

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



**RAPPORT ANNUEL
DE L'ADMINISTRATEUR**

2022-2023

Canada 

À propos des images de la page couverture : *GJ Emma II*, Garde côtière canadienne (GCC)

En novembre 2020, le navire de pêche *GJ Emma II* s'est échoué et a causé un déversement d'hydrocarbures près de Flowers Cove, à Terre-Neuve-et-Labrador. Le propriétaire du navire est intervenu en réponse à l'incident. La GCC a surveillé cette intervention. Finalement, le propriétaire a fait enlever son navire de l'eau. En octobre 2022, la GCC nous a présenté une réclamation d'environ 11 500 \$. Nous avons évalué la demande en deux mois et avons payé près de 97 % du montant réclamé. Nous croyons que le navire était assuré et nous nous efforçons de communiquer avec son propriétaire.

Publié par l'administrateur de la

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

180, rue Kent, pièce 830
Ottawa (Ontario) K1A 0N5
Canada

Tél. : (613) 991-1726
Télec. : (613) 990-5423

www.cidphn.gc.ca

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

Monsieur le ministre,

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

Le rapport porte sur l'exercice se terminant le 31 mars 2023.

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



A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Mark A.M. Gauthier', with a long, sweeping underline.

Mark A.M. Gauthier, B.A., LL.B.
Administrateur (nommé le 3 avril 2023)
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	11
1.1. Dossiers actifs	11
Carte de nos dossiers actifs en 2022-2023	12
1.1.1. Traitement des réclamations	13
1.1.2. Efforts de recouvrement	25
1.1.3. Rapports d'incident	30
1.1.4. Efforts pour se préparer à répondre à un volume élevé de réclamations	30
1.1.5. La Caisse en tant que tribunal administratif	32
1.2. Fonds d'urgence pour le ministère des Pêches et des Océans en cas de déversement majeur d'hydrocarbures	34
1.3. Contribution aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL)	34
1.4. Pouvoirs d'enquête et d'exécution concernant les obligations de déclaration des contributeurs	36
1.5. Gestion du bureau et contrôles	37
1.6. Rapports, transparence et communications	38
2. RAPPORT FINANCIER	45
ANNEXE – LISTE DES DOSSIERS DE RAPPORTS D'INCIDENT ET DE RÉCLAMATIONS DE 2022-2023	61

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Répartition des 33 réclamations soumises selon le montant	14
Figure 2.1 : Nombre de réclamations reçues selon le type de demandeur	15
Figure 2.2 : Montant réclamé selon le type de demandeur	15
Figure 3.1 : Nombre de réclamations reçues selon le type de navire	16
Figure 3.2 : Montant réclamé selon le type de navire	16
Figure 4.1 : Montant réclamé pour les incidents liés à des navires abandonnés ou délabrés par rapport au montant total réclamé	17
Figure 4.2 : Nombre d'incidents liés à des navires abandonnés ou délabrés par rapport au nombre total de réclamations	17
Figure 5 : Temps écoulé avant la présentation des réclamations	18
Figure 6 : Temps requis pour traiter les réclamations	21
Figure 7 : Pourcentage du montant offert par rapport au montant réclamé au cours des cinq dernières années	22
Figure 8 : Pourcentage du montant offert par rapport au montant réclamé selon le processus d'indemnisation général	22
Figure 9 : Aperçu des poursuites liées à notre portefeuille de réclamations en 2022-2023	24
Figure 10 : Dossiers dans lesquels un recouvrement a été obtenu en 2022-2023	26
Figure 11 : Sommaire des poursuites en cours dans nos dossiers de recouvrement	27
Figure 12 : Nombre de réclamations reçues selon la jauge brute du navire	28
Figure 13 : Nombre de réclamations reçues liées à l'enlèvement d'épaves et couverture d'assurance	29
Figure 14 : Montants payés aux FIPOL depuis 1989	36

INTRODUCTION

La Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) indemnise les personnes touchées par la pollution par les hydrocarbures causée par n'importe quel type 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 *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (la LRMM).

Le régime d'indemnisation du Canada est basé sur deux principes. Premièrement, les propriétaires de navires sont responsables des incidents de pollution par les hydrocarbures causés par leurs navires, qu'ils soient en faute ou non. C'est le principe du pollueur-payeur. Deuxièmement, les personnes touchées par un incident devraient pouvoir être indemnisées, même si le propriétaire de navire ne paye pas ou si on ne sait pas quel navire a causé la pollution.

Les personnes touchées peuvent faire une réclamation directement à la Caisse. L'administrateur évalue les demandes admissibles et offre une indemnisation. Une fois qu'un demandeur a été payé, nous prenons toutes les mesures raisonnables pour recouvrer auprès du propriétaire de navire ou d'autres personnes responsables.

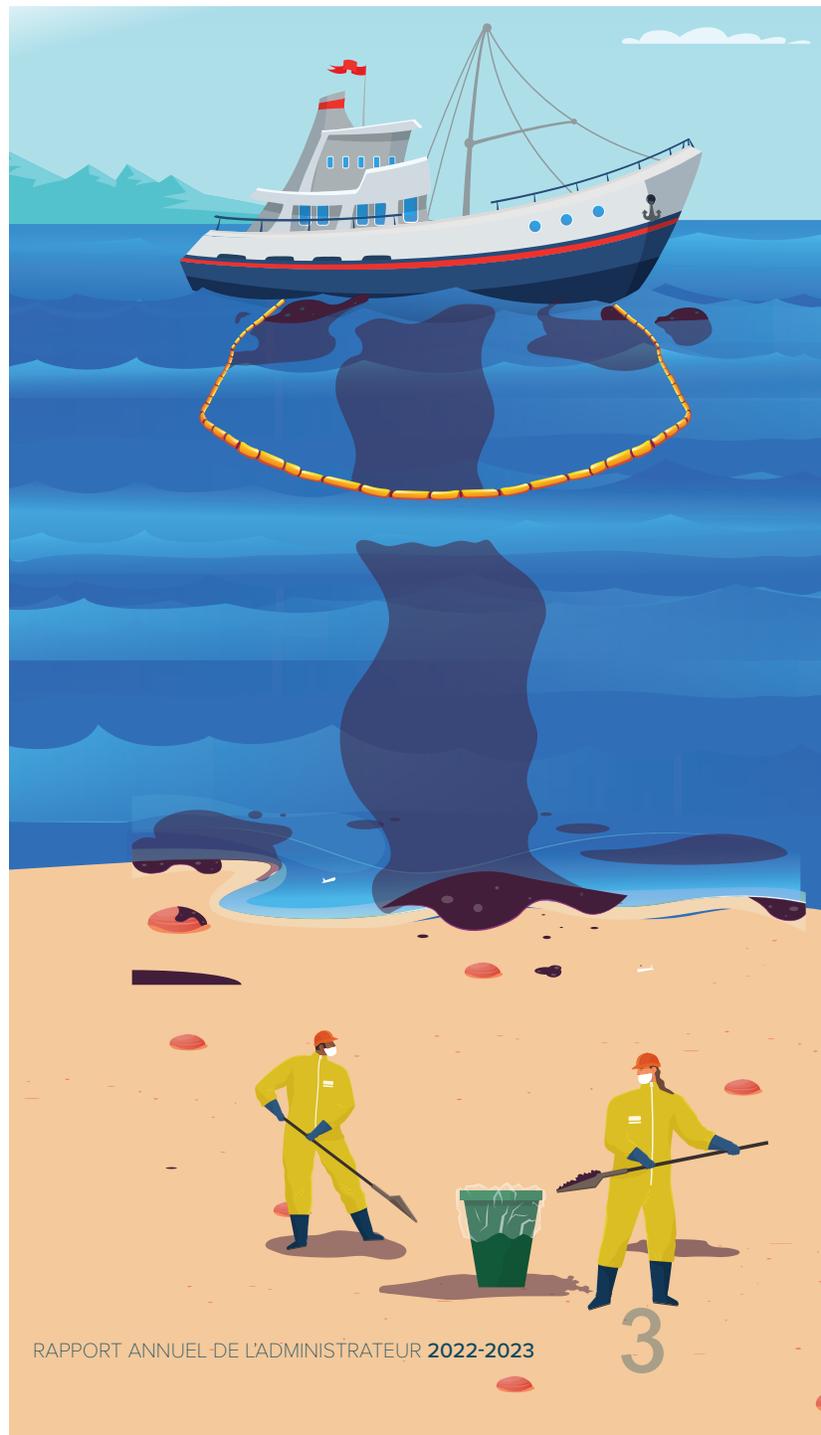
Les personnes touchées (y compris celles qui engagent des frais pour prévenir, réduire ou réparer les dommages) peuvent choisir de négocier avec le propriétaire de navire ou de le poursuivre. Si un demandeur intente une poursuite, l'administrateur devient partie à la poursuite, ce qui donne au demandeur un niveau additionnel de protection.

La Caisse couvre tous les types de navires ou bateaux qui déversent ou menacent de déverser des hydrocarbures persistants ou non persistants, y compris les déversements d'origine inconnue (c'est-à-dire causés par un navire inconnu).

Un incident causé par un pétrolier qui transporte des hydrocarbures persistants en vrac en tant que cargaison serait aussi couvert par le régime international et par les Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL, www.fipol.org).

Ce rapport annuel porte sur l'exercice allant du 1^{er} avril 2022 au 31 mars 2023.

Ceci est le 34^e rapport annuel sur nos activités.





AVANT-PROPOS DE L'ADMINISTRATRICE SORTANTE

Mon prédécesseur, Alfred Popp, a transformé l'administration et le fonctionnement de la Caisse. Il a assuré l'efficacité et la rapidité des activités, la pleine transparence de l'organisation, et un certain degré de stabilité et de rétention du personnel clé. Il a réorganisé le système de classement pour faciliter le respect de la *Loi sur l'accès à l'information* et de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*. Il a soumis les états financiers de la Caisse à des vérifications annuelles, et il a fait procéder au premier examen spécial en 2015.

En s'appuyant sur ses réalisations, nous avons développé davantage son concept de la « Caisse 2.0 » pour en faire la « Caisse 3.0 ». Mes sept années en tant qu'administratrice ont été très stimulantes. Cependant, je n'ai pas demandé que mon mandat soit renouvelé après l'exercice 2022-2023.

Puisque ce rapport annuel reflète les activités de la Caisse durant ma dernière année à la tête de l'organisation, il convient d'examiner quelques-uns des défis et des possibilités qui sont survenus au cours de mes mandats successifs, d'une durée totale de presque sept ans.

Après sept ans, voici où en est la Caisse aujourd'hui :

Nous partageons nos locaux et notre infrastructure avec une nouvelle Caisse, la Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées (la Caisse ferroviaire), selon une formule de partage des coûts. L'administrateur et l'administrateur adjoint sont tous deux nommés pour diriger les deux Caisses.

- La Caisse a encore sa propre image de marque et sa propre identité visuelle, y compris :
 - son site Web
 - ses adresses de courriel
 - son infolettre
 - ses comptes de médias sociaux (Twitter, LinkedIn, Facebook et YouTube)
- La Caisse a ses propres exigences et délais de conformité.

L'arrivée de l'administrateur adjoint a élargi notre capacité. La nomination de Mark Gauthier comme administrateur adjoint en 2018 nous a permis de rendre un plus grand nombre de décisions. Ces décisions peuvent être déléguées seulement à une autre personne nommée par le gouverneur en conseil.

Depuis 2018, Mark Gauthier a supervisé les dossiers de réclamation et a signé presque toutes les lettres d'offre d'indemnité et les lettres de rejet. Grâce à sa connaissance approfondie du droit maritime et à son expérience comme membre du Tribunal d'appel des transports du Canada, il était la personne idéale à qui déléguer ces tâches. Sa nomination nous a aussi permis de mener un plus grand nombre d'initiatives et de projets et de mieux accomplir nos rôles de surveillance.

Un plan stratégique a aidé à améliorer l'organisation. En plus de l'évaluation quotidienne des réclamations que nous recevons, nous avons concentré nos efforts de développement sur trois orientations stratégiques :

1. L'accès à la justice pour les demandeurs;
2. Une organisation efficace et transparente, agile et structurée;
3. Une équipe professionnelle reliée à un réseau d'expertise.

En conséquence, nous avons maintenant la capacité interne de faire ce qui suit :

Communications et relations externes. Ces activités sont essentielles pour remplir les éléments du mandat qui consistent à assurer l'accès à la justice et la transparence de l'organisation. Les activités de relations externes font maintenant partie intégrante du bureau de l'administrateur. Elles comprennent :

- des webinaires
- de nouveaux outils pour les demandeurs
- des infolettres
- l'usage des médias sociaux
- une série de publications (y compris la publication des décisions), et
- des évaluations de la clarté du langage et de l'accessibilité

Collecte, analyse et publication de données. Cela est essentiel pour assurer l'efficacité et la transparence de l'organisation. Des données couvrant toute l'histoire de la Caisse ont aussi été recueillies et validées pour des besoins de recherche.

Plus grande capacité de traiter les réclamations. Nous avons maintenant un plus grand nombre d'experts et une équipe juridique pour soutenir notre processus de prise de décisions. Le nombre de demandes que nous recevons et traitons chaque année a doublé depuis 2015.

Recouvrement auprès des propriétaires de navires. Nous avons créé un processus systématique et nous avons fait appel à notre équipe juridique pour réduire les frais judiciaires et recouvrer des montants plus élevés auprès des propriétaires de navires. Le nombre de dossiers dans lesquels nous avons obtenu un recouvrement a beaucoup augmenté depuis 2015.

La Caisse a maintenant une plus grande capacité de répondre à un grave incident. Il n'y a eu aucun incident de ce genre depuis 1989. Cependant, la préparation de la Caisse à répondre à un tel incident fait partie de sa raison d'être. Grâce à nos efforts et aux changements apportés à la loi, nous sommes maintenant mieux capables de répondre à un grave incident :

- **En décembre 2018, des modifications apportées à la LRMM ont élargi le mandat de la Caisse.** Ces modifications ont eu pour effet de :
 - éliminer la limite de l'indemnisation offerte par incident;
 - permettre d'emprunter des fonds au Trésor en cas d'insuffisance;
 - permettre de prêter des fonds d'urgence au ministre des Pêches et des Océans;
 - créer un processus d'indemnisation accéléré et simplifié pour les demandes ne dépassant pas 35 000 \$.
- **Nous avons travaillé avec nos partenaires pour faciliter la collaboration.** En voici quelques exemples :
 - Nous avons signé deux ententes internationales avec :
 - L'International Group of P&I Clubs (l'IGP&I), qui assure environ 90 % de la flotte mondiale;
 - Les Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL), qui offrent une indemnisation en cas de déversement d'hydrocarbures persistants causé par un pétrolier.

- Nous avons négocié un protocole d'entente (PE) avec l'International Tanker Owners Pollution Federation (l'ITOPF), une organisation d'experts internationaux en déversements d'hydrocarbures.
- Nous avons tenu des discussions et des ateliers avec les organisations qui auraient un rôle d'indemnisation à jouer en cas de déversement transfrontalier, y compris notre homologue des États-Unis, l'Oil Spill Liability Trust Fund (l'OSLTF).

Notre bureau a grandi et s'est transformé en une meilleure organisation, qui a subi avec succès son deuxième examen spécial. Nous avons connu une forte croissance, ce qui nous a obligés à établir une structure à trois piliers (le programme maritime, le programme ferroviaire et les services intégrés) que nous partageons avec la Caisse ferroviaire. Cela permet à chaque Caisse d'être responsable de ses activités et de partager les ressources avec souplesse. Nous avons ajusté efficacement nos processus de travail en réponse à notre croissance rapide, comme l'a confirmé l'examen spécial de 2020. Nous avons aussi converti la plupart de nos systèmes d'information à l'informatique en nuage, ce qui a rendu notre environnement de travail plus flexible à la suite de la pandémie de COVID-19.

Les défis des sept dernières années :

- Le processus de nomination par le gouverneur en conseil, qui a donné à l'administratrice de faibles mandats provisoires à court terme pendant les deux premiers exercices.
- La pandémie de COVID-19, qui a ralenti nos activités de relations externes.
- La structure de gouvernance inhabituelle du bureau de l'administrateur :
 - Bien que l'administrateur soit indépendant et qu'il soit l'employeur privé du personnel de son bureau, il doit se conformer aux nombreuses exigences des ministères et organismes fédéraux. La gestion des risques associés aux nombreux aspects imprécis de ce régime de gouvernance exige beaucoup de temps et de ressources.
- La mise en place d'une structure de gouvernance à trois piliers pour gérer séparément la Caisse maritime et la Caisse ferroviaire, tout en utilisant en grande partie le même personnel et les mêmes ressources. Bien que le partage des ressources permette de réaliser des gains d'efficacité, chacune des deux Caisses a quand même ses propres exigences de conformité, ce qui augmente la charge de travail.
- La rétention d'un personnel hautement spécialisé dans un environnement de travail très compétitif.

Les défis et les possibilités qui se présentent à mon successeur et au législateur :

- **Les limites du régime concernant les navires délabrés et abandonnés.** Malgré l'entrée en vigueur de la *Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux* en 2019 (voir à la p. 28-29), nous sommes encore confrontés aux mêmes défis que mon prédécesseur a signalés il y a sept ans.
- **Un changement de leadership en 2023-2024.** Un avis de possibilité de nomination pour le poste d'administrateur adjoint a été publié afin de trouver un remplaçant sans délai. Cependant, aucun avis de possibilité de nomination n'a encore été publié pour le poste d'administrateur. L'administrateur adjoint sortant, Mark Gauthier, va agir comme administrateur de façon intérimaire pour une période d'un an. La principale priorité doit être de s'assurer que les membres du personnel restent actifs et motivés. Cela est essentiel, étant donné les connaissances très spécialisées qu'ils possèdent et le marché du travail hautement compétitif.
- **Les limites du modèle actuel de gouvernance.** Le modèle de gouvernance du bureau de l'administrateur a atteint ses limites. Le législateur doit le réexaminer et peut-être aussi l'améliorer. Une structure organisationnelle consolidée pourrait faciliter la gouvernance et la conformité. Ce

problème touche à la fois la Caisse maritime et la Caisse ferroviaire, et il a été porté à l'attention de Transports Canada (TC).

- **Être ou ne pas être un tribunal administratif.** La Caisse assure l'accès à la justice. Elle apporte un complément au régime actuel de responsabilité en offrant une indemnisation supplémentaire. Les fonds de la Caisse peuvent être utilisés seulement selon les décisions de l'administrateur, dans les paramètres de la loi, pour :
 - recevoir les réclamations, les évaluer et faire enquête sur celles-ci;
 - indemniser les demandeurs;
 - recouvrer les fonds auprès des parties responsables si possible;
 - être partie à des poursuites selon la loi;
 - répondre lorsque nos décisions sont contestées devant la Cour fédérale; et
 - autofinancer les fonctions d'administration et de conformité de la Caisse.

