

2023-2024

RAPPORT ANNUEL



Indemnisation
Navire et Rail Canada
Fonds Navire

À propos de la page couverture : *Hydra Mariner*, Garde côtière canadienne (GCC)

En janvier 2021, le navire *Hydra Mariner*, ancien bateau de pêche délabré, s'est détaché de son amarrage à Dartmouth (Nouvelle-Écosse), et s'est échoué sur l'île Navy. Le propriétaire n'a pas été en mesure de répondre à l'incident. La GCC est donc intervenue pour procéder à une évaluation du navire. Elle a engagé des entrepreneurs pour enlever les hydrocarbures, puis déconstruire le navire. En janvier 2023, la GCC nous a présenté une réclamation de plus de 2,5 millions de dollars. L'opération d'intervention a été compliquée par la présence de pièces d'artillerie non explosées sur l'île Navy. L'évaluation de la réclamation était en cours à la fin de l'exercice financier. Cependant, en décembre 2023, nous avons intenté une poursuite anticipée devant la Cour fédérale contre le propriétaire du *Hydra Mariner*.

Publié par l'administrateur d'Indemnisation Navire et Rail Canada – Fonds Navire

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 financier se terminant le 31 mars 2024.

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 horizontal stroke underneath.

Mark A.M. Gauthier, B.A., LL.B.
Administrateur
Indemnisation Navire et Rail Canada – Fonds Navire

TABLE DES MATIÈRES

LANCEMENT D'INDEMNISATION NAVIRE ET RAIL CANADA	6
À PROPOS DU FONDS NAVIRE	7
AVANT-PROPOS DE L'ADMINISTRATEUR SORTANT	8
MESSAGE DE LA NOUVELLE ADMINITRATRICE ADJOINTE	9
VUE D'ENSEMBLE DE 2023-2024	10
FAITS SAILLANTS DE 2023-2024	11
1. RAPPORT SUR LES ACTIVITÉS	13
1.1. Dossiers actifs	13
1.1.1. Traitement des réclamations	15
1.1.2. Efforts de recouvrement	25
1.1.3. Rapports d'incident	30
1.1.4. Efforts pour se préparer à traiter un volume élevé de réclamations	31
1.2. Fonds d'urgence pour le ministère des Pêches et des Océans en cas de déversement majeur d'hydrocarbures	32
1.3. Contribution aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL)	32
1.4. Pouvoirs d'enquête et d'exécution concernant les obligations de déclaration des contributeurs	35
1.5. Gestion du bureau et contrôles	36
1.6. Rapports, transparence et communications	37
2. RAPPORT FINANCIER	45
ANNEXE – LISTE DES DOSSIERS DE RAPPORTS D'INCIDENT ET DE RÉCLAMATIONS DE 2023-2024	61

LISTE DES FIGURES

Figure 1 :	Répartition des 41 réclamations soumises selon le montant	16
Figure 2.1 :	Nombre de réclamations reçues selon le type de demandeur	17
Figure 2.2 :	Montant réclamé selon le type de demandeur	17
Figure 3.1 :	Nombre de réclamations reçues selon le type de navire.....	18
Figure 3.2 :	Montant réclamé selon le type de navire.....	19
Figure 4.1 :	Montant réclamé pour les incidents liés à des navires abandonnés ou délabrés par rapport au montant total réclamé	20
Figure 4.2 :	Nombre d'incidents liés à des navires abandonnés ou délabrés par rapport au nombre total de réclamations	20
Figure 5 :	Temps écoulé avant la soumission des réclamations (à part les demandes reçues dans le cadre du Processus accéléré pour les petites demandes d'indemnisation)	21
Figure 6 :	Temps requis pour traiter les réclamations (à part les demandes reçues dans le cadre du Processus accéléré pour les petites demandes d'indemnisation).....	22
Figure 7 :	Pourcentage du montant offert par rapport au montant réclamé au cours des cinq dernières années	23
Figure 8 :	Pourcentage du montant offert par rapport au montant réclamé dans le cadre du Processus de demande d'indemnisation générale.....	23
Figure 9 :	Dossiers dans lesquels un recouvrement a été obtenu en 2023-2024	27
Figure 10 :	Sommaires des poursuites en cours dans nos dossiers de recouvrement	28
Figure 11 :	Nombre de réclamations reçues selon la jauge brute du navire	29
Figure 12 :	Montants payés aux FIPOL depuis 1989.....	35

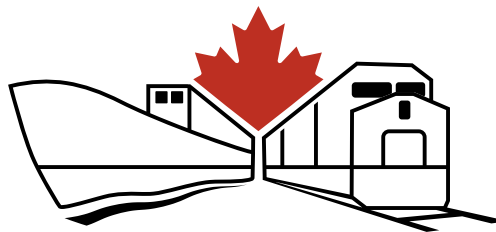
LANCEMENT D'INDEMNISATION NAVIRE ET RAIL CANADA

Nous sommes heureux de présenter la nouvelle identité de marque du Fonds Navire, dont le but est de mieux faire connaître et reconnaître le Fonds. Afin de mieux servir la population canadienne, nous avons changé de nom et uni nos forces à celles du Fonds Rail.

Indemnisation Navire et Rail Canada est le nouveau centre d'indemnisation canadien destiné aux personnes touchées par des déversements d'hydrocarbures provenant de navires ou de bateaux ou par des accidents ferroviaires majeurs impliquant du pétrole brut.

La méconnaissance actuelle à propos du Fonds Navire est un obstacle à l'accès à la justice. Grâce à notre nouvelle marque que le public pourra facilement reconnaître, comprendre et retenir, nous nous attendons à des améliorations considérables.

Dans le cadre de ce processus de transformation, nous allons aussi lancer en 2024 un nouveau site Web conçu pour une meilleure accessibilité.



**Indemnisation
Navire et Rail Canada**

Fonds Navire

À PROPOS DU FONDS NAVIRE

Le Fonds Navire indemnise toute personne touchée par des déversements d'hydrocarbures provenant de navires et de bateaux dans les eaux canadiennes.

Nous sommes déterminés à soutenir l'accès à la justice. Notre objectif est de fournir une indemnisation juste et dans un délai raisonnable. Les demandeurs qui sollicitent notre aide n'ont pas besoin d'avoir recours à des services juridiques ou de commencer des poursuites.

Notre rôle est défini dans la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (la LRMM). Le Fonds Navire, connu sous le nom légal de Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, est un compte à fins déterminées des comptes du Canada.

Le régime d'indemnisation du Canada repose sur deux principes :

- Premièrement, un propriétaire est responsable des incidents de pollution par les hydrocarbures causés par leurs navires ou bateaux, qu'ils soient en faute ou non. C'est le principe du pollueur-payeur.
- Deuxièmement, les personnes touchées devraient pouvoir être indemnisées, même si le propriétaire du navire ne paie pas ou si on ignore quel navire a causé la pollution.

Les personnes touchées peuvent présenter une réclamation directement au Fonds Navire. Nous évaluons les réclamations et offrons une indemnisation pour les réclamations admissibles. Une fois qu'un demandeur a été payé, nous prenons toutes les mesures raisonnables pour recouvrer auprès du propriétaire du navire et d'autres personnes responsables.

Les personnes touchées peuvent aussi décider de négocier avec le propriétaire ou de le poursuivre devant les tribunaux. C'est ce que l'on appelle une demande indirecte. Nous sommes joints à la poursuite pendant que le demandeur poursuit son recouvrement auprès du propriétaire.

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

Tout incident causé par un pétrolier transportant des hydrocarbures persistants en vrac comme cargaison serait également couvert par le régime international et par les Fonds internationaux d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (les FIPOL, www.fipol.org).

Ce rapport annuel porte sur l'exercice allant du 1^{er} avril 2023 au 31 mars 2024.

Ceci est le 35^e rapport annuel sur nos activités.



AVANT-PROPOS DE L'ADMINISTRATEUR SORTANT

Bienvenue au centre d'indemnisation canadien destiné aux personnes touchées par des déversements d'hydrocarbures provenant de navires et de bateaux ou par des accidents ferroviaires majeurs impliquant du pétrole brut.

Lorsque mon mandat de cinq ans en tant qu'administrateur adjoint du Fonds Rail et du Fonds Navire a pris fin en avril 2023, j'ai annoncé ma décision de ne pas demander un autre mandat, après plus de quarante ans de service dévoué dans le secteur public.

Depuis avril 2023, j'ai accepté de servir en tant qu'administrateur des deux Fonds pendant un an, et dans l'attente de la nomination d'un nouvel administrateur ou d'une nouvelle administratrice. Ma première tâche a été de continuer de faire avancer et d'élargir le plan d'action mis en place par mon prédécesseur, Anne Legars, qui a exercé les fonctions d'administratrice avec distinction pendant sept ans.

J'ai pu poursuivre mon mandat grâce au rôle essentiel de nos deux nouveaux administrateurs adjoints, au professionnalisme de notre personnel, et aux contributions de notre réseau de consultants et de partenaires.

Je suis heureux d'annoncer qu'en 2023-2024, nous avons activement mené plusieurs initiatives de notre plan d'action. Tandis que nous célébrons notre 35^e anniversaire, nous avons reçu un nombre record de réclamations. Cela est dû en grande partie à notre programme d'engagement solide et efficace qui a fait que le Fonds Navire a gagné en notoriété dans tout le pays.

Nous sommes également mieux préparés à répondre à un volume élevé de réclamations en cas de déversements d'hydrocarbures majeurs. Nous avons en effet conclu une entente avec un grand expert international en estimation et gestion des réclamations. Un processus est désormais lancé pour tenir un exercice de préparation.

Cette année, nous avons aussi progressé dans la réalisation d'objectifs clés communs aux deux Fonds. Afin de réaliser nos objectifs d'accès à la justice, nous avons donné un nouveau nom aux Fonds : Indemnisation Navire et Rail Canada. En 2024, nous lancerons un nouveau site Web. Ces mesures joueront un rôle déterminant dans nos futurs efforts d'engagement.

Enfin, j'adresse mes vœux les plus sincères à l'administrateur ou l'administratrice qui me succédera et je lui souhaite d'avoir un mandat aussi agréable et enrichissant que le mien le fut à Indemnisation Navire et Rail Canada.

Avec mes sincères et chaleureuses salutations,



Mark A.M. Gauthier
Administrateur sortant



MESSAGE DE LA NOUVELLE ADMINISTRATRICE ADJOINTE

Je suis honorée d'avoir été nommée administratrice adjointe du Fonds Navire en avril 2023. Je vis une expérience enrichissante dans cette fonction et avec cette équipe qualifiée.

Au cours de l'année écoulée, mon rôle a consisté en grande partie à examiner des réclamations et à adresser des lettres d'offre à nos demandeurs. Je me suis aussi engagée à renforcer nos processus pour veiller à ce que nos décisions soient prises de manière rapide et méthodique.

J'ai collaboré étroitement avec l'équipe des Communications à l'élaboration du nouveau site Web, au changement de notre nom organisationnel et à l'établissement des activités d'engagement.

En 2023, j'ai dirigé une délégation des Fonds Navire et Rail à Victoria (Colombie-Britannique) pour organiser un colloque intitulé *Federal Compensation for Oil-related Damages*. Des représentants de ministères du gouvernement de la Colombie-Britannique y ont participé. L'événement portait sur les réclamations que nous pouvons recevoir d'autorités provinciales à la suite d'un déversement d'hydrocarbures. Nous avons profité de l'occasion de ce voyage pour rencontrer plusieurs leaders de l'industrie maritime à Nanaimo, Ladysmith et Victoria.

Nous continuons de faire progresser notre état de préparation afin d'accroître notre capacité à traiter les réclamations. En septembre 2023, nous avons signé d'un protocole d'entente conclu avec l'ITOPF. Nous concevons à l'heure actuelle des scénarios pour la mise en œuvre immédiate de cette entente conclue avec l'ITOPF.

Les progrès réalisés en 2023-2024 renforcent notre conviction que l'année prochaine sera encore plus fructueuse pour le Fonds Navire.

Avec mes meilleures salutations,

Chiamaka Mogo

Chiamaka O. Mogo
Administratrice adjointe du Fonds Navire



VUE D'ENSEMBLE DE 2023-2024

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).

Traitement des réclamations

**Plus de 560
réclamations**

reçues depuis 1989

**41 nouvelles
réclamations**

reçues, représentant un total
de 9,2 M\$ en dommages

Plus de la moitié ne dépassaient pas

50 000 \$

1

réclamation rejetée

93 %

des réclamations
proviennent de la
Garde côtière
canadienne

1,2 M\$

payés à des
demandeurs
canadiens

1/4

des réclamations liées à des navires abandonnés ou délabrés

Efforts de recouvrement

291 145 \$

recouverts auprès de pollueurs
dans 9 dossiers

De nouvelles poursuites ont été intentées
contre des pollueurs dans environ

12 incidents

Détails financiers

14,5 M\$

perçus en intérêt

Le solde actuel
du Fonds Navire
(accumulé depuis
1989) est de

421 M\$

2,5 M\$

utilisés en dépenses
de fonctionnement

2 M\$

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

État de préparation à traiter un volume élevé de réclamations

1

nouvelle entente internationale signée

Faits saillants de 2023-2024



Nombre record de réclamations reçues

Nous avons reçu 41 réclamations cette année. Le précédent record remonte à 2019-2020, avec 37 réclamations reçues.



Deuxième montant total réclamé le plus élevé jamais reçu : 9,2 millions de dollars

Nous avons reçu deux réclamations de plus d'un million de dollars.



Réclamations élevées liées à des chalands d'habitation

Les deux réclamations les plus élevées impliquaient des chalands industriels utilisés pour le logement et le soutien des travailleurs. Les réclamations concernant ce type de navires représentent un nombre disproportionné des réclamations élevées au cours des cinq dernières années.



Nombre record de réclamations soumises dans le cadre du Processus accéléré pour les petites demandes d'indemnisation

Nous en avons reçu 15, comparativement à huit l'année dernière et deux l'année d'avant. Cette année, deux d'entre elles ne provenaient pas de la GCC. À l'exception d'une, elles ont toutes été payées en entier et aucune réclamation n'a encore été réévaluée.



Hausse significative des réclamations pour des incidents survenus au Québec

Nous avons reçu 13 réclamations du Québec, comparativement à seulement deux l'année dernière.



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

Cela concorde avec notre norme historique.



Hausse du nombre de réclamations soumises en français

13 réclamations ont été soumises, ce qui est une forte augmentation par rapport aux cinq dernières années.



Hausse du nombre de recouvrements auprès de pollueurs

Nous avons réussi à recouvrer des sommes dans neuf dossiers. Le montant total s'élève à 291 145 dollars, l'un des plus hauts de notre histoire.



