2024 2025

RAPPORT ANNUEL

Indemnisation
Navire et Rail Canada
Fonds Navire

Canada

À propos de la page de couverture : *Old Chum*, Garde côtière canadienne (GCC)

En novembre 2022, le navire *Old Chum* a coulé près de l'île Mars dans le parc provincial marin de l'archipel Broughton, en Colombie-Britannique. En novembre 2024, la GCC nous a soumis une réclamation de 157 516 $.

Publié par Indemnisation Navire et Rail Canada – Fonds Navire
180, rue Kent, pièce 830
Ottawa (Ontario) K1A 0N5
Canada

Tél. : 1-866-991-1727
Téléc. : (613) 990-5423

www.navire-rail.gc.ca/navire
info@sr-nr.gc.ca

L’honorable Chrystia Freeland, C.P., députée
Ministre des Transports et du Commerce intérieur
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Madame la ministre,

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

Le rapport porte sur l’exercice se terminant le 31 mars 2025.

Je vous prie d'agréer, Madame la ministre, l’expression de mes sentiments distingués.

Caroline Healey, LL.B., J.D., MBA
Administratrice
Indemnisation Navire et Rail Canada – Fonds Navire

Table des matières

Message de la nouvelle administratrice 6

Indemnisation Navire et Rail Canada 7

À propos du Fonds Navire 7

Vue d'ensemble de 2024-2025 9

Faits saillants de 2024-2025 10

1. Rapport sur les activités 12

1.1. Dossiers actifs 12

1.1.1. Traitement des réclamations 14

1.1.2. Efforts de recouvrement 22

1.1.3. Rapports d'incidents 26

1.1.4. Efforts pour se préparer à traiter un volume élevé de réclamations 26

1.2. Fonds d'urgence pour le ministère des Pêches et des Océans en cas de déversement d'hydrocarbures majeur 27

1.3. Contribution aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) 27

1.4. Pouvoirs d'enquête et d'exécution concernant les obligations de déclaration des contributeurs 30

1.5. Gestion du bureau et contrôles 31

1.6. Rapports, transparence et communications 31

2. Rapport financier 40

Annexe – Liste des dossiers de rapports d'incidents et de réclamations de 2024-2025 55

Liste des figures

Figure 1 : Répartition des nouvelles réclamations soumises selon le montant 14

Figure 2.1 : Nombre de réclamations reçues selon le type de demandeur 15

Figure 2.2 : Montant réclamé selon le type de demandeur 15

Figure 3.1 : Nombre de réclamations reçues selon le type de navire..... 17

Figure 3.2 : Montant réclamé selon le type de navire..... 17

Figure 4 : Nombre de réclamations reçues selon la jauge brute du navire 18

Figure 5 : Montant réclamé pour les incidents liés à des navires abandonnés ou délabrés par rapport au montant total réclamé..... 18

Figure 6 : Temps écoulé avant la soumission des réclamations (excluant celles reçues dans le cadre du Processus accéléré pour petites réclamations) 19

Figure 7 : Temps requis pour traiter les réclamations (excluant celles reçues dans le cadre du Processus accéléré pour petites réclamations)..... 20

Figure 8 : Pourcentage du montant offert par rapport au montant réclamé au cours des cinq dernières années.....21

Figure 9 : Pourcentage du montant offert par rapport au montant réclamé dans le cadre du Processus de réclamation générale 21

Figure 10 : Dossiers dans lesquels un recouvrement a été obtenu en 2024-2025 24

Figure 11 : Sommaires des poursuites en cours dans nos dossiers de recouvrement 25

Figure 12 : Montants payés aux FIPOL depuis 1989..... 30

Message de la nouvelle administratrice

C’est un privilège pour moi d’assumer les fonctions de nouvelle dirigeante d’Indemnisation Navire et Rail Canada, ainsi qu’administratrice du Fonds Navire et du Fonds Rail. Je suis honorée d’assumer ce rôle important et reconnaissante envers mon prédécesseur, Mark A.M. Gauthier, pour son leadership et son dévouement.

Avec plus de vingt ans d'expérience dans l'industrie du transport, y compris à des postes de haute direction à VIA Rail, à l’Association des chemins de fer du Canada (ACFC) et à Genesee & Wyoming, je suis enthousiaste à l'idée de mettre à profit mon réseau et mes connaissances pour favoriser une solide collaboration avec le secteur maritime, tous les paliers de gouvernement et les communautés le long des voies navigables.

En tant qu’avocate ayant exercée au sein de divers grands cabinets d’avocats nationaux dans les domaines du droit corporatif, commercial et du transport, je mettrai à profit ma connaissance approfondie du régime canadien de responsabilité et d'indemnisation pour soutenir et renforcer notre mission.

Alors que j'entame ce nouveau chapitre, je suis déterminée à poursuivre nos efforts pour améliorer l’accès à la justice et renforcer notre état de préparation. Il est essentiel que les personnes touchées reçoivent l’indemnisation qu’elles méritent. Notre engagement demeure clair : offrir une indemnisation juste et dans un délai raisonnable tout en allégeant le fardeau des contribuables et en faisant respecter le principe du pollueur-payeur.

En collaboration avec les membres de notre équipe dévouée, je me réjouis à l'idée de faire progresser notre mandat avec transparence, intégrité et diligence.

Caroline Healey, LL.B., J.D., MBA
Administratrice
Indemnisation Navire et Rail Canada – Fonds Navire

Indemnisation Navire et Rail Canada

En octobre 2024, nous avons lancé la nouvelle identité d'Indemnisation Navire et Rail Canada. C'est le centre d'indemnisation canadien destiné aux personnes touchées par des déversements d'hydrocarbures provenant de navires ou de bateaux et par des accidents ferroviaires majeurs impliquant du pétrole brut.

Indemnisation Navire et Rail Canada est une organisation fédérale indépendante qui gère deux fonds : le Fonds Navire et le Fonds Rail.

Le nouveau site Web constitue la pierre angulaire de cette initiative. Il est conçu pour être le principal point de contact et d'information pour les demandeurs et les groupes d'intervenants clés : www.navire-rail.gc.ca.

Cela a considérablement amélioré nos efforts d'engagement et de sensibilisation, ce qui est essentiel à notre mission d'indemniser les demandeurs et d'améliorer l'état de préparation aux situations d'urgence.

Indemnisation Navire et Rail Canada est dirigée et gérée par l'administratrice Caroline Healey. Chaque Fonds est géré par un administrateur adjoint ou une administratrice adjointe, qui se rapporte à Mme Healey.

- Caroline Healey a succédé à Mark A.M. Gauthier le 31 mars 2025. Mark A.M. Gauthier avait occupé le poste d'administrateur depuis avril 2023 et d'administrateur adjoint pendant cinq ans précédemment. Il a quitté ses fonctions afin de profiter d'une retraite bien méritée.
- Chiamaka Mọgọ, administratrice adjointe, Fonds Navire, a quitté l'organisation le 21 mars 2025, pour poursuivre une nouvelle opportunité professionnelle.

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 ou de bateaux dans les eaux canadiennes.

Nous nous engageons à soutenir l'accès à la justice. Notre but est d'offrir des indemnisations justes dans un délai raisonnable tout en allégeant le fardeau des contribuables. Les demandeurs qui sollicitent notre aide n'ont pas besoin d'avoir recours à des services juridiques ni aller en cour.

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

- Premièrement, les propriétaires de navires sont responsables des incidents de pollution par hydrocarbures impliquant leurs navires ou leurs bateaux. Aucune preuve de faute ou de négligence n'est requise. 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 est à l'origine de 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. 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.

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.

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 décider de négocier avec le propriétaire ou de le poursuivre devant les tribunaux. C'est ce que l'on appelle une réclamation indirecte. Nous serons ajoutés à la poursuite alors que le demandeur poursuit son recouvrement auprès du propriétaire.