Le bureau de l'administrateur est-il un tribunal administratif? Je le crois fermement, ce qui a d'importantes implications concernant la gouvernance et la gestion (voir l'encadré 4).

La Caisse a une longue histoire qui a débuté il y a plus de 50 ans par la création de son prédécesseur, la Caisse des réclamations de la pollution maritime. Au fil du temps, le législateur a élargi le rôle de la Caisse, afin d'assurer une meilleure indemnisation et un plus grand accès à la justice aux personnes touchées par les déversements d'hydrocarbures causés par les navires. Je me sens privilégiée d'avoir pris une part active à son histoire.

J'ai travaillé dur pour m'assurer que la Caisse soit utilisée de manière à respecter pleinement l'intention du législateur. Cela a parfois nécessité de la créativité et de l'innovation.

Je suis surtout fière de léguer à mes successeurs une organisation qui a élargi sa capacité et son expertise internes, ainsi qu'un formidable personnel désireux de continuer à améliorer et à développer l'organisation dans l'intérêt du public. Je suis aussi reconnaissante à tous les consultants, avocats et intervenants qui nous ont enrichis de leur expertise.

Ce parcours de près de sept ans a été extrêmement intéressant d'un point de vue intellectuel. Mais ce dont je me souviendrai le plus, ce sont les personnes qui ont mené à bien cette entreprise.

Je remercie tout spécialement Mark Gauthier, qui a fait équipe avec moi durant les cinq dernières années et qui m'a apporté son savoir et sa sagesse. De plus, il a accepté d'agir comme administrateur pendant un an pour assurer la continuité de l'organisation et aider le futur administrateur adjoint à bien s'intégrer.

Je suis confiante que, grâce au leadership de Mark et au travail de l'équipe, d'autres progrès seront accomplis au cours de la prochaine année pour remplir le mandat de la Caisse.



Anne Legars
Administratrice sortante

VUE D'ENSEMBLE DE 2022-2023*

TRAITEMENT DES RÉCLAMATIONS

**Plus de 500
réclamations**

reçues depuis 1989

**33 nouvelles
réclamations**

reçues, représentant un total
de 7,5 M\$ en dommages

Plus de la moitié de ces
réclamations ne dépassaient pas

35 000 \$

2

demandes rejetées

85 %

des réclamations
proviennent de la Garde
côtière canadienne

412 367 \$

payés à des
demandeurs canadiens

Plus de la moitié

des réclamations liées à des navires
délabrés ou abandonnés

2

décisions judiciaires
importantes rendues
en notre faveur

EFFORTS DE RECOUVREMENT

19 950 \$

recouvrés auprès de pollueurs

De nouvelles poursuites commencées
contre des pollueurs dans environ

12 incidents

DÉTAILS FINANCIERS

12 M\$

perçus en intérêts

414 M\$

accumulé par la
Caisse depuis 1989

2.3 M\$

en dépenses de
fonctionnement

Aucune contribution
versée aux Fonds
internationaux
d'indemnisation pour
les dommages dus
à la pollution par les
hydrocarbures (FIPOL)

PRÉPARATION À TRAITER UN VOLUME ÉLEVÉ DE RÉCLAMATIONS

2

ententes internationales signées

* Il se peut que les totaux des montants et des pourcentages soient différents de ceux indiqués dans les états financiers vérifiés en raison de l'arrondissement des montants ou de la méthode de comptabilité employée (comptabilité de caisse ou comptabilité d'exercice).

FAITS MARQUANTS DE 2022-2023 :



Deuxième nombre le plus élevé de réclamations reçues dans notre histoire.

Nous avons reçu 33 demandes cette année. Le nombre record est de 37 demandes, atteint en 2019-2020.



Deuxième réclamation la plus élevée jamais reçue : 7,5 M\$.

Nous avons reçu trois demandes de plus d'un million de dollars, un nombre exceptionnellement élevé.



La diversité des demandeurs a atteint son plus haut niveau depuis les cinq dernières années.

Le nombre de demandeurs autres que la GCC a plus que doublé par rapport à l'année dernière, passant de deux à cinq. Nous avons reçu trois demandes venant d'entités autochtones et deux demandes venant de ports et havres.



Nombre le plus élevé de demandes reçues dans le cadre du Processus accéléré pour les petites demandes d'indemnisation.

Nous avons reçu huit demandes dans le cadre de ce processus, comparativement à deux l'année dernière et à une seule l'année précédente. Toutes ces demandes sont venues de la GCC. Elles ont toutes été payées en entier et aucune d'elles n'a encore été réévaluée.



La plupart des demandes étaient liées à des incidents survenus en Colombie-Britannique.

C'est la reprise d'une tendance historique.



Beaucoup plus d'activité devant les tribunaux, y compris deux décisions d'appel.

Ces décisions importantes ont permis de clarifier la nature et le fonctionnement de la Caisse.



Intensification de nos efforts pour nous préparer à répondre à un volume élevé de demandes.

Nous avons signé deux ententes historiques avec nos partenaires internationaux.



Nos activités de relations externes ont doublé par rapport à l'année dernière.

Nous avons recommencé à participer à des événements et à tenir des réunions en personne dans tout le pays. Nous avons tenu des rencontres productives avec des centaines de personnes qui n'avaient jamais entendu parler de nous. Deux des cinq demandes reçues de demandeurs autres que la GCC ont été faites par des groupes que nous avons rencontrés lors d'événements et de webinaires.

La réalisation de notre mandat, énoncé à la partie 7 de la LRMM, demeure au coeur de nos activités. Ce mandat consiste à :

- Traiter les réclamations et prendre des mesures de recouvrement contre les propriétaires de navires (Section 1.1);
- Fournir des fonds d'urgence à la GCC en cas de grave déversement d'hydrocarbures, 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, assurer la transparence et mener des activités de communications (Section 1.6); et
- 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 131 dossiers actifs en 2022-2023, comparativement à 111 dossiers l'année dernière. Un aperçu de ces dossiers se trouve à l'annexe du rapport.

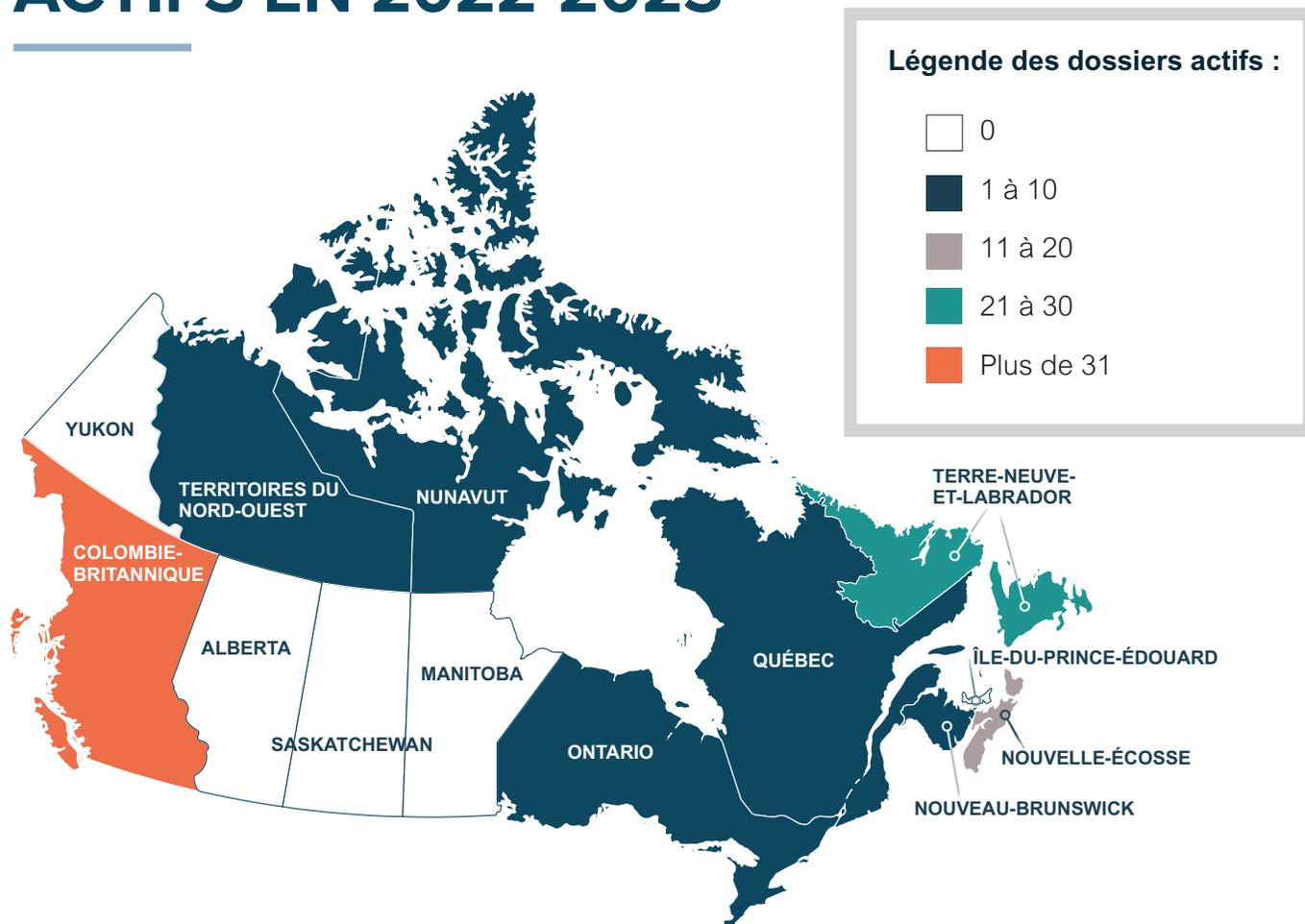
Ce portefeuille comprend :

- 105 dossiers de réclamation, comparativement à 86 en 2021-2022.
 - Ces dossiers portent sur le traitement des demandes et les mesures de recouvrement prises contre les propriétaires de navires et toutes autres personnes responsables.
- 26 dossiers de rapport d'incident, comparativement à 25 en 2021-2022.
 - Nous ouvrons ces dossiers lorsque nous prenons connaissance d'un incident qui mènera probablement à une réclamation. Nous ouvrons aussi de tels dossiers lorsque nous prenons connaissance d'une poursuite commencée contre un propriétaire de navire.



Photo de la GCC du *Trailer Princess*

CARTE DE NOS DOSSIERS ACTIFS EN 2022-2023



PROVINCE OU TERRITOIRE	DOSSIERS ACTIFS	NOUVELLES RÉCLAMATIONS	NOUVEAUX RAPPORTS D'INCIDENT	MONTANT TOTAL PAYÉ EN 2022-2023 (\$)
Colombie-Britannique	75	18	3	274 590
Terre-Neuve-et-Labrador	30	9	0	67 001
Nouvelle-Écosse	11	3	0	27 220
Québec	7	2	0	17 209
Ontario	4	1	0	26 347
Nouveau-Brunswick	2	0	0	0
Territoires du Nord-Ouest	1	0	0	0
Nunavut	1	0	0	0
TOTAL	131	33	3	412 367

Notre portefeuille de dossiers actifs et d'activités est réparti selon les catégories suivantes :

- 1.1.1. Traitement des réclamations :
 - Depuis la réception d'une demande par tout moyen jusqu'au moment où elle payée ou rejetée, ou
 - lorsque nous devenons partie à une poursuite contre un propriétaire de navire.
- 1.1.2. Efforts de recouvrement :
 - Une fois qu'un demandeur a été payé, nous prenons toutes les mesures raisonnables pour recouvrer auprès du propriétaire du navire ou d'autres personnes responsables.
- 1.1.3. Rapports d'incident :
 - Ouverture de dossiers de rapport sur les incidents qui mèneront probablement à une réclamation.
- 1.1.4. Efforts pour se préparer à répondre à un volume élevé de réclamations
- 1.1.5. La Caisse en tant que tribunal administratif

1.1.1. TRAITEMENT DES RÉCLAMATIONS

Le traitement des réclamations comprend :

- recevoir les demandes directes;
- enquêter sur les demandes directes et les évaluer, y compris les communications de suivi avec le demandeur;
- envoyer les lettres de décision;
- prendre des décisions dans le cadre du Processus accéléré pour les petites demandes d'indemnisation;
- traiter les demandes indirectes, lorsque nous devenons partie à une poursuite contre un propriétaire de navire;
- payer les demandes; et
- répondre à la contestation de nos décisions devant les tribunaux.



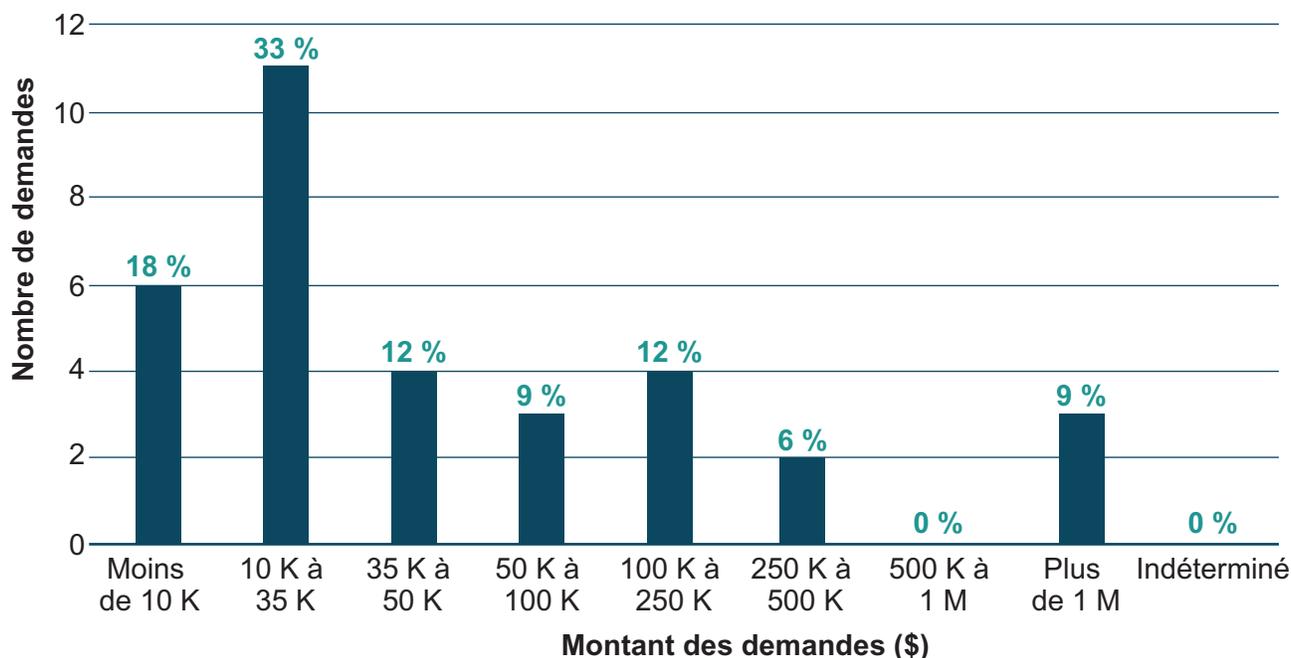
33 nouvelles réclamations ont été reçues.

Cela se compare à 20 demandes en 2021-2022. Le nombre de demandes reçues cette année était le deuxième plus élevé depuis 1989.



Photo de la GCC du *Hydra Mariner*

Figure 1 : Répartition des 33 réclamations soumises selon le montant



Note : Le chiffre au-dessus de chaque barre représente le pourcentage de demandes comprises pour ce segment.



Le montant total des réclamations reçues cette année a atteint 7 503 782 \$. C'est le deuxième montant total le plus élevé de notre histoire. Cela se compare à 26 570 794 \$ en 2021-2022. Les demandes reçues cette année ont varié entre près de 3 000 \$ et 2,5 M\$. Depuis la création de la Caisse, nous avons reçu seulement 12 demandes de plus d'un million de dollars. Trois d'entre elles ont été reçues cette année.

Malgré le nombre historique de réclamations élevées, la plupart des demandes étaient beaucoup plus petites. Environ les deux tiers des demandes étaient de 50 000 \$ ou moins. Environ la moitié étaient de 35 000 \$ ou moins.

Plus de la moitié des demandes de 35 000 \$ ou moins ont été présentées dans le cadre du processus d'indemnisation général. 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 de 12 mois. Elles n'étaient donc pas admissibles à ce processus.



Huit demandes ont été présentées dans le cadre du Processus accéléré pour les petites demandes. C'est le nombre le plus élevé à ce jour. Toutes ces demandes sont venues de la GCC. L'évaluation initiale de ces demandes a été faite dans les 60 jours après leur réception, comme l'exige la LRMM. Aucune réévaluation n'a été faite cette année, mais il se peut que certaines demandes soient réévaluées en 2023-2024.

Figure 2.1 : Nombre de réclamations reçues selon le type de demandeur

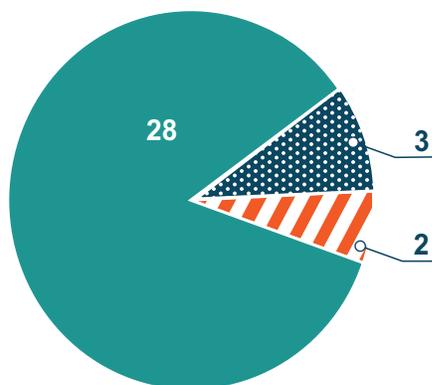
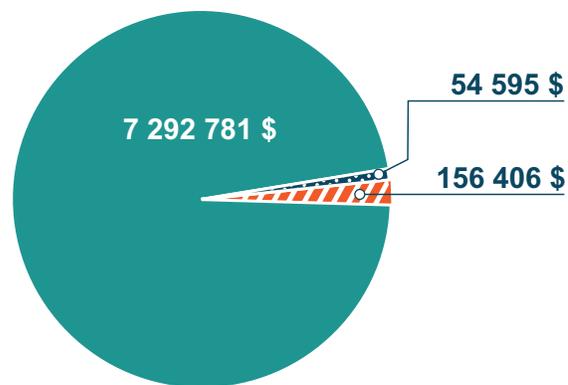


Figure 2.2 : Montant réclamé selon le type de demandeur



La GCC demeure le principal demandeur.

Parmi les 33 réclamations reçues cette année, 28 sont venues de la GCC. Cela représente 85 % du nombre total de demandes. Les demandes venant de la GCC ont représenté 97 % du montant total réclamé cette année. Les cinq autres demandeurs ont utilisé le processus d'indemnisation général.

Comparativement à l'année dernière, le nombre de demandeurs autres que la GCC a plus que doublé, passant de deux à cinq. C'est le nombre le plus élevé depuis les cinq dernières années. Depuis la création de la Caisse, nous avons reçu un total de huit demandes venant d'entités autochtones, dont six ont été reçues au cours des quatre dernières années. Cette année, nous avons aussi reçu deux demandes venant de ports et havres. La dernière fois que nous avons reçu une demande de ce groupe était en 2017-2018.