Accélération dans nos efforts pour nous préparer à traiter un volume élevé de réclamations

Nous avons conclu une entente avec un partenaire international clé qui s'ajoute aux deux autres ententes signées en 2022-2023.

Renforcement des partenariats avec des demandeurs potentiels, notamment par :



- L'organisation de notre premier colloque avec divers ministères de la Colombie-Britannique;
- L'amélioration de notre visibilité par un nombre plus important que jamais de présentations;
- Des réunions avec des ports, des marinas et des havres;
- L'amélioration de nos compétences en matière d'engagement auprès des Autochtones et de notre sensibilité culturelle.

En plus de renforcer nos relations existantes, nous avons réussi à rencontrer des centaines d'intervenants qui n'avaient jamais entendu parler de nous auparavant. L'un d'eux a présenté deux réclamations.

Notre mandat consiste à :

- Traiter les réclamations et prendre des mesures de recouvrement contre les propriétaires de navires (Section 1.1);
- Être préparés à des incidents majeurs pouvant donner lieu à un grand nombre de réclamations, notamment :
 - fournir des fonds d'urgence à la Garde côtière canadienne en cas de déversements d'hydrocarbures majeurs (section 1.2);
- Contribuer aux 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 du Fonds Navire (Section 2).

1. RAPPORT SUR LES ACTIVITÉS

1.1. DOSSIERS ACTIFS

Nous avons géré un portefeuille de 153 dossiers actifs en 2023-2024, comparativement à 131 l'année dernière. Un aperçu de ces dossiers se trouve à l'annexe du rapport.

Ce portefeuille comprend :

- 125 dossiers de réclamation, comparativement à 105 en 2022-2023.
 - Ces dossiers portent sur le traitement de réclamations et les mesures de recouvrement prises contre les propriétaires de navires et toute autre personne responsable. Ils incluent également les demandes indirectes lorsque nous prenons connaissance d'une poursuite à l'encontre d'un propriétaire.

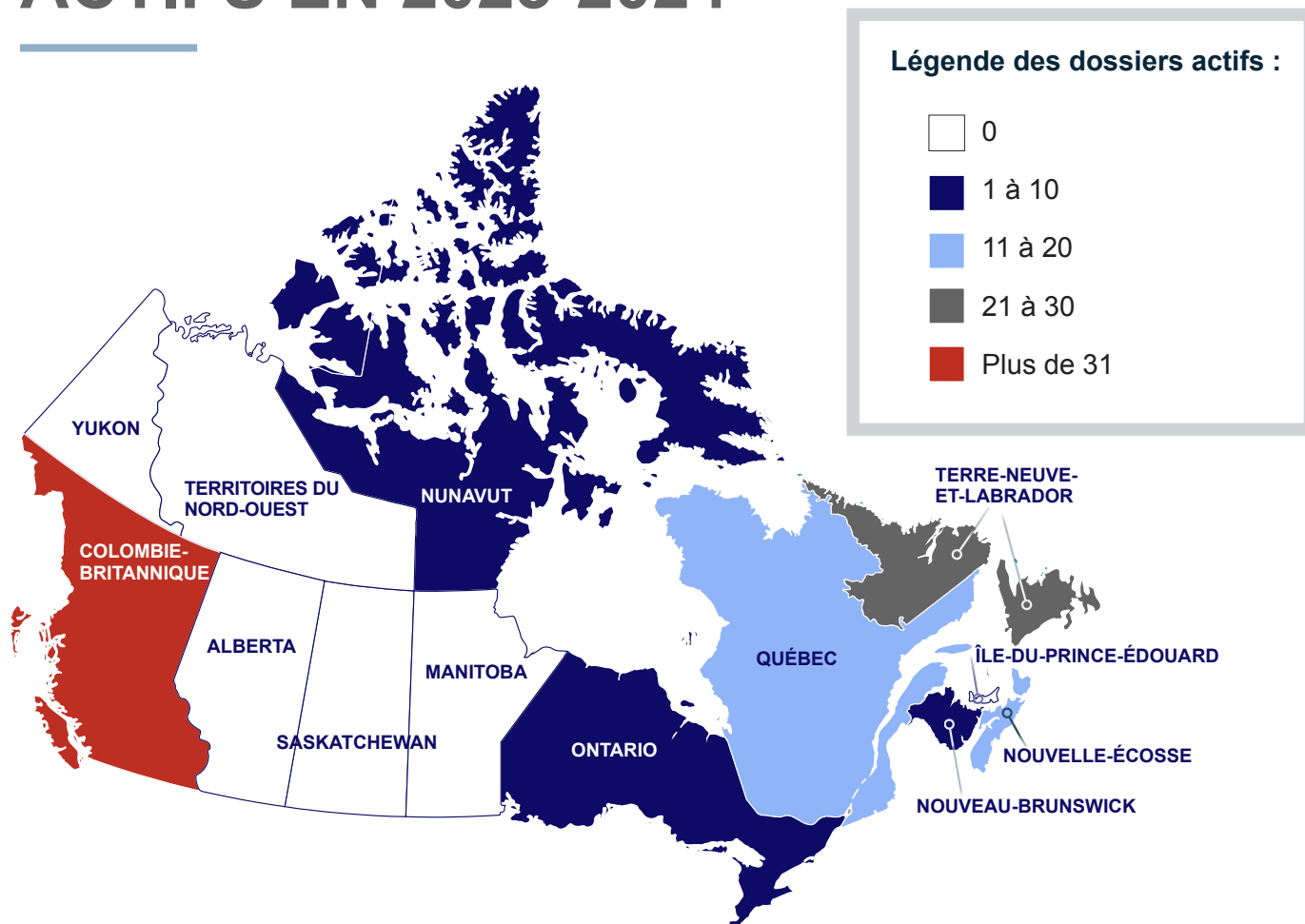
- 28 dossiers de rapport d'incident, comparativement à 26 en 2022-2023.
 - Nous ouvrons ces dossiers lorsque nous prenons connaissance d'un incident qui mènera probablement à une réclamation.



Plongeurs commerciaux impliqués dans les opérations menées en réponse à l'incident impliquant le *Beldis*

Photo courtoisie de Powell River Divers Ltd.

CARTE DE NOS DOSSIERS ACTIFS EN 2023-2024



PROVINCE OU TERRITOIRE	DOSSIERS ACTIFS	NOUVELLES RÉCLAMATIONS	NOUVEAUX RAPPORTS D'INCIDENT	MONTANT TOTAL PAYÉ EN 2023-2024 (\$)
Colombie-Britannique	87	16	5	669 303
Terre-Neuve-et-Labrador	23	1	1	67 993
Québec	16	13	0	79 013
Nouvelle-Écosse	13	4	0	21 638
Ontario	10	6	1	340 675
Nouveau-Brunswick	3	1	0	0
Nunavut	1	0	0	0
TOTAL	153	41	7	1 178 622

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 réclamation jusqu'au moment où elle est payée ou rejetée,
 - Lorsque nous prenons connaissance d'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 traiter un volume élevé de réclamations

1.1.1. TRAITEMENT DES RÉCLAMATIONS

Le traitement des réclamations comprend :

- la réception des demandes directes;
- l'enquête sur les demandes directes et leur évaluation, y compris les communications de suivi avec le demandeur;
- l'envoi de lettres de décision;
- différentes décisions dans le cadre du Processus accéléré pour les petites demandes d'indemnisation;
- le traitement des demandes indirectes, lorsque nous devenons partie à une poursuite contre un propriétaire de navire;
- le paiement des demandes; et
- les réponses à la contestation de nos décisions devant les tribunaux.

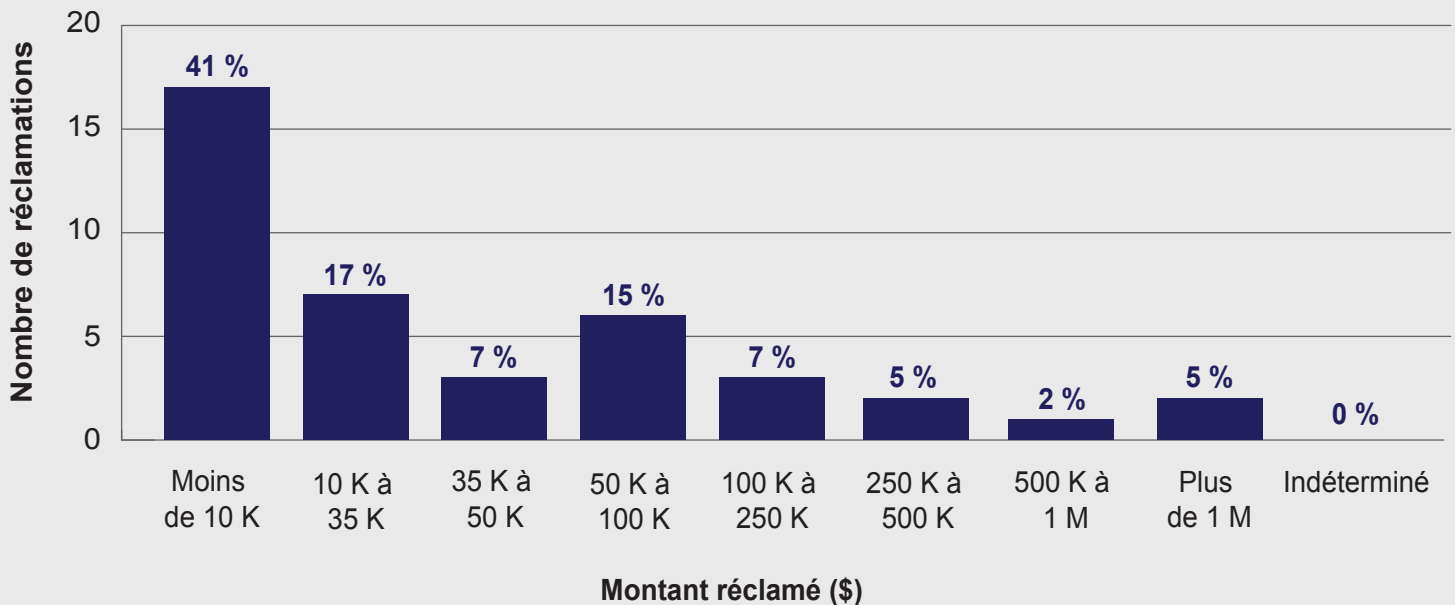


41 nouvelles réclamations reçues

Cela se compare à 33 en 2022-2023. Le nombre de demandes reçues cette année était le plus élevé de notre histoire.

Figure 1

Répartition des 41 réclamations soumises selon le montant



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



9 269 433 \$ réclamés

C'est le deuxième montant le plus élevé de notre histoire. Cela se compare à 7 503 782 dollars en 2022-2023. Les demandes reçues cette année allaient d'environ 1 600 dollars à 5,4 millions. Depuis notre création, nous avons reçu seulement 14 demandes de plus d'un million de dollars. Deux d'entre elles ont été soumises cette année.

Le *Trailer Princess*, un grand chaland industriel non assuré et dont l'immatriculation n'a pas été mise à jour, a été enlevé de l'eau près de Campbell River (Colombie-Britannique) et déconstruit. La GCC réclame 5 462 523 dollars pour cet incident, ce qui est le deuxième plus gros montant réclamé de notre histoire.

La plupart des réclamations concernent des montants nettement plus petits

Plus de la moitié des demandes reçues étaient de 35 000 dollars ou moins, et la plupart ont été soumises dans le cadre du Processus accéléré pour les petites demandes d'indemnisation.

15 réclamations soumises dans le cadre du Processus accéléré pour les petites demandes d'indemnisation

C'est le nombre le plus élevé à ce jour. Aucune réévaluation n'a été faite cette année, mais certaines demandes pourraient être réévaluées en 2024-2025.

La GCC demeure notre principal demandeur

Parmi les 41 réclamations reçues cette année, 38 venaient de la GCC. Cela représente 93 % du nombre total de réclamations. Les réclamations provenant de la GCC ont représenté 99 % du montant total réclamé cette année.

Comparativement à l'année dernière, le nombre de demandeurs autres que la GCC a baissé, passant de cinq à trois. L'ensemble de ces réclamations ont été soumises par des ports et des havres.

Figure 2.1
Nombre de réclamations reçues selon le type de demandeur

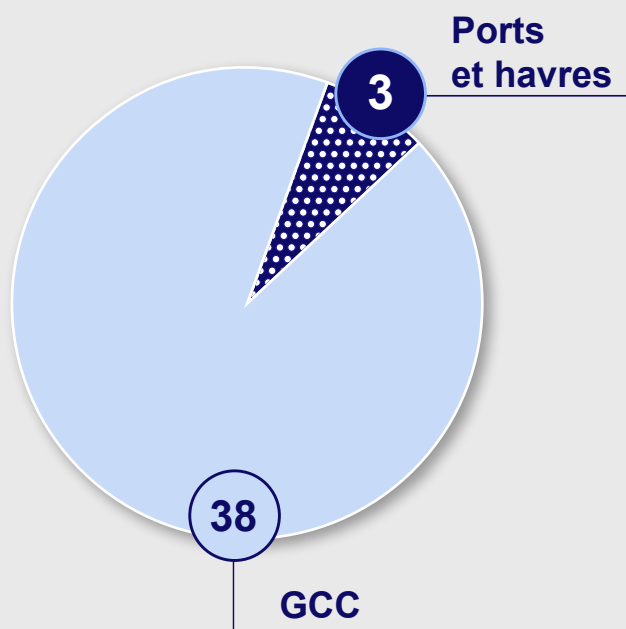
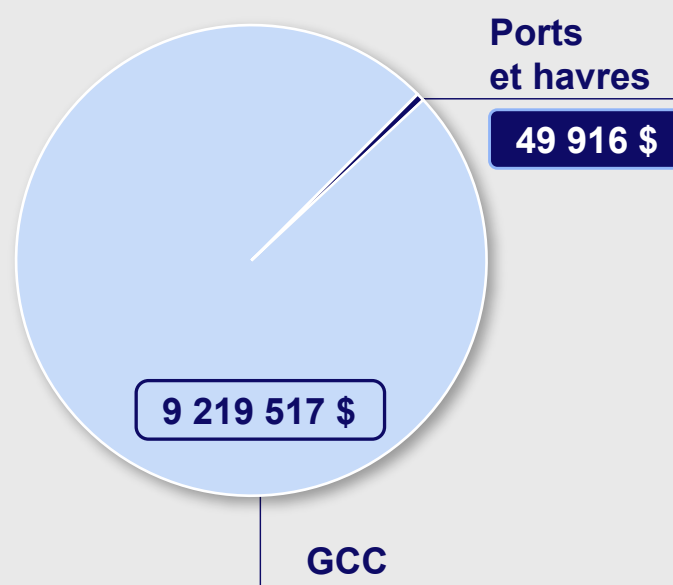


Figure 2.2
Montant réclamé selon le type de demandeur





Encore une fois, les réclamations proviennent surtout de la Colombie-Britannique

Cette année, les réclamations étaient réparties comme suit :

- Colombie-Britannique (16);
- Québec (13);
- Ontario (6);
- Nouvelle-Écosse (4);
- Terre-Neuve-et-Labrador (1); et
- Nouveau-Brunswick (1).

