous le **30 mars 2022** à 13h !

Canada

- **Présence dans les publications en ligne des intervenants.** Nous avons collaboré avec différentes organisations pour qu'ils communiquent notre message à leurs membres. Nous avons publié des articles, reçu des demandes de renseignements, et participé à la publication d'articles, tels que :
 - Chambre de commerce maritime : Conversation avec Anne Legars
 - From the Bridge : Édition de l'automne de 2021
 - Clear Seas : Centre pour le transport maritime responsable (Clear Seas) : Article de blogue intitulé « Déversement du Nathan E. Stewart : Cinq ans plus tard »
 - Union of BC Municipalities : Information sur le financement et les ressources
- **Publication de tous les résumés des incidents survenus depuis 1989.** Chaque année, nous publions un recueil complet des résumés des incidents dans lesquels la Caisse a été impliquée. Nous avons maintenant atteint 470 cas, ce qui représente plus de 860 pages. En 2022-2023, nous allons examiner les possibilités de présenter cette information sous forme d'une base de données, ce qui facilitera la recherche à travers les incidents de la Caisse.



Nous avons reçu trois nouvelles demandes de statistiques sur nos activités de la part de :

- Clear Seas (lancement du tableau de bord des incidents et des accidents de transport maritime commercial de l'organisation)
- Société de développement économique du Saint-Laurent
- Un étudiant de doctorat en sciences de la nature et de l'environnement de l'université Newcastle, au Royaume-Uni (recherche sur les déversements d'origine inconnue)

Nous avons reçu quatre demandes d'information de la part des médias suivants :

- SaltWire Network (incident du *Cormorant*)
- LighthouseNOW Progress Bulletin (incident du *Cormorant*)
- CBC News (incident du SC 170)
- Glacier Media (incident du SC 170)

La Caisse a aussi été mentionnée dans plusieurs articles sur les navires abandonnés et délabrés.

Nouvelle formation sur les communications. Nous avons participé à un atelier organisé par la Caisse ferroviaire. Cette séance de formation sur les médias a servi à préparer l'équipe des communications à diffuser des messages simples, pertinents et opportuns et à répondre aux questions des journalistes.

DÉFIS ET POSSIBILITÉS

En plus de rétablir les niveaux d'engagement d'avant la pandémie, nous avons aussi travaillé à rendre nos communications plus accessibles.



Rétablir les niveaux d'engagement d'avant la pandémie. Dans le passé, notre participation à des conférences et à d'autres événements très courus a aidé à élargir et à renforcer nos réseaux.

Nous étions aussi présents à plusieurs salons commerciaux provinciaux et nationaux achalandés. Notre présence à des événements en personne nous permettait d'établir des liens, d'obtenir des commentaires immédiats et d'être reconnus par des participants de tout le pays. Cela nous aidait aussi à demeurer au courant des nouvelles tendances et à établir de nouveaux contacts dans différents secteurs. Le réseautage et les ateliers virtuels n'ont pas remplacé efficacement les rencontres en personne. Nous sommes aussi conscients que des problèmes de connectivité peuvent empêcher certaines communautés et organisations éloignées de participer aux événements virtuels.

En 2022-2023, nous allons poursuivre notre engagement, selon un calendrier qui comportera des rencontres périodiques annuelles. Cela nous aidera à consolider nos relations et à maintenir l'engagement de nos intervenants, y compris les suivants :

- les provinces, les municipalités et les gouvernements locaux;
- les groupes autochtones;
- les administrations portuaires;
- le secteur des assurances, et
- les transporteurs maritimes commerciaux, comme les exploitants de remorqueurs et de chalands.

Simplification du matériel de relations externes et de formation en utilisant un langage clair.

Nous avons pris des mesures pour améliorer nos produits de communication en les rendant clairs, accessibles et écrits en langage simple. Nous avons fait appel à une entreprise externe pour nous aider à revoir et à modifier certains produits de communication, y compris notre site Web. Nous avons établi des plans de formation pour les employés qui participent à la production du matériel de communication et à l'élaboration des stratégies d'engagement avec les intervenants. Plusieurs employés sont maintenant membres de la Communauté de pratique du langage clair du gouvernement du Canada.

Mesures prises pour rendre la Caisse plus accessible.












En 2019, la *Loi canadienne sur l'accessibilité* est entrée en vigueur. Cette loi a pour objet de rendre le Canada exempt d'obstacles à l'accessibilité d'ici le 1^{er} janvier 2040. Cela consiste à reconnaître, à éliminer et à prévenir ces obstacles dans les domaines de compétence fédérale. La loi s'applique aux organisations qui relèvent du gouvernement fédéral. Nous établirons des pratiques exemplaires et appliquerons les normes d'accessibilité dans le cadre du lancement de notre nouveau site Web. Une séance de formation sera organisée à l'intention des employés qui travaillent aux stratégies de communication de la Caisse.

ACTIVITÉS DE RELATIONS EXTERNES EN 2021-2022

Faits saillants des activités d'engagement :












- 14 rencontres avec des intervenants principaux ou nouveaux
- 5 présentations lors de conférences, webinaires et comités locaux et nationaux
- 1 webinaire et 1 atelier organisés par notre équipe
- participation à 13 conférences, webinaires et comités locaux, nationaux et internationaux
- 1 exposition à un salon commercial provincial en ligne
- 8 infolettres envoyées à nos 376 abonnés
- 2 nouvelles vidéos d'animation

LÉGENDE DU TYPE D'INTERVENANT

	Gouvernement fédéral		Communauté du droit maritime
	Gouvernements provinciaux et territoriaux		Peuples autochtones
	Municipalités et gouvernements locaux		Secteurs de la pêche
	Partenaires internationaux		Industrie du transport maritime et de la navigation de plaisance
	Professionnels et industrie de l'intervention environnementale		Universitaires
	Organismes environnementaux		

* Les rencontres périodiques avec la GCC (3) et Transports Canada (5) ne sont pas indiquées ci-dessous.

	<p>Présentation au Comité permanent sur l'environnement lors de la réunion nationale du printemps de 2021 du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC)</p> <p><i>Le CCMC représente les parties qui s'intéressent aux questions concernant le transport maritime, la navigation et la pollution des eaux.</i></p>	   	AVRIL
	<p>Participation en tant qu'exposant au salon commercial virtuel du congrès annuel de 2021 de l'Association of Vancouver Island and Coastal Communities (AVICC)</p> <p><i>L'AVICC représente les municipalités, les districts régionaux et d'autres gouvernements locaux de l'île de Vancouver, de la côte Sunshine, de la côte Powell River, de la côte Nord et de la côte centrale.</i></p>	 	2021
	<p>Participation à l'International Oil Spill Conference (IOSC)</p> <p><i>Cette conférence offre un forum aux professionnels de la communauté internationale de l'intervention en cas de déversement, du secteur privé, des gouvernements et des organismes non gouvernementaux.</i></p>	  	MAI