Encore une fois, les réclamations proviennent surtout de la Colombie-Britannique. Cette année, les demandes étaient réparties comme suit :

- Colombie-Britannique (18);
- Terre-Neuve-et-Labrador (9);
- Nouvelle-Écosse (3);
- Québec (2); et
- Ontario (1).

Les navires de pêche, les anciens navires de pêche et les bateaux de plaisance sont encore à l'origine de la plupart des réclamations. Ensemble, ces navires représentent plus des trois quarts des demandes reçues. La somme de 6 236 739 \$ réclamée représente aussi plus des trois quarts du montant total réclamé.

Figure 3.1 : Nombre de réclamations reçues selon le type de navire

TYPE DE NAVIRE	NOMBRE DE DEMANDES	POURCENTAGE DU NOMBRE TOTAL DE DEMANDES
Navires-citernes	1	3 %
Navires de charge, porte-conteneurs et navires à passagers	3	9 %
Remorqueurs et chalands	1	3 %
Navires de pêche	15	45 %
Bateaux de plaisance	8	24 %
Anciens navires de pêche*	4	12 %
Autres	1	3 %
Déversements d'origine inconnue	0	0
TOTAL	33	100 %

**Note : Cette année, nous avons reçu une réclamation de 2,5 M\$ à la suite de l'incident causé par le Hydra Mariner, un ancien navire de pêche délabré d'une jauge brute de 295. Ce navire était immatriculé comme bateau de plaisance, mais nous l'avons classé comme un ancien navire de pêche. Rien n'indiquait qu'il ait été utilisé comme bateau de plaisance ou qu'il était en train d'être converti en bateau de plaisance.*

Figure 3.2 : Montant réclamé selon le type de navire

TYPE DE NAVIRE	MONTANT TOTAL (\$)	POURCENTAGE DU MONTANT TOTAL
Navires-citernes	89 287	1 %
Navires de charge, porte-conteneurs et navires à passagers	1 156 343	15 %
Remorqueurs et chalands	3 225	Moins de 1 %
Navires de pêche	2 770 214	37 %
Bateaux de plaisance	691 355	9 %
Anciens navires de pêche*	2 775 171	37 %
Autres	18 188	Moins de 1 %
Déversements d'origine inconnue	0	0
Total	7 503 782	100 %

** Note : Voir la note ci-haut à propos du Hydra Mariner.*

Figure 4.1 : Montant réclamé pour les incidents liés à des navires abandonnés ou délabrés par rapport au montant total réclamé

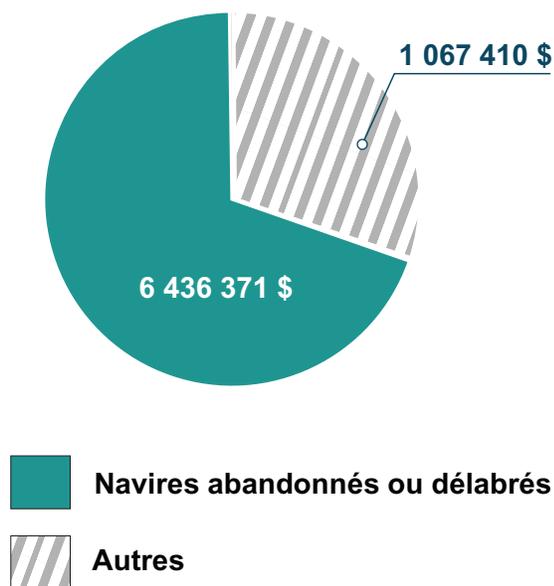
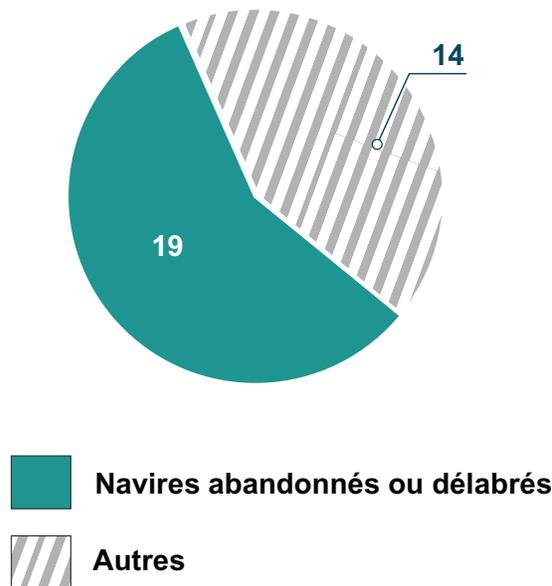


Figure 4.2 : Nombre d'incidents liés à des navires abandonnés ou délabrés par rapport au nombre total de réclamations



Deux tiers des réclamations étaient liées à des navires abandonnés ou délabrés. C'est une augmentation de plus de 20 % par rapport à l'année dernière.

En 2022-2023, 52 % de toutes les réclamations ont été présentées dans les 18 à 24 mois après l'incident. Cela se compare à 55 % en 2021-2022 et à 77 % en 2020-2021.

Cependant, si on exclut les demandes reçues dans le cadre du Processus accéléré pour les petites demandes, qui doivent être présentées dans les 12 mois après un incident, 68 % des demandes ont été présentées dans les 18 à 24 mois après l'incident.

Les avantages à présenter une réclamation le plus tôt possible après un incident sont les suivants :

- Les documents justificatifs sont plus récents et plus faciles à obtenir.
- Il y a moins de risque de manquer la date limite de présentation des demandes.
- L'indemnisation est reçue plus rapidement.
- Nous pouvons identifier d'autres demandeurs potentiels et communiquer avec eux.
- Les mesures de recouvrement peuvent être prises plus tôt.

**Figure 5 : Temps écoulé avant la présentation des réclamations
(à part les demandes reçues dans le cadre du processus d'indemnisation accéléré)**

TEMPS ÉCOULÉ	TYPE DE DEMANDEURS	NOMBRE DE DEMANDES	POURCENTAGE DES DEMANDES
0 à 6 mois		4	16 %
	Ports et havres	2	8 %
	Autochtones	2	8 %
12 à 18 mois		1	4 %
	GCC	1	4 %
18 à 24 mois		17	68 %
	GCC	17	68 %
Plus de 24 mois		3	12 %
	GCC	2	8 %
	Autochtones	1	4 %

Nous avons traité 23 réclamations. Nous en avons traité le même nombre en 2021-2022. Les décisions rendues cette année comprenaient :

- 13 lettres d'offre;
- 8 avis de paiement (Processus accéléré pour les petites demandes); et
- 2 rejets.

Seize demandes étaient en cours d'évaluation à la fin de l'année.



Nous avons rejeté deux réclamations parce qu'elles étaient inadmissibles :

- La demande concernant le *Baffin Sound* :
 - Les frais d'intervention réclamés n'avaient pas encore été engagés. Pour être indemnisables, ces genres de frais doivent avoir été réellement engagés.
 - De plus, l'incident a été causé par le demandeur lorsqu'il a tenté de faire enlever son navire de l'eau. Cela a aussi eu pour effet de rendre la demande inadmissible.

- La demande concernant le *Schiedyk* :
 - Les pertes financières réclamés ont été subis en 2020 et 2021, mais ils étaient dus à un naufrage qui a eu lieu en 1968. L'incident est survenu il y a trop longtemps pour que le demandeur puisse avoir droit à une indemnisation.

Ni l'une ni l'autre de ces décisions n'a été portée en appel par les demandeurs.



Deux jugements ont été rendus en notre faveur. L'année dernière, nous avons rejeté quatre réclamations. Trois demandeurs ont fait appel de la décision de

l'administrateur devant la Cour fédérale. Cette année, la Cour a donné raison à l'administrateur dans chaque cas. Un résumé de ces jugements se trouve dans l'encadré 1.

COUR FÉDÉRALE : LES PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES POLLUANTS NE PEUVENT PAS ÊTRE INDEMNISÉS PAR LA CAISSE

Haida Tourism Limited Partnership (West Coast Resorts) c. Canada (Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires), 2022 CF 1249

En août 2022, la Cour fédérale a rejeté un appel déposé par le propriétaire d'un chaland ayant causé de la pollution. Le propriétaire avait fait une réclamation directe à la Caisse pour être dédommagé de ses frais d'intervention. Nous avons rejeté la demande parce que le propriétaire d'un navire polluant ne peut pas recouvrer de tels frais auprès de la Caisse. La Cour fédérale nous a donné raison.

Clarification du rôle de la Caisse : la responsabilité du propriétaire d'un navire vs l'accès à l'indemnisation

En vertu de la LRMM, les propriétaires de navires sont responsables des incidents de pollution par les hydrocarbures, qu'ils soient en faute ou non. Dans certains cas, un propriétaire de navire peut ne pas être tenu responsable, mais rien dans la LRMM ne donne au propriétaire d'un navire polluant le droit d'être indemnisé de ses frais d'intervention par la Caisse.

Dans cette affaire, le propriétaire du navire a soutenu que l'incident était dû à un acte de sabotage. Si cela avait été prouvé, le propriétaire aurait pu l'invoquer en défense contre les réclamations faites contre lui pour les dommages dus à la pollution par les

hydrocarbures. Le propriétaire a également soutenu qu'en raison de la défense invoquée pour se dégager de sa responsabilité, il avait le droit d'être indemnisé de ses propres frais d'intervention par la Caisse. La Cour a rejeté cet argument. Ainsi, la Cour a accepté notre conclusion selon laquelle le propriétaire d'un navire polluant ne peut pas subir les genres de dommages qui sont indemnisables par la Caisse en vertu du processus direct de réclamation.

La Cour a aussi accepté notre conclusion selon laquelle le mécanisme direct de réclamation prévu par la LRMM fonctionne de façon indépendante par rapport au mécanisme indirect. En plus de sa décision concernant le mécanisme direct de réclamation, la Cour a déterminé que les propriétaires de navires polluants ne peuvent probablement pas non plus être indemnisés par la Caisse selon le mécanisme indirect.

Décision portée en appel devant la Cour d'appel fédérale

Le propriétaire du *West Island 395* a fait appel de la décision de la Cour fédérale devant la Cour d'appel fédérale. Les deux parties ont déposé leurs documents écrits.



Photo de la GCC
du *West Island 395*

UN JUGEMENT DE LA COUR FÉDÉRALE CLARIFIE LES DÉLAIS POUR PRÉSENTER UNE RÉCLAMATION À LA CAISSE

Canada c. Canada (Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires), 2022 CF 1310

En septembre 2022, la Cour fédérale a rendu une seule décision dans laquelle elle a rejeté deux appels et deux demandes de contrôle judiciaire déposés par le Canada au nom de la GCC. La GCC avait présenté à la Caisse deux réclamations concernant deux opérations d'intervention séparées. Nous avons rejeté les deux demandes parce qu'elles n'avaient pas été présentées dans les délais prévus par la loi. La Cour nous a donné raison.

Délais pour présenter une réclamation

Si un incident cause un déversement d'hydrocarbures, la LRMM donne aux demandeurs deux ans à compter de la date du déversement pour soumettre une réclamation directe à la Caisse. S'il n'y a pas eu de déversement, les demandeurs ont jusqu'à cinq ans pour faire une demande. Lorsqu'elle a présenté ses demandes plus de deux ans après les incidents du *Stelie II* et du *Miss Terri*, la GCC a affirmé qu'aucun des navires n'avait causé un déversement d'hydrocarbures.

Après avoir fait enquête, nous avons conclu qu'il y avait eu un déversement dans les deux cas. Même si personne sur les lieux de ces incidents n'avait constaté la présence d'hydrocarbures dans l'eau, d'autres preuves fournies par le demandeur ont montré qu'il était **plus probable qu'improbable** qu'un déversement s'était produit. Puisque les deux demandes avaient été présentées plus de deux ans après un déversement probable, elles ont été rejetées.

Devant la Cour fédérale, le Canada a soutenu qu'une conclusion selon laquelle un déversement s'est probablement produit ne devrait pas entraîner le rejet d'une réclamation. Il a soutenu qu'une preuve plus solide d'un déversement devrait être requise et qu'il devrait être possible de déterminer la date exacte d'un déversement. La Cour a rejeté ces arguments et elle a accepté l'approche de l'administrateur.

Le Canada a aussi soutenu qu'en raison du mandat que la loi confère à la GCC en matière d'intervention en cas de déversement, c'est elle, et non l'administrateur, qui devrait déterminer si un déversement s'est produit ou non pour l'application des délais prévus par la LRMM. La Cour n'était pas d'accord.

Contestation des décisions de l'administrateur devant la Cour : une importante clarification en matière de procédure

La Cour a confirmé que les demandeurs qui veulent contester les décisions de l'administrateur concernant les délais de présentation d'une réclamation doivent le faire en déposant un appel et non pas une demande de contrôle judiciaire.

- Les demandeurs ont 60 jours pour déposer un appel, tandis qu'une demande de contrôle judiciaire doit être présentée dans un délai de 30 jours.

La GCC n'a pas fait appel de la décision de la Cour fédérale.

Photo de la GCC du *Stelie II* et du *Miss Terri*



La plupart des réclamations inférieures à 100 000 \$ ont été traitées en moins de six mois. Une seule demande a pris plus d'un an à traiter. En général, les demandes plus élevées sont plus complexes et prennent plus de temps à traiter.



Figure 6 : Temps requis pour traiter les réclamations (à part les demandes reçues dans le cadre du processus accéléré pour les petites demandes)

MONTANT DE LA DEMANDE (\$)	NOMBRE DE DEMANDES	TEMPS REQUIS (MOIS)	TEMPS MOYEN (MOIS)
0 à 35 K	8	1 à 10	5
35 K à 100 K	4	1 à 11	7
100 K à 500 K	3	5 à 13	9
500 K à 1 M	0	–	–
Plus de 1 M	0	–	–

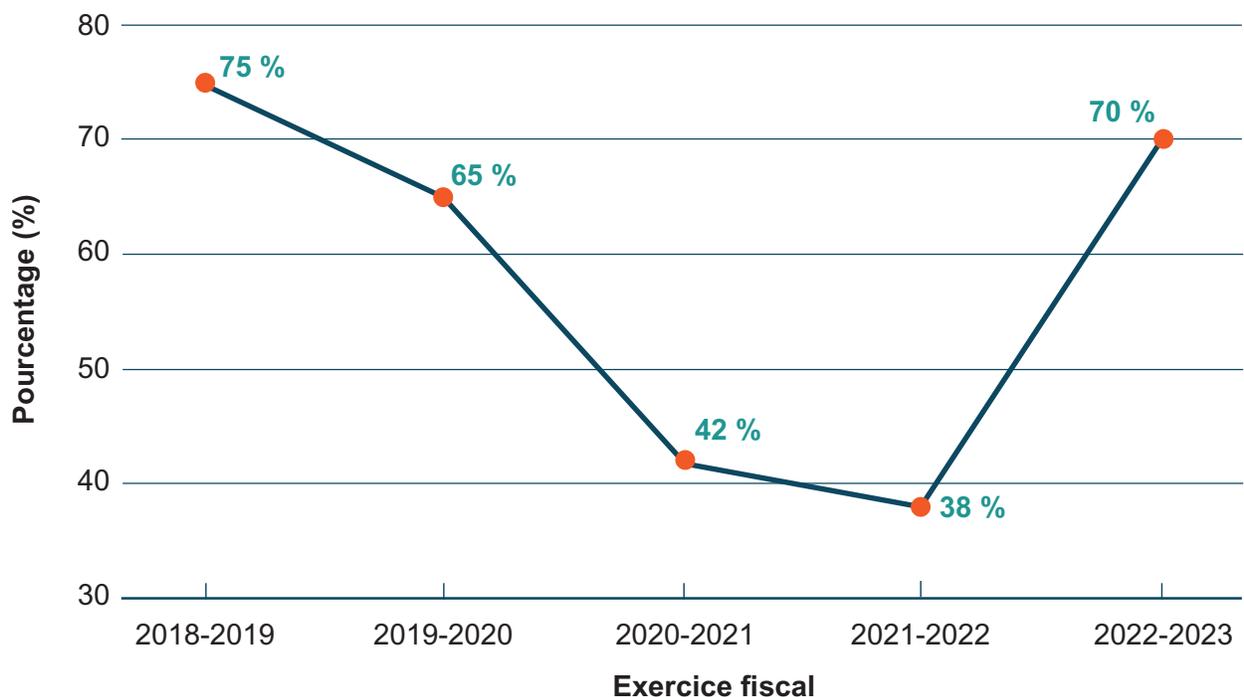
Note : La figure 6 comprend les demandes rejetées.

Onze demandes présentées dans le cadre du processus d'indemnisation général ont été payées cette année, pour un total de 280 199 \$. L'année dernière, un total de 753 889 \$ a été payé en réponse à 21 demandes.

À la fin de mars 2023, de nombreuses demandes plus élevées et plus complexes étaient toujours en cours d'évaluation, totalisant 32 729 324 \$.

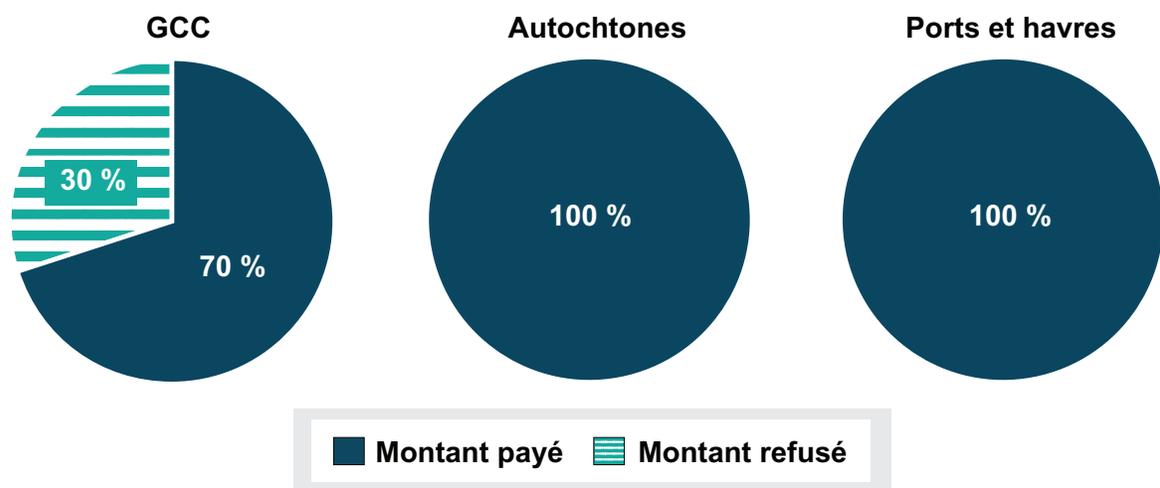
Les demandeurs ont reçu 70 % du montant qu'ils ont réclamé selon le processus d'indemnisation général. Cela se compare à 38 % en 2021-2022, ce qui représente une hausse remarquable. En raison de la petite taille de l'échantillon (11 demandes), il n'est pas possible de faire une analyse statistique significative.