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, https://fipol.org). L'administratrice est un membre de la délégation canadienne aux réunions des FIPOL et travaille étroitement avec nos partenaires internationaux pour que les demandeurs canadiens reçoivent le soutien qu'ils méritent quand cela importe le plus.

Le présent rapport annuel (le « rapport ») porte sur l'exercice allant du 1er avril 2024 au 31 mars 2025.

Ceci est le 36e rapport annuel sur nos activités.

Photo de la GCC du *Gary M*

Vue d'ensemble de 2024-2025*

Traitement des réclamations

Plus de 600 réclamations
reçues depuis 1989

44 nouvelles réclamations
reçues cette année,

Représentant un total de **3,6 M$** en dommages

Plus des trois quarts ne dépassaient pas **100 000 $**

84 %
des réclamations proviennent de la Garde côtière canadienne (GCC)

Plus de
1,5 M$
payés à des demandeurs canadiens

1
réclamation rejetée

Seules 3 réclamations
liées à des navires abandonnés ou délabrés

Efforts de recouvrement

505 423 $
recouvrés auprès de pollueurs dans 13 dossiers

De nouvelles poursuites ont été intentées contre des pollueurs dans environ
16 incidents

Détails financiers

12,9 M$
perçus en intérêt

Solde actuel du Fonds Navire (accumulé depuis 1989) :
427 M$

3 M$
utilisés en dépenses de fonctionnement

3,1 M$
versés aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL)

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

Faits saillants de 2024-2025

Lancement d'Indemnisation Navire et Rail Canada et de notre nouveau site Web

En 2024, Indemnisation Navire et Rail Canada est devenu le nouveau centre d'indemnisation canadien. Nous avons lancé notre nouvelle marque et notre nouveau site Web par une conférence de presse et avons organisé une journée portes ouvertes. Nous avons aussi mis à jour nos documents en matière d'engagement et avons étudié d'autres pistes d'engagement.

Nombre record de réclamations reçues

Nous avons reçu 44 réclamations cette année. Le précédent record remonte à 2023-2024, avec 41 réclamations reçues.

Montant total réclamé cette année : 3,6 millions de dollars

Nous avons reçu une réclamation de plus de 2,7 millions de dollars.

Nombre record de réclamations soumises dans le cadre du Processus accéléré pour petites réclamations

Nous en avons reçu 26, comparativement à 15 l'année dernière et 8 l'année d'avant. Cette année, trois 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.

Réclamations en majorité liées à des incidents survenus au Québec

Nous avons reçu 16 réclamations du Québec, comparativement à 13 l'année dernière. Toutes ont été soumises en français. Cela marque un changement important par rapport aux années passées où le plus grand nombre de réclamations étaient liées à des incidents survenus en Colombie-Britannique et étaient essentiellement en anglais.

Hausse du nombre de recouvrements auprès de pollueurs

Nous avons réussi à recouvrer des sommes dans 13 dossiers. Le montant total s'élève à 505 423 $ qui est l'un des montants les plus élevés de notre histoire.

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

Afin d'être mieux préparés à un incident important touchant un grand nombre de demandeurs, nous prévoyons un exercice de simulation avec nos partenaires internationaux en 2025.

Accroissement de notre visibilité par des efforts d'engagement et de communication

Nous avons une fois encore augmenté nos efforts d'engagement pour améliorer l'accès à la justice des demandeurs. Nous avons pris part à 32 événements et avons fait des présentations à 21 d'entre eux. Nous avons aussi rencontré des centaines de participants lors de cinq grands salons professionnels. Déployés depuis plusieurs années, ces efforts nous ont permis de renforcer nos relations avec nos principaux partenaires, et d'étendre notre portée à de nouveaux intervenants. Cela a probablement contribué à la présentation de cinq nouvelles réclamations cette année, ce qui représente la majorité de la partie des réclamations ne provenant pas de la GCC.

Notre mandat consiste à :

- évaluer et payer les réclamations et prendre des mesures de recouvrement contre les propriétaires de navires et bateaux polluants (section 1.1 de ce rapport);
- 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 déversement d'hydrocarbures majeur (section 1.2 de ce rapport);
- contribuer aux FIPOL (section 1.3 de ce rapport);
- contribuer à l'imposition de sanctions administratives pécuniaires aux contributeurs en cas de manquement à leurs obligations de déclaration (section 1.4 de ce rapport);
- assurer la gestion du bureau et exercer des contrôles (section 1.5 de ce rapport);
- présenter des rapports, assurer la transparence et mener efficacement des activités de communications (section 1.6 de ce rapport); et
- faire procéder à une vérification des états financiers du Fonds Navire (section 2 de ce rapport).

Rapport sur les activités

1.1. DOSSIERS ACTIFS

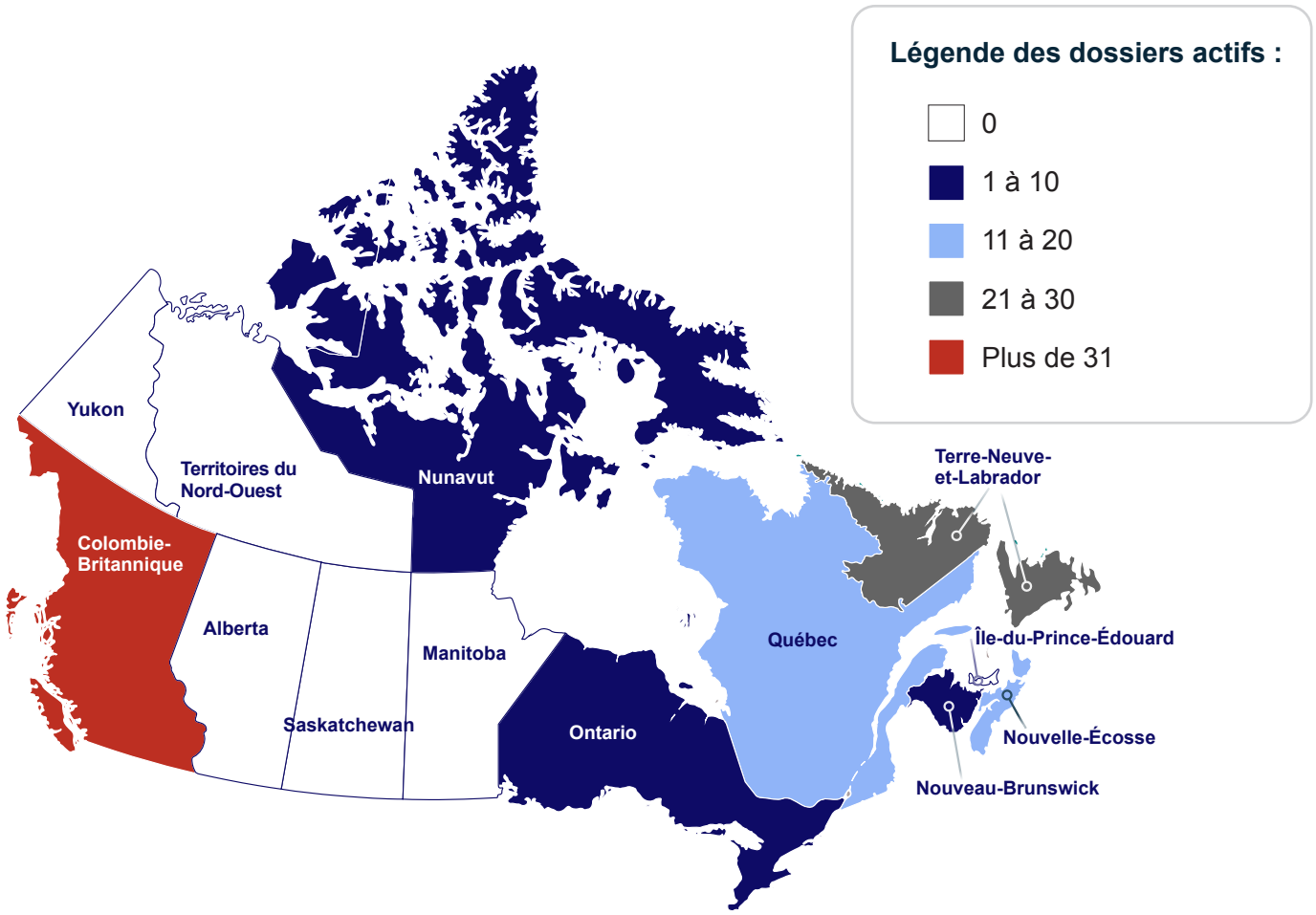
Nous avons géré un portefeuille de 190 dossiers actifs en 2024-2025, comparativement à 153 l'année dernière. Un aperçu de ces dossiers se trouve à l'annexe de ce rapport.