	<p>Présentation au groupe de travail de l'équipe d'intervention d'urgence en mer Heiltsuk</p> <p><i>Il s'agissait d'un webinaire auquel ont participé des membres de la Nation Heiltsuk, la GCC, TC et Pêches et Océans Canada (MPO). Il portait principalement sur le processus d'indemnisation pour les frais d'intervention.</i></p>		JUIN	2021
	<p>Participation au webinaire « Gérer les risques du transport maritime dans les aires marines protégées » présenté par le Forum canadien des risques du transport maritime</p> <p><i>Ce forum est une nouvelle communauté de pratique dont les activités sont axées sur la modélisation et l'analyse des risques du transport maritime.</i></p>			
	<p>Participation au 43^e Colloque technique de l'AMOP sur la contamination de l'environnement et l'intervention</p> <p><i>Ce colloque est un forum international sur la prévention, l'évaluation, le confinement et le nettoyage des déversements de matières dangereuses dans tout genre d'environnement.</i></p>			
<p>Participation à la délégation canadienne aux réunions des organes directeurs des FIPOL</p>		JUILLET		
<td> <p>Participation au lancement du tableau de bord cartographique des incidents et des accidents de transport maritime commercial du Centre pour le transport maritime responsable Clear Seas (Clear Seas)</p> <p><i>Nous avons contribué à ce projet en partageant des données sur nos cas d'incident.</i></p> <p><i>Clear Seas est un centre de recherche indépendant sans but lucratif qui a pour mandat d'assurer la sécurité et la durabilité du transport maritime au Canada.</i></p> </td> <td>  </td>	<p>Participation au lancement du tableau de bord cartographique des incidents et des accidents de transport maritime commercial du Centre pour le transport maritime responsable Clear Seas (Clear Seas)</p> <p><i>Nous avons contribué à ce projet en partageant des données sur nos cas d'incident.</i></p> <p><i>Clear Seas est un centre de recherche indépendant sans but lucratif qui a pour mandat d'assurer la sécurité et la durabilité du transport maritime au Canada.</i></p>			
<p>Participation à la conférence Fresh Water Focus de la Société d'intervention maritime de l'Est du Canada (SIMEC)</p> <p><i>La SIMEC est un organisme d'intervention maritime canadien agréé par TC qui exerce ses activités dans trois régions :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • région des Grands Lacs • région de l'Atlantique • région du Québec 		AOÛT		
<p>Rencontre avec un représentant du Conseil de la Première Nation des Innus Essipit</p> <p><i>Nous avons discuté de l'indemnisation offerte en cas de déversement d'hydrocarbures causé par un navire pour :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • les dommages et les pertes financières subis par la marina • les pertes liées au tourisme et à la pêche • la remise en état de l'environnement 				
<td> <p>Rencontre avec l'International Group of P&I Clubs et l'International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF)</p> <p><i>Nous avons discuté du traitement des demandes d'indemnisation émanant d'un déploiement du Système de commandement d'intervention (SCI).</i></p> </td> <td>  </td> <td> SEPTEMBRE </td>	<p>Rencontre avec l'International Group of P&I Clubs et l'International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF)</p> <p><i>Nous avons discuté du traitement des demandes d'indemnisation émanant d'un déploiement du Système de commandement d'intervention (SCI).</i></p>		SEPTEMBRE	



Présentation au webinaire sur l'Élaboration conjointe de l'intervention communautaire en collaboration avec un représentant de TC

Ce webinaire s'adressait aux communautés autochtones côtières directement touchées par le projet d'agrandissement du réseau de Trans Mountain. Il était axé sur l'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures et sur les demandes d'indemnisation relatives à ces mesures et aux autres dommages indemnifiables.



Réunion préparatoire à l'exercice de simulation sur table de décembre 2021 sur la responsabilité et l'indemnisation en cas de déversement d'hydrocarbures transfrontalier avec des partenaires internationaux



Participation à la réunion annuelle de 2021 du Pacific States/BC Oil Spill Task Force

Les membres de ce groupe ont échangé de l'information sur leurs activités concernant les questions d'actualité en matière de prévention, de préparation, d'intervention et de récupération en cas de déversement.



Participation à la délégation canadienne aux réunions des organes directeurs des FIPOL



Photo fournie par les FIPOL



Présentation à l'exercice de simulation sur table sur la responsabilité et l'indemnisation en cas de déversement d'hydrocarbures transfrontalier organisé conjointement avec :

- TC
- Garde côtière des États-Unis
- National Pollution Funds Center (NPFC)
- FIPOL
- International Group of P&I Clubs
- ITOPF

En se basant sur un scénario hypothétique de déversement, le groupe a travaillé à harmoniser les activités des payeurs, afin d'assurer le traitement efficace, efficient et rapide des demandes d'indemnisation.



Présentation à la réunion scientifique annuelle d'ArcticNet de 2021, en collaboration avec un représentant de TC

Intitulé « Qui paye les frais d'un déversement d'hydrocarbures? L'indemnisation dans l'Arctique », la présentation a porté sur le portefeuille des demandes d'indemnisation soumises à la Caisse à la suite d'incidents dans l'Arctique.



Réunion avec la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES)

La SODES est un organisme sans but lucratif dont le mandat est de protéger et de promouvoir les intérêts économiques de la communauté maritime du Saint-Laurent.



Participation au webinaire de TC sur les épaves et les navires abandonnés ou préoccupants



NOVEMBRE

2021

DÉCEMBRE





Présentation à TC et à la GCC d'un projet de recherche sur les dossiers de la Caisse au titre de l'article 101 de la LRMM

En cas de dommages, un demandeur peut tenter une action contre un propriétaire de navire devant les tribunaux. Selon la loi, l'administrateur devient partie à cette instance judiciaire. Nous pouvons offrir une indemnisation dans le cadre de ce processus, qui est parfois appelé « indemnisation de dernier recours » ou « demande d'indemnisation indirecte ».



JANVIER

Présentation du webinaire « Comment présenter une demande d'indemnisation étape par étape »



2022

Participation à la délégation canadienne aux réunions des organes directeurs des FIPOL



MARS

Réunion avec Clear Seas



Réunion préparatoire à l'atelier de 2022 sur la préparation et l'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures avec :

- TC
- GCC
- MPO
- Environnement et Changement climatique Canada
- Wildlife Conservation Society Canada



Cet atelier fait partie de l'Initiative d'évaluation des effets cumulatifs du transport maritime de TC pour la région pilote de Cambridge Bay, au Nunavut.



2. RAPPORT FINANCIER

En 2021-2022, la Caisse a perçu 4 338 366 \$ en intérêts (comparativement à 1 682 337 \$ en 2020-2021). Elle a aussi recouvré 422 146 \$ provenant de propriétaires de navire responsables de pollution ou de leurs assureurs (comparativement à 3 190 \$ en 2020-2021).

Les revenus d'intérêts ont augmenté de 2 656 029 \$ à la suite d'une hausse des taux d'intérêt moyens, qui sont passés de 0,34 % en 2020-2021 à 1,13 % en 2021-2022. Il y a eu six recouvrements liés à des règlements déjà accordés en 2021-2022, comparativement à deux en 2020-2021. La Caisse a ainsi été créditée d'un total de 4 760 512 \$ en 2021-2022 (comparativement à 1 685 527 \$ en 2020-2021).