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



Note : Des intérêts ont été payés sur ces montants.

Figure 8 : Pourcentage du montant offert par rapport au montant réclamé selon le processus d'indemnisation général



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

Comme dans les années passées, 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.

Nous sommes devenus partie à une nouvelle poursuite contre un propriétaire de navire (réclamation indirecte, voir l'encadré 2). Cette poursuite a été commencée par la GCC contre le propriétaire du *Hamilton Banker*.

Cette poursuite s'ajoute à deux poursuites (*Nathan E. Stewart* et *Kathryn Spirit*) qui ont été reportées des années précédentes. Ces affaires ont progressé lentement en partie à cause de la pandémie de COVID-19.

Traitement des réclamations : défis et possibilités

Lancement d'un nouveau sondage sur la satisfaction des demandeurs. Nous continuons de prendre d'autres mesures pour améliorer l'accès à la justice. Nous voulons offrir aux demandeurs un processus facile à suivre afin de les indemniser rapidement. Nous avons demandé à quelques anciens demandeurs d'évaluer leur expérience. D'après les commentaires reçus, le processus peut être amélioré. Nous allons continuer à mener des sondages auprès des demandeurs de façon régulière.

La majorité des demandeurs autres que la GCC ont utilisé notre nouveau formulaire de demande d'indemnisation générale lancé l'année dernière. C'est un document facile à utiliser pour aider les demandeurs à préparer et à présenter une demande. Quatre demandeurs sur cinq autres que la GCC s'en sont servi. Au cours de l'année à venir, nous allons continuer d'améliorer nos outils pour guider les demandeurs.

Encadré 2

Qu'est-ce qu'une réclamation indirecte?

Lorsqu'une personne touchée par un incident décide de poursuivre le propriétaire du navire, l'administrateur devient partie à la poursuite. Cela donne un niveau de protection additionnel au demandeur. Cela donne aussi une année de plus aux demandeurs qui ont manqué la date limite pour présenter une réclamation directe.



Photo de la GCC du *Hamilton Banker*

Figure 9 : Aperçu des poursuites liées à notre portefeuille de réclamations en 2022-2023

ADMINISTRATEUR À TITRE D'INTIMÉ DANS UN APPEL	
Contestation de la décision de l'administrateur par un demandeur (Section 1.1.1)	
Appel de la décision selon la loi (paragraphe 106(2) de la LRMM) : 3 dossiers	
NOM DU NAVIRE	NOUVEAUX DÉVELOPPEMENTS EN 2022-2023
<i>Miss Terri</i>	Jugement favorable obtenu
<i>Stellie II</i>	Jugement favorable obtenu
<i>West Island 395</i>	Jugement favorable obtenu, porté en appel devant la Cour d'appel fédérale
Demande de contrôle judiciaire : 2 dossiers	
<i>Miss Terri</i>	Jugement favorable obtenu
<i>Stellie II</i>	Jugement favorable obtenu
Nombre total de dossiers : 5 (mais seulement 2 audiences devant les tribunaux au total)	

Note : Tous les dossiers ont été continués depuis 2021-2022 et gérés par nos avocats internes.

ADMINISTRATEUR À TITRE DE PARTIE À UNE POURSUITE (DEMANDES INDIRECTES)			
NOM DU NAVIRE	TRIBUNAL	REPRÉSENTATION PAR	
		AVOCAT EXTERNE	AVOCAT INTERNE
<i>Kathryn Spirit*</i>	Cour fédérale	X	
<i>Nathan E. Stewart*</i>	Cour suprême de la Colombie-Britannique	X	
<i>Nathan E. Stewart*</i>	Cour fédérale	X	
<i>West Island 395</i>	Cour fédérale		X
<i>Hamilton Banker</i>	Cour fédérale		X
Nombre total de dossiers : 5			

*Note : L'astérisque * indique les dossiers qui ont été continués depuis 2021-2022.*



Kathryn Spirit

1.1.2. EFFORTS DE RECOUVREMENT

Une fois que nous avons payé un demandeur, nous devons prendre toutes les mesures raisonnables pour recouvrer auprès du propriétaire du navire ou de toute autre personne responsable d'un incident (voir l'encadré 3).



Nous avons géré 95 dossiers de recouvrement cette année. Cela se compare à 86 dossiers l'année dernière. Nous avons fermé 12 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, 83 dossiers étaient encore ouverts.

Nous sommes demeurés très actifs devant les tribunaux. Cette année, nous avons géré 35 dossiers faisant l'objet d'un litige ou d'une procédure d'exécution de jugement.

Dans le cadre de l'Initiative 3.0 de la Caisse, nos avocats internes intentent et gèrent des poursuites. L'usage de ressources internes nous permet d'être plus efficaces et de faire des économies. Nous pouvons ainsi prendre des mesures de recouvrement dans les plus petits dossiers, qui représentent un gros pourcentage de notre portefeuille. Cela augmente grandement notre capacité de procéder à un recouvrement lorsqu'il est raisonnable de le faire.

Encadré 3

Nous employons de nombreuses stratégies pour recouvrer auprès des propriétaires de navires.

Nous sommes toujours prêts à discuter d'une entente de paiement au lieu d'aller devant les tribunaux. Toutefois, nous devons parfois poursuivre un propriétaire de navire, notamment lorsqu'il ne répond pas à nos communications. De plus, une poursuite est souvent un simple moyen de protéger nos droits légaux, et de poursuivre les discussions en vue d'obtenir un règlement. Dans certains cas, nous choisissons d'aller devant les tribunaux parce que cela peut nous donner un moyen de pression. Si le propriétaire de navire ne présente aucune défense, nous pouvons obtenir un jugement par défaut. Cela n'exige pas beaucoup de ressources de la part de notre équipe juridique interne.

Nous avons commencé 12 nouvelles poursuites cette année. Toutes ces poursuites sont gérées par nos avocats internes :

- *Danielle and Mark*
- *Go-Getter*
- *Jennifer Holly*
- *Miss Tricia Lynn*
- *Red Fir No. 9*
- *Salish Guardian*
- *Seal Rock*
- Nom inconnu (habitation flottante)
- Nom inconnu (bateau de plaisance coulé)
- *Western Breeze**
- *Western Chief*
- *Zac*

*Nous avons commencé une poursuite dans le dossier du *Western Breeze* en vertu de l'article 102 de la LRMM, avant d'indemniser le demandeur. Cet article de la loi est un outil important, car il nous permet de protéger nos droits contre les propriétaires de navires face à l'approche d'une date limite pour commencer une poursuite.

Cette année, nous avons obtenu un recouvrement dans cinq petits dossiers.

Dans tous ces dossiers, notre équipe juridique a entamé des discussions pour parvenir à une entente de paiement ou a commencé une poursuite. Aucun de ces dossiers n'a fait l'objet d'une audience devant les tribunaux ou n'a abouti à un jugement. Dans quatre des cinq dossiers, le navire était assuré. Dans le dossier du *Noble Mariner*, nous avons négocié avec la succession du propriétaire du navire non assuré.

Figure 10 : Dossiers dans lesquels un recouvrement a été obtenu en 2022-2023

NOM DU NAVIRE	ANNÉE DE L'INCIDENT	MONTANT PAYÉ PAR LA CAISSE, Y COMPRIS LES INTÉRÊTS (\$)	MONTANT RECOUVRÉ* (\$)	STADE DU RECOUVREMENT
<i>Federal Leda</i>	2019	1 030	951	avant la poursuite
<i>GRT-Synergie</i>	2018	1 426	1 713 (de l'assureur)	avant le procès
<i>Le Sept Ilien</i>	2018	2 186	2 482 (de l'assureur)	avant le procès
<i>Noble Mariner</i>	2018	38 176	10 000	avant le procès
<i>Tecumseh</i>	2019	5 176	4 804	avant la poursuite
TOTAL	5 dossiers		19 950	

*Note : * Dans certains cas, nous avons recouvré nos frais judiciaires et/ou les intérêts. S'il y a lieu, ces montants sont inclus dans les chiffres de cette colonne.*

Parce qu'il est peu coûteux de commencer une poursuite, et que l'obtention d'un jugement par défaut à l'aide de notre équipe juridique interne réduit les coûts au minimum, cela nous offre de nouvelles possibilités. Si le propriétaire d'un navire non assuré n'a pas une grande capacité de payer, ce processus nous permet d'obtenir un recouvrement moins coûteux.

Un modèle mixte pour les efforts de recouvrement. L'obtention d'un jugement ne veut pas toujours dire que le propriétaire de navire va payer immédiatement. D'autres efforts sont parfois nécessaires. Cette année, nous avons engagé des avocats externes pour faire exécuter des jugements que nous avons obtenus contre des propriétaires de navires (dans les dossiers du *Nika* et du *Zodiac Light*).

Notre poursuite contre la province de la Colombie-Britannique continue. Dans le dossier du *Rolano*, le propriétaire inscrit du navire était une compagnie. Avant l'incident, la Colombie-Britannique est devenue propriétaire du *Rolano* lorsque la compagnie a été dissoute en vertu d'une loi de la province. Il y a eu d'autres poursuites semblables dans le passé, dans lesquelles les tribunaux ont conclu que la province était responsable du montant réclamé pour les mesures d'intervention, comme dans le dossier du *Chilcotin Princess* (voir à la p. 22 de notre rapport annuel de 2019-2020).

Photo de la GCC du *Federal Leda*

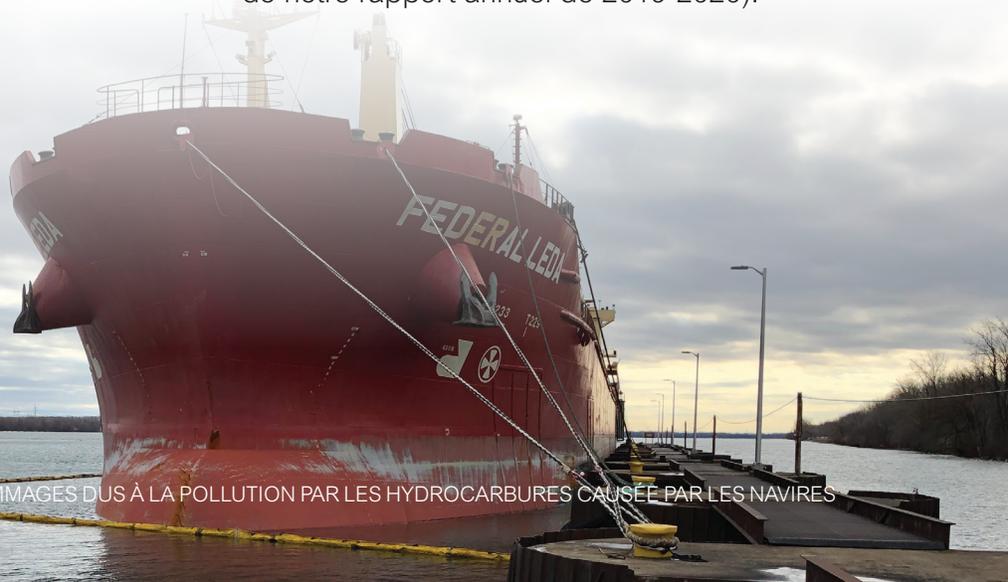


Figure 11 : Sommaires des poursuites en cours dans nos dossiers de recouvrement

NOM DU NAVIRE	DÉVELOPPEMENTS EN 2022-2023	NOM DU NAVIRE	DÉVELOPPEMENTS EN 2022-2023
REPRÉSENTATION PAR NOS AVOCATS INTERNES			
<i>Alhena</i>	Dossier fermé	<i>Beverley Gaie</i>	Paiement obtenu
<i>Danielle and Mark</i>	Tentative de signifier	<i>Darrell Bay</i>	Défendeur a reçu la signification
<i>Françoise*</i>	Actes de procédure	<i>Friday While</i>	Dossier fermé
<i>Go-Getter</i>	Tentative de signifier	<i>GRT-Synergie</i>	Paiement obtenu
<i>Jennifer Holly</i>	Jugement obtenu	<i>L'Épaulard</i>	Jugement obtenu
<i>Lady Miranda</i>	Paiement obtenu	<i>Laurier II*</i>	Jugement obtenu
<i>Le Sept Ilien</i>	Paiement obtenu	<i>Maverick IV</i>	Examen et interrogatoire préalable
<i>Miss Mall Bay</i>	Dossier fermé	<i>Miss Tricia Lynn</i>	Dossier fermé
<i>Noble Mariner</i>	Paiement obtenu	<i>Red Fir No. 9</i>	Tentative de signifier
<i>Rolano</i>	En cours de négociation	<i>Salish Guardian</i>	Défendeur a reçu la signification
<i>San Jolyne III</i>	Examen et interrogatoire préalable	<i>Seal Rock</i>	Actes de procédure
<i>Sikuk*</i>	Actes de procédure	<i>Sweven</i>	Jugement obtenu
<i>Theresa N</i>	Jugement obtenu	Nom inconnu (chaland ponté)	Défendeur a reçu la signification
Nom inconnu (habitation flottante)	Tentative de signifier	Nom inconnu (bateau de plaisance coulé)	Tentative de signifier
<i>Western Breeze</i>	Actes de procédure	<i>Western Chief</i>	Jugement obtenu
<i>Zac</i>	Dossier fermé		
REPRÉSENTATION PAR DES AVOCATS EXTERNES			
<i>King Arthur*</i>	Examen et interrogatoire préalable	<i>Nika*</i>	Jugement obtenu
<i>West Island 395</i>	Instance suspendue	<i>Zodiac Light*</i>	Jugement obtenu
Nombre total de dossiers : 35			

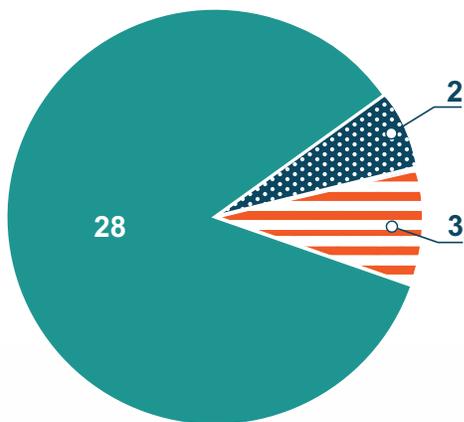
Note : L'astérisque * indique les dossiers qui ont été continués depuis 2021-2022.

EFFORTS DE RECOUVREMENT : DÉFIS ET POSSIBILITÉS

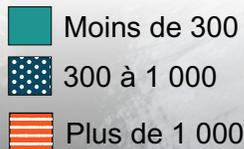
Assurance pour les plus gros navires.

La grosseur des navires a une importance particulière par rapport à nos activités de recouvrement. Les plus gros navires doivent être couverts par une assurance obligatoire selon la loi canadienne. En vertu de la *Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux* (LÉBAD), entrée en vigueur en 2019, les navires d'une jauge brute de 300 ou plus doivent être couverts par une assurance pour l'enlèvement d'épaves. En vertu de la Convention sur les hydrocarbures de soute, les navires d'une jauge brute de plus de 1 000 doivent être couverts par une assurance responsabilité en cas de pollution par les hydrocarbures.

Figure 12 : Nombre de réclamations reçues selon la jauge brute du navire



Jauge brute (JB)



Cette année, dans notre portefeuille de réclamations, le nombre de navires devant être couverts par une assurance obligatoire était relativement faible. Seulement trois navires avaient une jauge brute de plus de 1 000 :

- Le *Schiedyk* a coulé en 1968, avant l'entrée en vigueur des exigences en matière d'assurance et depuis trop longtemps pour qu'une indemnisation puisse être offerte par la Caisse.
- L'incident du *Jana Desgagnés* est survenu avant l'entrée en vigueur de la LÉBAD. Ce navire n'était probablement donc couvert que par une assurance responsabilité en vertu de la Convention sur les hydrocarbures de soute.
- Le *MSC Fabienne* était probablement couvert par les deux assurances obligatoires, mais la GCC a finalement retiré sa réclamation. Elle est parvenue à un règlement avec le propriétaire du navire ou l'assureur avant la fin de notre évaluation de la réclamation.

Le *Hamilton Banker* et le *Mini Fusion* n'étaient pas obligés d'être assurés en vertu de la Convention sur les hydrocarbures de soute, mais ils devaient être couverts par une assurance pour l'enlèvement d'épaves. Malgré cette exigence de la LÉBAD, il semble que ni l'un ni l'autre de ces navires n'était assuré. Il sera donc difficile d'obtenir un recouvrement.

Photo du Commandement unifié du naufrage de l'île Bligh de la réponse au déversement de pétrole du *Schiedyk*.

Figure 13 : Nombre de réclamations reçues liées à l'enlèvement d'épaves et couverture d'assurance

ANNÉE FINANCIÈRE	DEMANDES REÇUES LIÉES À L'ENLÈVEMENT D'ÉPAVES (POURCENTAGE DE TOUTES LES DEMANDES REÇUES)	INCIDENTS SURVENUS APRÈS LE 29 JUILLET 2019*	NAVIRE D'UNE JAUGE BRUTE DE 300 OU +	POSSÈDE UNE ASSURANCE OBLIGATOIRE POUR L'ENLÈVEMENT D'ÉPAVES
2019-2020	21 (57 % du total)	0	–	–
2020-2021	12 (44 % du total)	0	–	–
2021-2022	9 (45 % du total)	4	0	–
2022-2023	19 (58 % du total)	18	2	0
TOTAL	61 (52 % du total)	22	2	0

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

Cela fait quatre ans que la LÉBAD est entrée en vigueur. Bien que plus de la moitié de nos réclamations aient été liées à des mesures d'intervention pour l'enlèvement d'un navire, nous n'avons constaté aucun impact de la LÉBAD sur notre capacité de recouvrer auprès des propriétaires de navires.

Maximiser le recouvrement dans le cas des navires assurés. Cette année, dans plusieurs dossiers de recouvrement, nous avons éprouvé des difficultés inattendues à recouvrer auprès de propriétaires de navires assurés, y compris :

- *L'Épaulard*
- *Réjane*
- *Pa Boy*
- *Miss Tricia Lynn.*

Cette tendance observée depuis les deux dernières années se maintient donc (*GRT Synergie, Sept Ilien et Lady Elizabeth I*).

En 2023-2024, nous avons l'intention de poursuivre nos activités d'engagement auprès des assureurs.

1.1.3. RAPPORTS D'INCIDENT

Nous ouvrons un dossier de rapport d'incident lorsqu'un incident mènera probablement à une réclamation.

Cinq nouveaux dossiers de rapport d'incident ont été ouverts. Cela se compare à neuf dossiers en 2021-2022. L'un des nouveaux dossiers portait sur un incident transfrontalier :

- En août 2022, le navire de pêche *Aleutian Isle*, immatriculé aux États-Unis, a coulé au large de l'île San Juan, à quelques kilomètres de la frontière maritime avec le Canada. Quelques mesures d'intervention ont été prises au Canada à la suite de cet incident.