Le Québec et l'Ontario ont connu une augmentation significative par rapport à l'année dernière. La région de l'Atlantique a, quant à elle, enregistré une baisse du nombre de réclamations soumises.

Les navires de pêche et les bateaux de plaisance sont liés à la plupart des réclamations

Ensemble, ces navires représentent environ trois des cinq réclamations reçues, pour un montant de 1,4 million de dollars. Le montant moyen réclamé pour ce type de navires était inférieur à 60 000 dollars.



La catégorie des remorqueurs et chalands représente une grande partie du montant réclamé. Toutefois, elle comprenait les chalands industriels utilisés pour le logement et le soutien des travailleurs, ce qui est plutôt atypique des opérations normales des remorqueurs et chalands. Ces navires inhabituels ont prédominé dans notre portefeuille cette année.

Figure 3.1
Nombre de réclamations reçues selon le type de navire

TYPE DE NAVIRE	NOMBRE DE RÉCLAMATIONS	POURCENTAGE DU NOMBRE TOTAL DE RÉCLAMATIONS
Pétroliers	1	2 %
Navires de charge, porte-conteneurs et navires à passagers	7	17 %
Remorqueurs et chalands	5	12 %
Navires de pêche	13	32 %
Bateaux de plaisance	11	27 %
Anciens navires de pêche	0	0 %
Autres	2	5 %
Déversements d'origine inconnue	2	5 %
TOTAL	41	100 %

Figure 3.2
Montant réclamé selon le type de navire

TYPE DE NAVIRE	MONTANT TOTAL (\$)	POURCENTAGE DU MONTANT TOTAL
Pétroliers	8 157	Moins de 1 %
Navires de charge, porte-conteneurs et navires à passagers	93 166	1 %
Remorqueurs et chalands*	6 581 934	71 %
Navires de pêche	1 016 041	11 %
Bateaux de plaisance	417 459	4,5 %
Anciens navires de pêche	0	0 %
Autres	1 144 695	12 %
Déversements d'origine inconnue	7 981	Moins de 1 %
TOTAL	9 269 433	100 %

* Note : Cette année, nous avons reçu une réclamation de 5,4 millions de dollars à la suite de l'incident causé par le *Trailer Princess* et une réclamation de 1,1 million pour le *Chinooka*. Tous deux étaient des chalands d'habitation industriels.



Baisse du nombre de réclamations liées à des navires abandonnés ou délabrés

Environ une réclamation sur quatre était liée à des navires abandonnés ou délabrés. C'est une baisse importante par rapport à l'année dernière.



Photo de la GCC du *Trailer Princess*

Figure 4.1

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

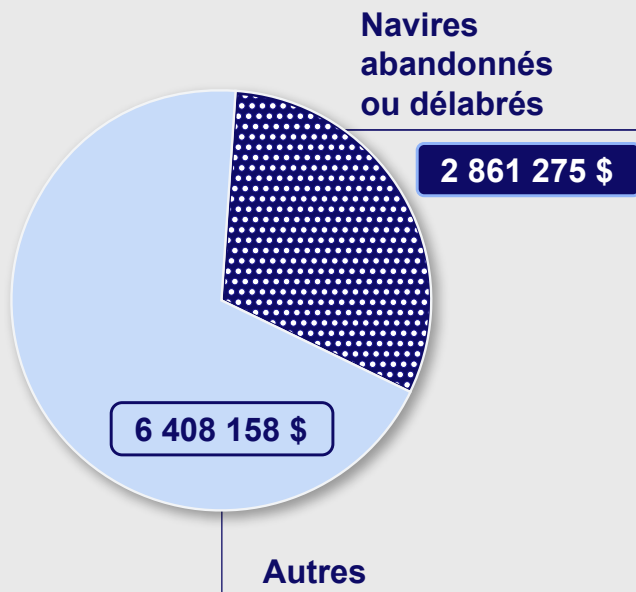
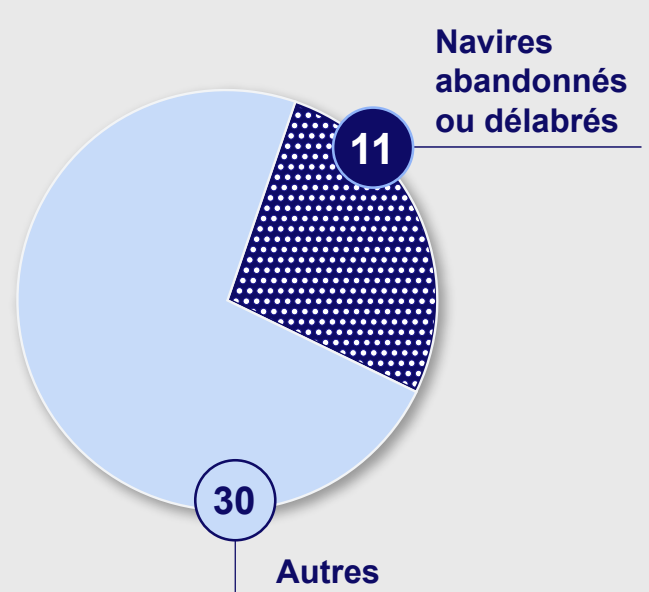


Figure 4.2

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



Période de la soumission des réclamations

En 2023-2024, 37 % de toutes les réclamations ont été soumises dans les 18 à 24 mois après l'incident. La proportion était de 52 % en 2022-2023 et de 55 % en 2021-2022. Cette baisse découle d'un plus grand nombre de réclamations reçues dans le cadre du Processus accéléré pour les petites demandes d'indemnisation, où les réclamations doivent être soumises dans les 12 mois suivant l'incident.

Si l'on exclut les réclamations reçues dans le cadre du Processus accéléré pour les petites demandes d'indemnisation, 58 % des réclamations ont été soumises dans les 18 à 24 mois, comparativement à 68 % l'année dernière.

Encadré 1

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 soumission 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 soumission des réclamations (à part les demandes reçues dans le cadre du Processus accéléré pour les petites demandes d'indemnisation)

TEMPS ÉCOULÉ	TYPE DE DEMANDEURS	NOMBRE DE RÉCLAMATIONS	POURCENTAGE DE RÉCLAMATIONS
6 à 12 mois		2	8 %
	GCC	1	4 %
	Ports et havres	1	4 %
12 à 18 mois		4	15 %
	GCC	4	15 %
18 à 24 mois		15	58 %
	GCC	15	58 %
Plus de 24 mois		5	19 %
	GCC	5	19 %

35 réclamations traitées

Cela se compare à 23 traitées en 2022-2023. Les décisions rendues cette année comprenaient :

- 24 lettres d'offre, dont deux en attente de réponse de la part du demandeur;
- 10 avis de paiement dans le cadre du Processus accéléré pour les petites demandes d'indemnisation; et
- 1 rejet : la demande concernant le *Celebrity 180* et *Baja 21*, qui a été soumise trop tard.

À la fin de l'année, 21 demandes étaient en attente d'une décision.

Temps de traitement des réclamations

Il nous faut généralement moins de six mois pour traiter les réclamations inférieures à 100 000 dollars. Le traitement des six réclamations qui dépassent ce montant a pris de 7 à 12 mois. En général, les réclamations 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 d'indemnisation)

MONTANT DE LA RÉCLAMATION (\$)	NOMBRE DE RÉCLAMATIONS	TEMPS REQUIS (MOIS)	TEMPS MOYEN (MOIS)
0 à 35 K	10	2 à 7	4
35 K à 100 K	8	4 à 11	7
100 K à 500 K	5	7 à 12	9
500 K à 1 M	0	–	–
Plus de 1 M	1	9	9

Note : La figure 6 inclut les réclamations rejetées.

22 réclamations payées dans le cadre du Processus de demande d'indemnisation générale.

L'indemnisation totale s'élève à 1 074 960 dollars. L'année dernière, nous avons versé 280 199 dollars en lien avec 11 réclamations.

À la fin de mars 2024, de nombreuses réclamations plus élevées et plus complexes étaient toujours en cours d'évaluation, totalisant 39 millions de dollars. Comme les années passées, ce montant est prédominé par la réclamation de la GCC de 25,7 millions pour le *Kathryn Spirit*.

Les demandeurs ont reçu 39 % du montant qu'ils ont réclamé dans le cadre du Processus de demande d'indemnisation générale.

C'est une baisse remarquable comparativement au 70 % en 2022-2023. Comme dans les années passées, la plupart des réclamations ont été soumises par des entités ayant de vastes mandats qui ne correspondent pas toujours à ce que nous pouvons indemniser.

Figure 7

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

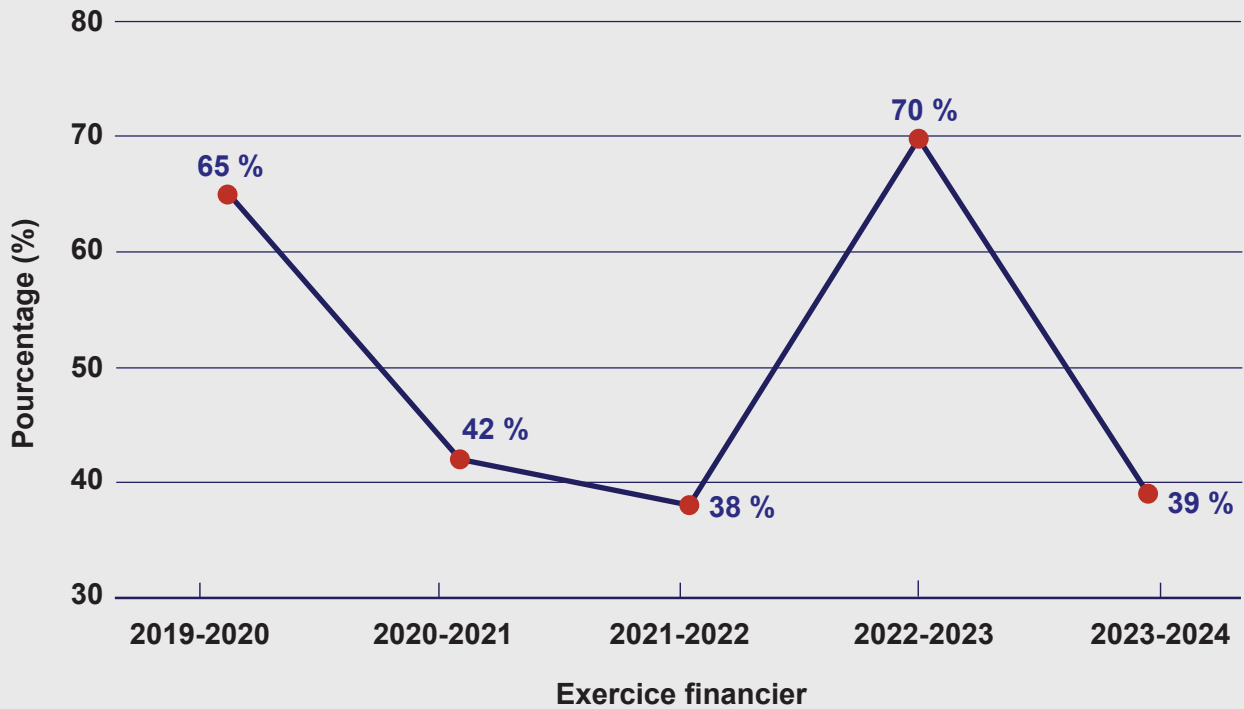
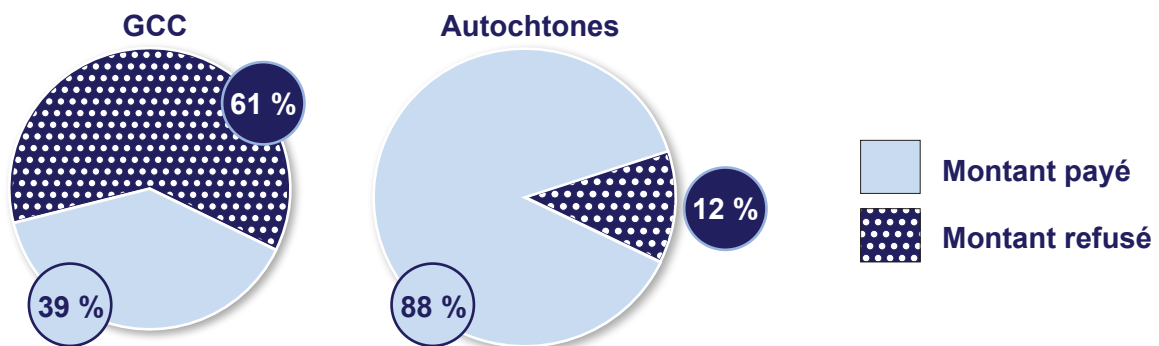


Figure 8

Pourcentage du montant offert par rapport au montant réclamé dans le cadre du Processus de demande d'indemnisation générale



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

Quatre réclamations indirectes

Nous continuons d'être partie à une poursuite devant la Cour fédérale dans l'affaire *Hamilton Banker*. La GCC soutient que le propriétaire du navire devrait être tenu responsable des mesures prises à l'égard de ce navire. La GCC devra prouver le bien-fondé de ses allégations devant les tribunaux. Nous pourrions être responsables de l'indemnisation si la GCC a gain de cause et si le propriétaire n'est pas en mesure de payer.

Nous continuons d'être partie à des poursuites pour les incidents liés aux navires *Kathryn Spirit*, *West Island 395* (voir les détails ci-dessous) et *Nathan E. Stewart*.

Propriétaires de navires polluants et indemnisation par le Fonds Navire

En 2021-2022, nous avons rejeté une réclamation directe provenant du propriétaire du *West Island 395*. Le propriétaire a fait appel de notre décision devant la Cour fédérale, qui nous a donné raison. Le propriétaire a abandonné un nouvel appel porté devant la Cour d'appel fédérale un peu plus tôt cette année. Dans une

procédure distincte mais connexe devant la Cour fédérale, le propriétaire continue de nous demander une indemnisation.

Nous avons introduit une requête visant à faire rejeter la réclamation du propriétaire partant du principe qu'un propriétaire pollueur n'a pas le droit d'obtenir une indemnisation du Fonds Navire. La Cour nous a donné raison. Le propriétaire a fait appel de cette décision, soutenant qu'il devrait être possible de rectifier ses prétentions. La Cour a accueilli l'appel. À la fin de l'exercice financier, nous étions en attente d'une demande introductive d'instance modifiée de la part du propriétaire.