Les dépenses de la Caisse se sont élevées à 4 959 684 \$ (comparativement à 2 600 329 \$ en 2020-2021), dont 2 015 800 \$ en dépenses de fonctionnement (comparativement à 2 049 928 \$ en 2020-2021) :

- La somme de 959 586 \$ a été versée en contributions aux FIPOL (comparativement à aucune contribution en 2020-2021 et à 554 235 \$ en 2019-2020).
- La somme de 764 201 \$ a été payée pour les demandes d'indemnisation canadiennes (y compris 58 892 \$ en intérêts payés selon la loi), comparativement à 532 421 \$ l'exercice financier précédent (y compris 47 514 \$ en intérêts payés selon la loi).

- La provision pour demandes sous révision a augmenté de 1 220 097 \$ comparativement à 2020-2021, en raison l'augmentation de la valeur totale des demandes reçues, mais non encore traitées à la fin de l'exercice financier (voir la note 4 des états financiers ci-joints).
- Les dépenses de fonctionnement ont diminué 34 128 \$. Les écarts comprennent :
 - une diminution de 140 000 \$ des frais de consultation pour les services maritimes et d'ingénierie et les enquêteurs sur les demandes d'indemnisation;
 - une augmentation de 106 000 \$ des frais juridiques pour les conseils juridiques non liés aux réclamations demandes d'indemnisation sur les questions d'entreprise, de relations de travail et d'approvisionnement, et
 - autres écarts mineurs indiqués à l'annexe A des états financiers.

À la fin de l'exercice, la Caisse avait un excédent accumulé de 408 857 200 \$ (comparativement à 409 056 372 \$ 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 2022

**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
État de la situation financière	3
État des résultats	4
État de la variation des actifs financiers nets	5
État des flux de trésorerie	6
Notes complémentaires	7
Informations additionnelles	12

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

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

Opinion

Nous avons effectué l'audit des états financiers de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (« la Caisse »), qui comprennent l'état de la situation financière au 31 mars 2022, les états des résultats, de la variation des actifs financiers nets et des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

À notre avis, les états financiers ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de la Caisse au 31 mars 2022, ainsi que des résultats de ses activités et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes comptables pour le secteur public.

Fondement de l'opinion

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

Observations - budget

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

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

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

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

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

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

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



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

Marcil-Lavallee.ca
Comptables professionnels agréés
Chartered Professional Accountants



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

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

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



Comptables professionnels agréés, experts-comptables autorisés

Ottawa (Ontario)
Le 2 juin 2022

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

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

31 MARS 2022

3

	2022	2021
ACTIFS FINANCIERS		
Solde du compte auprès du Receveur général du Canada (note 3)	411 674 039 \$	410 938 132 \$
Intérêts courus à recevoir	646 836	292 964
Comptes à recevoir	-	2 000
Avances à la Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées	174 612	164 285
TOTAL DES ACTIFS FINANCIERS	412 495 487	411 397 381
PASSIFS		
Créditeurs et frais courus	185 299	151 934
Provision pour demandes sous révision (note 4)	3 531 854	2 311 758
TOTAL DES PASSIFS	3 717 153	2 463 692
ACTIFS FINANCIERS NETS	408 778 334	408 933 689
ACTIFS NON FINANCIERS		
Immobilisations (note 5)	78 866	122 683
EXCÉDENT ACCUMULÉ	408 857 200 \$	409 056 372 \$

Original signé par :

Anne Legars

, 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 2022

4

	2022	2021
PRODUITS		
Intérêts	4 338 366 \$	1 682 337 \$
Recouvrements liés à des demandes déjà réglées	422 146	3 190
	4 760 512	1 685 527
DEMANDES D'INDEMNISATION		
Augmentation de la provision pour demandes sous révision	1 220 097	17 980
Contributions aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (note 6)	959 586	-
Paiements effectués envers des demandes d'indemnisation canadiennes	696 042	484 907
Intérêts payés sur les paiements effectués envers des demandes d'indemnisation canadiennes	58 759	47 514
Paiements effectués envers des demandes d'indemnisation accélérées	9 267	-
Intérêts payés sur les paiements effectués envers des demandes d'indemnisation accélérées	133	-
	2 943 884	550 401
	1 816 628	1 135 126
CHARGES DE FONCTIONNEMENT		
Services administratifs, salaires et frais de bureau (annexe A)	1 264 325	1 237 840
Frais de consultation (annexe B)	219 754	359 392
Frais légaux	182 845	76 652
Honoraires de l'administrateur et administrateur adjoint	144 398	149 701
Loyer	117 592	123 818
Déplacements	24 961	18 847
Frais d'audit	18 108	16 668
Amortissement des immobilisations	43 817	67 010
	2 015 800	2 049 928
INSUFFISANCE DES PRODUITS PAR RAPPORT AUX CHARGES	(199 172)	(914 802)
EXCÉDENT ACCUMULÉ AU DÉBUT DE L'EXERCICE	409 056 372	409 971 174
EXCÉDENT ACCUMULÉ À LA FIN DE L'EXERCICE	408 857 200 \$	409 056 372 \$

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 2022

5

	2022	2021
INSUFFISANCE DES PRODUITS PAR RAPPORT AUX CHARGES	(199 172) \$	(914 802) \$
Amortissement des immobilisations	43 817	67 010
DIMINUTION DES ACTIFS FINANCIERS NETS	(155 355)	(847 792)
ACTIFS FINANCIERS NETS AU DÉBUT DE L'EXERCICE	408 933 689	409 781 481
ACTIFS FINANCIERS NETS À LA FIN DE L'EXERCICE	408 778 334 \$	408 933 689 \$

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 2022

6

	2022	2021
ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT		
Insuffisance des produits par rapport aux charges	(199 172) \$	(914 802) \$
Ajustement pour :		
Amortissement des immobilisations	43 817	67 010
	(155 355)	(847 792)
Variation nette des éléments hors trésorerie liés au fonctionnement :		
Intérêts courus à recevoir	(353 872)	(80 101)
Comptes à recevoir	2 000	(8 812)
Avances à la Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées	(10 327)	(119 134)
Créditeurs et frais courus	33 365	(34 952)
Provision pour demandes sous révision	1 220 096	17 981
	891 262	(207 394)
AUGMENTATION (DIMINUTION) DU SOLDE DU COMPTE AUPRÈS DU RECEVEUR GÉNÉRAL DU CANADA	735 907	(1 055 186)
SOLDE AU DÉBUT DE L'EXERCICE	410 938 132	411 993 318
SOLDE À LA FIN DE L'EXERCICE	411 674 039 \$	410 938 132 \$

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 MARS 2022

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 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 2022

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 0,77 % et 1,85 % (2021 : 0,22 % et 0,84 %). Le taux d'intérêt moyen pour l'exercice clos le 31 mars 2022 était de 1,13 % (2021 : 0,34 %).