En 2022-2023, notre portefeuille comptait 30 dossiers d'incident actifs.

Nous avons aussi examiné 19 autres incidents cette année, mais nous avons décidé de ne pas ouvrir un dossier de rapport d'incident.

Quatre dossiers de rapport d'incident ont été convertis en dossiers de réclamation. Dans ces dossiers, nous avons déjà de l'information sur l'incident avant de recevoir une réclamation.

Aucun besoin d'obtenir une garantie financière additionnelle à la suite d'un incident. Dans l'incident impliquant le navire *Europe*, le propriétaire nous a fourni ses certificats d'assurance. Nous avons jugé que cela était une garantie suffisante, ce qui nous a évité d'avoir à commencer une poursuite. Nous détenons également une garantie financière fournie par les assureurs dans sept autres dossiers actifs.

Nous avons fait faire une inspection maritime avant la réception d'une réclamation à la suite d'un incident causé par un gros navire.

En 2022, la GCC est intervenue lorsque le *Trailer Princess*, un chaland non assuré immatriculé au Canada, a coulé près de Campbell River, en Colombie-Britannique. En réponse, nous avons engagé un expert maritime pour qu'il inspecte le navire. Nous avons aussi cherché à obtenir une garantie financière du propriétaire du chaland en prévision d'une réclamation élevée, mais sans succès jusqu'à présent. Bien que le *Trailer Princess* ait une juge brute bien supérieure à 1 000, et qu'il devait donc être couvert par deux assurances obligatoires selon la loi canadienne, il ne semblait pas être assuré.

1.1.4. EFFORTS POUR SE PRÉPARER À RÉPONDRE À UN VOLUME ÉLEVÉ DE RÉCLAMATIONS

Un défi important concernant la gestion des dossiers est de se préparer à répondre à un volume élevé de réclamations en cas de déversement catastrophique. Le régime d'indemnisation a été conçu à l'origine en tenant compte de ce risque. Aucun accident de ce genre n'est arrivé au Canada au cours de 50 dernières années. Cependant, nous croyons fermement que l'intention du législateur est que nous prenions les mesures nécessaires pour se préparer à cette éventualité.



Photo du Department of Ecology de l'État de Washington (navires et l'*Aleutian Isle* retiré de l'eau 9/21/22)



Cette année, nous avons franchi des étapes importantes de notre plan de préparation.

- **Signature d'une entente avec l'International Group of P&I Clubs (IGP&I).** Nous avons signé un protocole d'entente (PE) en octobre 2022. L'IGP&I assure environ 90 % de la flotte mondiale. Cette entente nous permettra de mieux coopérer et collaborer avec l'IGP&I afin d'aider les demandeurs canadiens.
- **Signature d'une entente avec les Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL).** Nous avons aussi signé un PE avec les FIPOL en mars 2023. Cette entente définit le cadre de la relation entre nos organisations. Elle nous donnera également une plus grande capacité en cas d'incident causé par un pétrolier dans les eaux canadiennes.

Nous avons aussi participé à une séance de formation sur le système de traitement des demandes d'indemnisation des FIPOL.



Signature de l'entente par Gaute Sivertsen, directeur des FIPOL et notre administratrice.

- **Collaboration avec l'ITOPF et discussions en vue de conclure une entente.** En 2022, nous avons assisté à un exposé sur les services d'évaluation des réclamations de l'ITOPF. Ce groupe offre ses services surtout aux gouvernements, aux propriétaires de navires et aux organismes d'intervention à travers le monde. Il nous a offert son expertise et des conseils sur diverses questions concernant les déversements causés par les navires.

Nous travaillons aussi à conclure une entente avec l'ITOPF. Cette entente définira le rôle de l'ITOPF visant à nous aider à évaluer les réclamations lorsque l'IGP&I n'est pas impliqué. L'entente avec l'ITOPF devrait être signée en 2023-2024. Une fois conclues, ces trois ententes (avec l'ITOPF, l'IGP&I et les FIPOL) faciliteront grandement la collaboration entre nos quatre organisations. Toutes les organisations ont déjà exprimé clairement leur désir de participer à un exercice de simulation portant sur les questions pratiques de gestion des réclamations qui aura lieu au Canada.



Signature de l'entente par Tony Paulson de l'IGP&I et notre administratrice.

- **Séance de formation offerte par Crawford & Company.** Nous avons assisté à cette séance avec des représentants des FIPOL, de l'IGP&I et de l'ITOPF. Crawford & Company est une importante compagnie de gestion de réclamations qui a des bureaux à travers le monde.

Nous avons appris l'importance d'établir un plan d'indemnisation accepté par tous les payeurs en cas de grave incident. Nous avons aussi mieux compris comment collaborer tout en protégeant les données contre une divulgation non autorisée. Un tel plan est aussi essentiel pour éviter de payer le même demandeur deux fois.

Les prochaines étapes de notre plan de préparation sont les suivantes :

- **Préparation à répondre aux réclamations en cas de déversement transfrontalier.**

En 2022, un exercice a eu lieu dans le cadre du Plan d'urgence bilatéral Canada-États-Unis sur la pollution des eaux - côte du Pacifique (CANUSPAC 2022). Cet exercice était centré sur les aspects opérationnels d'un déversement d'hydrocarbures causé par un navire à la frontière avec les États-Unis. Cependant, il ne portait pas sur la responsabilité et l'indemnisation. Nous n'avons donc pas participé à cet exercice. Il serait utile que les futurs exercices portent également sur la responsabilité et l'indemnisation.

Nous avons l'intention de communiquer avec le nouveau directeur de l'Oil Spill Liability Trust Fund, notre homologue américain.

- **Indemnisation à la suite d'un déploiement du Système de commandement d'intervention (SCI).**

Nous considérons toujours que le déploiement du SCI dans le contexte d'une intervention d'urgence est essentiel pour faciliter l'indemnisation des demandeurs. À cette fin, nous allons tenter à nouveau de reprendre les discussions avec la GCC à ce sujet.

- **Début d'une conversation avec la Cour fédérale du Canada.** Nous avons l'intention de collaborer avec la Cour fédérale pour améliorer notre préparation commune. car Nous prévoyons que le nombre d'appels déposés à la Cour augmenterait au cas où un grave accident entraînerait un volume élevé de réclamations. Cette initiative sera menée conjointement avec la Caisse ferroviaire.

1.1.5. LA CAISSE EN TANT QUE TRIBUNAL ADMINISTRATIF

À la différence d'une compagnie d'assurance privée, la Caisse est un tribunal administratif régi par une loi fédérale. Nous devons exercer nos activités en conséquence, y compris ce que nous faisons pour se préparer à traiter les réclamations (voir l'encadré 4).

Encadré 4

Le bureau de l'administrateur en tant que tribunal administratif

La Caisse est un compte à fins déterminées des comptes du Canada. Les fonds de la Caisse peuvent donc être utilisés seulement selon les décisions de l'administrateur.

Lorsqu'il prend des décisions sur l'évaluation et le paiement des réclamations, l'administrateur agit de la même façon que le décideur d'un tribunal administratif.

L'administrateur et son personnel doivent donc appliquer les principes clés de la justice administrative. Ces principes doivent aussi être appliqués à nos préparatifs pour traiter un volume élevé de réclamations, y compris la collaboration avec nos principaux intervenants (comme les autres payeurs et les fournisseurs de services).



Voici quelques-uns de ces principes clés :

Indépendance et impartialité. Les administrateurs ne sont pas des fonctionnaires. Ils sont nommés par le gouverneur en conseil. Ils n'ont pas de lien de dépendance avec le ministre des Transports et les autres ministères ou organismes, car ceux-ci pourraient devenir des demandeurs. Bien que l'administrateur ne soit soumis à aucune surveillance gouvernementale, la Caisse fait quand même partie des organismes qui relèvent du ministère des Transports. Nous avons donc une entente de services avec Transports Canada pour les affaires administratives. Cela nous permet, par exemple, de retirer les fonds de la Caisse du Trésor ou de les y déposer.

Responsabilité de la prise des décisions. L'administrateur peut demander des conseils et de l'aide pour remplir son rôle, mais il ne peut pas céder sa responsabilité de prendre des décisions. Selon la LRMM, l'administrateur peut confier certaines tâches à l'administrateur adjoint, par exemple :

- la signature des lettres d'offre d'indemnité;
- la signature des lettres de rejet d'une réclamation; ou
- les demandes de paiement à même les fonds du Trésor.

Les conseils que l'administrateur reçoit d'avocats et d'experts en vue de prendre des décisions sont protégés par le secret professionnel. Cependant, l'administrateur n'est pas obligé de suivre ces conseils.

Principes d'équité de la procédure et de justice naturelle. Ces principes s'appliquent à la prise de décisions par l'administrateur lorsqu'il traite les réclamations. Par exemple :

- les demandeurs doivent être informés de ce qu'on attend d'eux; et
- ils doivent pouvoir faire des commentaires lorsque l'administrateur tient compte de preuves additionnelles qui pourraient avoir un impact sur leur réclamation.

Raisonnabilité des décisions. Les décisions de l'administrateur sont écrites pour montrer qu'elles sont prises raisonnablement, qu'elles sont logiques et cohérentes, et qu'elles sont impartiales et basées sur la preuve.

Principe de la transparence de la justice administrative. Les décisions sont rendues publiques pour des raisons de transparence et d'accès à la justice.

Droit de faire appel des décisions selon la loi. Les demandeurs qui sont insatisfaits des décisions de l'administrateur peuvent les porter en appel devant la Cour fédérale.

Appartenance à une communauté de praticiens de justice administrative. Nous faisons maintenant partie de deux réseaux d'expertise en justice administrative :

- le Conseil des présidents et présidentes des tribunaux fédéraux
- le Conseil des tribunaux administratifs canadiens (CTAC)

Nous discutons avec eux de questions d'intérêt commun, nous obtenons des connaissances et des outils utiles, et nous partageons les meilleures pratiques.

Nous utilisons aussi l'Indice de l'accès à la justice pour les entités administratives fédérales (l'« Indice ») comme outil d'autoévaluation. L'Indice a été créé par le ministère de la Justice du Canada.

1.2. FONDS D'URGENCE POUR LE 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 de la Caisse 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 dans un délai de deux ans, au moyen d'une loi de crédit du Parlement, moins toute somme réclamée par le ministre des Pêches et des Océans selon le processus d'indemnisation général.

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

Encadré 5

À propos des FIPOL

Les FIPOL sont deux organisations intergouvernementales : 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 pétrolier. Le Fonds de 1992 compte maintenant 121 États membres. Il offre des indemnités d'environ 370 millions de dollars par incident. Le Fonds complémentaire, dont font partie 32 États, offre une indemnisation supplémentaire de près d'un milliard de dollars. En plus de la responsabilité des propriétaires de navires, ces deux Fonds offrent une indemnisation totale s'élevant à environ 1,365 milliard de dollars.

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 5). Nous sommes membres de la délégation canadienne qui participe aux réunions des organes décideurs des FIPOL. Nous sommes responsables de verser la contribution financière du Canada. Nous respectons aussi les obligations de déclaration du Canada en vertu des conventions. L'information que nous fournissons au Secrétariat des FIPOL sert à évaluer le montant de la contribution financière du Canada aux FIPOL.

Les FIPOL ont tenu une seule réunion en 2022-2023. C'était la première réunion à laquelle nous avons participé en personne à Londres depuis la pandémie de COVID-19.



Délégation canadienne aux sessions des organes directeurs des FIPOL.

Le rapport complet et les documents des réunions des FIPOL se trouvent sur le site Web de l'organisation : www.iopcfunds.org/fr.

Note : Les montants ont été arrondis. Ils sont basés sur les taux de change entre le dollar canadien et les droits de tirage spéciaux (DTS) au 31 mars 2023. Les DTS sont des unités de compte employées dans les conventions.

Les principaux sujets de discussion ayant un intérêt pour la Caisse étaient les suivants :

- **Aucun nouvel incident impliquant les FIPOL.** Nous sommes responsables de verser la contribution financière du Canada. Généralement, lorsqu'il n'y a pas eu de nouvel incident, notre contribution est moins élevée.
- **Fermeture du dossier du *Hebei Spirit*.** Les membres ont fait le bilan de la gestion des réclamations dans ce dossier.
 - Cet incident a été le plus vaste dossier géré par le Fonds de 1992 au cours de ses quarante ans d'existence. Plus de 128 000 réclamations ont été traitées en Corée du Sud. Pour répondre à ce défi, l'IGP&I, le Fonds de 1992 et la Corée du Sud ont créé et mis en place des stratégies, des processus et des outils. Nous en avons retenu de l'information précieuse pour augmenter notre capacité de répondre à un volume élevé de réclamations.
 - Le Fonds de 1992 a remboursé 7,3 millions £ (environ 12,3 millions \$CAN) aux membres qui ont contribué au fonds des grosses réclamations constitué pour le *Hebei Spirit*. Nous avons contribué à ce fonds à l'époque.
- **Paiements en cours.** Les réclamations dans le dossier de l'*Agia Zoni II* (Grèce, 2017) et de l'incident survenu en Israël (déversement d'origine inconnue, 2021) sont en train d'être évaluées et payées aux demandeurs.
- **Poursuites.** Deux poursuites ont un intérêt immédiat pour la Caisse : l'incident du *Nathan E. Stewart* survenu en 2016 (Canada) et celui du *Bow Jubail* survenu en 2018 (Pays-Bas). La décision du tribunal dans l'affaire du *Bow Jubail* sera très importante pour clarifier l'application du régime international.
- **Élection d'un président canadien.** François Marier, chef de la délégation canadienne, a été élu président du Fonds complémentaire.

- **Impact des sanctions commerciales sur le trafic maritime « clandestin ».** Certains navires faisant l'objet de sanctions à cause de l'invasion de l'Ukraine naviguent « clandestinement » pour éviter d'être repérés. Ils éteignent leur système de localisation en mer. En cas de déversement d'hydrocarbures par un pétrolier, les FIPOL pourraient être exposés à des risques financiers, de même que la Caisse en tant que membre des FIPOL.
- **Progrès vers l'entrée en vigueur de la Convention internationale de 2010 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention SNPD de 2010) et du Protocole de 2010 à la Convention.** Le Canada est partie à cette convention et au protocole depuis 2018. Plusieurs États ont l'intention de ratifier la convention en 2023. La Convention SNPD et le Fonds SNPD pourraient entrer en vigueur en 2026.

Collecte de données auprès des contributeurs canadiens et présentation du rapport sur les hydrocarbures du Canada.

Nous sommes responsables de veiller à ce que les réceptionnaires canadiens d'hydrocarbures persistants par mer déclarent les quantités reçues. Nous pouvons faire des suivis sur l'information obtenue et enquêter sur les variations importantes par rapport à l'année précédente, s'il y en a. Nous faisons rapport sur les données aux FIPOL.

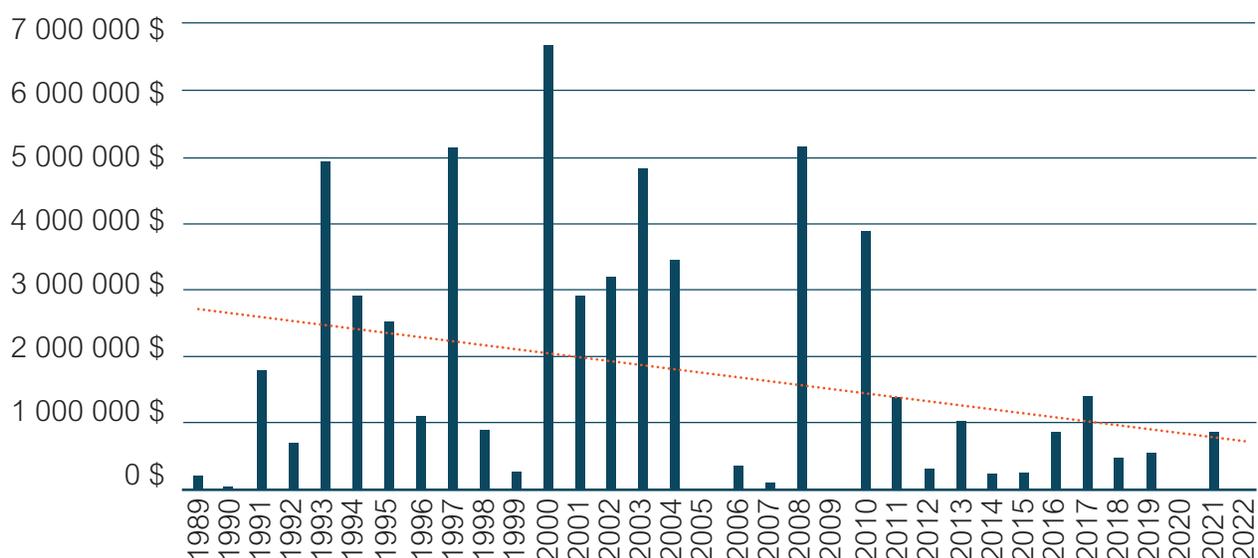
Versement de la contribution aux FIPOL pour 2022.

Nous n'avons pas eu à verser de contribution aux FIPOL. Les sommes dues d'après le rapport sur les hydrocarbures présenté en 2022 ont été compensées par la décision des FIPOL, prise en octobre 2022, de rembourser les contributeurs dans le dossier du *Hebei Spirit*. Grâce à ce remboursement, le Canada a maintenant un solde créditeur de 65 000 £ (environ 109 000 \$CAN) dans son compte des FIPOL. Les contributions annuelles qui seront exigées dans le futur seront déduites de ce solde créditeur.

Depuis 1989, la Caisse a payé 58,6 millions de dollars aux FIPOL, ce qui représente notre plus grosse dépense. Généralement, notre contribution annuelle varie lorsqu'un nouvel incident causé par un pétrolier survient. À ce moment, les FIPOL perçoivent des contributions pour payer les réclamations qui en résultent (voir la figure 14).

En février 2023, le pétrolier *MT Princess Empress* a causé un déversement aux Philippines. Les FIPOL et l'assureur du propriétaire du navire ont ouvert un bureau local conjoint pour traiter les réclamations. On s'attend à ce que les FIPOL perçoivent une contribution pour couvrir les réclamations relatives à cet incident.

Figure 14 : Montants payés aux FIPOL depuis 1989



1.4. POUVOIRS D'ENQUÊTE ET D'EXÉCUTION CONCERNANT LES OBLIGATIONS DE DÉCLARATION DES CONTRIBUTEURS

La LRMM oblige les importateurs et les exportateurs d'hydrocarbures à 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.

L'administrateur peut inspecter les documents et les locaux des contributeurs et leur demander de l'information.

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

L'administrateur n'a pas eu à utiliser ces pouvoirs cette année, et aucune sanction administrative pécuniaire n'a été imposée.

Révision de notre entente avec Transports Canada sur les services administratifs.

L'entente actuelle expire en mars 2024. Nous voulons réviser cette entente, surtout pour préciser les rôles d'exécution concernant la déclaration des expéditions d'hydrocarbures persistants. Nous avons déjà commencé ce travail afin de pouvoir renouveler l'entente en 2023-2024.