Photo de la GCC
du *West Island 395*

Encadré 2

Qu'est-ce qu'une réclamation indirecte?

Lorsqu'une personne touchée par un incident décide de poursuivre le propriétaire du navire, c'est ce que l'on appelle une réclamation indirecte. Si le demandeur prend des mesures de recouvrement contre les propriétaires de navires, nous sommes ajoutés à la poursuite. Cela donne aussi une année de plus aux demandeurs qui ont manqué la date limite pour présenter une réclamation directe.



Traitements des réclamations : défis et possibilités

Utilisation accrue du Processus accéléré pour les petites demandes d'indemnisation

Cette année, nous avons reçu un nombre record de ce type de réclamations. Leur processus d'évaluation permet aux demandeurs d'être payés rapidement. La réévaluation est réalisée plus tard si nécessaire. Cette année, nous avons mis en place une méthode pour établir les priorités des réévaluations de ces petites réclamations.

Adapter notre processus d'évaluation en fonction de la taille de la réclamation

Cette année, nous avons constaté la continuation d'une tendance à la hausse tant du nombre de réclamations plus modestes (moins de 35 000 dollars) ainsi que celles plus importantes (plus de 1 000 000 de dollars).

Des efforts ont été faits pour que les ressources appropriées soient utilisées pendant le processus d'évaluation. Cela inclut la modification du processus d'examen en fonction de la taille de la réclamation lorsque nécessaire.

Le sondage sur la satisfaction se continue

Nous continuons de prendre des 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 un demandeur (autre que la GCC) d'évaluer son expérience. Cette année, les commentaires reçus ont été constructifs et positifs.

1.1.2. EFFORTS DE RECOUVREMENT

Une fois que nous avons payé un demandeur, nous prenons toutes les mesures raisonnables pour recouvrer auprès du propriétaire du navire ou d'autres personnes responsables (voir l'encadré 3).

92 dossiers de recouvrement en cours

L'année dernière, nous en comptons 95. Nous avons fermé 13 dossiers parce que des montants ont été recouverts ou il n'était pas raisonnable de poursuivre les efforts de recouvrement. À la fin de l'année, 79 dossiers étaient encore ouverts.

Notre présence devant les tribunaux reste importante

Cette année, nous avons géré 36 dossiers de recouvrement faisant l'objet d'un litige ou d'une procédure d'exécution de jugement. Nos avocats internes commencent et gèrent des poursuites, ce qui nous permet d'être plus efficaces et de faire des économies. Nous pouvons ainsi prendre des mesures de recouvrement dans les dossiers plus petits, 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 des sommes 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. Une poursuite sert aussi à protéger nos droits, et permet la tenue de discussions pour parvenir à un règlement, parfois dans le cadre de séances de médiation judiciaire. 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.



12 nouvelles poursuites commencées

Toutes ces poursuites sont gérées par nos avocats internes :

- Déversement d'origine inconnue (Postville)*
- *Pa Boy*
- *Noelani*
- *Wendy K*
- *Réjane*
- *Lurch*
- *Mini Fusion*
- *GJ Emma II*
- *Hydra Mariner***
- *Ocean Tribune*
- *Jolly Roger*
- *Primo*

* Nous avons poursuivi le propriétaire du *Tuvaq W*, alléguant que le navire était la source du déversement d'origine inconnue.

** Nous avons commencé une poursuite dans le dossier du *Hydra Mariner* 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 face à l'approche de la date limite pour commencer une poursuite.



Neuf recouvrements réussis

Dans tous ces dossiers, nous avons entamé soit des discussions en vue d'obtenir un règlement, soit une poursuite, ou les deux. Dans l'un des dossiers seulement, le navire était assuré. Deux des recouvrements (dossiers du *Western Chief* et du *Jennifer Holly*) étaient partiels. Les propriétaires ont versé une petite contribution pour réduire leur dette, et nous attendons d'autres paiements dans les mois à venir.



Photo de la GCC du *Jennifer Holly*

Figure 9

Dossiers dans lesquels un recouvrement a été obtenu en 2023-2024

NOM DU NAVIRE	ANNÉE DE L'INCIDENT	MONTANT PAYÉ PAR LE FONDS, Y COMPRIS LES INTÉRÊTS (\$)	MONTANT RECOUVRÉ* (\$)	STADE DU RECOUVREMENT
<i>Rolano</i>	2019	77 627	85 043	avant le procès
<i>Western Breeze</i>	2019	101 472	76 964	avant le procès
<i>Pa Boy</i>	2020	2 544	2 000	avant le procès
<i>GJ Emma II</i>	2020	11 965	11 965	avant le procès
<i>Réjane</i>	2020	3 530	3 442	avant le procès
<i>Sikuk</i>	2017	88 541	55 000	avant le procès
<i>Françoise</i>	2017	81 977	55 431	avant le procès
<i>Western Chief</i>	2019	17 820	1 000	après le jugement
<i>Jennifer Holly</i>	2019	75 161	300	après le jugement
Total	9 dossiers			

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

Utilisation d'un modèle mixte pour les efforts de recouvrement

L'obtention d'un jugement ne donne pas toujours lieu à un paiement immédiat du propriétaire du navire. 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 (*Nika*);
- envoyer une lettre de demande de paiement dans une langue étrangère (*Mini Fusion*).

Règlement de la poursuite contre la province de la Colombie-Britannique

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. Nous avons conclu un accord avec la province en 2023 pour un montant de 71 058,05 dollars plus les intérêts. Il y a eu d'autres poursuites semblables dans le passé où une province est devenue propriétaire d'un navire en raison de lois qui octroient la propriété au gouvernement, notamment le *Chilcotin Princess* (voir à la page 22 de notre rapport annuel de 2019-2020).

Figure 10

Sommaires des poursuites en cours dans nos dossiers de recouvrement

NOM DU NAVIRE	DÉVELOPPEMENTS EN 2023-2024	NOM DU NAVIRE	DÉVELOPPEMENTS EN 2023-2024
REPRÉSENTATION PAR NOS AVOCATS INTERNES			
<i>Danielle and Mark*</i>	Actes de procédure	Déversement d'origine inconnue (Postville)	Actes de procédure
<i>Darrel Bay*</i>	Défendeur a reçu la signification	<i>Noelani</i>	Actes de procédure
<i>Françoise*</i>	Paieement obtenu	<i>Wendy K</i>	Actes de procédure
<i>Sikuk*</i>	Paieement obtenu	<i>Réjane</i>	Paieement obtenu
<i>Go-Getter*</i>	Dossier fermé	<i>Lurch</i>	Tentative de signifier
<i>San Jolyne III*</i>	En attente de règlement	<i>Pa Boy</i>	Dossier réglé
<i>Jennifer Holly*</i>	Dossier réglé	<i>GJ Emma II</i>	Dossier fermé
<i>Maverick IV*</i>	Examen et interrogatoire préalable	<i>Ocean Tribune</i>	Défendeur a reçu la signification
<i>Red Fir No. 9*</i>	Dossier fermé	<i>Hydra Mariner</i>	Tentative de signifier
<i>Rolano*</i>	Dossier réglé	<i>Western Chief*</i>	Jugement obtenu
<i>Seal Rock*</i>	Examen et interrogatoire préalable	<i>Western Breeze*</i>	Dossier réglé
Nom inconnu (chaland ponté)*	Défendeur a reçu la signification	Nom inconnu (bateau de plaisance coulé)*	Tentative de signifier
Nom inconnu (habitation flottante)*	Défendeur a reçu la signification	<i>Primo</i>	Dossier réglé
<i>Jolly Roger</i>	Tentative de signifier		
REPRÉSENTATION PAR DES AVOCATS EXTERNES			
<i>Nika*</i>	Jugement obtenu	<i>Zodiac Light*</i>	Jugement obtenu
<i>West Island 395*</i>	Instance suspendue	<i>Mini Fusion</i>	Demande de paiement envoyée
Nombre total de dossiers : 31			

Note : L'astérisque * signale les dossiers qui se poursuivent depuis 2022-2023.

Efforts de recouvrement : défis et possibilités

Assurance pour les gros navires

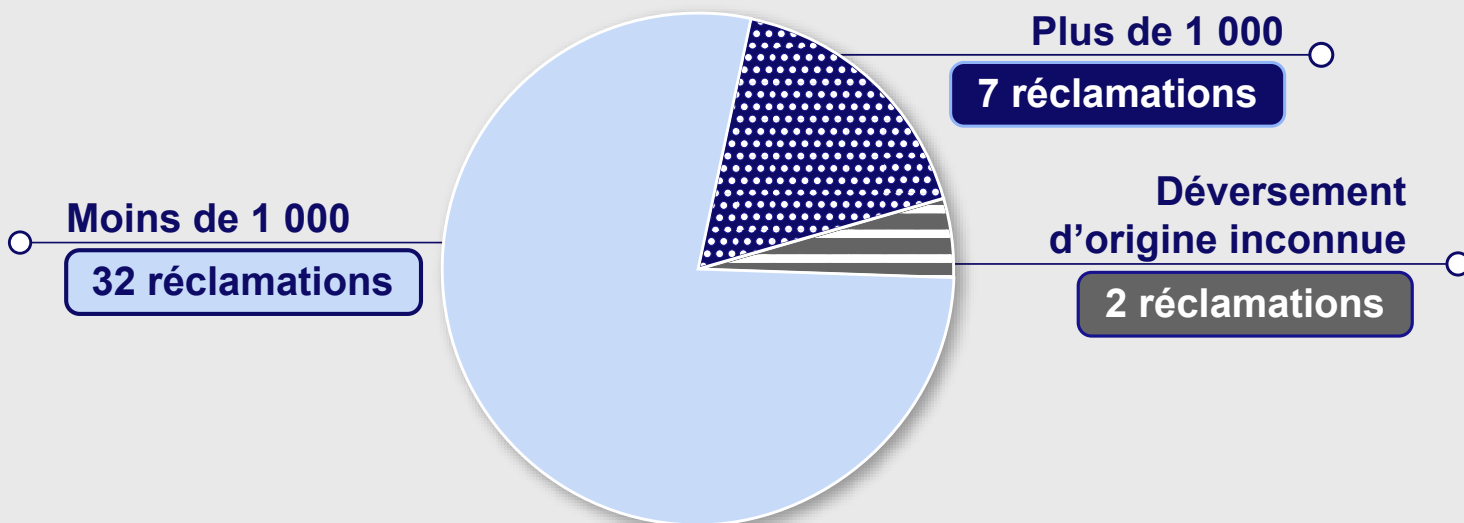
La taille des navires est particulièrement pertinente aux fins de recouvrement. En effet, les navires de grande taille sont soumis à une assurance obligatoire selon la loi canadienne. En vertu de la *Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux* (LÉBAD), les navires d'une jauge brute de 300 et plus doivent être couverts par une assurance pour l'enlèvement d'épaves. En vertu de la *Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute* (Convention sur les hydrocarbures de soute), les navires de plus de 1 000 tonneaux de jauge brute doivent être couverts par une assurance responsabilité en cas de pollution par les hydrocarbures.

Cette année, nous avons reçu sept réclamations pour lesquelles les exigences d'assurance étaient applicables. Sur l'ensemble des dossiers (*Patagonman*, *Canary*, *Umiavut*, *BBC Kwiatkowski*, *Ale* et *Norman McLeod*), trois semblent disposer de l'assurance qui convient.

Comme on l'indiquait dans le rapport de l'année dernière, le *Trailer Princess*, un chaland de plus de 1 000 tonneaux de jauge brute battant pavillon canadien, semble n'avoir eu aucune assurance. Cette année, nous avons reçu une réclamation élevée de la GCC concernant cet incident. Étant donné l'absence d'assurance, on s'attend à ce qu'il soit difficile de recouvrer un montant dans ce dossier.



Figure 11
Nombre de réclamations reçues selon la jauge brute du navire



Cela fait cinq ans que la LÉBAD est entrée en vigueur. Bien qu'une part importante de nos réclamations soit liée à des mesures d'intervention pour le retrait d'un navire, nous n'avons constaté aucun impact de la LÉBAD sur notre capacité à 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 obtenir un recouvrement auprès de propriétaires de navires assurés, notamment :

- *Réjane*
- *Pa Boy*
- *Primo*
- *Wendy K*

Cette tendance observée ces trois dernières années se maintient dont les navires : *GRT Synergie*, *Sept Ilien*, *Lady Elizabeth I* et *L'Épaulard*.

En 2024-2025, nous avons l'intention de poursuivre nos activités d'engagement auprès des assureurs.

Tentative de rouvrir un dossier de recouvrement fermé

En 2019, nous avons trouvé une entente de règlement concernant une réclamation liée au navire *Cormorant*. En 2022, nous avons recouvré 375 000 dollars à la suite d'un jugement obtenu dans le cadre de cette entente de règlement. Aujourd'hui, l'un des défendeurs parties à cette entente essaie de la faire annuler. La décision de la cour n'est pas encore rendue.

1.1.3. RAPPORTS D'INCIDENT

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

Sept nouveaux dossiers de rapport d'incident

Il y en avait cinq en 2022-2023. En 2023-2024, notre portefeuille comptait 28 dossiers d'incident actifs. Un dossier de rapport, le *Trailer Princess*, a été converti en dossier de réclamation.



Photo du *Cormorant*

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

Un défi important concernant la gestion des réclamations est de se préparer à traiter un volume élevé d'entre elles suivant un déversement catastrophique. L'année 2023 a marqué un tournant dans notre état de préparation. Comme nous le mentionnions dans le précédent rapport, nous avons signé deux protocoles d'entente 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 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures persistants à la suite d'un déversement causé par un pétrolier.

En septembre 2023, nous avons signé une nouvelle entente avec l'ITOPF, qui compte parmi les meilleurs conseillers en matière de déversements et évaluateurs de réclamations au monde. L'ITOPF a fourni des services dans plus de 800 incidents liés à des déversements d'hydrocarbures et de produits chimiques à travers le monde provenant de tout type de navires, qu'il s'agisse de pétroliers ou d'autres types de navires.

Ensemble, ces trois ententes favorisent la collaboration entre nos organisations.

Un exercice de simulation se déroulera avec l'ITOPF en juin 2024. Nous prévoyons que les trois organisations nous joignent dans un exercice ultérieur afin de traiter de questions communes de gestion des réclamations.

Préparation à traiter les 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). Comme il ne portait pas sur la responsabilité et l'indemnisation, nous n'y avons pas participé. Nous nous sommes informés sur la tenue d'un exercice sur ce sujet en 2023-2024, mais aucun ne nous a été signalé. Il serait utile que les futurs exercices comportent un volet sur la responsabilité et l'indemnisation.