Ce portefeuille comprend :

- 155 dossiers de réclamations, comparativement à 125 en 2023-2024.
  - 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 réclamations indirectes lorsque nous devenons partie à une poursuite à l'encontre d'un propriétaire de navire.
- 35 dossiers de rapports d'incidents, comparativement à 28 en 2023-2024.
  - Nous ouvrons ces dossiers lorsque nous prenons connaissance d'un incident qui mènera probablement à une réclamation.

Photo de la GCC du *Tollcrest*

Carte de nos dossiers actifs en 2024-2025



Province ou territoire	Dossiers actifs	Nouvelles réclamations	Nouveaux rapports d'incidents	Montant total payé en 2024-2025 ($)
Colombie-Britannique	98	15	5	1 200 670
Québec	32	16	0	135 892
Terre-Neuve-et-Labrador	22	1	2	0
Nouvelle-Écosse	19	6	0	146 086
Ontario	14	5	2	81 287
Nouveau-Brunswick	3	1	0	24 361
Territoires du Nord-Ouest	1	0	1	0
Nunavut	1	0	0	0
TOTAL	**190**	**44**	**10**	**1 588 296**

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 devenons partie à une poursuite à l'encontre d'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'incidents
  - Ouverture de dossiers de rapports 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

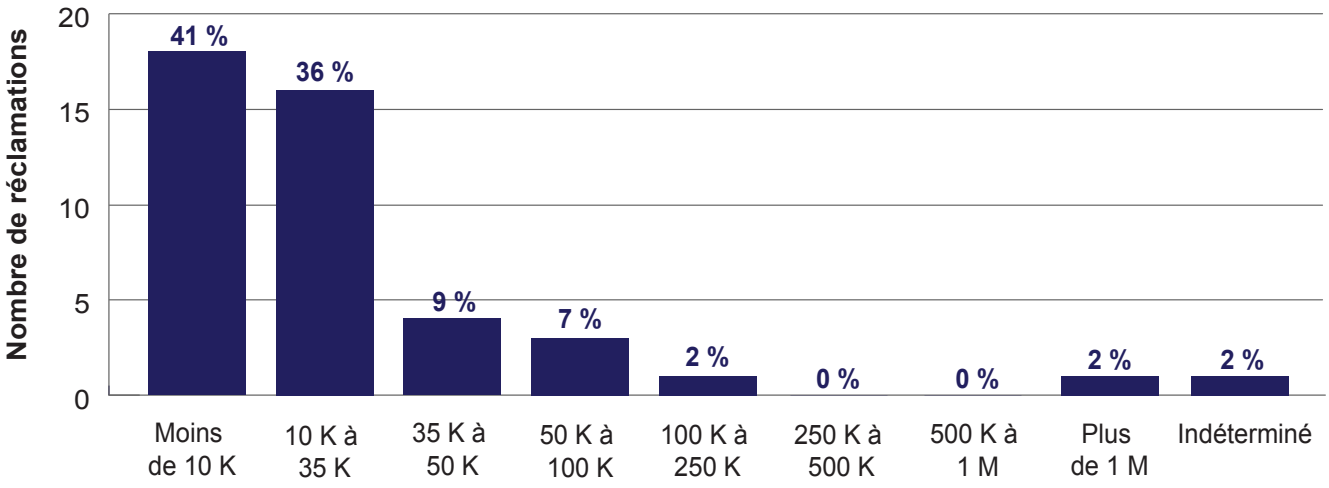
Le traitement des réclamations comprend :

- la réception des réclamations directes;
- l'enquête sur les réclamations 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 petites réclamations;
- le traitement des réclamations indirectes, lorsque nous devenons partie à une poursuite contre un propriétaire de navire;
- le paiement des réclamations; et
- les réponses à la contestation de nos décisions devant les tribunaux.

44 nouvelles réclamations reçues

Cela se compare à 41 en 2023-2024. Le nombre de réclamations reçues cette année était le plus élevé de notre histoire.

Figure 1
Répartition des nouvelles réclamations soumises selon le montant



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

3 638 051 $ réclamés

C'est le septième montant le plus élevé de notre histoire. Cela se compare à 9 269 433 $ en 2023-2024. Les réclamations reçues cette année allaient d'environ 1 100 dollars à 2,7 millions.

La GCC réclame plus de 2,7 millions de dollars dans l'incident de l'*Atlantic Pursuit*. L'incident concerne un navire de pêche à coque en acier amarré à Grand Bank, à Terre-Neuve-et-Labrador. Le navire était en train de gîter, alors qu'il se dégradait depuis de nombreuses années après avoir subi des dommages en mer.

La plupart des réclamations concernent des montants nettement plus petits

Après l'*Atlantic Pursuit*, la réclamation la plus élevée suivante reçue cette année était bien plus petite, soit près de 158 000 $. Les trois quarts des réclamations reçues étaient de 35 000 $ ou moins, et la plupart ont été soumises dans le cadre du Processus accéléré pour petites réclamations.

26 réclamations soumises dans le cadre du Processus accéléré pour petites réclamations

C'est le nombre le plus élevé à ce jour. Cinq réclamations étaient en cours de réévaluation cette année, dont les décisions sont encore en suspens. D'autres réclamations pourraient être réévaluées en 2025-2026.

Lorsqu'un demandeur soumet une réclamation dans le cadre de ce processus, nous recevons moins de détails sur l'incident que dans le cadre du Processus de réclamation générale. Nous disposons donc de données limitées sur les navires impliqués. Alors que nous établissons des directives internes sur les circonstances où les réclamations soumises sous le Processus accéléré pour petites réclamations doivent être réévaluées, un plus grand nombre de réclamations seront réévaluées et les données sur ces réclamations pourraient donc être plus complètes.

La GCC demeure notre principal demandeur

Parmi les 44 réclamations reçues cette année, 37 venaient de la GCC. Cela représente 84 % du nombre total de réclamations. Les réclamations provenant de la GCC ont représenté 97 % du montant total réclamé cette année.

Comparativement à l'année dernière, le nombre de demandeurs autres que la GCC a augmenté, passant de trois à sept. La plupart de ces réclamations ont été soumises par des ports et des havres. Le nombre de réclamations provenant de ce groupe est l'un des plus élevés de notre histoire.