1.5. GESTION DU BUREAU ET CONTRÔLES

Un grand nombre de changements et d'améliorations ont été apportés à l'organisation au cours de l'année, y compris :

- Le transfert du système de gestion de l'information et des dossiers vers un système pleinement accessible sur le Web pour améliorer la fiabilité, la sécurité et l'accès à distance.
- Le renouvellement d'équipement de technologies de l'information (TI) et la mise en place d'un plan de formation sur la sécurité pour tout le personnel, afin d'améliorer la sécurité et la flexibilité de l'informatique en nuage et du travail à distance.
- La collaboration avec Services partagés Canada pour trouver des moyens d'améliorer la sécurité des TI et l'accès aux services du réseau du gouvernement du Canada dans la région de la capitale nationale (RCN).
- La création de meilleures méthodes de prévisions budgétaires et de compte rendu des dépenses en réponse aux observations faites dans les rapports de vérification.

Dans le cadre du plan des ressources humaines (RH) pour 2022-2024, nous avons pris des mesures de modernisation, y compris :

- Un nouveau système d'information sur la gestion des ressources humaines (SIGRH) pour améliorer l'accès aux dossiers électroniques du personnel, aux rapports de gestion, à l'information sur la dotation et aux processus d'évaluation du rendement.
- L'approbation d'un nouveau plan de formation pour veiller à mieux déterminer les besoins de formation du personnel et à y répondre efficacement.

- L'achèvement d'un examen des salaires et des avantages sociaux du personnel pour s'assurer que le régime de rémunération que nous offrons soit moderne et réceptif et conforme à la *Loi sur l'équité salariale*.
- Un sondage a été mené auprès du personnel en 2022, et les résultats se comparent favorablement à celui du sondage précédent.
- Pour la première fois depuis la pandémie de COVID-19, tout le personnel a participé à une retraite en personne.



Note : Certains membres du personnel sont manquants sur cette photo.

Toutes ces initiatives de TI et de RH s'appliquent aux deux Caisses. La plupart d'entre elles font suite aux recommandations des examens spéciaux.

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

- trois stagiaires en droit
- une étudiante en droit
- quatre étudiants et étudiantes qui ont travaillé à des projets de relations externes et de communications.

Certains étudiants ont partagé leur temps entre les deux Caisses.

1.6. RAPPORTS, TRANSPARENCE ET COMMUNICATIONS

En vertu de la LRMM, l'administrateur doit présenter au ministre des Transports un rapport annuel de ses activités pour l'exercice fiscal, y compris les activités financières. Le rapport financier se trouve à la partie 2 de ce rapport annuel. Nous avons aussi l'obligation de présenter des rapports en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* (LAI) :

- Cette année, nous avons répondu à une importante demande reçue en 2021-2022. Nous avons déployé des ressources considérables et avons fait appel à un consultant pour répondre à cette demande. Ces demandes d'information confirment l'intérêt du public pour nos activités.

Nous avons aussi répondu pour la première fois à une question inscrite au Feuilleton posée par un député. Cette question portait sur notre portefeuille d'incidents.

En plus de nos obligations de présenter des rapports en vertu de ces lois, nous considérons que la transparence, les communications et les relations externes font partie intégrante de notre mandat.



Nos grands efforts en matière d'engagement nous ont permis de rétablir des relations et d'en créer de nouvelles. Cette année,

nous avons réussi à atteindre notre objectif de rétablir les niveaux d'engagement qui existaient avant la pandémie. Nous avons plus que doublé nos niveaux d'engagement de l'année dernière en matière de relations externes (voir à la page 41).

La plupart des réunions ont eu lieu en mode virtuel, mais nous avons recommencé à participer à des événements en personne. Cela nous a permis d'établir des relations, d'obtenir des commentaires immédiats et d'être reconnus par des participants à travers le pays.

Nous nous sommes appuyés sur le succès de nos campagnes d'engagement précédentes

pour tenir les demandeurs potentiels informés de l'existence de la Caisse.

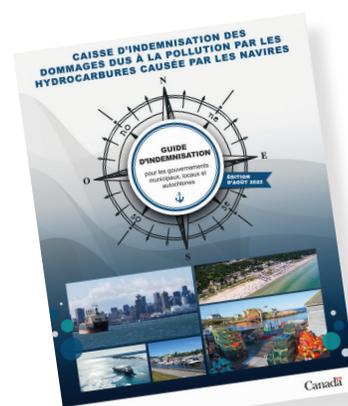
En 2022-2023, nous avons concentré nos activités d'engagement sur les secteurs suivants :

- **Gouvernements municipaux, locaux et autochtones.** Cette année, nous avons rencontré des centaines de dirigeants locaux à des kiosques d'exposition lors de conférences tenues par leurs associations respectives. Nous avons aussi organisé des réunions. La majorité des participants nous ont dit qu'ils jugent utile de connaître la Caisse. La plupart croient qu'ils ont probablement manqué des occasions de profiter de l'indemnisation offerte. Nous avons concentré nos activités d'engagement sur les associations municipales des provinces suivantes :

- Québec
- Ontario
- Colombie-Britannique
- Terre-Neuve-et-Labrador

Nous avons aussi lancé notre nouveau **Guide d'indemnisation pour les gouvernements municipaux, locaux et autochtones.**

- Ce guide offre de l'information générale aux grandes et petites villes, aux villages, aux districts et aux conseils de bande, y compris leurs élus, leurs employés et leurs citoyens.



Ce guide a été créé en partie d'après les commentaires reçus de gouvernements locaux et d'experts autochtones. Certaines associations municipales nous ont aussi aidé à le transmettre en l'ajoutant à leurs infolettres.

Nous avons aussi communiqué proactivement avec ce secteur et nous avons répondu à leurs demandes de renseignements. Par exemple, à la suite de déversements d'hydrocarbures locaux, nous avons communiqué avec :

- L'unité maritime du service de police de Vancouver
 - La ville de Richmond
 - Gabriola Island Trustee (fiduciaire de l'Islands Trust pour l'île de Gabriola)
 - Les tribus Cowichan
- **Groupes autochtones.** Nous avons poursuivi nos efforts pour améliorer nos services aux demandeurs autochtones et pour élargir leur représentation générale dans notre portefeuille de réclamations. Nous avons participé à diverses activités, dont :
 - Deux kiosques d'information où nous avons parlé à des centaines de professionnels autochtones qui travaillent dans l'administration et la direction de conseils de bandes.
 - Quatre présentations faites lors de conférences et des ateliers nationaux, provinciaux et territoriaux auxquels ont participé des Autochtones.
 - Des rencontres avec des groupes autochtones, surtout au Nunavut et en Colombie-Britannique.
 - Des rencontres avec des ministères provinciaux et territoriaux responsables des relations avec les Autochtones.

Deux réclamations sur cinq reçues de demandeurs autres que la GCC ont été présentées par des groupes autochtones que nous avons rencontrés lors d'événements et de webinaires.

- **Secteurs de la pêche.** À la suite des activités d'engagement que nous avons menées en 2020-2021, nous avons concentré à nouveau nos efforts sur ces secteurs. Le voyage que nous avons fait à Terre-Neuve-et-Labrador nous a ouvert de nouvelles portes. Nous avons rencontré cinq groupes que nous n'avions jamais rencontrés auparavant et nous leur avons faits des présentations.
- **Assureurs maritimes.** Nous avons communiqué avec le secteur des assureurs maritimes pour deux raisons :
 1. Il se pourrait que leurs clients subissent des dommages et qu'ils leur présentent des réclamations.
 2. Il se pourrait que leurs clients causent un incident et que nous ayons à recouvrer auprès d'eux.

Pour ces raisons, il est utile que nous soyons connus de cette industrie. Nous avons fait des présentations ou participé à des événements organisés par deux des plus importantes associations canadiennes d'assureurs maritimes.

Nous avons publié du nouveau matériel, y compris :

- **Nous avons publié neuf nouveaux articles de blogue sur notre site Web.** La plupart expliquent la nature complexe de la Caisse en langage clair et simple. Ils portent sur différents sujets, par exemple :
 - Démystifier la Caisse
 - Une rétrospective des événements auxquels nous avons participé
 - Les décisions judiciaires ayant un intérêt pour la Caisse

En 2023-2024, nous voulons continuer de publier de nouveaux articles.

- **Fiche d'information sur le processus de recouvrement des paiements.** Après avoir payé un demandeur, nous prenons des mesures pour recouvrer le paiement auprès du propriétaire de navire. À compter de 2023, nous voulons utiliser ce document lorsque nous communiquons avec le propriétaire de navire. Il comprend un graphique qui explique le processus de recouvrement étape par étape. Cette initiative fait partie de nos efforts pour assurer l'accès à la justice.

COMMUNICATIONS : DÉFIS ET POSSIBILITÉS

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

Employer un langage clair pour simplifier le matériel de sensibilisation et d'éducation.

Nous avons commencé à employer systématiquement un langage clair dans toutes nos communications. C'est une autre initiative qui a pour but d'améliorer l'accès à la justice et de rendre la Caisse plus accessible.

Une nouvelle image de marque pour mieux faire connaître et reconnaître la Caisse.

Le fait que la Caisse soit peu connue crée un obstacle à l'accès à la justice. De plus, son nom légal est long et difficile à comprendre et à retenir, surtout en français. Cependant, une image de marque que le public peut facilement identifier, comprendre et retenir aiderait à mieux reconnaître la Caisse.

Nous travaillons avec une entreprise spécialisée pour améliorer l'image de marque de la Caisse. Ce processus se poursuit et sera essentiel au lancement d'un nouveau site Web plus accessible. Il jouera aussi un rôle important dans la création de nouvelles campagnes d'information.



Photo de la GCC du Sally Kathryn

ACTIVITÉS D'ENGAGEMENT EN 2022-2023

32 RENCONTRES AVEC NOS PRINCIPAUX INTERVENANTS, INCLUANT :

10 RENCONTRES AVEC DE NOUVEAUX INTERVENANTS

PARTICIPATION À 15 CONFÉRENCES, WEBINAIRES ET RÉUNIONS DE COMITÉS

9 NOUVEAUX ARTICLES DE BLOGUE

11 PRÉSENTATIONS FAITES LORS DE CONFÉRENCES, WEBINAIRES ET COMITÉS

7 KIOSQUES D'EXPOSITION À DES SALONS PROFESSIONNELS ACHALANDÉS

2 CÉRÉMONIES DE SIGNATURE D'IMPORTANTES ENTENTES INTERNATIONALES

LÉGENDE DU TYPE DE PARTICIPANT OU DU SECTEUR

	Gouvernement fédéral		Communauté du droit maritime
	Gouvernements provinciaux et territoriaux		Gouvernements autochtones et groupes autochtones
	Municipalités et gouvernements locaux		Secteurs de la pêche
	Partenaires internationaux		Industrie du transport maritime et de la navigation
	Ports, havres, terminaux, marinas et leurs associations		Industrie du pétrole et du gaz
	Professionnels et industrie de l'intervention environnementale		Milieu universitaire
	Organismes environnementaux		Spécialistes en réclamations et en assurance

* Les rencontres périodiques avec la GCC (3) et Transports Canada (8) ne sont pas indiquées ci-dessous.

2022

AVRIL

Exposant à la convention annuelle de 2022 de l'Association of Vancouver Island and Coastal Communities



Visite de la nouvelle base satellite de Sidney de la Western Canada Marine Response Corporation (WCMRC)



MAI

Présentation au Comité permanent sur l'environnement lors de la réunion nationale du printemps de 2022 du Conseil consultatif maritime canadien



Participation à la conférence virtuelle du printemps de 2022 du Canadian Board of Marine Underwriters



Rencontre avec l'ITOPF



JUIN	JUILLET
Participation au 44 ^e colloque technique de l'AMOP sur la contamination de l'environnement et l'intervention 	Formation reçue sur le système de traitement des demandes d'indemnisation des Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) 
Présentation à l'atelier sur la préparation et l'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures de l'Initiative d'évaluation des effets cumulatifs du transport maritime pour la région de Cambridge Bay, au Nunavut 	
Participation à l'assemblée générale annuelle et au colloque de 2022 de l'Association canadienne de droit maritime 	
Exposant à la conférence annuelle de 2022 de l'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC) 	
Participation au webinaire du Forum canadien des risques du transport maritime 	Photo de la conférence de l'AAPC
AOÛT	SEPTEMBRE
Exposant à la conférence de 2022 de l'Association des municipalités de l'Ontario 	Présentation reçue par la Société d'intervention maritime de l'Est du Canada 
Présentation et exposition à la conférence de l'Association aquacole du Canada et de la World Aquaculture Society North America 	Visite au Canada du nouveau directeur des FIPOL 
Rencontre avec le groupe Municipalities Newfoundland and Labrador 	Exposant à la conférence de 2022 de la Fédération québécoise des municipalités 
Rencontre avec le directeur de l'administration portuaire de St. John's 	Présentation reçue par Crawford & Company sur les déversements d'hydrocarbures transfrontaliers causés par un pétrolier 
Rencontre avec l'Office Canada-Terre-Neuve-et-Labrador des hydrocarbures extracôtiers 	Présentation au colloque de formation de la Marine Insurance Association of BC 
Présentation à la réunion de l'exécutif de la Marine Insurance Association of British Columbia 	Rencontre avec la direction de la gestion des écosystèmes de la région de Terre-Neuve-et-Labrador du ministère des Pêches et des Océans 

OCTOBRE	NOVEMBRE
Cérémonie de signature de l'entente avec l'International Group of P&I Clubs (IGP&I) 	Participation à la réunion annuelle du Pacific States – British Columbia Oil Spill Task Force et présentation durant la réunion des partenaires fédéraux   
Participation en mode virtuel à la première International Oil Spill Science Conference 2022   	Participation à la réunion de l'automne de 2022 du Conseil consultatif maritime canadien   
Rencontre avec l'ITOPF 	Réseautage avec les membres de l'Association des administrations portuaires canadiennes 
Présentation à la réunion d'engagement du public de la région du Pacifique du Comité interministériel régional des mollusques  	Présentation lors du programme de formation à la conférence de l'automne de 2022 du Canadian Board of Marine Underwriters 
Rencontre avec le directeur général de OneOcean  	Participation à la réunion du Conseil consultatif maritime de l'Arctique et exposé présenté à la réunion de l'automne de 2022 du Conseil consultatif maritime canadien de la région des Prairies et du Nord  
DÉCEMBRE	
Participation au 34 ^e colloque annuel de droit maritime organisé par Borden Ladner Gervais 	Rencontre avec l'ITOPF 
Participation au 4 ^e atelier annuel du Forum canadien des risques du transport maritime  	Participation à l'assemblée générale annuelle de l'Association internationale des femmes de l'entreprise et du commerce maritime (WISTA Canada) 

2023

JANVIER	FÉVRIER
Rencontre avec les FIPOL 	Rencontre avec le ministère des Relations et de la Réconciliation avec les peuples autochtones du gouvernement de la Colombie-Britannique  
Rencontre avec le ministère de l'Environnement du gouvernement du Nunavut 	Rencontre avec la First Nations Emergency Services Society of British Columbia 
Rencontre avec la Qikiqtani Inuit Association 	Rencontre avec l'unité maritime du service de police de Vancouver 
	Exposant à la conférence nationale de 2023 de l'AFOA Canada 
	Rencontre avec la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent 
	Rencontre avec les FIPOL 
	Rencontre avec le président du Council of Marine Carriers 
	Présentation et exposition au Forum de dialogue sur le Plan de protection des océans de l'hiver de 2023    
	Rencontre avec le ministère des Pêches, des Forêts et de l'Agriculture du gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador  
MARS	
Présentation au Forum canadien des risques du transport maritime   	Présentation donnée à une classe de droit maritime à l'Université d'Ottawa 
Participation à la Journée d'exposés présentés au Centre d'expertise en gestion des risques d'incidents maritimes  	Cérémonie de signature de l'entente avec les FIPOL 
Rencontre avec la British Columbia Assembly of First Nations 	Rencontre avec le Programme d'aide à la gestion des urgences de Services aux Autochtones Canada 

2. RAPPORT FINANCIER

En 2022-2023, les revenus d'intérêts de la Caisse ont atteint 12 047 534 \$ (comparativement à 4 338 366 \$ en 2021-2022). Nous avons aussi recouvré 19 950 \$ auprès de propriétaires de navires pollueurs ou de leurs assureurs (comparativement à 422 146 \$ en 2021-2022).

Nos revenus d'intérêts ont augmenté de 7 709 168 \$. Au total, les revenus de la Caisse ont atteint 12 625 690 \$ en 2022-2023 (comparativement à 4 760 512 \$ en 2021-2022), ce qui comprend :

- Une hausse du taux d'intérêt moyen, qui est passé de 1,13 % en 2021-2022 à 2,89 % en 2022-2023.
- Cinq créances recouvrées en 2022-2023, comparativement à six en 2021-2022.
- Un remboursement de 552 766 \$ pour des contributions versées aux FIPOL dans le passé.

Nos dépenses se sont élevées à 7 148 013 \$ (comparativement à 4 959 684 \$ en 2021-2022), dont 2 283 866 \$ étaient des dépenses de fonctionnement (comparativement à 2 015 800 \$ en 2021-2022) :

- Une somme de 399 214 \$ a été payée pour des réclamations canadiennes (y compris 26 141 \$ versés en intérêts légaux), comparativement à 764 201 \$ en 2021-2022 (y compris 58 892 \$ versés en intérêts légaux).

- La provision pour réclamations en cours d'examen a augmenté de 3 995 043 \$ comparativement à 2021-2022, en raison de la hausse du montant total des réclamations reçues mais pas encore traitées à la fin de l'exercice financier (voir la note 4 des états financiers ci-joints).
- Les dépenses de fonctionnement ont augmenté de 268 066 \$ pour les raisons suivantes :
 - Une hausse de 290 087 \$ des salaires;
 - Une hausse de 55 815 \$ des frais de consultation pour les services maritimes et d'ingénierie et les enquêtes sur les réclamations;
 - Une hausse de 42 162 \$ des frais pour les services administratifs généraux;
 - Une baisse de 150 589 \$ des frais pour les conseils juridiques non liés aux réclamations, et
 - D'autres différences mineures indiquées à l'annexe A des états financiers.

À la fin de l'exercice financier, la Caisse avait un excédent accumulé de 414 334 877 \$ (comparativement à 408 857 200 \$ en 2021-2022).

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

2016-2023 : APERÇU DES TENDANCES FINANCIÈRES DE LA CAISSE

L'excédent accumulé de la Caisse a augmenté de 2,4 % depuis le 31 mars 2017. Après correction pour l'inflation, afin de tenir compte des variations de l'indice des prix à la consommation, cela représente une baisse de plus de 17 % de la valeur réelle.

La Caisse a payé près de 22 M\$ en réclamations au cours des sept dernières années.