Signature de l'entente par notre administrateur et Richard Johnson, directeur technique et Mark Whittington, responsable de l'équipe technique à l'ITOPF

Indemnisation résultant 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 améliorer l'indemnisation que les demandeurs pourraient recevoir. À cette fin, nous continuons de discuter de ce sujet avec la GCC.

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

En cas de déversement important, le ministre des Pêches et des Océans peut demander au ministre des Transports d'ordonner que des fonds du Fonds Navire soient utilisés pour répondre à l'incident. Après avoir consulté l'administrateur, le ministre des Transports peut faire transférer du Fonds jusqu'à 10 millions de dollars par an. Si le ministre des Pêches et des Océans a besoin de fonds supplémentaires, le gouverneur en conseil peut autoriser le déblocage d'une somme allant jusqu'à 50 millions de dollars par an.

Les fonds d'urgence versés doivent être remboursés au Fonds Navire dans les deux ans, au moyen d'une loi de crédit du Parlement, moins toute somme réclamée par le ministre des Pêches et des Océans dans le cadre du Processus de demande d'indemnisation générale.

Aucun incident de ce type n'a déclenché ce mécanisme en 2023-2024. Ce processus d'obtention de fonds d'urgence n'a donc pas été utilisé.

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

Le Canada est partie à deux fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (encadré 4). Nous sommes membres de la délégation canadienne, qui participe aux réunions des organes décideurs des FIPOL. Nous sommes chargés 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.



Notre administrateur, Mark A.M. Gauthier, avec des membres de la délégation canadienne présents aux réunions des FIPOL

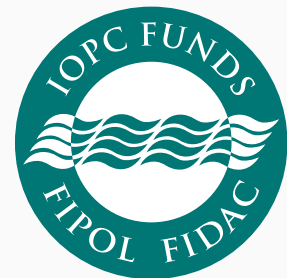
Encadré 4

À propos des FIPOL

Les FIPOL sont deux organisations intergouvernementales : le Fonds de 1992 et le Fonds complémentaire. Ils fournissent une indemnisation en cas de pollution par des hydrocarbures persistants à la suite de déversements provenant de pétroliers. Le Fonds de 1992 compte maintenant 121 États membres. Il verse une indemnisation d'environ 370 millions de dollars par incident. Le Fonds complémentaire, dont font partie 32 États, offre une indemnisation supplémentaire de près de 1,35 milliard de dollars. En plus de la responsabilité des propriétaires de navires, ces deux fonds octroient une indemnisation totale d'environ 1,72 milliard de dollars.

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 ci-dessus ont été arrondis en dollars canadiens d'après les taux de change entre le dollar canadien et les droits de tirage spéciaux (DTS) en mars 2024. Le DTS est l'unité de compte employée dans les conventions ainsi qu'un avoir de réserve international fondé sur un panier de cinq grandes devises mondiales.



Réunions des FIPOL

En 2023-2024, nous avons assisté aux deux réunions en personne. Les principaux sujets de discussion nous concernant étaient les suivants :

- **Aucun nouvel incident impliquant les FIPOL**

Nous sommes chargés de verser la contribution financière du Canada aux FIPOL. Généralement, lorsqu'il n'y a pas eu de nouvel incident, notre contribution est moins élevée. Les FIPOL traitent actuellement 12 incidents des années précédentes. Les réclamations dans les dossiers suivants sont en cours de paiement :

- *Agia Zoni II* (Grèce);
- Déversement d'origine inconnue (Israël);
- *Princess Empress* (Philippines);
- *Solar I* (Philippines).



Opérations de nettoyage après l'incident du *Princess Empress* aux Philippines.
Photo courtoisie de l'ITOPF

- **Deux poursuites ont un intérêt immédiat pour nous :**

- L'incident du *Nathan Stewart* (Canada) : La médiation qui avait été annoncée comme prévu n'a jamais eu lieu et aucune date ferme n'a été fixée pour une médiation impliquant le Fonds Navire en 2024.
- L'incident du *Bow Jubail* (Pays-Bas) : La Cour suprême des Pays-Bas a statué que le *Bow Jubail* (Pays-Bas) était considéré comme un navire en vertu de la Convention sur la responsabilité civile de 1992. Cela est contraire au point de vue du Comité exécutif du Fonds de 1992 et tel que plaidé devant la Cour.

- **Élections d'intérêt pour nous :**

- François Marier, chef de la délégation canadienne, a été réélu président du Fonds complémentaire.
- Alfred H.E. Popp du Canada, et l'un de nos anciens administrateurs, a été élu à l'Organe de contrôle de gestion pour un mandat de trois ans.

- **Impact des sanctions commerciales sur le trafic maritime « clandestin »**

On observe une augmentation substantielle et alarmante du nombre de navires faisant l'objet de sanctions en raison du conflit en Ukraine qui naviguent « clandestinement » pour éviter d'être repérés. Ils éteignent leur système de localisation en mer et emploient d'autres méthodes de détection. Beaucoup transfèrent illégalement des hydrocarbures persistants en mer. Beaucoup ne sont pas assurés. En cas de déversement d'hydrocarbures par un pétrolier, les FIPOL pourraient être exposés à des risques financiers, et nous aussi, en tant que contributeur.

- **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. En mars 2024, huit États avaient ratifié la Convention. Plusieurs autres États ont indiqué leur intention de la ratifier dans un proche avenir. La Convention SNPD de 2010 et son fonds SNPD connexe pourraient entrer en vigueur en 2026.

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

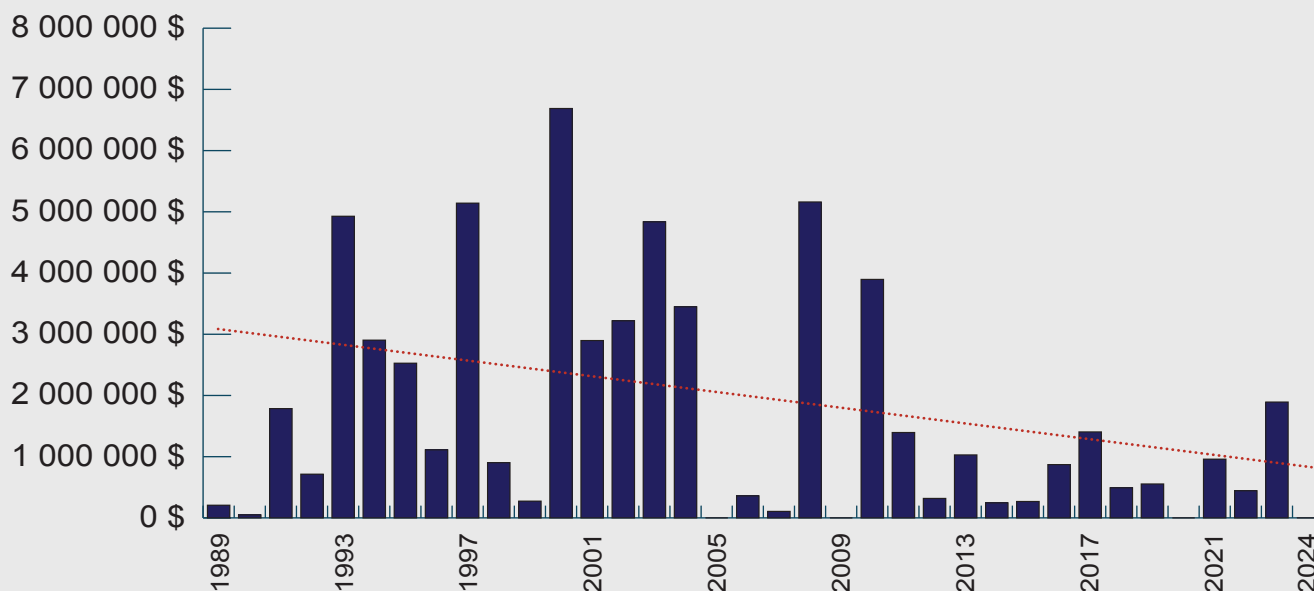
Nous sommes chargés de veiller à ce que les réceptionnaires canadiens d'hydrocarbures persistants par mer fournissent des renseignements sur les quantités reçues. Nous faisons un suivi des renseignements obtenus et enquêtons sur des variations importantes par rapport à l'année précédente s'il y a lieu. Nous faisons rapport sur les données aux FIPOL.

Versement de la contribution aux FIPOL pour 2023

Nous avons versé aux FIPOL 1 177 070 livres moins les crédits combinés de 65 177 livres et les intérêts de 3 222 livres (1 892 068 dollars canadiens).

Avec la somme de 60,5 millions de dollars payée par notre Fonds depuis 1989, les contributions aux FIPOL représentent notre plus grosse dépense. Généralement, notre contribution annuelle varie lorsqu'un nouvel incident lié à un pétrolier se produit; des contributions sont alors perçues pour payer les réclamations qui en résultent (voir la figure 12).

Figure 12
Montants payés aux FIPOL depuis 1989



En février 2023, le pétrolier *MT Princess Empress* a causé un déversement aux Philippines. Les FIPOL et l'assureur P&I Club du propriétaire du navire ont ouvert un bureau local conjoint pour traiter les réclamations. L'organe directeur du Fonds de 1992 a approuvé une contribution de 10 millions de livres (environ 17,2 millions de dollars canadiens) à verser par chaque État membre au plus tard le 1^{er} mars 2024.

En octobre 2023, l'organe directeur du Fonds de 1992 a également approuvé une contribution de 20 millions de livres (environ 34,5 millions de dollars canadiens) dans le dossier *Bow Jubail*, payable par chaque État membre au plus tard le 1^{er} mars 2024.

En outre, une contribution de 10 millions de livres a été imposée pour le Fonds général, également payable au plus tard le 1^{er} mars 2024.

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 du Fonds au cas où la contribution serait rétablie. L'information reçue de la part des contributeurs permet aussi au Canada d'honorer ses obligations de déclaration 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 des sanctions administratives pécuniaires à l'encontre des contributeurs en cas de non-respect de leurs obligations de déclaration.

L'administrateur n'a pas eu à utiliser ces pouvoirs cette année et aucune sanction administrative pécuniaire n'a été imposée. Les procédures pour les sanctions administratives pécuniaires seront discutées avec Transports Canada en 2024-2025.

Révision du protocole d'entente avec Transports Canada sur les services administratifs

Il existe une entente sur la prestation de certains services administratifs que nous recevons de Transports Canada. L'entente actuelle expire en mars 2024. Elle fait actuellement l'objet d'un réexamen pour mettre à jour les modalités et préciser les responsabilités dans la vérification des expéditions d'hydrocarbures persistants déclarées.

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, notamment :

- un exercice de gestion de l'information (GI) et de visualisation de données, ayant débouché sur un plan biennal. Ce plan vise à rendre l'organisation entièrement numérique, durable et axée sur la technologie. Les processus administratifs et les autorisations pourront ainsi être automatisés au moyen des fonctionnalités de Microsoft 365;
- des améliorations des technologies de l'information (TI) pour les réunions et la collaboration de l'équipe et la sécurité du bureau, y compris un programme de formation sur la sécurité pour le personnel.

Nous continuons de maintenir et de moderniser les services de ressources humaines (RH) des deux Fonds. Voici des exemples d'activités menées en 2023-2024 :

- une entreprise spécialisée en services de RH a été engagée pour offrir des conseils et un soutien en gestion professionnelle des RH;
- les niveaux de dotation de nos effectifs ont été établis à environ 22 employés et étudiants à temps plein et à temps partiel pour les deux Fonds. Trois employés exercent à temps plein au Fonds Navire. Nous avons également cinq évaluateurs contractuels;
- l'utilisation des nouveaux systèmes d'information sur les RH a été étendue pour gérer les dossiers du personnel, faciliter les mesures de dotation, produire des rapports et améliorer la gestion du rendement.

Ces initiatives contribuent à établir un modèle de prestation de services de RH de plus en plus intégré qui aide Indemnisation Navire et Rail Canada.

Poursuite du succès du Programme pour étudiants du Fonds Navire

Cette année, nous avons embauché six étudiant(e)s qui ont travaillé dans les domaines du droit, des politiques et des communications et qui ont accompli les tâches suivantes :

- préparer des comptes-rendus de réclamations et aider à la préparation des lettres d'offre;
- rédiger des documents de procédures juridiques;
- préparer des publications, par exemple dans les médias sociaux et des infolettres; et
- soutenir la préparation et participer aux réunions avec les partenaires extérieurs.

Nous apprécions grandement le travail et l'engagement témoignés par nos étudiants. Nous continuerons de chercher à en recruter davantage.

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 financier, y compris les activités financières. Le rapport financier se trouve à la partie 2 du présent rapport. Nous avons également des obligations de présenter des rapports en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* :

- Cette année, nous n'avons reçu aucune demande d'accès à l'information.

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

Favoriser l'accès à la justice par un engagement actif

Nous estimons que l'engagement des partenaires et des intervenants est le meilleur moyen de garantir l'accès à la justice des demandeurs. Nous continuons de faire en sorte que nos principaux partenaires demeurent engagés et de toucher de nouveaux intervenants.

Cette année, nous avons réussi, de nouveau, à accroître les retombées de notre engagement. Nous avons en effet pu renouveler nos relations et en nouer de nouvelles (voir page 40). Nos initiatives de communication ont compris :

- **Collaboration avec les provinces, les gouvernements locaux et les élus et élues**

Nous avons tenu notre premier colloque destiné à des représentants provinciaux. L'événement a été un succès. Divers ministères du gouvernement de la Colombie-Britannique y ont participé activement, notamment :

- Gestion des urgences,
- Santé,
- Relations avec les Autochtones et Réconciliation,
- Finances, et
- Environnement et Stratégie sur le changement climatique.

De nombreux participants ignoraient l'existence du Fonds Navire. Ils étaient curieux de connaître les critères d'admissibilité des gouvernements provinciaux lorsqu'ils soumettent des réclamations.

Le colloque a souligné l'importance de déployer des efforts pour établir des relations avec divers ministères provinciaux à travers le Canada. En 2024-2025, nous rencontrerons des représentants de gouvernements provinciaux d'autres régions.

Dans nos dossiers de réclamations, nous constatons la présence d'agences de gouvernements locaux, de pompiers, de directeurs municipaux ou des services de l'environnement à l'endroit où l'incident se produit. Souvent toutefois, ils ne cherchent pas à obtenir un remboursement pour le temps et les ressources qu'ils ont engagés. Dans le cadre de nos efforts d'engagement, nous communiquons régulièrement avec eux pour les informer de la façon de procéder pour réclamer le remboursement de leurs dépenses.

Nous avons aussi communiqué proactivement avec ces intervenants et avons répondu aux demandes de renseignements. À la suite d'incidents liés à un déversement d'hydrocarbures local, nous contactons des membres de cette collectivité. Par exemple, dans le cas du camion tombé du *Western Carrier* au nord de Campbell River, nous avons contacté des membres des Premières Nations locales et des élus et élues de tous les niveaux du gouvernement.