Figure 2.1
Nombre de réclamations reçues selon le type de demandeur

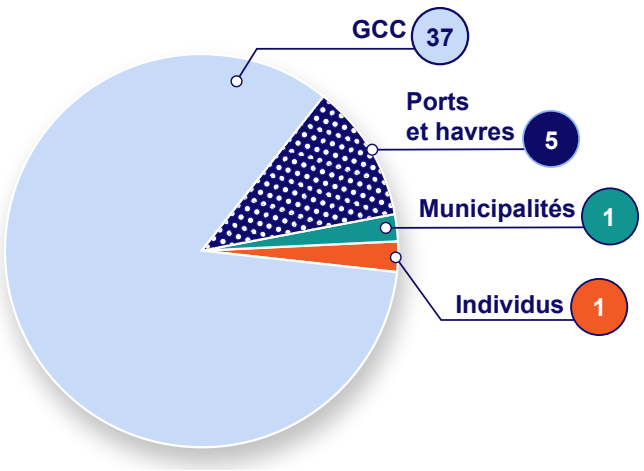
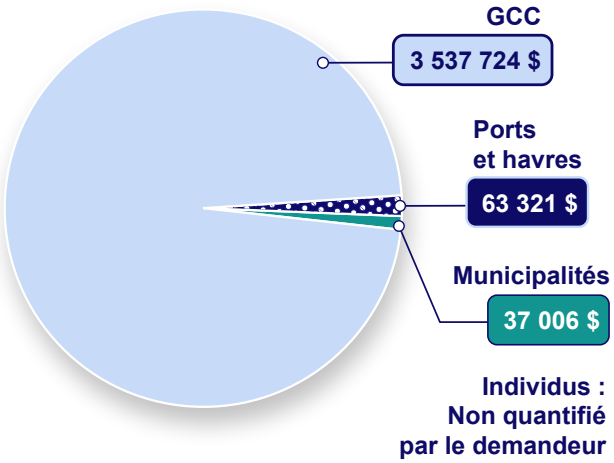


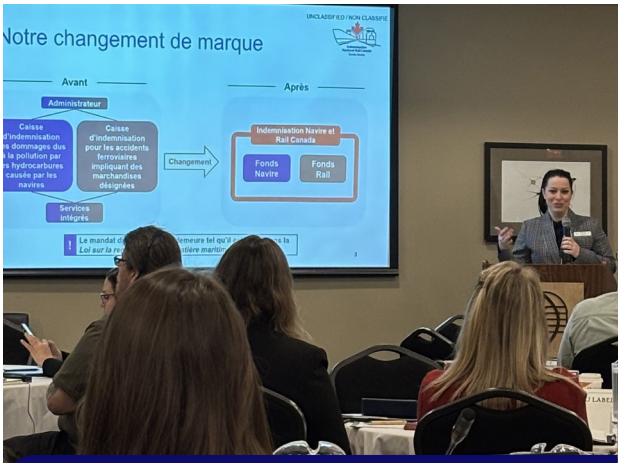
Figure 2.2
Montant réclamé selon le type de demandeur



Le Québec est en tête des nouvelles réclamations soumises

Cette année, les réclamations étaient réparties comme suit :

- Québec (16);
- Colombie-Britannique (15);
- Nouvelle-Écosse (6);
- Ontario (5);
- Terre-Neuve-et-Labrador (1); et
- Nouveau-Brunswick (1)



Jannie Bédard Guillemette, responsable des communications, faisant une présentation lors du Forum de dialogue pour la région du Québec du Plan de protection des océans (PPO) à propos des réclamations provenant du Québec.

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

Ensemble, les navires de pêche et les bateaux de plaisance représentent environ quatre réclamations reçues sur cinq, représentant plus de 3,4 millions de dollars. Cette catégorie comprend la réclamation de 2,7 millions de dollars liée à l'*Atlantic Pursuit*. Le montant moyen réclamé pour ce type de navires était légèrement inférieur à 100 000 $.

Contrairement à l'année dernière, les autres catégories de navires représentent une part très petite du montant réclamé.

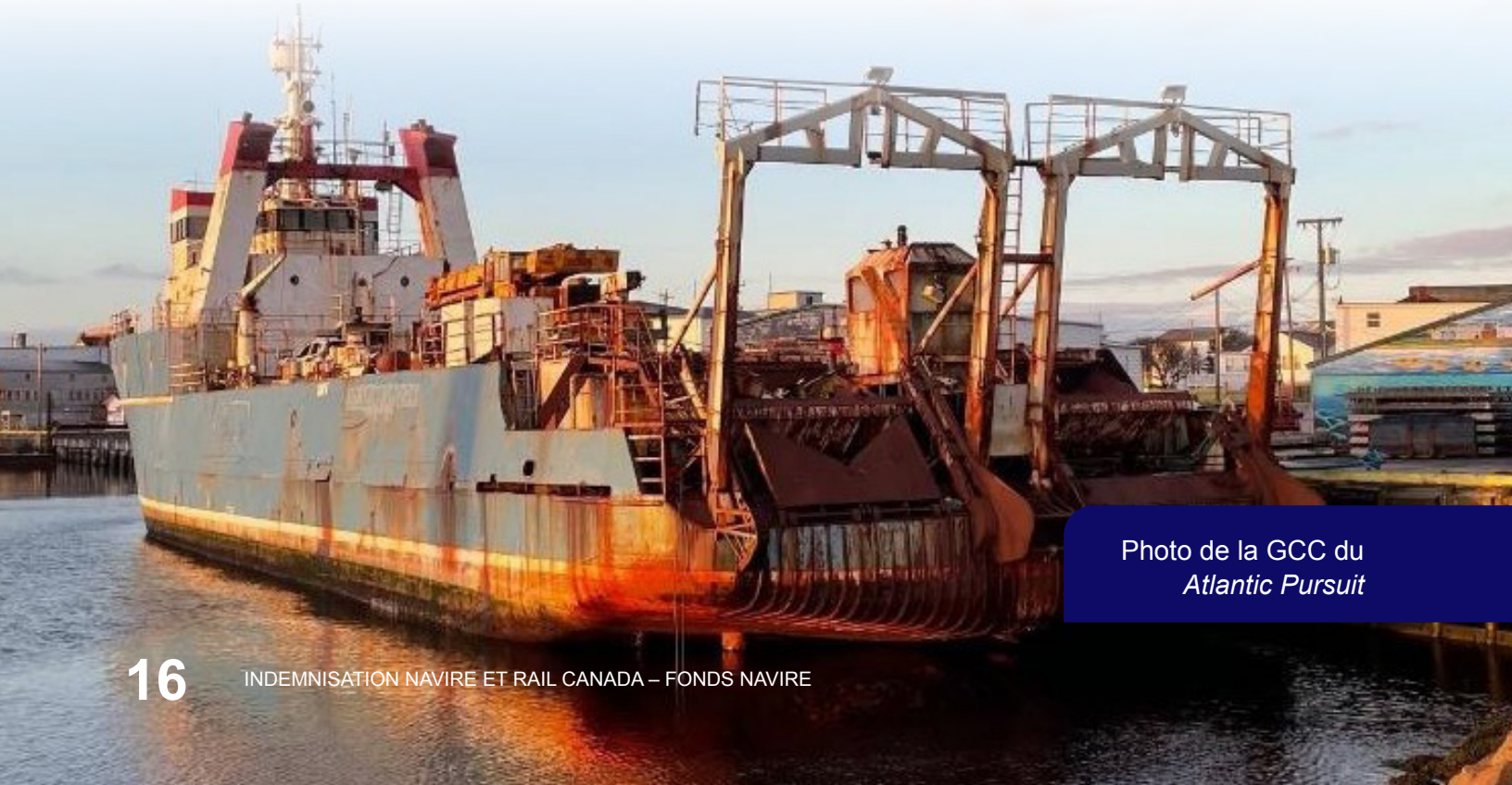


Photo de la GCC du *Atlantic Pursuit*

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	0	-
Navires de charge, porte-conteneurs et navires à passagers	1	2 %
Remorqueurs et chalands	1	2 %
Navires de pêche	19	43 %
Bateaux de plaisance	16	36 %
Anciens navires de pêche	2	5 %
Autres	0	-
Déversements d'origine inconnue	5	11 %
TOTAL	**44**	**100 %**

Figure 3.2
Montant réclamé selon le type de navire

Type de navire	Montant total ($)	Pourcentage du montant total
Pétroliers	-	-
Navires de charge, porte-conteneurs et navires à passagers	1 153 $	0,03 %
Remorqueurs et chalands	16 599 $	0,5 %
Navires de pêche	3 271 289 $	90 %
Bateaux de plaisance	199 937 $	5,5 %
Anciens navires de pêche	40 503 $	1 %
Autres	-	-
Déversements d'origine inconnue	108 570 $	3 %
TOTAL	**3 638 051 $**	**100 %**

Prévalence de navires plus petits

La majorité des réclamations, 37 en tout, concernaient des navires d'une jauge brute de moins de 1 000. Cela indique que les navires plus petits sont plus souvent impliqués dans nos dossiers de réclamations. À l'inverse, deux réclamations seulement ont été soumises pour des navires d'une jauge brute de plus de 1 000. Aussi, cinq réclamations étaient liées à des déversements d'origine inconnue, pour lesquels la source de pollution ne pouvait être identifiée.