4. INCERTITUDE RELATIVE À LA MESURE

Dû aux incertitudes inhérentes liées au processus de révision des demandes, il est possible que la provision pour demandes sous révision soit insuffisante. Une provision de 3 531 854 \$ a été comptabilisée pour les demandes reçues avant le 31 mars 2022 (2021 : 2 311 758 \$) pour lesquelles la révision n'était pas encore complétée. La provision est basée sur les estimations de la direction et supportée par des faits historiques. Tout ajustement subséquent déterminé par des examens additionnels sera comptabilisé dans l'exercice au cours duquel les demandes seront examinées.

Provision pour demandes sous révision

En date du 31 mars 2022, la provision pour demandes sous révision se détaille comme suit :

- 2 123 \$ (2021 : 168 580 \$) représentant le montant offert par le biais d'offres formelles et provisionné pour des réclamations reçues et en révision;
- 3 529 731 \$ (2021 : 2 143 178 \$) provisionné pour des réclamations reçues et non traitées.

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 MARS 2022

9

5. IMMOBILISATIONS

	2022		
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette
Équipement informatique	224 426 \$	224 426 \$	- \$
Mobilier et équipement	233 130	197 497	35 633
Améliorations locatives	638 259	595 026	43 233
	1 095 815 \$	1 016 949 \$	78 866 \$

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

6. ÉVENTUALITÉS

La Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires peut être tenue de verser des contributions aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, laquelle est déterminée par les Fonds. Les montants contribués sont utilisés pour le paiement de demandes d'indemnisation émanant de la juridiction des états contractants aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Le montant de cette contribution dépend du nombre de demandes d'indemnisation reçues par les Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, résultant en une somme à payer qui varie d'année en année. En raison de cette volatilité, la direction a déterminé que cette contribution ne peut être estimée de façon raisonnable d'année en année. Le montant de la contribution est payé et comptabilisé par la Caisse lorsque celui-ci est déterminé et demandé par les Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Au cours de l'exercice, la Caisse a contribué une somme de 959 586 \$ (2021 : Nil \$) aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Depuis le 18 décembre 2018, la Caisse d'indemnisation n'a plus de limite de responsabilité par incident. De plus, en date du 1 avril 2022, le ministre des Transports est investi des pouvoirs légaux pour imposer une levée de contributions de 56,32 cents (2021 : 55,05 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 2022

10

6. ÉVENTUALITÉS (suite)

Dans le cours normal de ses opérations, la Caisse peut recevoir des informations relativement à des événements qui sont survenus mais pour lesquels aucune demande d'indemnisation n'a été reçue. Il n'est pas possible pour la Caisse de déterminer la probabilité d'une demande d'indemnisation pour ces événements. La Caisse n'est aussi pas en mesure d'évaluer la valeur financière de toute demande liée à ces événements, s'il y a lieu. Aucune provision liée à ces événements n'est constatée dans les états financiers. Une provision est constatée lorsqu'une demande d'indemnisation est effectivement reçue.

7. INFORMATIONS SUR LES RÉSULTATS

	2022	2021
Perte sur devises étrangères incluse dans les contributions aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures	(15 886) \$	- \$

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 \$ (2021 : 185 722 \$) à Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) pour l'utilisation d'espaces de bureaux dont une partie (68 130 \$; 2021 : 61 905 \$) est ensuite facturée à la Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires. La Caisse s'est engagée à verser annuellement une somme minimale de 185 722 \$ à TPSGC pour la location d'espaces de bureaux en vertu d'un bail venant à échéance le 31 mars 2023. En tant que locataire, la Caisse est aussi responsable de payer sa part des coûts d'indexation annuelle.

Services de comptabilité

Au cours de l'exercice, la Caisse a déboursé une somme de 26 848 \$ (2021 : 26 820 \$) à Transport Canada pour des services de comptabilité.

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 MARS 2022

11

8. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS (suite)

Autre

Au cours de l'exercice, la Caisse a récupéré un montant totalisant 821 466 \$ (2021 : 420 075 \$) auprès de la Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées pour les dépenses opérationnelles suivantes :

	2022	2021
Services administratifs, salaires et frais de bureau	753 336 \$	358 171 \$
Loyer	68 130	61 904
	821 466 \$	420 075 \$

9. ÉVÉNEMENTS SUBSÉQUENTS

La Caisse constate une provision pour une demande d'indemnisation lorsqu'une réclamation formelle et dûment complétée est effectivement reçue par la Caisse. Toutes les demandes reçues avant le 31 mars 2022 ont été provisionnées dans les états financiers. Au cours de la période entre le 1 avril 2022 et le 12 mai 2022, la Caisse a reçu des demandes additionnelles totalisant 10 549 \$. Ces demandes d'indemnisation n'ont pas été provisionnées dans les états financiers.

10. BUDGET

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

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

INFORMATIONS ADDITIONNELLES
POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2022

12

	2022	2021
ANNEXE A – SERVICES ADMINISTRATIFS, SALAIRES ET FRAIS DE BUREAU		
Salaires et avantages sociaux	993 266 \$	925 328 \$
Frais de bureau	105 344	72 782
Services de technologie de l'information	69 999	64 827
Télécommunications	5 047	8 194
Autres services administratifs	90 669	166 709
	1 264 325 \$	1 237 840 \$

ANNEXE B – FRAIS DE CONSULTATION

Consultants et enquêteurs en demandes d'indemnisation	133 399 \$	173 129 \$
Projets spéciaux – gestion et services d'expertise	82 205	172 325
Services graphiques et multimédias	4 150	13 938
	219 754 \$	359 392 \$

ANNEXE

LISTE DES DOSSIERS DE RAPPORTS D'INCIDENT ET DE DEMANDES D'INDEMNISATION DE 2021-2022

L'index des incidents contient des renseignements additionnels sur chacun des incidents du portefeuille de dossiers de 2021-2022 :

- Les incidents sont énumérés par province et territoire.
- La colonne « Situation du dossier » montre si le dossier était ouvert ou fermé en date du 31 mars 2022.

- 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.

- L'icône désigne une épave ou un navire abandonné ou délabré.



Un sommaire de chacun des incidents énumérés ci-dessous se trouve sur le site Web de la Caisse (www.cidphn.gc.ca) sous la rubrique « Incidents et offres d'indemnisation ».