- **Participation en tant qu'exposant à trois salons professionnels nationaux et provinciaux achalandés**

Au cours de ces événements, nous avons rencontré des centaines d'élus municipaux, de directeurs généraux, de gestionnaires municipaux et de membres de leur personnel. Nous avons pu présenter nos initiatives et cultiver des liens significatifs. C'est l'un des moyens les plus efficaces pour créer des réseaux avec le plus grand nombre de leaders locaux.

Ces événements nous ont aussi permis de rencontrer d'autres organisations comme l'Association des chefs de services d'incendie de la Colombie-Britannique. Elle était intéressée de savoir que les répondants sont éligibles à une indemnisation du Fonds Navire à la suite d'un incident. En 2024-2025, nous poursuivons nos activités d'engagement auprès des premiers répondants et du personnel de la sécurité publique.



- **Améliorer notre visibilité par le biais de présentations**

Tout au long de l'année, nous nous sommes efforcés à accroître notre visibilité. Pour cela, nous avons cherché activement des occasions de participer à des conférences, des ateliers, des webinaires, des colloques et des présentations en tant que conférenciers invités.

Nous avons pris part à 26 conférences ou webinaires. Nous avons présenté des exposés à 15 d'entre eux, ce qui est une augmentation importante par rapport à l'an passé où nous en avons présenté 11. Grâce à cette visibilité accrue, deux réclamations ont été reçues par des groupes rencontrés lors des événements.

Nous prévoyons continuer sur notre élan, en particulier à l'approche du lancement et de la promotion de notre nouvelle image de marque.

- **Engagement auprès des ports, des marinas et des havres**

L'une de nos initiatives stratégiques pour 2024 consiste à améliorer notre engagement auprès du secteur des ports, des marinas et des havres. Nous pensons que ce secteur subit bien plus de déversements d'hydrocarbures que ce que nos dossiers de réclamations le reflètent. En conséquence, nous avons accordé une priorité à développer notre engagement auprès de ces interlocuteurs.

Nous avons établi des partenariats avec des organisations comme l'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC), l'Association des administrations portuaires de la Colombie-Britannique (AAPCB), la Boating BC Association et le programme Ports pour petits bateaux de Pêches et Océans Canada.

Nous consultons actuellement nos partenaires de ce secteur afin de publier un guide sur les réclamations contenant des renseignements ciblés dans l'année à venir.



Notre administrateur, Mark A.M. Gauthier avec Daniel-Robert Gooch, président-directeur général de l'Association des administrations portuaires canadiennes

- **Amélioration de notre engagement auprès des Autochtones et de notre sensibilité culturelle**

Nous avons pris des mesures pour améliorer nos efforts d'engagement auprès des Autochtones, en particulier en prévision de voyages d'engagement à travers le Canada. Nous avons participé à un exercice de formation sur l'humilité culturelle organisé par les Centres d'amitié autochtones de la Saskatchewan. Cette formation a grandement aidé notre équipe à comprendre comment tisser des liens avec les Autochtones de manière respectueuse et efficace.

Nous examinons aussi l'impact sur notre mandat des appels à l'action de la Commission de vérité et réconciliation et de la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones (DNUDPA).

En 2024-2025, nous sommes déterminés à élargir notre engagement auprès des communautés autochtones. Nous allons aussi chercher des possibilités de formation pour développer davantage notre sensibilité culturelle.

- **Réponse aux demandes des médias**

Tout au long de l'année, nous avons été ouverts et transparents. Nous avons répondu rapidement aux demandes des médias et aux demandes de renseignements du public, toujours au moyen de canaux de communication clairs. Nous avons répondu à des demandes sur les sujets suivants :

- des poursuites (*West Island 395* et *Cormorant*);
- des navires abandonnés.

ACTIVITÉS D'ENGAGEMENT EN 2023-2024

40 RENCONTRES AVEC DES PARTENAIRES CLÉS ET DE NOUVEAUX INTERVENANTS

4 KIOSQUES D'EXPOSITION À DES SALONS PROFESSIONNELS ACHALANDÉS

1 CÉRÉMONIE DE SIGNATURE D'UNE IMPORTANTE ENTENTE INTERNATIONALE

2 PRÉSENTATIONS LORS DE COURS DE DROIT À L'UNIVERSITÉ















PARTICIPATION ET RÉSEAUTAGE À 23 CONFÉRENCES, ATELIERS ET WEBINAIRES

11 PRÉSENTATIONS À CES ÉVÉNEMENTS

1 COLLOQUE PROVINCIAL AVEC PLUSIEURS MINISTÈRES DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE

5 NOUVEAUX ARTICLES DE BLOGUE

Nous continuons de mener des activités d'engagement conjointement avec le Fonds Rail.

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 ou recherche
	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.

2023

AVRIL

Participation à l'atelier sur les substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD) organisé par Transports Canada et les FIPOL



Participation en tant qu'exposant au salon professionnel de l'Association of Vancouver Island and Coastal Communities (AVICC)



Rencontres (3) avec :

- Clear Seas



- la Commission mixte internationale (CMI)



- l'équipe du Programme d'aide à la gestion des urgences (PAGU) de Services autochtones Canada



Participation à la réunion du printemps de 2023 du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC)



JUIN

Présentation à la conférence de 2023 de Zone côtière Canada



Participation au colloque de 2023 du Comité maritime international (CMI)



Rencontres (2) avec :

- Clean Marine BC



- l'ITOPF



MAI

Participation en tant qu'exposant au salon professionnel de :

- la conférence de 2023 de la Fédération canadienne des municipalités (FCM)



- la conférence de 2023 de l'Association canadienne des administrateurs municipaux (ACAM)



Rencontres (6) avec :

- le Centre national des urgences environnementales (CNUE) d'Environnement et Changement climatique Canada (ECCC)



- le gestionnaire des politiques et de la recherche de la Fédération canadienne des municipalités (FCM)



- l'ITOPF (2)



- l'Administration portuaire de Port Hardy



- l'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC)



Participation à la délégation canadienne à la réunion des organes décideurs des FIPOL



JUILLET

Rencontre avec la Première Nation Wei Wai Kum au sujet d'une réclamation potentielle



SEPTEMBRE

Voyage d'engagement à Vancouver :

- Participation en tant qu'exposant au salon professionnel de la conférence de l'Union of BC municipalities



- Rencontres (6) avec :

– Clear Seas



– la Boating BC Association



– la Pacific Coast Fishermen's Mutual Marine Insurance



– la Chamber of Shipping



– l'Administration portuaire Vancouver Fraser Port



– l'Administration portuaire de Steveston



- Cérémonie de signature d'une entente avec l'ITOPF



OCTOBRE

Participation au colloque spécial de l'Association des pilotes maritimes du Canada et rencontre avec Kitack Lim, secrétaire général de l'Organisation maritime internationale des Nations Unies



Voyage d'engagement sur l'Île de Vancouver :

- Présentation d'un exposé à des représentants du gouvernement de la Colombie-Britannique



- Rencontres (4) avec :

– la marina de Ladysmith



– la Ladysmith Maritime Society



– l'Administration portuaire de Nanaimo



– Ville de Victoria



- Présentations (3) :

– à la réunion annuelle des installations de manutention d'hydrocarbures (IMH), région du Québec



– au Sous-comité du transport maritime du Comité consultatif et de surveillance autochtone pour le projet d'agrandissement de l'oléoduc Trans Mountain



– au Pacific Coast Marine Advisory Review Panel (PACMAR) de la Western Marine Community Coalition



- Rencontre avec la Fédération maritime du Canada



NOVEMBRE

Présentations (3) :

- au Forum de dialogue sur le Plan de protection des océans de l'automne 2023 pour la région du Pacifique
- à la Marina Night de la conférence de la Boating BC Association
- à la réunion des membres du Nautical Institute British Columbia Branch (NIBC)



Participation à la délégation canadienne à la réunion des organes décideurs des FIPOL



Participation à la réunion du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC)



Rencontre avec le Council of Marine Carriers



Voyage d'engagement à Halifax :

- Présentation au Forum de dialogue sur le Plan de protection des océans pour la région de l'Atlantique
- Conférence au cours Maritime Law and Practice de la Faculté de droit Schulich de l'Université Dalhousie
- Rencontres avec :
 - le Port d'Halifax
 - la Municipalité régionale d'Halifax (MRH)



Participation aux événements (2) de réseautage pour :

- la Journée maritime sur la Colline de 2023
- la réception du temps des fêtes de l'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC)



DÉCEMBRE

Présentations (3) :

- au 35^e colloque annuel de droit maritime organisé par Borden Ladner Gervais
- au colloque de l'automne 2023 de la Section du droit maritime de l'Association du Barreau canadien (ABC)
- au webinaire sur l'Élaboration conjointe de l'intervention communautaire de Transports Canada



Notre personnel redonne à la communauté

Cette année, notre personnel a fièrement soutenu la Banque d'alimentation d'Ottawa en donnant généreusement afin de faire une réelle différence dans la vie des gens dans le besoin. Lors de la collecte de fonds du temps des Fêtes, les dons individuels de notre personnel ont dépassé les objectifs établis, tant pour les dons d'argent que pour les dons d'aliments non périssables. Notre personnel a ainsi démontré son dévouement à contribuer positivement au bien-être de la communauté.



2024

JANVIER

Rencontre avec l'ITOPF



Participation au Salish Sea Strategy Symposium de 2024



Voyage d'engagement à Prince Rupert :

- Présentation au colloque annuel de l'Association des administrations portuaires de la Colombie-Britannique (AAPCB)
- Rencontre avec l'Administration portuaire de Prince Rupert



FÉVRIER

Rencontre avec l'ITOPF



Rencontre avec l'ECRC-SIMEC, l'une des quatre organisations d'intervention maritime homologuées du Canada



MARS

Participation aux webinaires de Transports Canada sur la pollution marine



Rencontre avec la Rugged Coast Research Society



Conférence au cours de droit maritime de la Faculté de droit de l'Université d'Ottawa



Photo de la GCC du *Watts-T-Use*

2. RAPPORT FINANCIER

En 2023-2024, les revenus d'intérêts du Fonds ont atteint 14 499 506 \$ (comparativement à 12 047 534 \$ en 2022-2023). Nous avons aussi recouvré 291 145 \$ auprès de propriétaires de navires pollueurs ou de leurs assureurs (comparativement à 19 950 \$ en 2022-2023).

Nos revenus d'intérêts ont augmenté de 2 451 972 \$. Au total, les revenus du Fonds ont atteint 14 790 651 \$ en 2023-2024 (comparativement à 12 625 690 \$ en 2022-2023), ce qui comprend :

- Une hausse du taux d'intérêt moyen, qui est passé de 2,89 % en 2022-2023 à 3,39 % en 2023-2024.
- Neuf créances recouvrées en 2023-2024, comparativement à cinq en 2022-2023.

Nos dépenses se sont élevées à 7 953 283 \$ (comparativement à 7 148 013 \$ en 2022-2023), dont 2 510 000 \$ étaient des dépenses de fonctionnement (comparativement à 2 283 866 \$ en 2022-2023) :

- Une somme de 1 075 706 \$ a été payée pour des réclamations canadiennes (y compris 125 166 \$ versés en intérêts légaux) comparativement à 399 214 dollars en 2022-2023 (y compris 26 141 \$ versés en intérêts légaux).
- La provision pour réclamations en cours d'examen a augmenté de 2 237 782 \$ comparativement à 3 995 043 \$ l'an passé, 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 226 134 \$ pour les raisons suivantes :

- Une hausse de 126 104 \$ des frais juridiques;
- Une hausse de 120 246 \$ des salaires et avantages sociaux, y compris les honoraires de l'administrateur et l'administratrice adjointe;
- Une hausse de 67 577 \$ des frais pour les services de technologie de l'information;
- Une baisse de 19 710 \$ des frais de consultation pour les services maritimes et d'ingénierie et les enquêtes sur les réclamations;
- Une baisse de 99 691 \$ des frais généraux d'administration et de bureau;
- D'autres différences mineures pour d'autres coûts.

À la fin de l'exercice financier, le Fonds avait un excédent accumulé de 421 172 245 \$ (comparativement à 414 334 877 \$ en 2022-2023).

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

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

ÉTATS FINANCIERS

31 MARS 2024

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

TABLE DES MATIÈRES

	PAGE
Rapport de l'auditeur indépendant	1
État de la situation financière	3
État des résultats	4
État de la variation des actifs financiers nets	5
État des flux de trésorerie	6
Notes complémentaires	7
Informations additionnelles	12

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

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

Opinion

Nous avons effectué l'audit des états financiers de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (« la Caisse »), qui comprennent l'état de la situation financière au 31 mars 2024, 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 2024, 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.

Marcil Lavallée

Comptables professionnels agréés, experts-comptables autorisés

Ottawa (Ontario)
Le 29 mai 2024

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

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

31 MARS 2024

3

	2024	2023
ACTIFS FINANCIERS		
Solde du compte auprès du Receveur général du Canada (note 3)	429 640 334 \$	420 707 683 \$
Intérêts courus à recevoir	1 186 324	1 021 916
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	305 476	202 872
TOTAL DES ACTIFS FINANCIERS	431 132 134	422 041 488
PASSIFS		
Créditeurs et frais courus	293 708	281 865
Provision pour demandes sous révision (note 4)	9 764 679	7 526 897
TOTAL DES PASSIFS	10 058 387	7 808 762
ACTIFS FINANCIERS NETS	421 073 747	414 232 726
ACTIFS NON FINANCIERS		
Immobilisations (note 5)	98 498	102 151
EXCÉDENT ACCUMULÉ	421 172 245 \$	414 334 877 \$

L'état des gains et pertes de réévaluation n'est pas présenté, car la Caisse ne détient aucun instrument financier évalué à la juste valeur ou découlant d'une opération en devises pour lequel aucun choix n'a été effectué en vertu du paragraphe .19A du chapitre SP 2601 - *Conversion des devises*.