Comparaison de notre portefeuille de réclamations avec nos dépenses de fonctionnement :

- Réclamations nettes : les réclamations payées, moins les sommes recouvrées auprès des pollueurs, ont atteint en moyenne environ 3,1 M\$ par année.
- Les dépenses de fonctionnement se sont élevées en moyenne à près de 1,95 M\$ par année.

Nos dépenses de fonctionnement représentent en moyenne environ 63 % des réclamations nettes payées. Le ratio des frais d'administration de la Caisse est relativement élevé, en raison de la nature complexe et du faible montant des réclamations, ainsi que des mesures de recouvrement que nous prenons.

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

ÉTATS FINANCIERS

31 MARS 2023

**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	13

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 2023, 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 2023, ainsi que des résultats de ses activités et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes comptables pour le secteur public.

Fondement de l'opinion

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

Observations - budget

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

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

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

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

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

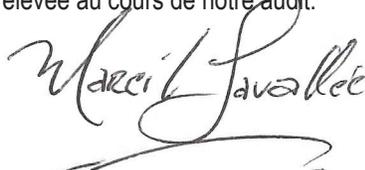
Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers

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

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

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

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



Comptables professionnels agréés, experts-comptables autorisés

Ottawa (Ontario)
Le 9 juin 2023

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

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

31 MARS 2023

3

	2023	2022
ACTIFS FINANCIERS		
Solde du compte auprès du receveur général du Canada (note 3)	420 707 683 \$	411 674 039 \$
Intérêts courus à recevoir	1 021 916	646 836
Contributions aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures à recevoir (note 6)	109 017	-
Avances à la Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées	202 872	174 612
TOTAL DES ACTIFS FINANCIERS	422 041 488	412 495 487
PASSIFS		
Créditeurs et frais courus	281 865	185 299
Provision pour demandes sous révision (note 4)	7 526 897	3 531 854
TOTAL DES PASSIFS	7 808 762	3 717 153
ACTIFS FINANCIERS NETS	414 232 726	408 778 334
ACTIFS NON FINANCIERS		
Immobilisations (note 5)	102 151	78 866
EXCÉDENT ACCUMULÉ	414 334 877 \$	408 857 200 \$

ORIGINAL SIGNÉ PAR :

 _____, 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 2023

4

	2023	2022
PRODUITS		
Intérêts	12 047 534 \$	4 338 366 \$
Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures – remboursement des cotisations des années antérieures (note 6)	552 766	-
Recouvrements liés à des réclamations et des demandes déjà réglées	25 390	422 146
	12 625 690	4 760 512
DEMANDES D'INDEMNISATION		
Augmentation de la provision pour demandes sous révision	3 995 043	1 220 097
Paiements effectués envers des demandes d'indemnisation canadiennes	262 593	696 042
Paiements effectués envers des demandes d'indemnisation accélérées	136 621	9 267
Intérêts payés sur les paiements effectués envers des demandes d'indemnisation canadiennes	22 633	58 759
Intérêts payés sur les paiements effectués envers des demandes d'indemnisation accélérées	3 508	133
Contributions aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (note 6)	443 749	959 586
	4 864 147	2 943 884
	7 761 543	1 816 628
CHARGES DE FONCTIONNEMENT		
Services administratifs, salaires et frais de bureau (annexe A)	1 541 408	1 214 285
Frais de consultation (annexe B)	325 609	269 794
Honoraires de l'administrateur et administrateur adjoint	142 552	144 398
Loyer	123 789	117 592
Déplacements	46 336	24 961
Frais légaux	32 256	182 845
Frais d'audit	17 515	18 108
Amortissement des immobilisations	54 401	43 817
	2 283 866	2 015 800
EXCÉDENT (INSUFFISANCE) DES PRODUITS PAR RAPPORT AUX CHARGES	5 477 677	(199 172)
EXCÉDENT ACCUMULÉ AU DÉBUT DE L'EXERCICE	408 857 200	409 056 372
EXCÉDENT ACCUMULÉ À LA FIN DE L'EXERCICE	414 334 877 \$	408 857 200 \$

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 2023

5

	2023	2022
EXCÉDENT (INSUFFISANCE) DES PRODUITS PAR RAPPORT AUX CHARGES	5 477 677 \$	(199 172) \$
Acquisition d'immobilisations	(77 686)	-
Amortissement des immobilisations	54 401	43 817
	(23 285)	43 817
AUGMENTATION (DIMINUTION) DES ACTIFS FINANCIERS NETS	5 454 392	(155 355)
ACTIFS FINANCIERS NETS AU DÉBUT DE L'EXERCICE	408 778 334	408 933 689
ACTIFS FINANCIERS NETS À LA FIN DE L'EXERCICE	414 232 726 \$	408 778 334 \$

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 2023

6

	2023	2022
ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT		
Excédent (insuffisance) des produits par rapport aux charges	5 477 677 \$	(199 172) \$
Ajustement pour :		
Amortissement des immobilisations	54 401	43 817
	5 532 078	(155 355)
Variation nette des éléments hors trésorerie liés au fonctionnement :		
Intérêts courus à recevoir	(375 080)	(353 872)
Comptes à recevoir	-	2 000
Contributions aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures à recevoir	(109 017)	-
Avances à la Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées	(28 260)	(10 327)
Créditeurs et frais courus	96 566	33 365
Provision pour demandes sous révision	3 995 043	1 220 096
	3 579 252	891 262
ACTIVITÉ D'INVESTISSEMENT		
Acquisition d'immobilisations	(77 686)	-
AUGMENTATION DU SOLDE DU COMPTE AUPRÈS DU RECEVEUR GÉNÉRAL DU CANADA		
	9 033 644	735 907
SOLDE AU DÉBUT DE L'EXERCICE	411 674 039	410 938 132
SOLDE À LA FIN DE L'EXERCICE	420 707 683 \$	411 674 039 \$

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 MARS 2023

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.

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.

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 MARS 2023

8

2. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

Conversion des devises étrangères

Les éléments d'actif et de passif monétaires sont convertis au cours de change à la date de clôture. Les autres éléments d'actif et de passif sont convertis au cours de change en vigueur à la date de l'opération. Les produits et les charges sont convertis au cours de change en vigueur à la date de l'opération. Les gains et les pertes de change sont inclus dans les résultats de l'exercice.

Instruments financiers

Lors de leur comptabilisation initiale, les instruments financiers sont classés soit dans la catégorie des instruments financiers évalués au coût ou au coût après amortissement, ou soit dans celle des instruments financiers évalués à la juste valeur. Les opérations qui ne sont pas de nature contractuelle ne génèrent pas d'éléments considérés comme des instruments financiers.

Les actifs financiers évalués au coût après amortissement se composent du solde de compte auprès du receveur général du Canada, des intérêts courus à recevoir, des comptes à recevoir et des avances à la Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées.

Les passifs évalués au coût après amortissement se composent des créditeurs et frais courus.

Coûts de transaction

Les coûts de transaction attribuables à des instruments financiers évalués à la juste valeur sont comptabilisés dans les résultats de l'exercice au cours duquel ils sont engagés. Les coûts de transaction relatifs à des instruments financiers évalués au coût ou au coût après amortissement sont comptabilisés au coût initial de l'instrument. Lorsque l'instrument est évalué au coût après amortissement, les coûts de transaction sont ensuite comptabilisés aux résultats sur la durée de l'instrument selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

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 2,46 % et 3,28 % (2022 : 0,77 % et 1,85 %). Le taux d'intérêt moyen pour l'exercice clos le 31 mars 2023 était de 2,89 % (2022 : 1,13 %).

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 MARS 2023

9

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 7 526 897 \$ (2022 : 3 531 854 \$) a été comptabilisée pour les demandes reçues avant le 31 mars 2023 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 2023, la provision pour demandes sous révision se détaille comme suit :

- 41 770 \$ (2022 : 2 123 \$) représentant le montant offert par le biais d'offres formelles et provisionné pour des réclamations reçues et en révision;
- 7 485 127 \$ (2022 : 3 529 731 \$) provisionné pour des réclamations reçues et non traitées.

5. IMMOBILISATIONS

	2023		
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette
Équipement informatique	298 171 \$	249 008 \$	49 163 \$
Mobilier et équipement	233 130	204 912	28 218
Améliorations locatives	642 201	617 431	24 770
	1 173 502 \$	1 071 351 \$	102 151 \$

	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 \$

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 MARS 2023

10

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 se terminant le 31 mars 2023, on a demandé à la Caisse de verser une somme de 443 749 \$ (2022 : 959 586 \$) aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. En 2022, la Caisse s'est également vu accorder un remboursement de 552 776 \$ pour des contributions antérieures.

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 2023, le ministre des Transports est investi des pouvoirs légaux pour imposer une levée de contributions de 59,14 cents (2022 : 56,32 cents) par tonne métrique d'une cargaison en vrac « d'hydrocarbures donnant lieu à contribution » importée au Canada ou expédiée d'un endroit au Canada, sur un navire. La responsabilité maximale et la levée de contributions sont indexées annuellement selon l'indice des prix à la consommation. Aucune levée de contributions n'a été imposée depuis 1976.

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

7. INFORMATIONS SUR LES RÉSULTATS

	2023	2022
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) \$

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 MARS 2023

11

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 \$ (2022 : 185 722 \$) à Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) pour l'utilisation d'espaces de bureaux dont une partie (61 934 \$; 2022 : 68 130 \$) est ensuite facturée à la Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires. La Caisse s'est engagée à verser annuellement une somme minimale de 185 722 \$ à TPSGC pour la location d'espaces de bureaux en vertu d'un bail venant à échéance le 31 mars 2023. En tant que locataire, la Caisse est aussi responsable de payer sa part des coûts d'indexation annuelle.

Services de comptabilité

Au cours de l'exercice, la Caisse a déboursé une somme de 27 827 \$ (2022 : 26 848 \$) à Transport Canada pour des services de comptabilité.

Autre

Au cours de l'exercice, la Caisse a récupéré un montant totalisant 826 111 \$ (2022 : 821 466 \$) auprès de la Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées pour les dépenses opérationnelles suivantes :

	2023	2022
Services administratifs, salaires et frais de bureau	764 177 \$	753 336 \$
Loyer	61 934	68 130
	826 111 \$	821 466 \$

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 2023 ont été provisionnées dans les états financiers. Au cours de la période entre le 1 avril 2023 et le 8 juin 2023, la Caisse a reçu des demandes additionnelles totalisant 8 350 \$. 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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 MARS 2023

12

11. CHIFFRES COMPARATIFS

Certains chiffres de l'exercice terminé le 31 mars 2022 ont été reclassés afin de rendre leur présentation identique à celle de l'exercice terminé le 31 mars 2023.

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 2023

13

	2023	2022
ANNEXE A – SERVICES ADMINISTRATIFS, SALAIRES ET FRAIS DE BUREAU		
Salaires et avantages sociaux	1 309 843 \$	1 019 756 \$
Frais de bureau	90 058	78 698
Services de technologie de l'information	47 854	64 335
Télécommunications	5 042	5 047
Autres services administratifs	88 611	46 449
	1 541 408 \$	1 214 285 \$

ANNEXE B – FRAIS DE CONSULTATION

Consultants et enquêteurs en demandes d'indemnisation	180 357 \$	143 632 \$
Projets spéciaux – gestion et services d'expertise	120 256	120 859
Services graphiques et multimédias	24 996	5 303
	325 609 \$	269 794 \$

ANNEXE

LISTE DES DOSSIERS DE RAPPORTS D'INCIDENT ET DE RÉCLAMATIONS DE 2022-2023

Cette liste contient des renseignements additionnels sur chacun des incidents du portefeuille des dossiers de 2022-2023 :

- Les incidents sont énumérés par province et territoire.
- La colonne « Situation » indique si le dossier était ouvert ou fermé au 31 mars 2023.

• Le type d'hydrocarbures n'est pas toujours connu ou défini, surtout au stade du rapport d'incident, c'est-à-dire avant la réception d'une réclamation.

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



Un résumé des incidents énumérés ci-dessous se trouve sur le site Web de la Caisse : www.cidphn.gc.ca.

PROCESSUS ACCÉLÉRÉ POUR LES PETITES DEMANDES D'INDEMNISATION

Incident	Réclamation	Décision	Date de l'avis de paiement	Date de l'avis de trop-payé	Situation
Terre-Neuve-et Labrador					
Michael Marie III 2022-04-09 Arnold's Cove Navire de pêche Déversement de diesel	Montant réclamé 16 800,89 \$ Date de la demande 2022-07-06 Nom du demandeur MPO/GCC	Montant offert (%) par rapport au montant réclamé 16 800,89 \$ (100 %)	2022-08-31	-	Ouvert
Nouvelle-Écosse					
Kraken 2022-01-28 Lunenburg Bateau de plaisance Pas de déversement	Montant réclamé 25 987,07 \$ Date de la demande 2022-01-26 Nom du demandeur MPO/GCC	Montant offert (%) par rapport au montant réclamé 25 987,07 \$ (100 %)	2023-03-16	-	Ouvert
Québec					
L'inséparable II 2021-11-05 Rivière St-Maurice Bateau de plaisance Pas de déversement	Montant réclamé 15 947,60 \$ Date de la demande 2022-07-18 Nom du demandeur MPO/GCC	Montant offert (%) par rapport au montant réclamé 15 947,60 \$ (100 %)	2022-09-09	-	Ouvert

Incident	Réclamation	Décision	Date de l'avis de paiement	Date de l'avis de trop-payé	Situation
Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Déversement d'hydrocarbures (s'il y a lieu, et type d'hydrocarbures, si connu)	Montant réclamé Date de la demande Nom du demandeur	Montant offert (%) par rapport au montant réclamé			
Colombie-Britannique					
Autumn Winds 2021-07-15 Passage Discovery Navire de pêche commerciale Pas de déversement	9 266,96 \$ 2021-12-09 Nanwakolas Council Society	9 266,96 \$ (100 %)	2022-02-04	-	Ouvert
Hatta III 2022-06-17 Port Renfrew Navire de pêche Déversement de diesel	8 753,49 \$ 2022-11-04 MPO/GCC	8 753,49 \$ (100 %)	2022-12-22	-	Ouvert
Lahaina Lady 2022-01-08 Campbell River Bateau de plaisance Déversement de diesel	15 979,65 \$ 2022-12-13 MPO/GCC	15 979,65 \$ (100 %)	2023-02-09	-	Ouvert
Marquita 2022-06-18 Île Gabriola Inconnu Pas de déversement	18 188,00 \$ 2022-10-25 MPO/GCC	18 188,00 \$ (100 %)	2022-12-14	-	Ouvert
Moonlight 2022-01-06 Port Hardy Navire de pêche Déversement de diesel	7 906,29 \$ 2022-08-18 MPO/GCC	7 906,29 \$ (100 %)	2022-10-12	-	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
Nom inconnu 2022-10-19 Tofino Navire de pêche Pas de déversement	19 152,02 \$ 2023-01-12 MPO/GCC	19 152,02 \$ (100 %)	2023-03-13	-	Ouvert

PROCESSUS D'INDEMNISATION GÉNÉRAL ET RAPPORTS D'INCIDENT

Incident Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Déversement d'hydrocarbures (s'il y a lieu, et type d'hydrocarbures, si connu)	Réclamation Montant réclamé Date de la demande Nom du demandeur	Décision Montant offert (%) par rapport au montant réclamé Date de la décision	Recouvrement Montant recouvré Date du recouvrement	Situation
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 Pas de déversement	22 185,86 \$ 2015-12-09 MPO/GCC	22 185,86 \$ (100 %) 2016-02-25	En cours de recouvrement	Ouvert
Baffin Sound 2021-12-16 St. Anthony Navire de pêche Inconnu	151 724,10 \$ 2022-05-03 Administration du port de St. Anthony	Demande rejetée 2022-12-20		Fermé
BBC Oregon 2019-06-30 Bay Bulls Navire de charge Pas de déversement	-	-	-	Ouvert
Beverley Gaie 2018-10-03 Summerside Bateau de plaisance converti Pas de 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 Placentia Vraquier Pas de déversement	-	-	-	Ouvert
Danielle and Mark 2020-02-10 Old Bonaventure Navire de pêche Pas de déversement	47 073,08 \$ 2021-06-03 MPO/GCC	30 397,23 \$ (64,6 %) 2021-09-08	En cours de recouvrement	Ouvert
Executioner 2021-12-09 St. John's Navire de pêche Pas de déversement	-	-	-	Ouvert
Françoise 2017-09-21 Clareville Navire de pêche Pas de déversement	446 196,96 \$ 2019-09-12 MPO/GCC	73 908,57 \$ (16,56 %) 2020-06-10	En cours de recouvrement	Ouvert
G.J. Emma II 2020-11-23 Flower's Cove Navire de pêche Déversement de diesel	11 465,98 \$ 2022-10-25 MPO/GCC	11 137,62 \$ (97,14 %) 2022-12-20	En cours de recouvrement	Ouvert

Incident	Réclamation	Décision	Recouvrement	Situation
Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Déversement d'hydrocarbures (s'il y a lieu, et type d'hydrocarbures, si connu)	Montant réclamé Date de la demande Nom du demandeur	Montant offert (%) par rapport au montant réclamé Date de la décision	Montant recouvré Date du recouvrement	
Hamilton Banker 2019-11-20 Colliers Navire de pêche Inconnu	 2 016 227,22 \$ 2022-10-05 MPO/GCC	En cours d'évaluation	-	Ouvert
Jana Desgagnes 2019-03-21 Port Aux Basques Navire-citerne Inconnu	89 286,59 \$ 2023-02-28 MPO/GCC	Encours d'évaluation		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	En cours de recouvrement	Ouvert
Lady Miranda 2018-08-17 Cow Head Navire de pêche Pas de déversement	7 569,90 \$ 2020-05-25 MPO/GCC	7 569,90 \$ (100 %) 2020-06-25	8 639,92 \$ 2022-03-11	Fermé
Lucas & Rebecca 2017-07-01 Baie des Îles Navire de pêche Pas de déversement	17 744,64 \$ 2017-11-03 MPO/GCC	17 744,64 \$ (100 %) 2017-12-13	En cours de recouvrement	Ouvert
Megan C 2019-01-28 Port aux Basques Navire de pêche Pas de déversement	 11 784,58 \$ 2019-05-01 MPO/GCC	8 170,82 \$ (69,33 %) 2019-06-12	Démarches de recouvrement ont été faites.	Fermé
Michael Marie III 2022-04-09 Arnold's Cove Navire de pêche Déversement de diesel	4 681,58 \$ 2022-04-28 Port d'Arnold's Cove	4 681,58 \$ (100 %) 2022-06-23	En cours de recouvrement	Ouvert
MSC Kim 2022-03-09 Port au Port Navire de charge Pas de déversement	-	-	-	Ouvert
Déversement d'origine inconnue 2020-06-08 Postville Déversement de kérosène	32 650,70 \$ 2021-12-01 MPO/GCC	28 484,86 \$ (87,24 %) 2022-10-14	En cours de recouvrement	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	10 000,00 \$ 2022-10-20	Fermé