Manque de renseignements sur les navires abandonnés ou délabrés

Seuls trois navires sont confirmés en tant que navires abandonnés ou délabrés. C'est une baisse importante par rapport à l'année dernière. Elle pourrait toutefois s'expliquer par l'augmentation du recours au Processus accéléré pour petites réclamations plutôt qu'à un changement dans les types de navires causant les incidents.

Bien qu'il y ait eu moins de réclamations dans cette catégorie, la valeur élevée de la réclamation liée à l'*Atlantic Pursuit* signifie que les navires abandonnés ou délabrés continuent de représenter une part importante de notre portefeuille.

Période de la soumission des réclamations

La plupart des réclamations doivent être soumises dans les deux ans (24 mois) suivant l'incident. En 2024-2025, 20 % de toutes les réclamations ont été soumises dans les 18 à 24 mois après l'incident. La proportion était de 37 % en 2023-2024 et de 52 % en 2022-2023. Cette baisse découle d'un plus grand nombre de réclamations reçues dans le cadre du Processus accéléré pour petites réclamations, où les réclamations doivent être soumises dans les 12 mois suivant l'incident.

Plus de 16 % des réclamations ont été présentées plus de 24 mois après un incident. Les longs délais avant la soumission d'une réclamation peuvent rendre le recouvrement auprès des propriétaires de navires plus difficile.

Si l'on exclut les réclamations reçues dans le cadre du Processus accéléré pour petites réclamations, 50 % des réclamations ont été soumises dans les 18 à 24 mois, comparativement à 58 % l'année dernière.

Figure 4
Nombre de réclamations reçues selon la jauge brute du navire

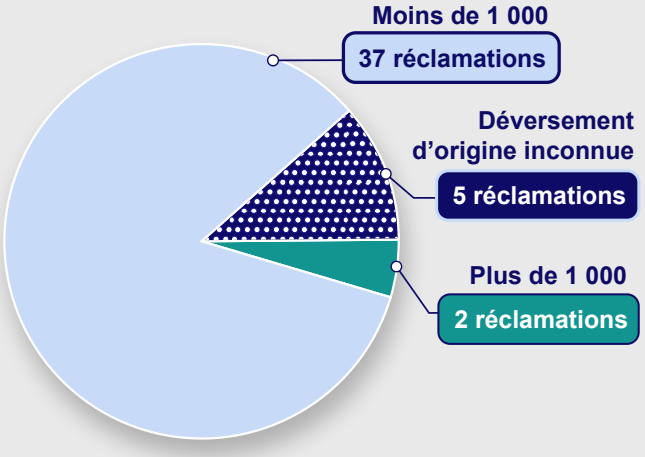


Figure 5
Montant réclamé pour les incidents liés à des navires abandonnés ou délabrés par rapport au montant total réclamé

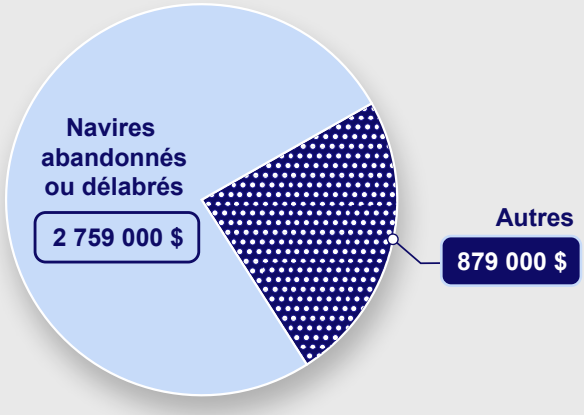


Figure 6
Temps écoulé avant la soumission des réclamations
(excluant celles reçues dans le cadre du Processus accéléré pour petites réclamations)

Temps écoulé	Type de demandeur	Nombre de réclamations	Pourcentage de réclamations
0 à 6 mois		**2**	**11 %**
	Individus	1	5,5 %
	Municipalités	1	5,5 %
6 à 12 mois		**1**	**5,5 %**
	Ports et havres	1	5,5 %
12 à 18 mois		**3**	**16,5 %**
	GCC	2	11 %
	Ports et havres	1	5,5 %
18 à 24 mois		**9**	**50 %**
	GCC	9	50 %
Plus de 24 mois		**3**	**16,5 %**
	GCC	3	16,5 %

47 réclamations traitées

Cela se compare à 35 traitées en 2023-2024. Les décisions rendues cette année comprenaient :

- 19 lettres d'offre, dont deux en attente de réponse de la part du demandeur;
- 27 avis de paiement dans le cadre du Processus accéléré pour petites réclamations; et
- 1 rejet : la réclamation concernant le *Celebrity*, qui a été soumise trop tard.

À la fin de l'année, le traitement n'était pas terminé pour 18 réclamations, pour lesquelles une décision reste en suspens.

Photo de la GCC du *Kamara*, pour lequel nous avons émis cette année une lettre d'offre d'indemnisation qui a été acceptée par le demandeur.

Temps de traitement des réclamations

Cette année, il nous a fallu en moyenne un peu plus de sept mois pour traiter les réclamations inférieures à 100 000 $. Le traitement des huit réclamations qui dépassaient ce montant a pris de 7 à 25,5 mois. En général, les réclamations plus élevées sont plus complexes et prennent plus de temps à traiter.

21 réclamations payées dans le cadre du Processus de réclamation générale

Cela représente un total de 1 290 635 $ versé aux Canadiens et Canadiennes. L'année dernière, nous avons versé 1 074 960 $ en lien avec 22 réclamations.

À la fin de mars 2025, de nombreuses réclamations plus élevées et plus complexes étaient toujours en cours d'évaluation, totalisant 36 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*.