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 2024

4

	2024	2023
PRODUITS		
Intérêts	14 499 506 \$	12 047 534 \$
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	291 145	25 390
	14 790 651	12 625 690
DEMANDES D'INDEMNISATION		
Augmentation de la provision pour demandes sous révision	2 237 782	3 995 043
Paiements effectués envers des demandes d'indemnisation canadiennes	975 656	262 593
Paiements effectués envers des demandes d'indemnisation accélérées	100 050	136 621
Intérêts payés sur les paiements effectués envers des demandes d'indemnisation canadiennes	118 403	22 633
Intérêts payés sur les paiements effectués envers des demandes d'indemnisation accélérées	6 763	3 508
Contributions aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (note 6)	2 004 629	443 749
	5 443 283	4 864 147
	9 347 368	7 761 543
CHARGES DE FONCTIONNEMENT		
Services administratifs, salaires et frais de bureau (annexe A)	1 565 706	1 541 408
Frais de consultation (annexe B)	305 899	325 609
Honoraires de l'administrateur et administrateur adjoint	206 386	142 552
Loyer	115 065	123 789
Déplacements	56 135	46 336
Frais légaux	158 360	32 256
Frais d'audit	22 911	17 515
Amortissement des immobilisations	79 538	54 401
	2 510 000	2 283 866
EXCÉDENT DES PRODUITS SUR LES CHARGES	6 837 368	5 477 677
EXCÉDENT ACCUMULÉ AU DÉBUT DE L'EXERCICE	414 334 877	408 857 200
EXCÉDENT ACCUMULÉ À LA FIN DE L'EXERCICE	421 172 245 \$	414 334 877 \$

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 2024

5

	2024	2023
EXCÉDENT DES PRODUITS SUR LES CHARGES	6 837 368 \$	5 477 677 \$
Acquisition d'immobilisations	(75 885)	(77 686)
Amortissement des immobilisations	79 538	54 401
	3 653	(23 285)
AUGMENTATION DES ACTIFS FINANCIERS NETS	6 841 021	5 454 392
ACTIFS FINANCIERS NETS AU DÉBUT DE L'EXERCICE	414 232 726	408 778 334
ACTIFS FINANCIERS NETS À LA FIN DE L'EXERCICE	421 073 747 \$	414 232 726 \$

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 2024

6

	2024	2023
ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT		
Excédent des produits sur les charges	6 837 368 \$	5 477 677 \$
Ajustement pour :		
Amortissement des immobilisations	79 538	54 401
	6 916 906	5 532 078
Variation nette des éléments hors trésorerie liés au fonctionnement :		
Intérêts courus à recevoir	(164 408)	(375 080)
Contributions aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures à recevoir	109 017	(109 017)
Avances à la Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées	(102 604)	(28 260)
Créditeurs et frais courus	11 843	96 566
Provision pour demandes sous révision	2 237 782	3 995 043
	2 091 630	3 579 252
ACTIVITÉ D'INVESTISSEMENT		
Acquisition d'immobilisations	(75 885)	(77 686)
AUGMENTATION DU SOLDE DU COMPTE AUPRÈS DU RECEVEUR GÉNÉRAL DU CANADA		
	8 932 651	9 033 644
SOLDE AU DÉBUT DE L'EXERCICE	420 707 683	411 674 039
SOLDE À LA FIN DE L'EXERCICE	429 640 334 \$	420 707 683 \$

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 MARS 2024

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. Elles 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 2024

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, 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 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 créiteurs 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 2,79 % et 3,93 % (2023 : 2,46 % et 3,28 %). Le taux d'intérêt moyen pour l'exercice clos le 31 mars 2024 était de 3,39 % (2023 : 2,89 %).

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 MARS 2024

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 9 764 679 \$ (2023 : 7 526 897 \$) a été comptabilisée pour les demandes reçues avant le 31 mars 2024 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

Au 31 mars 2024, la provision pour demandes sous révision se détaille comme suit :

- 0 \$ (2023 : 41 770 \$) représentant le montant offert par le biais d'offres formelles et provisionné pour des réclamations reçues et en révision;
- 9 764 679 \$ (2023 : 7 485 127 \$) provisionné pour des réclamations reçues et non traitées.

5. IMMOBILISATIONS

	Coût	Amortissement cumulé	2024	2023
Équipement informatique	374 056 \$	298 885 \$	75 171 \$	49 163 \$
Mobilier et équipement	233 130	212 168	20 962	28 218
Améliorations locatives	642 200	639 835	2 365	24 770
	1 249 386 \$	1 150 888 \$	98 498 \$	102 151 \$

6. INSTRUMENTS FINANCIERS

Risque de taux d'intérêt

L'exposition au risque de taux d'intérêt de la Caisse est attribuable à son solde du compte auprès du Receveur général du Canada portant intérêt à taux variables. Une portion importante des revenus provient des intérêts gagnés sur ce solde de compte.

Les modalités des instruments financiers portant intérêt se retrouvent à la note 3.

La Caisse, à son avis, n'est exposé à aucun risque important touchant les taux d'intérêt.

L'effet sur les actifs financiers d'une augmentation (diminution) de taux d'intérêt égale à 1,00 % au cours de l'exercice aurait réduit (augmenté) d'environ 4 251 740 \$ l'excédent de l'exercice.

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 MARS 2024

10

7. 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, lesquelles sont déterminées 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 2024, on a demandé à la Caisse de verser une somme de 2 004 629 \$ (2023 : 443 749 \$) aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. En 2024, le remboursement des cotisations des années antérieures de 552 776 \$ a été appliqué contre les contributions de l'exercice courant.

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 2024, le ministre des Transports est investi des pouvoirs légaux pour imposer une levée de contributions de 61,45 sous (2023 : 59,14 sous) 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.

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 176 201 \$ (2023 : 185 722 \$) à Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) pour l'utilisation d'espaces de bureaux dont une partie, 61 136 \$; (2023 : 61 934 \$) est ensuite facturée à la Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires. La Caisse s'est engagée à verser annuellement une somme minimale de 176 201 \$ à TPSGC pour la location d'espaces de bureaux en vertu d'un bail venant à échéance le 31 mars 2024. En tant que locataire, la Caisse est aussi responsable de payer sa part des coûts d'indexation annuelle.

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 MARS 2024

11

8. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS (suite)

Services de comptabilité

Au cours de l'exercice, la Caisse a déboursé une somme de 29 556 \$ (2023 : 27 827 \$) à Transport Canada pour des services de comptabilité.

Autre

Au cours de l'exercice, la Caisse a récupéré un montant totalisant 1 120 968 \$ (2023 : 826 111 \$) auprès de la Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées pour les dépenses opérationnelles suivantes :

	2024	2023
Services administratifs, salaires et frais de bureau	1 059 132 \$	764 177 \$
Loyer	61 136	61 934
	1 120 268 \$	826 111 \$

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 2024 ont été provisionnées dans les états financiers. Au cours de la période entre le 1 avril 2024 et le 1 mai 2024, la Caisse a reçu des demandes additionnelles totalisant 0 \$. Ces demandes d'indemnisation n'ont pas été provisionnées dans les états financiers.

10. BUDGET

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

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

INFORMATIONS ADDITIONNELLES

POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2024

12

	2024	2023
ANNEXE A – SERVICES ADMINISTRATIFS, SALAIRES ET FRAIS DE BUREAU		
Salaires et avantages sociaux	1 366 255 \$	1 309 843 \$
Frais de bureau	7 230	90 058
Services de technologie de l'information	115 431	47 854
Télécommunications	4 526	5 042
Autres services administratifs	72 264	88 611
	1 565 706 \$	1 541 408 \$

ANNEXE B – FRAIS DE CONSULTATION

Consultants et enquêteurs en demandes d'indemnisation	205 853 \$	180 357 \$
Projets spéciaux – gestion et services d'expertise	74 438	120 256
Services graphiques et multimédias	25 608	24 996
	305 899 \$	325 609 \$

ANNEXE

LISTE DES DOSSIERS DE RAPPORTS D'INCIDENT ET DE RÉCLAMATIONS DE 2023-2024

Cette liste contient des renseignements supplémentaires sur chacun des incidents de notre portefeuille des dossiers de 2023-2024 :

- Les incidents sont énumérés par province et territoire.
- La colonne « Situation » indique si le dossier est ouvert ou fermé.

• 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 un navire abandonné ou délabré.




Un résumé des incidents présents ci-dessous se trouve sur notre site web.

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
Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Détails de l'incident	Montant réclamé Date de la demande Nom du demandeur	Montant offert (%) par rapport au montant réclamé			
Terre-Neuve-et-Labrador					
Michael Marie III 2022-04-09 Arnold's Cove Navire de pêche Déversement de diesel	16 800,89 \$ 2022-07-06 MPO/GCC	16 800,89 \$ (100 %)	2022-08-31	-	Ouvert
Nouvelle-Écosse					
Kraken 2022-01-28 Lunenburg Bateau de plaisance Pas de déversement	25 987,07 \$ 2023-01-26 MPO/GCC	25 987,07 \$ (100 %)	2023-03-16	-	Ouvert
Québec					
Ale 2022-12-17 Les Méchins Vraquier Pas de déversement	6 557,09 \$ 2023-12-15 MPO/GCC	6 557,09 \$ (100 %)	2024-02-23	-	Ouvert
Canary 2022-11-23 Rivière Madeleine Vraquier Pas de déversement	2 921,47 \$ 2023-11-16 MPO/GCC	2 921,47 \$ (100 %)	2024-01-11	-	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 Détails de l'incident	Montant réclamé Date de la demande Nom du demandeur	Montant offert (%) par rapport au montant réclamé			
Gaia 2023-08-07 Sainte-Anne-des-Monts Bateau de plaisance Pas de déversement	3 003,13 \$ 2024-01-23 MPO/GCC	3 003,13 \$ (100 %)	2024-03-21	-	Ouvert
BBC Kwiatkowski 2022-12-19 Pointe-aux-Trembles Navire de charge Pas de déversement	30 322,98 \$ 2023-12-14 MPO/GCC	30 322,98 \$ (100 %)	2024-02-23	-	Ouvert
Le Plaisancier 2022-08-25 Marina Réal Bouvier, Longueuil Navire à passagers Déversement de diesel	2 980 \$ 2023-08-11 MPO/GCC	2 980 \$ (100 %)	2023-10-16	-	Ouvert
L'Inséparable II 2021-11-05 Rivière Saint-Maurice Bateau de plaisance Pas de déversement	15 947,60 \$ 2022-07-18 MPO/GCC	15 947,60 \$ (100 %)	2022-09-09	-	Ouvert
Patagonman 2022-12-11 Écluse de Sainte-Catherine Vraquier Pas de déversement	3 387,66 \$ 2023-12-08 MPO/GCC	3 387,66 \$ (100 %)	2024-02-06	-	Ouvert
Nom inconnu 2023-07-31 Trois-Rivières Bateau de plaisance Déversement d'essence	4 907,93 \$ 2024-02-02 MPO/GCC	4 907,93 \$ (100 %)	2024-03-27	-	Ouvert
Ontario					
Dulce Vida 2023-07-24 Marina de Cobourg Bateau de plaisance Déversement de diesel	4 199,47 \$ 2024-02-26 MPO/GCC	En cours d'évaluation		-	Ouvert
Night Runner 2023-07-23 Club nautique du lac Huron, Sarnia Bateau de plaisance Déversement de carburant et d'huile pour moteurs	3 277,96 \$ 2024-02-01 MPO/GCC	3 277,96 \$ (100 %)	2024-03-27	-	Ouvert
Omni Coastal 2023-04-17 Parc Tommy Thompson, Toronto Remorqueur Pas de déversement	12 401,99 \$ 2024-01-29 MPO/GCC	Demande retirée 2024-02-09	-	-	Fermé





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 Détails de l'incident	Montant réclamé Date de la demande Nom du demandeur	Montant offert (%) par rapport au montant réclamé			
Serendipity Princess 2022-12-25 Port de Toronto Navire à passagers Pas de déversement	15 923,94 \$ 2023-12-21 MPO/GCC	Demande retirée 2024-01-17	-	-	Fermé
Colombie-Britannique					
Autumn Winds 2021-07-15 Passage de 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
Content 2023-04-15 Zeballos Navire de pêche Pas de déversement	6 510,54 \$ 2023-08-04 MPO/GCC	6 510,54 \$ (100 %)	2023-10-03	-	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
Iron Horse 2023-12-14 Port de Campbell River Remorqueur converti Déversement d'huile pour moteurs	861,60 \$ 2024-02-23 Administration portuaire de Campbell River	En cours d'évaluation	-		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 Baie Degnen, Île Gabriola Inconnu Pas de déversement	18 188,00 \$ 2022-10-25 MPO/GCC	18 188,00 \$ (100 %)	2022-12-14	-	Ouvert
Michelle Marie 2022-08-05 Prince Rupert Navire de pêche Pas de déversement	33 122,43 \$ 2023-07-19 MPO/GCC	33 122,43 \$ (100 %)	2023-09-14	-	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






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 Détails de l'incident	Montant réclamé Date de la demande Nom du demandeur	Montant offert (%) par rapport au montant réclamé			
Déversement d'origine inconnue 2023-12-22 Port de Campbell River Inconnu Déversement de carburant	3 260,20 \$ 2024-02-23 Administration portuaire de Campbell River	En cours d'évaluation	-	-	Ouvert
Nom inconnu 2020-01-03 Passage de 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 de demande d'indemnisation générale et rapports d'incident

Incident	Réclamation	Décision	Recouvrement	Situation
Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Détails de l'incident	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	
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
BBC Oregon 2019-06-30 Bay Bulls Navire de charge Pas de déversement	-	-	-	Ouvert
Captain Earl W. Winsor 2024-01-31 Springdale Navire à passagers Pas de déversement	-	-	-	Ouvert




Incident	Réclamation	Décision	Recouvrement	Situation
Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Détails de l'incident	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	
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	55 431,43 \$ 2024-03-05	Fermé
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	11 964,73 \$ 2023-12-14	Fermé
 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 Pétrolier Pas de déversement	89 286,59 \$ 2023-02-28 MPO/GCC	30 751,98 \$ (34 %) 2024-01-12	-	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	300,00 \$ 2/29/2024	Ouvert
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
Marc Olivier 2022-05-07 Port aux Basques Navire de pêche Pas de déversement	14 791,11 \$ 2023-06-22 MPO/GCC	12 544,68 \$ (85 %) 2023-10-04	En cours de recouvrement	Ouvert





Incident	Réclamation	Décision	Recouvrement	Situation
Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Détails de l'incident	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	
Michael Marie III 2022-04-09 Arnold's Cove Navire de pêche Déversement de diesel	4 681,58 \$ 2022-04-28 Administration portuaire 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
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	2 000 \$ 2023-07-31	Fermé
Sikuk 2017-09-21 Clarenville Navire de pêche Pas de déversement	 130 208,34 \$ 2019-03-01 MPO/GCC	79 826,14 \$ (61,30 %) 2020-06-10	55 000 \$ 2024-02-07	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	15 969,89 \$ (53 %) 2023-05-18	En cours de recouvrement	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
Nouvelle-Écosse				
Cormorant 2015-02-27 Bridgewater Ancien navire militaire Déversement d'huile hydraulique	 549 581,18 \$ 2015-11-02 MPO/GCC	515 267,25 \$ (93,76 %) 2016-03-29	375 000,00 \$ 2022-01-06	Ouvert
Cormorant 2019-07-15 Bridgewater Ancien navire militaire Pas de déversement	 -	-	-	Ouvert