Incident	Réclamation	Décision	Recouvrement	Situation
Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Déversement d'hydrocarbures (s'il y a lieu, et type d'hydrocarbures, si connu)	Montant réclamé Date de la demande Nom du demandeur	Montant offert (%) par rapport au montant réclamé Date de la décision	Montant recouvré Date du recouvrement	
Northern Ranger 2019-06-01 Lewisporte Navire à passagers (traversier) Déversement	-	-	-	Fermé
Omni St. Laurent 2019-09-23 Stephenville Remorqueur Déversement de diesel	-	-	-	Fermé
Pa Boy 2020-06-24 Norris Point Navire de pêche Déversement d'essence	5 867,59 \$ 2022-05-02 MPO/GCC	2 366,38 \$ (40,33 %) 2022-10-07	En cours de recouvrement	Ouvert
Sally Kathryn 2020-09-15 Port Saunders Navire de pêche Déversement de diesel	11 071,01 \$ 2022-09-15 MPO/GCC	- (demande retirée)	-	Fermé
Sikuk 2017-09-21 Clareville Navire de pêche Pas de déversement	 130 208,34 \$ 2019-03-01 MPO/GCC	79 826,14 \$ (61,30 %) 2020-06-10	En cours de recouvrement	Ouvert
Stelie II 2016-03-23 Port Saunders Navire de pêche Déversement de diesel	 114 897,43 \$ 2020-10-08 MPO/GCC	Demande rejetée 2021-05-26		Fermé
Sweven 2019-03-12 St. John's Bateau de plaisance Pas de déversement	6 134,57 \$ 2021-03-11 MPO/GCC	6 134,57 \$ (100 %) 2021-04-23	En cours de recouvrement	Ouvert
Nom inconnu 2021-11-02 Valleyfield Baie de Bonavista Navire de pêche Déversement de diesel	 29 967,86 \$ 2022-11-16 MPO/GCC	En cours d'évaluation	-	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	En cours de recouvrement	Ouvert

Incident	Réclamation	Décision	Recouvrement	Situation
Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Déversement d'hydrocarbures (s'il y a lieu, et type d'hydrocarbures, si connu)	Montant réclamé Date de la demande Nom du demandeur	Montant offert (%) par rapport au montant réclamé Date de la décision	Montant recouvré Date du recouvrement	
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	Fermé
Cormorant 2019-07-15 Bridgewater Ancien navire militaire Pas de déversement 	-	-	-	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	En cours de recouvrement	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	En cours de recouvrement	Ouvert
Hydra Mariner 2021-01-17 Dartmouth Ancien navire de pêche Inconnu Déversement 	2 543 803,16 \$ 2023-01-05 MPO/GCC	En cours d'évaluation	-	Ouvert
Miss Mall Bay 2019-04-03 Lunenburg Navire de pêche Pas de déversement 	183 859,32 \$ 2021-04-01 MPO/GCC	35 824,08 \$ (19 %) 2021-11-05	Démarches de recouvrement ont été faites.	Fermé
Miss Tricia Lynn 2019-05-19 Chéticamp Navire de pêche Pas de déversement	10 815,75 \$ 2021-05-18 MPO/GCC	10 803,86 \$ (99,9 %) 2021-07-27	En cours de recouvrement	Fermé
Primo 2021-02-08 Lunenburg Navire de pêche Pas de déversement 	38 067,07 \$ 2023-01-11 MPO/GCC	En cours d'évaluation	-	Ouvert
Ryan Atlantic II (anciennement le Cape Rouge) 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	En cours de recouvrement	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	En cours de recouvrement	Ouvert

Incident	Réclamation	Décision	Recouvrement	Situation
Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Déversement d'hydrocarbures (s'il y a lieu, et type d'hydrocarbures, si connu)	Montant réclamé Date de la demande Nom du demandeur	Montant offert (%) par rapport au montant réclamé Date de la décision	Montant recouvré Date du recouvrement	
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	En cours de recouvrement	Ouvert
SBI Carioca 2017-10-11 Belledune Vraquier Pas de déversement	-	-	-	Ouvert
Québec				
Federal Leda 2019-11-21 Beauharnois Vraquier Pas de déversement	2 956,29 \$ 2021-11-20 MPO/GCC	951,39 \$ (32,18 %) 2022-05-26	951,39 \$ 2022-09-29	Fermé
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	1 713,15 \$ 2022-08-18	Fermé
Kathryn Spirit 2013-09-19 Lac St-Louis, Beauharnois Vraquier Pas de déversement	25 731 208,24 \$ 2021-05-04 MPO/GCC	-	-	Ouvert
Le Sept Ilien 2018-06-22 Gros-Morne, Gaspésie Navire de pêche Pas de déversement	3 087,54 \$ 2020-06-22 MPO/GCC	1 996,69 \$ (64,70 %) 2020-10-19	2 481,59 \$ 2022-06-16	Fermé
MSC Fabienne 2020-06-19 Varenes Porte-conteneurs Pas de déversement	24 916,71 \$ 2022-06-15 MPO/GCC	- (demande retirée)	-	Fermé
Réjane 2020-10-09 Rapides du Cheval Blanc, Rivière-des-Prairies Remorqueur Pas de déversement	3 428,93 \$ 2021-04-13 MPO/GCC	3 441,79 \$ (100 %) 2021-08-08	Démarches de recouvrement ont été faites.	Ouvert
Ontario				
SEA-Q-TI 2021-02-08 Parc Humber Bay, Toronto Bateau de plaisance Pas de déversement	35 614,93 \$ 2021-11-08 MPO/GCC	19 994,18 \$ (56,14 %) 2022-10-11	En cours de recouvrement	Ouvert

Incident	Réclamation	Décision	Recouvrement	Situation
Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Déversement d'hydrocarbures (s'il y a lieu, et type d'hydrocarbures, si connu)	Montant réclamé Date de la demande Nom du demandeur	Montant offert (%) par rapport au montant réclamé Date de la décision	Montant recouvré Date du recouvrement	
Tecumseh 2019-12-15 Rivière Détroit Vraquier Pas de déversement	9 752,43 \$ 2021-12-14 MPO/GCC	4 803,52 \$ (49,25 %) 2022-04-26	4 803,52 \$ 2022-08-11	Fermé
Nom inconnu 2021-04-13 Parc Bluffers, Toronto Bateau de plaisance Pas de déversement	9 982,18 \$ 2021-10-13 MPO/GCC	2 294,64 \$ (23 %) 2022-02-16	En cours de recouvrement	Ouvert
Wendy K 2020-09-03 Mooretown Bateau de plaisance Déversement de diesel	280 143,90 \$ 2022-09-02 MPO/GCC	En cours d'évaluation	-	Ouvert
Colombie-Britannique				
Alaska Plaza et Sea Lander 2020-12-24 Port McNeil Chaland Déversement de diesel	-	-	-	Ouvert
Aleutian Isle 2022-08-13 Île San Juan, WA, É.-U. Navire de pêche Déversement de diesel	-	-	-	Ouvert
Alhena 2018-11-01 Alert Bay Navire de pêche Pas de déversement	12 654,91 \$ 2020-10-30 MPO/GCC	5 440,03 \$ (42,99 %) 2021-01-06	Démarches de recouvrement ont été faites.	Fermé
Atanook 2018-10-07 Port de Ganges Voilier (bateau de plaisance) Pas de déversement	19 017,43 \$ 2020-10-05 MPO/GCC	4 905,93 \$ (25,80 %) 2020-12-24	En cours de recouvrement	Ouvert
Chalands King Arthur et SL 104 2016-04-10 Chenal Mamquam Blind Chalands Pas de déversement	819 134,67 \$ 2018-04-04 MPO/GCC	814 012,78 \$ (99,37 %) 2018-10-31	En cours de recouvrement	Ouvert
Big T 2020-07-15 Victoria Ancien navire de pêche Pas de déversement	29 006,18 \$ 2022-07-11 MPO/GCC	22 868,59 \$ (79 %) 2023-02-21	En cours de recouvrement	Ouvert
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	En cours de recouvrement	Ouvert

Incident	Réclamation	Décision	Recouvrement	Situation
Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Déversement d'hydrocarbures (s'il y a lieu, et type d'hydrocarbures, si connu)	Montant réclamé Date de la demande Nom du demandeur	Montant offert (%) par rapport au montant réclamé Date de la décision	Montant recouvré Date du recouvrement	
Callie Belle 2020-07-28 Baie Oak Bateau de plaisance Déversement de diesel	42 247,10 \$ 2022-07-11 MPO/GCC	11 945,61 \$ (28 %) 2023-03-03	En cours de recouvrement	Ouvert
Central Isle 2016-06-01 French Creek Ancien navire de pêche Pas de déversement	25 035,02 \$ 2018-02-20 MPO/GCC	24 108,07 \$ (96,30 %) 2018-04-04	En cours de recouvrement	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	En cours de recouvrement	Ouvert
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
Europe 2023-01-21 Baie English, Vancouver Porte-conteneurs Inconnu Déversement	-	-	-	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	Démarches de recouvrement ont été faites.	Fermé
George H. Ledcor 2018-08-13 Île Deering, Vancouver Remorqueur Pas de déversement	-	-	-	Fermé
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	En cours de recouvrement	Ouvert
Jolly Roger 2021-02-02 Île Flores Navire de pêche Inconnu	88 472,09 \$ 2023-01-17 MPO/GCC	En cours d'évaluation	-	Ouvert

Incident	Réclamation	Décision	Recouvrement	Situation
Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Déversement d'hydrocarbures (s'il y a lieu, et type d'hydrocarbures, si connu)	Montant réclamé Date de la demande Nom du demandeur	Montant offert (%) par rapport au montant réclamé Date de la décision	Montant recouvré Date du recouvrement	
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 Pas de déversement	384 365,01 \$ 2018-01-22 MPO/GCC	265 768,99 \$ (69,14 %) 2019-02-07	Démarches de recouvrement ont été faites.	Fermé
Lurch 2020-11-09 Vancouver Navire de pêche Déversement de diesel	84 205,61 \$ 2022-10-24 MPO/GCC	En cours d'évaluation	-	Ouvert
Maverick IV 2018-10-05 Baie Cowichan Bateau de plaisance Pas de déversement	52 522,44 \$ 2020-09-24 MPO/GCC	18 905,55 \$ (36 %) 2020-12-17	En cours de recouvrement	Ouvert
Mini Fusion 2020-10-28 Baie Doctor, baie Desolation Navire de charge Déversement	1 083 551,42 \$ 2022-10-24 MPO/GCC	En cours d'évaluation	-	Ouvert
Miss Terri 2018-02-23 Campbell River Navire de pêche Pas de déversement	88 576,24 \$ 2020-09-04 MPO/GCC	Demande rejetée 2021-05-17		Fermé
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	En cours de recouvrement	Ouvert
Noelani 2020-08-09 Fleuve Fraser Bateau de plaisance Déversement de diesel	44 871,15 \$ 2022-07-29 MPO/GCC	18 901,64 \$ (42 %) 2023-02-10	En cours de recouvrement	Ouvert

Incident	Réclamation	Décision	Recouvrement	Situation
Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Déversement d'hydrocarbures (s'il y a lieu, et type d'hydrocarbures, si connu)	Montant réclamé Date de la demande Nom du demandeur	Montant offert (%) par rapport au montant réclamé Date de la décision	Montant recouvré Date du recouvrement	
Ocean Tribune 2020-12-25 Steveston Navire de pêche Déversement de diesel	 130 411,28 \$ 2022-11-23 MPO/GCC	En cours d'évaluation	-	Ouvert
Pacific Poet 2021-12-24 Baie Oak Bateau de plaisance Pas de déversement	-	-	-	Ouvert
Princeton 1 2021-02-10 Alert Bay Bateau de plaisance Déversement de diesel	262 683,11 \$ 2023-02-02 MPO/GCC	En cours d'évaluation	-	Ouvert
Red Fir #9 2019-10-25 Base de Kitsilano, baie English Bateau de plaisance, ancien remorqueur Diesel Pas de déversement	37 526,55 \$ 2021-10-06 MPO/GCC	15 058,53 \$ (40 %) 2022-01-31	En cours de recouvrement	Ouvert
Rolano 2019-02-10 Île Cortes Navire à passagers Pas de déversement	 248 265,04 \$ 2021-02-02 MPO/GCC	71 058,05 \$ (28 %) 2021-09-28	En cours de recouvrement	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	En cours de recouvrement	Ouvert
Salish Guardian 2019-07-24 Île Goat, Ganges Bateau de plaisance Pas de déversement	 98 810,32 \$ 2021-07-20 MPO/GCC	38 662,05 \$ (39 %) 2021-11-29	En cours de recouvrement	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	En cours de recouvrement	Ouvert
Santa Rita 2022-06-28 Marina de Goldstream Remorqueur Déversement de diesel	 3 224,76 \$ 2022-07-12 Première Nation Pauquachin	3 224,76 \$ (100 %) 2022-08-26	En cours de recouvrement	Ouvert
Schiedyk 1968-01-03 Chenal Zuciarte, détroit Nootka Navire de charge Déversement de mazout de type C	 47 875,00 \$ 2022-11-03 Nootka Sound Shellfish Ltd	Demande rejetée 2022-12-21		Fermé

Incident	Réclamation	Décision	Recouvrement	Situation
Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Déversement d'hydrocarbures (s'il y a lieu, et type d'hydrocarbures, si connu)	Montant réclamé Date de la demande Nom du demandeur	Montant offert (%) par rapport au montant réclamé Date de la décision	Montant recouvré Date du recouvrement	
Scotch Cap 2020-11-03 Port Edward Navire de pêche Pas de déversement 	229 645,64 \$ 2022-10-31 MPO/GCC	En cours d'évaluation	-	Ouvert
Scotia River 2019-11-10 Lax Kw'Alaams Remorqueur Déversement de diesel et de liquide hydraulique	101 618,52 \$ 2021-11-03 MPO/GCC	88 693,78 \$ (87,28 %) 2022-04-05	Démarches de recouvrement ont été faites.	Fermé
Sea Lion VI 2021-12-24 Maple Bay Remorqueur Pas de déversement	-	-	-	Ouvert
Sea-Que 2016-09-20 Sidney Navire à moteur Pas de déversement	18 730,67 \$ 2018-08-02 MPO/GCC	18 730,67 \$ (100 %) 2018-09-21	En cours de recouvrement	Ouvert
Seal Rock 2019-04-04 Île Saturna Bateau de plaisance Pas de déversement 	51 805,59 \$ 2021-03-15 MPO/GCC	13 390,66 \$ (26 %) 2021-06-25	En cours de recouvrement	Ouvert
Sheena M 2019-10-01 Gibsons Remorqueur Déversement de carburant	-	-	-	Fermé
Spudnik 2014-11-12 Détroit de Howe Squamish Remorqueur Déversement 	149 043,60 \$ 2016-04-28 MPO/GCC	131 064,45 \$ (88 %) 2016-07-26	En cours de recouvrement	Ouvert
Spudnik 2020-01-06 Surrey Remorqueur Pas de déversement 	-	-	-	Ouvert
Theresa N 2018-09-08 Bamfield Navire de pêche Déversement de diesel	28 637,28 \$ 2020-07-24 MPO/GCC	28 656,55 \$ (100 %) 2020-10-22	En cours de recouvrement	Ouvert
Trailer Princess 2022-02-14 Baie Duncan, au nord de Campbell River Chaland Inconnu	-	-	-	Ouvert

Incident	Réclamation	Décision	Recouvrement	Situation
Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Déversement d'hydrocarbures (s'il y a lieu, et type d'hydrocarbures, si connu)	Montant réclamé Date de la demande Nom du demandeur	Montant offert (%) par rapport au montant réclamé Date de la décision	Montant recouvré Date du recouvrement	
Tracy Isle 2021-04-04 Baie Kitimat Ancien navire de pêche Déversement de carburant	118 155,63 \$ 2023-02-16 MPO/GCC	En cours d'évaluation	-	Ouvert
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	En cours de recouvrement	Ouvert
Nom inconnu 2022-12-01 Baie Mark Voilier Pas de déversement	3 494,92 \$ 2023-03-08 Division de la marine de la Première Nation Snuneymuxw	En cours d'évaluation	-	Ouvert
Nom inconnu (chaland) 2020-11-23 Parksville Chaland Déversement de diesel	-	-	-	Ouvert
Nom inconnu (chalutier bleu) 2017-11-25 Campbell River Chalutier converti Pas de déversement	26 640,92 \$ 2019-09-30 MPO/GCC	23 505,95 \$ (88 %) 2020-04-27	En cours de recouvrement	Ouvert
Nom inconnu (chaland ponté) 2019-03-07 Port Mellon Chaland ponté Pas de déversement	396 954,40 \$ 2021-02-26 MPO/GCC	57 102,91 \$ (14 %) 2021-10-20	En cours de recouvrement	Ouvert
Nom inconnu (remorqueur de billes) 2021-12-07 Chenal Trevor Navire de service (bateau de travail) Pas de 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	En cours de recouvrement	Ouvert
	128 246,91 \$ 2018-02-20 MPO/GCC	128 246,91 \$ (100 %) 2018-04-24		Ouvert
Western Breeze 2019-07-10 Port de Steveston Ancien navire de pêche Déversement de diesel	147 492,93 \$ 2021-07-06 MPO/GCC	92 091,89 \$ (62,44 %) 2022-08-11	En cours de recouvrement	Ouvert
Western Chief 2019-06-24 Baie Miner's, île Mayne Sanneur (navire de pêche) Pas de déversement	22 528,61 \$ 2021-06-14 MPO/GCC	16 498,07 \$ (73 %) 2021-10-28	En cours de recouvrement	Ouvert

Incident	Réclamation	Décision	Recouvrement	Situation
Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Déversement d'hydrocarbures (s'il y a lieu, et type d'hydrocarbures, si connu)	Montant réclamé Date de la demande Nom du demandeur	Montant offert (%) par rapport au montant réclamé Date de la décision	Montant recouvré Date du recouvrement	
West Island 395 2018-09-08 Haïda Gwaii Chaland de logement Déversement	1 857 314,06 \$ 2019-01-14 Haïda Tourism Limited Partnership (Haico)	Demande rejetée	En cours de recouvrement	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	En cours de recouvrement	Ouvert
Zac 2019-05-27 Port Alberni Navire de pêche Pas de déversement	 43 758,69 \$ 2021-04-22 MPO/GCC	40 277,24 \$ (92 %) 2021-08-08	Démarches de recouvrement ont été faites.	Fermé
Zidell Marine 277 et Jake Shearer 2017-11-26 Île Goose Remorqueur et chaland Pas de 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	En cours de recouvrement	Ouvert
	14 028,00 \$ 2020-02-12 Conseil de la Nation Haisla	14 028,00 \$ (100 %) 2020-03-26		Ouvert
Nunavut				
Akademik Ioffe 2018-08-24 Kugaaruk Navire à passagers Pas de déversement	-	-	-	Ouvert
Territoires du Nord-Ouest				
Investigator 2016-09-02 Pointe Toker Chaland Déversement de mzaout	-	-	-	Fermé