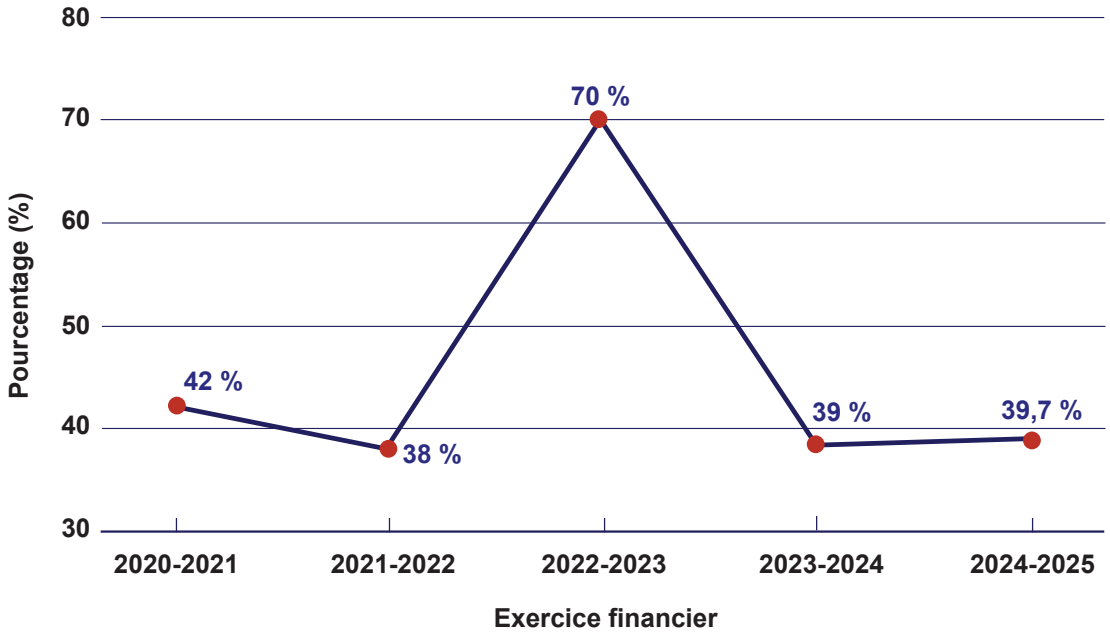
Figure 7
Temps requis pour traiter les réclamations (excluant celles reçues dans le cadre du Processus accéléré pour petites réclamations)

Montant de la réclamation ($)	Nombre de réclamations	Temps requis (mois)	Temps moyen (mois)
0 à 35 K	5	4,5 à 9	6,5
35 K à 100 K	7	5 à 12	7,5
100 K à 500 K	5	7 à 18	9,5
500 K à 1 M	1	13	13
Plus de 1 M	2	9 à 25,5	17

Note : Cette figure inclut les réclamations rejetées.

Photo de la GCC du *Kathryn Spirit*

Figure 8
Pourcentage du montant offert par rapport au montant réclamé au cours des cinq dernières années



De nombreuses réclamations comprennent de dépenses importantes non couvertes par notre mandat

Les demandeurs ont reçu 39,7 % du montant qu'ils ont réclamé dans le cadre du Processus de réclamation générale. C'est une hausse marginale comparativement aux 39 % en 2023-2024. Comme 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.

Réclamations indirectes

Les demandeurs ont la possibilité d'intenter des poursuites contre le propriétaire d'un navire plutôt que de soumettre une réclamation directement à l'administrateur ou l'administratrice. C'est ce que l'on appelle une réclamation indirecte. Cette option peut être choisie, par exemple, lorsque la date pour nous soumettre une réclamation est expirée.

Figure 9
Pourcentage du montant offert par rapport au montant réclamé dans le cadre du Processus de réclamation générale

Demandeur	Montant payé	Montant refusé
GCC	39,8 %	60,2 %
Ports et havres	31 %	69 %

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

Si le propriétaire n'est pas tenu de payer la réclamation pour une des différentes raisons identifiées dans la LRMM, notamment dû à l'impécuniosité et le fait d'avoir payé jusqu'à sa limite de responsabilité, nous pourrions être en mesure de le faire. C'est la raison pour laquelle l'administrateur ou l'administratrice est partie à des poursuites de ce genre. Trois procès de ce type sont toujours en cours pour les incidents liés aux *Kathryn Spirit*, *Nathan E. Stewart* et *Hamilton Banker*.

Réclamation non conventionnelle : le propriétaire d'un navire ayant pollué demande une indemnisation de la part du 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 a confirmé la décision de l'administratrice de l'époque.

Le propriétaire continue d'essayer de donner suite à sa réclamation en intentant une action contre nous. Nous avons introduit une requête visant à faire rejeter l'action. À la fin de l'année, nous étions toujours en attente des documents de défense du propriétaire.

Photo de la GCC du *West Island 395*

Traitements des réclamations : défis et possibilités

Cette année, nous avons constaté une hausse croissante du recours au Processus accéléré pour petites réclamations. Nous continuons d'étudier des moyens de gérer ces réclamations de façon efficace et appropriée.

1.1.2. EFFORTS DE RECOUVREMENT

Une fois que nous avons payé un demandeur, selon la LRMM, nous devons prendre toutes les mesures raisonnables pour recouvrer auprès du propriétaire du navire ou d'autres personnes responsables d'un incident (voir l'encadré 1).

Encadré 1

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. Cela inclut parfois la tenue 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.

132 dossiers de recouvrement en cours de traitement

L'année dernière, nous en comptions 92. Nous avons fermé 29 dossiers parce que des montants ont été recouvrés ou il n'était pas raisonnable de poursuivre les efforts de recouvrement. À la fin de l'année, 103 dossiers étaient encore ouverts.

Notre présence devant les tribunaux reste importante

Cette année, nous avons géré 42 dossiers de recouvrement qui faisaient déjà ou font désormais l'objet d'un litige ou d'une procédure d'exécution de jugement.

Nos conseillers juridiques 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.

Cameron Grant, directeur et avocat général, Fonds Navire s'adressant aux leaders locaux sur notre rôle en matière d'indemnisation et de recouvrement des coûts lors de la conférence 2024 de la Nova Scotia Federation of Municipalities.

16 nouvelles poursuites commencées

Toutes ces poursuites sont gérées par nos conseillers juridiques internes :

- *Tracy Isle*
- Nom inconnu (Shiloh Park, habitation flottante)
- *Marc Olivier*
- *Eclipse des Mers*
- *Autumn Winds*
- *Rnooknoo*
- *Scotch Cap*
- Nom inconnu (Valleyfield, baie Bonavista, navire de pêche)
- *Stormlander*
- *Northern Tip*
- *Watts-T-Use*
- *Silver Grizzly*
- Nom inconnu (chenal Bedford, voilier)
- *Kraken*
- *Trailer Princess*
- *Emma Marie*

13 recouvrements réussis

C'est le plus grand nombre de dossiers de recouvrement en une seule année et le troisième montant le plus élevé recouvré dans les dix dernières années.

Dans tous ces dossiers, nous avons entamé soit des discussions en vue d'obtenir un recouvrement, soit une poursuite, ou les deux. Dans six dossiers, le navire était assuré. Trois des recouvrements (dossiers du *Western Chief*, du *Lurch* 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.

Figure 10
Dossiers dans lesquels un recouvrement a été obtenu en 2024-2025

Nom du navire	Année de l'incident	Montant payé par le fonds, y compris les intérêts ($)	Montant recouvré* ($)	Stade du recouvrement
Autumn Winds	2021	9 400	9 267	Avant la poursuite
Danielle and Mark	2020	31 880	31 880	Avant le procès
Nika	2017	24 795	30 496	Après le jugement
Seal Rock	2019	14 261	1 500	Avant le procès
Zodiac Light	2018	147 437	104 063	Après le jugement
Lurch	2020	60 065	100	Avant le procès
Primo	2021	19 348	16 452	Avant le procès
Jennifer Holly	2019	75 161	600	Après le jugement
Wendy K	2020	283 390	254 024	Avant le procès
Eclipse des Mers	2021	1 792	1 811	Avant le procès
Wilf Seymour	2018	4 899	2 500	Avant la poursuite
Umiavut	2018	21 546	21 808	Avant la poursuite
Rnooknoo	2021	35 239	31 221	Avant le procès
Total	**13 dossiers**			

* Note : Dans certains cas, nous recouvrons 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 paiement ne donne pas toujours lieu à un paiement immédiat du propriétaire du navire. D'autres efforts sont parfois nécessaires. Certaines années, nous avons engagé des avocats externes pour nous assister dans les efforts de recouvrement ou pour intenter des actions dans des juridictions étrangères. Cette année, cela n'a pas été le cas. Cela dit, nous avons recouvré des sommes par le biais de procédures d'exécution de jugements obtenus par des avocats externes ces dernières années. Par exemple, cela inclut un recouvrement à la suite de la vente d'une propriété contre laquelle nous avions enregistré un jugement dans le cas impliquant le *Nika.*