Incident	Réclamation	Décision	Recouvrement	Situation
Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Détails de l'incident	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	
Emma Marie 2022-03-18 Île Country Navire de pêche Pas de déversement	70 613,53 \$ 2024-03-15 MPO/GCC	En cours d'évaluation	-	Ouvert
Farley Mowat 2015-06-24 Port de Shelburne Navire de recherche Déversement 	47 598,78 \$ 2017-06-23 Town of Shelburne	43 641,94 \$ (91,69 %) 2017-07-18	En cours de recouvrement	Ouvert
Farley Mowat 2015-06-24 Port de 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
Northern Tip 2021-11-30 Quai de Sydport, Sydney Navire de pêche Déversement de mazout	116 108,60 \$ 2023-10-16 MPO/GCC	En cours d'évaluation	-	Ouvert
Primo 2021-02-08 Lunenburg Navire de pêche Pas de déversement 	38 067,07 \$ 2023-01-11 MPO/GCC	17 577,12 \$ (46 %) 2023-07-05	En cours de recouvrement	Ouvert
Robert & Marilyn 2021-09-25 Lac Bras d'Or, Iona Navire de pêche Pas de déversement	56 268,88 \$ 2023-06-22 MPO/GCC	2 062,04 \$ (4 %) 2023-11-15	En cours de recouvrement	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 Détails de l'incident	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	
Nom inconnu 2022-11-19 Bras Nord-Ouest, Halifax Navire de pêche Déversement d'huile pour moteurs 	15 921,55 \$ 2024-03-13 MPO/GCC	En cours d'évaluation	-	Ouvert
Nouveau-Brunswick				
L'Épaulard 2018-11-04 Blacks Harbour Navire de pêche Déversement de diesel	7 821,73 \$ 2020-11-03 MPO/GCC	7 674,80 \$ (98 %) 2021-01-26	En cours de recouvrement	Ouvert
Jenkins Pride 2022-01-20 Port de Beaver Navire de pêche Déversement de diesel 	36 153,24 \$ 2024-01-16 MPO/GCC	En cours d'évaluation	-	Ouvert
SBI Carioca 2017-10-11 Belledune Vraquier Pas de déversement	-	-	-	Fermé
Québec				
Celebrity 180 et Baja 2018-09-13 Quai Paquet Lévis Bateau de plaisance Pas de déversement	3 113,40 \$ 2023-09-12 MPO/GCC	Demande rejetée 2024-01-31	-	Ouvert
Éclipse des Mers 2021-06-04 Golfe du Saint-Laurent Île d'Anticosti Navire de pêche Pas de déversement	1 592,75 \$ 2023-06-23 MPO/GCC	1 592,75 \$ (100 %) 2023-11-28	En cours de recouvrement	Ouvert
Kathryn Spirit 2013-09-19 Lac Saint-Louis, Beauharnois Vraquier Pas de déversement 	25 731 208,24 \$ 2021-05-04 MPO/GCC	-	-	Ouvert
Déversement d'origine inconnue 2021-08-26 Port de Québec Déversement de mazout	4 720,60 \$ 2023-08-23 MPO/GCC	4 720,60 \$ (100 %) 2024-03-08	En cours de recouvrement	Ouvert
Norman McLeod 2018-08-08 Lanoraie Pétrolier Pas de déversement	8 157,21 \$ 2023-08-08 MPO/GCC	7 124,36 \$ (87 %) 2023-11-28	En cours de recouvrement	Ouvert







Incident	Réclamation	Décision	Recouvrement	Situation
Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Détails de l'incident	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	
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	En cours de recouvrement	Ouvert
Umiavut 2018-08-12 Lac Saint-Pierre Navire de charge Pas de déversement	31 072,39 \$ 2023-08-10 MPO/GCC	17 395,61 \$ (56 %) 2024-03-11	-	Ouvert
Wilf Seymour 2018-11-27 Canal de Beauharnois Remorqueur Pas de déversement	3 893,03 \$ 2023-11-10 MPO/GCC	3 893,03 \$ (100 %) 2024-02-07	En cours de recouvrement	Ouvert
Ontario				
Lakefront Property 2022-03-12 Marina Bridgeview Rivière Sainte-Claire, Samia Bateau de plaisance Déversement d'essence	41 477,27 \$ 2023-08-31 MPO/GCC	41 477,27 \$ (100 %) 2024-02-27	En cours de recouvrement	Ouvert
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
Nom inconnu 2021-04-13 Parc Bluffer's, Toronto Bateau de plaisance Pas de déversement	9 982,18 \$ 2021-10-13 MPO/GCC	2 294,64 \$ (23 %) 2022-02-16	Démarches de recouvrement faites	Fermé
Nom inconnu 2023-05-19 Lake Manitowabing Bateau de plaisance Déversement d'essence	-	-	-	Ouvert
Nom inconnu 2021-05-03 Terrain de camping et marina Shiloh Park, Wallaceburg Bateau de plaisance Déversement d'essence	8 350,13 \$ 2023-05-02 MPO/GCC	6 983,10 \$ (84 %) 2023-08-10	En cours de recouvrement	Ouvert
Wendy K 2020-09-03 Rivière Sainte-Claire Mooretown Bateau de plaisance Déversement de diesel	280 143,90 \$ 2022-09-02 MPO/GCC	254 024,16 \$ (91 %) 2023-07-12	En cours de recouvrement	Ouvert

Incident	Réclamation	Décision	Recouvrement	Situation
Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Détails de l'incident	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	
Colombie-Britannique				
Alaska Plaza et Sea Lander 2020-12-24 Port McNeill Chaland Déversement de diesel	-	-	-	Ouvert
Aleutian Isle 2022-08-13 Île San Juan, WA, É.-U. Navire de pêche Déversement de diesel	-	-	-	Ouvert
Astronaut 2022-12-06 Port de Rushbrook, Prince Rupert Navire de pêche Déversement de diesel	 45 794,20 \$ 2023-11-27 Administration portuaire de Port Edward	En cours d'évaluation	-	Ouvert
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 Chaland Pas de déversement	819 134,67 \$ 2018-04-04 MPO/GCC	814 012,78 \$ (99,37 %) 2018-10-31	En cours de recouvrement	Ouvert
Beldis 2022-01-28 Garden Bay, Port de Pender Bateau de plaisance Déversement de mazout	89 679,37 \$ 2023-12-14 MPO/GCC	En cours d'évaluation	-	Ouvert
Bert 2023-07-28 Fleuve Fraser Chalands Déversement de mazout	-	-	-	Ouvert
Big T 2020-07-15 Port de Victoria Ancien navire de pêche Pas de déversement	 29 006,18 \$ 2022-07-11 MPO/GCC	22 868,59 \$ (79 %) 2023-02-21	Démarches de recouvrement faites	Fermé
Blue Pacific No.1 2016-12-28 Île Salt Spring Ancien navire de pêche Déversement de mazout	132 339,06 \$ 2018-10-09 MPO/GCC	114 129,56 \$ (86,24 %) 2019-01-23	En cours de recouvrement	Ouvert
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	Démarches de recouvrement faites	Fermé



Incident	Réclamation	Décision	Recouvrement	Situation
Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Détails de l'incident	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	
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
Chinooka 2021-12-25 Tahsis Chaland Déversement de diesel	 1 102 254,90 \$ 2023-12-14 MPO/GCC	En cours d'évaluation	-	Ouvert
Incident de Darrell Bay 2018-12-20 Darrell Bay, Squamish Anciens navires de pêche, bateaux de plaisance et 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 Port de Steveston, Richmond Navire de pêche Déversement	7 649,63 \$ 2017-02-09 Administration portuaire 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 Haida Gwaii Chaland Déversement de diesel	-	-	-	Fermé
Go-Getter 2019-12-02 Quai municipal de Port Hardy Navire de pêche Déversement de diesel	 12 623,68 \$ 2021-11-24 MPO/GCC	2 123,68 \$ (17 %) 2022-02-18	Démarches de recouvrement faites	Fermé
Island Bay 2022-09-10 Baie Carpenter, Haida Gwaii Navire à passagers Pas de déversement	-	-	-	Ouvert
Jolly Roger 2021-02-02 Port d'Ahousaht, Îles Flores Navire de pêche Inconnu	 88 472,09 \$ 2023-01-17 MPO/GCC	18 845,22 \$ (21 %) 2023-07-05	En cours de recouvrement	Ouvert


Incident	Réclamation	Décision	Recouvrement	Situation
Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Détails de l'incident	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
Lurch 2020-11-09 Deep Bay Île de Vancouver Navire de pêche Déversement de diesel	84 205,61 \$ 2022-10-24 MPO/GCC	55 087,42 \$ (65 %) 2023-04-13	En cours de recouvrement	Ouvert
Maggie Mae 2022-11-04 Marina de Discovery Harbour Campbell River Bateau de plaisance Déversement de diesel	104 739,19 \$ 2023-08-25 MPO/GCC	En cours d'évaluation	-	Ouvert
Maipo River 2023-07-26 Port de Nanaimo Vraquier Déversement de mazout	-	-	-	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 Désolation Navire de charge Déversement	1 083 551,42 \$ 2022-10-24 MPO/GCC	88 878,11 \$ (8 %) 2023-07-27	En cours de recouvrement	Ouvert
Mistann 2011-10-14 Prince Rupert Navire de pêche Déversement de diesel	113 787,48 \$ 2012-04-26 MPO/GCC	100 462,51 \$ (88 %) 2012-09-12	18 080,42 \$ 2017-05-05	Ouvert
Nathan E. Stewart 2016-10-13 Passage Seaforth, Bella Bella Remorqueur Déversement de diesel et d'huile lubrifiante	Pas encore établi. 2019-10-11 Conseil tribal de la Nation Heiltsuk	-	-	Ouvert
Nika 2017-05-12 Campbell River Ancien navire de pêche Déversement de diesel	23 646,38 \$ 2019-03-26 MPO/GCC	22 720,29 \$ (96 %) 2019-05-01	En cours de recouvrement	Ouvert

Incident	Réclamation	Décision	Recouvrement	Situation
Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Détails de l'incident	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	
Noelani 2020-08-09 Sand Heads, 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
Ocean Tribune 2020-12-25 Port de Steveston Navire de pêche Déversement de diesel	130 411,28 \$ 2022-11-23 MPO/GCC	83 475,93 \$ (64 %) 2023-11-14	En cours de recouvrement	Ouvert
Orca G 2021-12-21 Port de Ladysmith Navire de pêche Déversement de diesel	89 037,95 \$ 2023-06-21 MPO/GCC	18 691,87 \$ (21 %) 2024-03-21	-	Ouvert
Pacific Poet 2021-12-24 Marina de la 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	158 197,04 \$ (60 %) 2023-12-13	En cours de recouvrement	Ouvert
Red Fir #9 2019-10-25 Base de Kitsilano, baie English Bateau de plaisance, ancien remorqueur Pas de déversement	37 526,55 \$ 2021-10-06 MPO/GCC	15 058,53 \$ (40 %) 2022-01-31	Démarches de recouvrement faites	Fermé
Rnooknoo 2021-08-03 Anse Cooper, Bassin de Sooke Ancien navire militaire Déversement de diesel	260 696,94 \$ 2023-06-13 MPO/GCC	31 221,45 \$ (12 %) 2024-03-27	-	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	85 043,15 \$ 2024-01-23	Fermé
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

Incident		Réclamation	Décision	Recouvrement	
Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Détails de l'incident		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	Situation
San Jolyne III 2018-10-19 Île Dusenbury, port de Pender 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
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
Sea Lion VI 2021-12-24 Maple Bay Remorqueur Pas de déversement		-	-	-	Ouvert
Sea-Que 2016-09-20 Marina de 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 Havre Lyall 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
Silver Grizzly 2022-01-01 Bella Coola Navire de pêche Déversement de diesel		246 061,73 \$ 2023-12-21 MPO/GCC	En cours d'évaluation	-	Ouvert
Spudnik 2014-11-12 Déroit de Howe, Squamish Remorqueur Déversement		149 043,60 \$ 2016-04-28 MPO/GCC	131 064,45 \$ (88 %) 2016-07-26	En cours de recouvrement	Ouvert
Spudnik 2020-01-06 Surrey Remorqueur Pas de déversement		-	-	-	Ouvert
Stormlander 2021-11-27 Chenal Hecate, Passage Tahsis Navire de pêche Déversement de mazout		284 064,47 \$ 2023-11-09 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 Détails de l'incident	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	
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, Campbell River Chaland Inconnu	5 462 522,84 \$ 2024-02-09 MPO/GCC	En cours d'évaluation	-	Ouvert
Tracy Isle 2021-04-04 Marina MK Bay, Kitimat Ancien navire de pêche Déversement de carburant	118 155,63 \$ 2023-02-16 MPO/GCC	99 459,13 \$ (84 %) 2023-10-05	En cours de recouvrement	Ouvert
Tymac No. 20 2017-09-12 Port de Tsehum, Sidney 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 2021-12-24 Port de Ladysmith Bateau de plaisance Pas de déversement	61 856,62 \$ 2023-06-28 MPO/GCC	10 064,20 \$ (16 %) 2024-03-12	-	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	3 058,08 \$ (87 %) 2023-05-19	-	Fermé
Nom inconnu 2020-11-23 Parksville Chaland Déversement de diesel	-	-	-	Ouvert
Nom inconnu 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 2023-06-01 Port Alberni Bateau de plaisance converti Déversement de mazout	-	-	-	Ouvert
Nom inconnu 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

Incident	Réclamation	Décision	Recouvrement	Situation
Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Détails de l'incident	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	
Nom inconnu 2021-12-07 Chenal Trevor Navire de service (remorqueur de billes) Pas de déversement	-	-	-	Ouvert
Nom inconnu 2022-01-13 Chenal Bedford Bateau de plaisance Déversement de mazout	92 854,64 \$ 2023-12-06 MPO/GCC	En cours d'évaluation	-	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 portuaire 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
Watts-T-Use 2021-12-26 Plage Britannia Autre Déversement de diesel	 883 997,70 \$ 2023-08-22 MPO/GCC	En cours d'évaluation	-	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	76 964,32 \$ 2023-05-10	Fermé
Western Carrier 2023-04-20 Chenal Chancellor Chaland Déversement de diesel	-	-	-	Ouvert
Western Chief 2019-06-24 Baie Miner's, île Mayne Senneur (navire de pêche) Pas de déversement	22 528,61 \$ 2021-06-14 MPO/GCC	16 498,07 \$ (73 %) 2021-10-28	1 000 \$ 2023-05-16	Ouvert
West Island 395 2018-09-08 Haida Gwaii Chaland de logement Déversement	1 857 314,06 \$ 2019-01-14 Haida Tourism Limited Partnership (Haico)	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

Incident	Réclamation	Décision	Recouvrement	Situation
Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Détails de l'incident	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	
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
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