PROCESSUS DES PETITES DEMANDES D'INDEMNISATION

INCIDENT	DEMANDE D'INDEMNISATION	DÉCISION	DATE DE L'AVIS DE PAIEMENT	DATE DE L'AVIS DE TROP-PAYÉ	SITUATION DU DOSSIER À LA FIN DE L'ANNÉE
Ontario					
The Left Hand 2021-08-13 Humber Park Bateau de plaisance Aucun déversement	15 000,00 \$ 2021-09-07 Tow Marine Assistance Ltd	– (demande retirée)	–	–	Fermé
Colombie-Britannique					
Autumn Winds 2021-07-15 Passage Discovery Navire de pêche commerciale Aucun déversement	9 266,96 \$ 2021-12-09 Nanwakolas Council Society	9 266,96 \$ (100 %)	2022-02-04	–	Ouvert
Nom inconnu 2020-01-03 Sicamous Habitation flottante (bateau de plaisance) Déversement de diesel	6 941,10 \$ 2020-12-02 MPO/GCC	4 402,99 \$ (63 %)	2021-02-01	2021-06-17	Ouvert




PROCESSUS DES DEMANDES D'INDEMNISATION GÉNÉRALES ET RAPPORTS D'INCIDENT






INCIDENT	DEMANDE D'INDEMNISATION	DÉCISION	RECOUVREMENT	SITUATION DU DOSSIER À LA FIN DE L'ANNÉE
Nom du navire Date de l'incident Lieu Type de navire Déversement d'hydrocarbures (s'il y a lieu, et type d'hydrocarbures, si connu)	Montant demandé Date de la demande Nom du demandeur	Montant offert (%) par rapport au montant demandé Date de la décision	Montant recouvré Date du recouvrement	
Terre-Neuve-et-Labrador				
Alaskaborg 2022-02-10 Au large de la côte sud Navire de charge Déversement de mazout lourd	-	-	-	Ouvert
Baffin Sound 2015-06-23 St. Anthony Navire de pêche Aucun déversement	22 185,86 \$ 2015-12-09 MPO/GCC	22 185,86 \$ (100 %) 2016-02-25	-	Ouvert
BBC Oregon 2019-06-30 Bay Bulls Navire de charge Aucun déversement	-	-	-	Ouvert
Beverley Gaie 2018-10-03 Summerside Bateau de plaisance converti Aucun déversement	151 648,78 \$ 2019-07-12 MPO/GCC	9 614,71 \$ (6,34 %) 2019-10-31	8 000,00 \$ 2022-03-11	Fermé
Comanche 2022-03-10 Baie de Placentia Vraquier Aucun déversement	-	-	-	Ouvert
Danielle and Mark 2020-02-10 Old Bonaventure Navire de pêche Aucun déversement	47 073,08 \$ 2021-06-03 MPO/GCC	30 397,23 \$ (64,6 %) 2021-09-21	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
Executioner 2021-12-09 St. John's Navire de pêche Aucun déversement	-	-	-	Ouvert
Françoise 2017-09-21 Clarenville Navire de pêche Aucun déversement	381 296,28 \$ 2019-09-12 MPO/GCC	73 908,57 \$ (19,38 %) 2020-06-10	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
Jennifer Holly 2019-04-01 Main Brook Navire de pêche Déversement de carburant, d'huile de base et d'huile hydraulique	76 171,64 \$ 2019-10-28 MPO/GCC	72 939,19 % (95,76 %) 2020-03-06	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert

INCIDENT	DEMANDE D'INDEMNISATION	DÉCISION	RECOURVEMENT	SITUATION DU DOSSIER À LA FIN DE L'ANNÉE
Nom du navire Date de l'incident Lieu Type de navire Déversement d'hydrocarbures (s'il y a lieu, et type d'hydrocarbures, si connu)	Montant demandé Date de la demande Nom du demandeur	Montant offert (%) par rapport au montant demandé Date de la décision	Montant recouvré Date du recouvrement	
Lady Elizabeth I 2018-03-08 Woody Point Navire à passagers/de charge Aucun déversement	8 489,01 \$ 2019-12-13 MPO/GCC	1 620,37 \$ (19,09 %) 2020-03-11	2 147,82 \$ 2021-05-19	Fermé
Lady Miranda 2018-08-17 Cow Head Navire de pêche Aucun déversement	7 569,90 \$ 2020-05-25 MPO/GCC	7 569,90 \$ (100 %) 2020-06-25	8 639,92 \$ 2022-03-11	Ouvert
Lucas & Rebecca 2017-07-01 Baie des Îles Navire de pêche Aucun déversement	17 744,67 \$ 2017-11-03 MPO/GCC	17 744,64 \$ (100 %) 2017-12-13	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
Marcel Angie II 2018-12-11 Grand Bank Navire de pêche Aucun déversement	20 267,57 \$ 2020-11-03 MPO/GCC	14 622,14 \$ (76 %) 2021-03-02	16 088,71 \$ 2021-10-03	Fermé
Megan C 2019-01-28 Port aux Basques Navire de pêche Aucun déversement	11 784,58 \$ 2019-05-01 MPO/GCC	8 170,82 \$ (69,33 %) 2019-06-12	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
MSC Kim 2022-03-09 Port au Port Navire de charge Aucun déversement	–	–	–	Ouvert
Déversement d'origine inconnue 2020-06-08 Postville Déversement de kérosène	32 650,70 \$ 2021-12-01	En cours d'évaluation	–	Ouvert
Noble Mariner 2018-04-25 Nipper's Harbour Navire de pêche Déversement de diesel	41 687,99 \$ 2019-05-30 MPO/GCC	36 601,67 \$ (87,80 %) 2019-07-11	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
Northern Ranger 2019-06-01 Lewisporte Navire à passagers (traversier) Déversement	–	–	–	Ouvert
Omni St. Laurent 2019-09-23 Stephenville Remorqueur Déversement de diesel	–	–	–	Ouvert

INCIDENT	DEMANDE D'INDEMNISATION	DÉCISION	RECOURVEMENT	SITUATION DU DOSSIER À LA FIN DE L'ANNÉE
Nom du navire Date de l'incident Lieu Type de navire Déversement d'hydrocarbures (s'il y a lieu, et type d'hydrocarbures, si connu)	Montant demandé Date de la demande Nom du demandeur	Montant offert (%) par rapport au montant demandé Date de la décision	Montant recouvré Date du recouvrement	
Sikuk 2017-09-21 Clarendville Navire de pêche Aucun déversement	195 109,00 \$ 2019-03-01 MPO/GCC	79 826,14 \$ (40,91 %) 2020-06-10	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
Stelie II 2016-03-23 Port Saunders Navire de pêche Déversement de diesel	114 897,43 \$ 2020-10-08 MPO/GCC	La demande a été rejetée		Ouvert
Sweven 2019-03-12 St. John's Bateau de plaisance Aucun déversement	6 134,57 \$ 2021-03-11 MPO/GCC	6 134,57 \$ (100 %) 2021-04-23	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
Nom inconnu 2020-01-17 Cupids Bateau de plaisance Déversement de diesel	14 826,38 \$ 2021-06-15 MPO/GCC	14 766,79 \$ (99,6 %) 2021-09-01	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
Nouvelle-Écosse				
Cormorant 2015-02-27 Bridgewater Ancien navire militaire Déversement d'huile hydraulique	549 581,18 \$ 2015-11-02 MPO/GCC	515 267,25 \$ (93,76 %) 2016-03-29	375 000,00 \$ 2022-01-06	Ouvert
Farley Mowat 2015-06-24 Shelburne Navire de recherche Déversement	47 598,78 \$ 2017-06-23 Ville de Shelburne	43 641,94 \$ (91,69 %) 2017-07-18	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
Farley Mowat 2015-06-24 Shelburne Navire de recherche Déversement	814 815,05 \$ 2016-01-18 MPO/GCC	813 316,15 \$ (99,82 %) 2016-06-29	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
Hydra Mariner 2021-01-16 Halifax Bateau de plaisance Déversement inconnu	-	-	-	Ouvert
Miss Mall Bay 2019-04-03 Lunenburg Navire de pêche Aucun déversement	183 859,32 \$ 2021-04-01 MPO/GCC	35 824,08 \$ (19 %) 2021-11-05	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert





INCIDENT	DEMANDE D'INDEMNISATION	DÉCISION	RECOURVEMENT	SITUATION DU DOSSIER À LA FIN DE L'ANNÉE
Nom du navire Date de l'incident Lieu Type de navire Déversement d'hydrocarbures (s'il y a lieu, et type d'hydrocarbures, si connu)	Montant demandé Date de la demande Nom du demandeur	Montant offert (%) par rapport au montant demandé Date de la décision	Montant recouvré Date du recouvrement	
Miss Tricia Lynn 2019-05-19 Chéticamp Navire de pêche Aucun déversement	10 815,75 \$ 2021-05-18 MPO/GCC	10 803,86 \$ (99,9 %) 2021-07-27	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
Primo 2021-02-09 Lunenburg Navire de pêche Aucun déversement	–	–	–	Ouvert
Ryan Atlantic II (anciennement le <i>Cape Rouge</i>) 2014-03-10 Bridgewater Ancien navire de pêche Déversement	362 575,38 \$ 2014-06-30 MPO/GCC	358 117,79 \$ (98,77 %) 2015-03-19	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
Stephanie & Darrel 2007-04-11 Shelburne Navire de pêche Déversement de carburant et de liquide hydraulique	13 627,73 \$ 2008-02-09 MPO/GCC	13 627,73 \$ (100 %) 2008-05-13	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
Nouveau-Brunswick				
L'Épaulard 2018-11-04 Blacks Harbour Navire de pêche Déversement de diesel	7 821,73 \$ 2020-11-03 MPO/GCC	7 674,80 \$ (98 %) 2021-01-26	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
SBI Carioca 2017-10-11 Belledune Vraquier Aucun déversement	–	–	–	Ouvert
Québec				
Federal Leda 2019-11-21 Beauharnois Vraquier Aucun déversement	2 956,29 \$ 2021-11-20 MPO/GCC	En cours d'évaluation	–	Ouvert
GRT Synergie 2018-05-13 Carleton-sur-Mer Navire de pêche Déversement de diesel	10 449,01 \$ 2020-05-12 MPO/GCC	1 297,67 \$ (12,42 %) 2020-11-12	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert

INCIDENT	DEMANDE D'INDEMNISATION	DÉCISION	RECOURVEMENT	SITUATION DU DOSSIER À LA FIN DE L'ANNÉE
Nom du navire Date de l'incident Lieu Type de navire Déversement d'hydrocarbures (s'il y a lieu, et type d'hydrocarbures, si connu)	Montant demandé Date de la demande Nom du demandeur	Montant offert (%) par rapport au montant demandé Date de la décision	Montant recouvré Date du recouvrement	
Kathryn Spirit 2013-09-19 Lac Saint-Louis, Beauharnois Vraquier Aucun déversement	25 731 208,24 \$ 2021-05-04 MPO/GCC	–	–	Ouvert
				
Le Sept Ilien 2018-06-22 Gros Morne, Gaspésie Navire de pêche Aucun déversement	3 087,54 \$ 2020-06-22 MPO/GCC	1 996,69 \$ (64,70 %) 2020-10-19	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
Ocean Uannaq 2016-04-01 Montréal Remorqueur Déversement	5 074,17 \$ 2021-03-31 MPO/GCC	La demande a été rejetée		Ouvert
Réjane 2020-10-09 Rapides du Cheval Blanc, Rivière-des-Prairies Remorqueur Aucun déversement	3 428,93 \$ 2021-04-13 MPO/GCC	3 441,79 \$ (100 %) 2021-08-08	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
Ontario				
Tecumseh 2019-12-15 Rivière Détroit Vraquier Aucun déversement	9 752,43 \$ 2021-12-14 MPO/GCC	En cours d'évaluation	–	Ouvert
Nom inconnu 2021-04-13 Parc Bluffers, Toronto Bateau de plaisance Aucun déversement	9 982,18 \$ 2021-10-13 MPO/GCC	2 294,64 \$ (23 %) 2022-02-16	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
				
SEA-Q-TI 2021-02-08 Parc Humber Bay, Toronto Bateau de plaisance Aucun déversement	35 614,93 \$ 2021-11-08	En cours d'évaluation	–	Ouvert
				
Colombie-Britannique				
Alaska Plaza et Sea Lander 2020-12-24 Port McNeil Chaland Déversement de diesel	–	–	–	Ouvert
Alhena 2018-11-01 Alert Bay Navire de pêche Aucun déversement	12 654,91 \$ 2020-10-30 MPO/GCC	5 440,03 \$ (42,99 %) 2021-01-06	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert




INCIDENT	DEMANDE D'INDEMNISATION	DÉCISION	RECOURVEMENT	SITUATION DU DOSSIER À LA FIN DE L'ANNÉE
Nom du navire Date de l'incident Lieu Type de navire Déversement d'hydrocarbures (s'il y a lieu, et type d'hydrocarbures, si connu)	Montant demandé Date de la demande Nom du demandeur	Montant offert (%) par rapport au montant demandé Date de la décision	Montant recouvré Date du recouvrement	
Anapaya 2017-10-21 Ladysmith Voilier en bois Déversement de diesel et d'huile lubrifiante	 311 073,37 \$ 2019-09-10 MPO/GCC	296 024,24 \$ (95,16 %) 2019-12-05	Aucun recouvrement	Fermé
Atanook 2018-10-07 Port de Ganges Voilier (bateau de plaisance) Aucun déversement	 19 017,43 \$ 2020-10-05 MPO/GCC	4 905,93 \$ (25,80 %) 2020-12-24	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
Atrevida No. 1 2018-12-20 Maple Bay, près de la pointe Arbutus Bateau de plaisance, ancien traversier Déversement de diesel	223 719,10 \$ 2020-12-23 MPO/GCC	La demande a été rejetée		Fermé
Aura Lee 2018-12-13 Cowichan Bay Ancien navire de pêche Déversement de diesel	 42 176,45 \$ 2020-12-08 MPO/GCC	33 908,13 \$ (80 %) 2021-03-31	Efforts de recouvrement en cours	Fermé
Chalands King Arthur et SL 104 2016-04-10 Chenal Mamquam Blind Chaland Aucun déversement	819 134,67 \$ 2018-04-04 MPO/GCC	814 012,78 \$ (99,37 %) 2018-10-31	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
Big Kahuna 2017-11-29 Port Hardy Bateau de plaisance Aucun déversement	 9 016,06 \$ 2019-09-30 MPO/GCC	6 811,45 \$ (75,55 %) 2019-12-24	Aucun recouvrement	Fermé
Blue Pacific No. 1 2016-12-28 Île Salt Spring Ancien navire de pêche Déversement de mazout	132 339,06 \$ 2018-10-09 MPO/GCC	114 129,56 \$ (86,24 %) 2019-01-23	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
Central Isle 2016-06-01 French Creek Ancien navire de pêche Aucun déversement	25 035,02 \$ 2018-02-20 MPO/GCC	24 108,07 \$ (96,30 %) 2018-04-04	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
Incident de Darrell Bay 2018-12-20 Darrell Bay, Squamish Anciens navires de pêche, bateau de plaisance, ancien remorqueur Déversement de diesel	 202 213,22 \$ 2020-12-17 MPO/GCC	43 721,14 \$ (21,6 %) 2021-05-10	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert

INCIDENT	DEMANDE D'INDEMNISATION	DÉCISION	RECOURVEMENT	SITUATION DU DOSSIER À LA FIN DE L'ANNÉE
Nom du navire Date de l'incident Lieu Type de navire Déversement d'hydrocarbures (s'il y a lieu, et type d'hydrocarbures, si connu)	Montant demandé Date de la demande Nom du demandeur	Montant offert (%) par rapport au montant demandé Date de la décision	Montant recouvré Date du recouvrement	
Delphinus 2018-02-19 Île Gowlland Voilier Aucun déversement	25 579,91 \$ 2020-02-05 MPO/GCC	4 378,08 \$ (17,12 %) 2020-07-31	–	Fermé
Elva M II 2016-11-05 Richmond Navire de pêche Déversement	7 649,63 \$ 2017-02-09 Administration du port de Steveston	7 649,63 \$ (100 %) 2017-02-22	3 266,46 \$ 2019-07-01	Ouvert
	46 351,57 \$ 2017-02-28 MPO/GCC	46 351,57 \$ (100 %) 2017-03-31		Ouvert
Foss 153 2020-04-22 Haïda Gwaii Chaland Déversement de diesel	–	–	–	Ouvert
Friday While 2019-01-08 Port de Tsehum Bateau de plaisance Déversement de diesel	27 442,55 \$ 2020-12-31 MPO/GCC	10 531,22 \$ (38 %) 2021-03-03	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
George H. Ledcor 2018-08-13 Île Deering, Vancouver Remorqueur Aucun déversement	–	–	–	Ouvert
Go-Getter 2019-12-02 Port Hardy Navire de pêche Déversement de diesel	12 623,68 \$ 2021-11-24 MPO/GCC	2 123,68 \$ (17 %) 2022-02-18	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
Halary No. 1 2018-10-11 Campbell River Ancien navire de pêche Déversement de mazout	25 413,14 \$ 2020-10-09 MPO/GCC	17 021,27 \$ (67 %) 2021-01-28	Efforts de recouvrement en cours	Fermé
Knot 2021-09-26 Bras Todd, South Saanich Déversement de diesel	–	–	–	Ouvert
Lady Candy 2022-01-01 Bella Coola Navire de pêche	–	–	–	Ouvert
Laurier II 2014-07-14 Deep Bay Navire à moteur Aucun déversement	384 365,01 \$ 2018-01-22 MPO/GCC	265 768,99 \$ (69,14 %) 2019-02-07	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert

INCIDENT	DEMANDE D'INDEMNISATION	DÉCISION	RECOURVEMENT	SITUATION DU DOSSIER À LA FIN DE L'ANNÉE
Nom du navire Date de l'incident Lieu Type de navire Déversement d'hydrocarbures (s'il y a lieu, et type d'hydrocarbures, si connu)	Montant demandé Date de la demande Nom du demandeur	Montant offert (%) par rapport au montant demandé Date de la décision	Montant recouvré Date du recouvrement	
Maverick IV 2018-10-05 Cowichan Bay Bateau de plaisance Aucun déversement	52 522,44 \$ 2020-09-24 MPO/GCC	18 905,55 \$ (36 %) 2020-12-17	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
Miss Terri 2018-02-23 Campbell River Navire de pêche Aucun déversement	88 576,24 \$ 2020-09-04 MPO/GCC	La demande a été rejetée		Ouvert
Mistann 2011-10-14 Prince Rupert Navire de pêche Déversement de diesel	113 787,48 \$ 2012-04-26 MPO/GCC	100 462,51 \$ (88 %) 2012-09-12	18 080,42 \$ 2017-05-05	Ouvert
Nathan E. Stewart 2016-10-13 Passage Seaforth, Bella Bella Remorqueur Déversement de diesel et d'huile lubrifiante	Pas encore établi. 2019-10-11 Conseil tribal de la Nation Heiltsuk	–	–	Ouvert
Nika 2017-05-12 Campbell River Ancien navire de pêche Déversement de diesel	23 646,38 \$ 2019-03-26 MPO/GCC	22 720,29 \$ (96 %) 2019-05-01	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
Pacific Fibre Barge No. 1 2018-01-31 Port Mellon Chaland Déversement de diesel	121 187,55 \$ 2019-12-02 MPO/GCC	La demande a été rejetée		Fermé
Pacific Poet 2021-12-24 Baie Oak Bateau de plaisance Aucun déversement	–	–	–	Ouvert
Red Fir #9 2019-10-25 Base de Kitsilano, baie English Bateau de plaisance, ancien remorqueur Diesel Aucun déversement	37 526,55 \$ 2021-10-06 MPO/GCC	15 058,53 \$ (40 %) 2022-01-31	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
Rolano 2019-02-10 Île Cortes Navire à passagers Aucun déversement	248 265,04 \$ 2021-02-02 MPO/GCC	71 058,05 \$ (28 %) 2021-09-28	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
Salerosa 2017-02-06 Baie Oak Voilier en ferro-ciment Déversement de diesel	62 673,20 \$ 2019-02-01 MPO/GCC	8 254,51 \$ (13 %) 2019-04-11	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert

INCIDENT		DEMANDE D'INDEMNISATION	DÉCISION	RECOURVEMENT	SITUATION DU DOSSIER À LA FIN DE L'ANNÉE
Nom du navire Date de l'incident Lieu Type de navire Déversement d'hydrocarbures (s'il y a lieu, et type d'hydrocarbures, si connu)		Montant demandé Date de la demande Nom du demandeur	Montant offert (%) par rapport au montant demandé Date de la décision	Montant recouvré Date du recouvrement	
Salish Guardian 2019-07-24 Île Goat, Ganges Bateau de plaisance Aucun déversement		98 810,32 \$ 2021-07-20 MPO/GCC	38 662,05 \$ (39 %) 2021-11-29	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
San Jolyne III 2018-10-19 Île Dusenbury, Pender Harbour Navire de pêche Déversement de mazout		181 475,67 \$ 2020-10-16 MPO/GCC	127 118,46 \$ (70 %) 2021-08-18	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
SC 170 2017-08-22 Port McNeil Navire de pêche Déversement		11 606,93 \$ 2019-06-04 MPO/GCC	8 528,54 \$ (73 %) 2019-07-11	9 573,20 \$ 2021-07-15	Fermé
Scotia River 2019-11-10 Lax Kw'Alaams Remorqueur Déversement de diesel et de liquide hydraulique		101 618,52 \$ 2021-11-03 MPO/GCC	En cours d'évaluation	–	Ouvert
Sea Lion VI 2021-12-24 Maple Bay Remorqueur Aucun déversement		–	–	–	Ouvert
Sea-Que 2016-09-20 Sidney Navire à moteur Aucun déversement		18 730,67 \$ 2018-08-02 MPO/GCC	18 730,67 \$ (100 %) 2018-09-21	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
Seal Rock 2019-04-04 Île Saturna Bateau de plaisance Aucun déversement		51 805,59 \$ 2021-03-15 MPO/GCC	13 390,66 \$ (26 %) 2021-06-25	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
Sheena M 2019-10-01 Gibsons Remorqueur Déversement de carburant		–	–	–	Ouvert
Spudnik 2014-11-12 Déroit de Howe, Squamish Remorqueur Déversement		149 043,60 \$ 2016-04-28 MPO/GCC	131 064,45 \$ (88 %) 2016-07-26	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
Spudnik 2020-01-06 Surrey Remorqueur Aucun déversement		–	–	–	Ouvert

INCIDENT	DEMANDE D'INDEMNISATION	DÉCISION	RECOURVEMENT	SITUATION DU DOSSIER À LA FIN DE L'ANNÉE
Nom du navire Date de l'incident Lieu Type de navire Déversement d'hydrocarbures (s'il y a lieu, et type d'hydrocarbures, si connu)	Montant demandé Date de la demande Nom du demandeur	Montant offert (%) par rapport au montant demandé Date de la décision	Montant recouvré Date du recouvrement	
Theresa N 2018-09-08 Bamfield Navire de pêche Déversement de diesel	28 656,55 \$ 2020-07-24 MPO/GCC	28 656,55 \$ (100 %) 2020-10-22	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
Tinker II 2018-01-20 Campbell River Bateau de plaisance Aucun déversement	8 979,14 \$ 2020-01-07 MPO/GCC	3 892,56 \$ (43 %) 2020-04-08	Aucun recouvrement	Fermé
Tymac No. 20 2017-09-12 Sydney Remorqueur Déversement de diesel	36 177,31 \$ 2019-07-09 MPO/GCC	26 786,87 \$ (74 %) 2019-08-29	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
Nom inconnu (chaland) 2020-11-23 Parksville Chaland Déversement de diesel	-	-	-	Ouvert
Nom inconnu (cotre gréé à voile noir) 2018-01-17 Comox Bateau de plaisance Aucun déversement	30 993,43 \$ 2019-12-17 MPO/GCC	3 164,17 \$ (10 %) 2020-07-31	2 000 \$ 2021-07-06	Fermé
Nom inconnu (chalutier bleu) 2017-11-25 Campbell River Chalutier converti Aucun déversement	26 640,92 \$ 2019-09-30 MPO/GCC	23 505,95 \$ (88 %) 2020-04-27	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
Nom inconnu (chaland ponté) 2019-03-07 Port Mellon Chaland ponté Aucun déversement	396 954,40 \$ 2021-02-26 MPO/GCC	57 102,91 \$ (14 %) 2021-10-20	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
Nom inconnu (remorqueur de billes) 2021-12-07 Chenal Trevor Navire de service (bateau de travail) Aucun déversement	-	-	-	Ouvert
Viking I 2016-08-10 Nanaimo Navire de pêche Déversement d'hydrocarbures et déversement possible de carburant	31 458,19 \$ 2017-05-03 Administration du port de Nanaimo	29 432,92 \$ (94 %) 2017-08-30	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
	128 246,91 \$ 2018-02-20 MPO/GCC	128 246,91 \$ (100 %) 2018-04-24		Ouvert

INCIDENT	DEMANDE D'INDEMNISATION	DÉCISION	RECOURVEMENT	SITUATION DU DOSSIER À LA FIN DE L'ANNÉE
Nom du navire Date de l'incident Lieu Type de navire Déversement d'hydrocarbures (s'il y a lieu, et type d'hydrocarbures, si connu)	Montant demandé Date de la demande Nom du demandeur	Montant offert (%) par rapport au montant demandé Date de la décision	Montant recouvré Date du recouvrement	
Western Breeze 2019-07-10 Port de Steveston Ancien navire de pêche Déversement de diesel 	147 492,93 \$ 2021-07-06 MPO/GCC	En cours d'évaluation	–	Ouvert
Western Chief 2019-06-24 Baie Miner's, île Mayne Senneur (navire de pêche) Aucun déversement	22 528,61 \$ 2021-06-14 MPO/GCC	16 498,07 \$ (73 %) 2021-10-28	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
West Island 395 2018-09-08 Haida Gwaii Chaland de logement Déversement	1 857 314,06 \$ 2019-01-14 Haida Tourism Limited Partnership (Haico)	La demande a été rejetée	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
	64 697,02 \$ 2020-09-01 MPO/GCC	36 521,88 \$ (56 %) 2021-02-25		Ouvert
	114 463,99 \$ 2020-07-29 Ministère de l'Environnement et de la Stratégie sur le changement climatique de la C.-B.	72 996,90 \$ (64 %) 2021-03-31		Ouvert
White Orca 2017-11-15 Ladysmith Bateau de plaisance Déversement 	63 404,86 \$ 2019-09-24 MPO/GCC	49 005,97 \$ (77 %) 2019-12-20	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
Zac 2019-05-27 Port Alberni Navire de pêche Aucun déversement 	43 758,69 \$ 2021-04-22 MPO/GCC	40 277,24 \$ (92 %) 2021-08-08	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
Zidell Marine 277 et Jake Shearer 2017-11-26 Île Goose Remorqueur et chaland Aucun déversement	–	–	–	Ouvert
Zodiac Light 2018-02-15 Village de Kitamaat Navire de pêche Déversement de diesel	176 462,73 \$ 2020-01-15 MPO/GCC	133 879,10 \$ (76 %) 2020-06-01	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
	14 028,00 \$ 2020-02-12 Conseil de la Nation Haisla	14 028,00 \$ (100 %) 2020-03-26		Ouvert

INCIDENT Nom du navire Date de l'incident Lieu Type de navire Déversement d'hydrocarbures (s'il y a lieu, et type d'hydrocarbures, si connu)	DEMANDE D'INDEMNISATION Montant demandé Date de la demande Nom du demandeur	DÉCISION Montant offert (%) par rapport au montant demandé Date de la décision	RECouvreMENT Montant recouvré Date du recouvrement	SITUATION DU DOSSIER À LA FIN DE L'ANNÉE
Nunavut				
<i>Akademik Ioffe</i> 2018-08-24 Kugaaruk Navire à passagers Aucun déversement	-	-	-	Ouvert
Territoires du Nord-Ouest				
<i>Investigator</i> 2016-09-02 Pointe Toker Chaland Déversement de mazout	-	-	-	Ouvert