Photo de la GCC du *Danielle and Mark*

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

Nom du navire	Développements en 2024-2025	Nom du navire	Développements en 2024-2025
REPRÉSENTATION PAR NOS AVOCATS INTERNES			
Trailer Princess	Actes de procédures	*Emma Marie*	Actes de procédures
*Danielle and Mark**	Paiement obtenu	Déversement d'origine inconnue (Postville)	Actes de procédures
Tracy Isle	Tentative de signifier	*Noelani**	Jugement obtenu
Nom inconnu (Shiloh Park, habitation flottante)	Actes de procédures	*Wendy K**	Paiement obtenu
Marc Olivier	Actes de procédures	*Réjane**	Dossier fermé
Eclipse des Mers	Paiement obtenu	*Lurch**	En attente de règlement
*San Jolyne III**	En attente de règlement	*Autumn Winds*	Paiement obtenu
*Jennifer Holly**	Dossier réglé	*Rnooknoo*	Paiement obtenu
*Maverick IV**	Examen et interrogatoire préalable	*Ocean Tribune**	Dossier fermé
Scotch Cap	Poursuite intentée	*Hydra Mariner**	Tentative de signifier
Stormlander	Poursuite intentée	*Western Chief**	Jugement obtenu
Northern Tip	Tentative de signifier	*Watts-T-Use*	Actes de procédures
*Seal Rock**	Paiement obtenu	*Silver Grizzly*	Poursuite intentée
Nom inconnu (chenal Bedford, voilier)	Poursuite intentée	Nom inconnu (bateau de plaisance coulé)*	Dossier fermé
Nom inconnu (habitation flottante)*	Défendeur a reçu la signification	*Primo**	Paiement obtenu
*Jolly Roger**	Dossier fermé	*Kraken*	Poursuite intentée
Nom inconnu (Valleyfield, baie Bonavista, navire de pêche)	Tentative de signifier	*Hamilton Banker*	Actes de procédures
REPRÉSENTATION PAR DES AVOCATS EXTERNES			
*Nika**	Paiement obtenu	*Zodiac Light**	Paiement obtenu
*West Island 395**	Instance suspendue	*Mini Fusion**	Dossier fermé
*King Arthur**	En attente de règlement	*Kathryn Spirit**	Examen et interrogatoire préalable
Nathan E. Stewart	En attente de règlement	*Cormorant**	Après-jugement
Nombre total de dossiers : 42			

Note : L'astérisque * signale les dossiers qui se poursuivent depuis 2023-2024.

Tentative de rouvrir un dossier de recouvrement fermé

En 2019, nous avons conclu une entente de règlement dans l'affaire liée au *Cormorant*. En 2022, nous avons recouvré 375 000 $ à la suite d'un jugement obtenu dans le cadre de cette entente de règlement. Maintenant, 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'INCIDENTS

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

10 nouveaux dossiers de rapports d'incidents

Il y en avait sept en 2023-2024. En 2024-2025, notre portefeuille comptait 35 dossiers d'incidents actifs. Deux dossiers de rapports d'incidents, le *Neekis* et l'*Oceanus*, ont été convertis en dossiers de réclamation.

Photo de la GCC du navire échoué *Baltic III*

L'un des dossiers de rapport ouverts cette année concerne le *MSC Baltic III*. Ce navire de charge s'est échoué sur la côte ouest de Terre-Neuve au mois de février 2025. À la fin de l'exercice financier, les efforts d'allègement et de sauvetage étaient toujours en cours. Bien qu'aucun déversement d'hydrocarbures n'ait été repéré à la fin de l'exercice financier, le navire avait de grandes quantités d'hydrocarbures à son bord et se trouvait toujours dans une position périlleuse. En prévision de réclamations pouvant découler de cet incident, nous avons communiqué avec l'assureur du navire pour nous assurer que le navire bénéficiait de l'assurance obligatoire pour couvrir les dommages qui pourraient survenir.

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

Un exercice de simulation est prévu en 2025 afin de traiter les questions communes de gestion des réclamations avec certains de nos partenaires internationaux. Un comité organisateur a été constitué et s'est réuni plusieurs fois cette année. Nous échangeons aussi avec d'autres organisations pour examiner leur possible participation.

Cette année, nous avons aussi participé à plusieurs démonstrations de plateformes de réclamations virtuelles. Nous souhaitions mieux comprendre comment les plateformes pourraient aider à créer un processus de réclamation complet et efficace.

Indemnisation résultant d'un déploiement du Système de commandement des interventions (SCI)

Nous considérons toujours que l'opérationnalisation du SCI dans le contexte d'une intervention d'urgence est essentiel pour améliorer le recouvrement des coûts pour les demandeurs. 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 D'HYDROCARBURES MAJEUR

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 ou l'administratrice, le ministre des Transports peut faire transférer du Fonds Navire 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 réclamation générale.

Aucun incident de ce type n'a déclenché ce mécanisme en 2024-2025. 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 2). 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.

Encadré 2

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 comptera 122 États membres lorsqu'il entrera en vigueur pour la République d'Iraq en août 2025. Le Fonds de 1992 verse une indemnisation d'environ 366 millions de dollars par incident. Le Fonds complémentaire, auquel s'ajoute la République de Maurice comme État partie, compte désormais 33 États membres. En plus de la responsabilité des propriétaires de navires, le Fonds de 1992 et le Fonds complémentaire octroient une indemnisation totale de près de 1,35 milliard de dollars. Ce montant est à la disposition des personnes touchées, en plus de l'indemnisation que le Fonds Navire peut verser.

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

Note : Les montants ci-dessus sont calculés d'après une conversion monétaire. Le montant exact disponible dépendra du taux de change entre le dollar canadien et les droits de tirage spéciaux (DTS). 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 2024-2025, nous avons assisté aux deux réunions en personne au cours desquelles nous avons noté ce qui suit :

- **Incidents impliquant les FIPOL**

  Nous sommes chargés de verser la contribution financière du Canada aux FIPOL. Les FIPOL traitent actuellement 15 incidents. Cette année, deux nouveaux incidents importants ont été ajoutés : celui du *Terranova* aux Philippines et celui du *Marine Honour* à Singapour.

- **Une poursuite a un intérêt immédiat pour nous :**

  L'incident du *Nathan E. Stewart* (Canada) : Les FIPOL et le Fonds Navire sont tous deux nommés défendeurs dans le litige découlant de cet incident survenu en 2016 à proximité de Bella Bella, en Colombie-Britannique. Le litige met en jeu des réclamations visant le propriétaire du navire ainsi que le Conseil tribal de la Nation Heiltsuk et le Heiltsuk Hímás, qui, cette année, a participé à une médiation et attend de nouvelles médiations l'année prochaine.

Mark A.M. Gauthier, lors d'une de ses dernières participations au sein de la délégation canadienne aux rencontres des FIPOL à Londres avec Josée Annie Verville de la Garde côtière canadienne, Caitlin O'Boyle ainsi que François Marier de l'équipe de la Politique maritime internationale de Transports Canada.

- **Élections à souligner**
  - François Marier, chef de la délégation canadienne, a été élu président de l'Assemblée du Fonds de 1992. Il remplace l'ambassadeur de l'Italie, M. Bandini.

Photo de la GCC du *Millbanke IV*

- **Service à l'Organe de contrôle de gestion**
  - Alfred H.E. Popp du Canada, et l'un de nos anciens administrateurs, continue d'être membre de l'Organe de contrôle de gestion.
- **Impact des sanctions commerciales sur le trafic maritime clandestin**

  On observe une augmentation substantielle et alarmante continue du nombre de navires faisant l'objet de sanctions qui naviguent « clandestinement » pour contourner les règles et les sanctions. Ils éteignent leur système de localisation en mer et emploient d'autres méthodes pour éviter d'être détectés. 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, le Fonds Navire, aussi en tant que contributeur des FIPOL.

  En réponse, les États membres des deux fonds des FIPOL ont approuvé deux résolutions[1] afin de sensibiliser au risque que présentent les navires non assurés et peu sûrs. Depuis, un document a été développé par les FIPOL afin d'aider les États Membres à enquêter sur les circonstances d'un sinistre de pollution par hydrocarbures mettant en cause des navires non assurés et peu sûrs.[2]

- **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 la Convention et au Protocole depuis 2018. En mars 2024, huit États avaient ratifié la Convention. Les Pays-Bas, l'Allemagne, la Belgique, la Finlande et la Suède ont annoncé leur intention de ratifier la Convention SNPD de 2010 vers la fin de 2025 ou en 2026. Cela signifierait que la Convention SNPD de 2010 pourrait entrer en vigueur pour tous les signataires dès 2027.

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.

1. Pour plus d'informations, voir la Résolution N°14 sous les Résolutions du Fonds de 1992 et la Résolution N°6 sous les Résolutions du Fonds Complémentaire à l'adresse suivante : https://documentservices.iopcfunds.org/fr/resolutions/.
2. Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL). *Lignes directrices destinées aux États Membres, Enquêter sur les circonstances entourant un sinistre de pollution par hydrocarbures mettant en cause des navires non assurés et peu sûrs. Mars 2025.* https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2025/03/IOPC-Funds-Guidance-for-Member-States_f-1.pdf.

Versement de la contribution aux FIPOL pour 2024

Nous avons versé aux FIPOL 1 736 639 livres (3 120 759 dollars canadiens) en 2024. Cela correspond à la part du budget de fonctionnement et des contributions des FIPOL du Canada liée aux paiements de réclamations.

Avec la somme de 63,6 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).

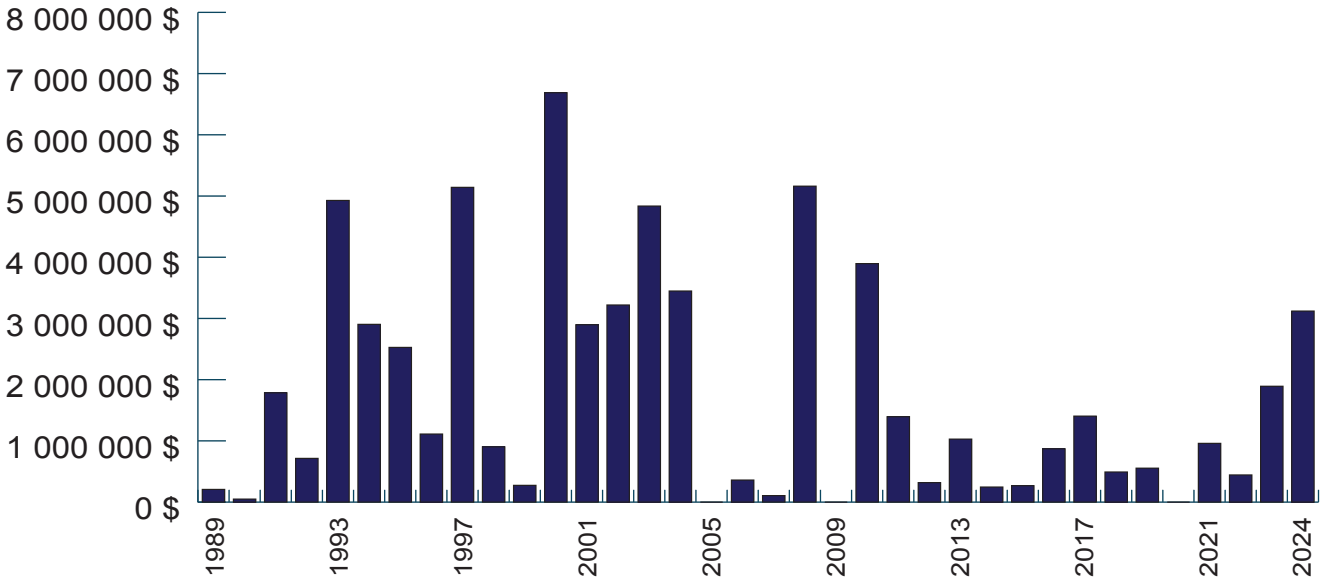
En octobre 2024, les organes directeurs du Fonds de 1992 ont approuvé des contributions de 73 millions de livres pour des dépenses liées à des incidents ainsi qu'une hausse du fonds de roulement des FIPOL à 22 millions de livres d'ici 2027.

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 Navire 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 de ce rapport.

L'administrateur ou l'administratrice peut inspecter les documents et les locaux des contributeurs et leur demander de l'information (article 117.3 de la LRMM). La LRMM fournit également au ministre des Transports l'autorité d'émettre des sanctions administratives pécuniaires à l'encontre des contributeurs en cas de non-respect de leurs obligations de déclaration.

Figure 12
Montants payés aux FIPOL depuis 1989



L'administrateur ou l'administratrice n'a pas eu à utiliser ces pouvoirs cette année et aucune sanction administrative pécuniaire n'a été imposée. L'administration des sanctions administratives pécuniaires a été brièvement évoquée avec Transports Canada cette année; d'autres efforts seront toutefois requis pour formaliser un processus.

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

Il existe une entente sur la prestation de certains services administratifs fournis par Transports Canada. Des discussions sont en cours pour renouveler les modalités de l'entente et préciser les responsabilités dans la vérification des expéditions d'hydrocarbures persistants déclarées.

1.5 GESTION DU BUREAU ET CONTRÔLES

Nous continuons de maintenir et de moderniser les services de ressources humaines (RH), dont voici quelques exemples menés en 2024-2025. Nous avons :

- examiné et mis à jour les politiques d'emploi et les outils d'évaluation du rendement. Nous avons également publié un nouveau guide de l'employé(e) afin de procurer aux membres du personnel un outil de référence complet en matière de RH;
- émis de nouvelles lettres d'emploi pour les employé(e)s que nous avons rendues plus claires et uniformes et auxquelles nous avons intégré les changements récents apportés au Code canadien du travail;
- continué à mettre en place des systèmes d'information sur les RH pour automatiser les dossiers personnels, faciliter les processus de dotation, produire des rapports et améliorer la gestion du rendement;
- établi un niveau de dotation du Fonds Navire à quatre employé(e)s à temps plein, un(e) stagiaire en droit et cinq évaluateurs à temps partiel. Les services administratifs sont assurés par un groupe de services intégrés conjoint;
- Le Programme pour étudiant(e)s du Fonds Navire s'est poursuivi avec succès. Nous apprécions grandement le travail et le dévouement dont font preuve nos étudiant(e)s. Nous continuerons de chercher à en recruter davantage.

1.6 RAPPORTS, TRANSPARENCE ET COMMUNICATIONS

En vertu de la LRMM, l'administrateur ou l'administratrice doit présenter au ministre des Transports un rapport annuel de ses activités de l'année, y compris les aspects financiers. Le rapport financier se trouve à la partie 2 de ce rapport.

Nous avons également des obligations de présenter des rapports en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* et de la *Loi sur la protection des renseignements personnels* (AIPRP) :

- Cette année, nous n'avons reçu aucune demande formelle et nous avons reçu quatre demandes informelles.

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. La liste des activités d'engagement et des principaux faits marquants se trouve ci-dessous.

Continuer de promouvoir l'accès à la justice par un engagement actif

Cette année encore, nous avons considérablement augmenté nos efforts d'engagement. C'est en effet l'un des meilleurs

moyens de garantir l'accès à la justice des demandeurs. Par exemple, en 2024-2025, nous avons pris part à 32 conférences, webinaires, ateliers, séminaires ou événements de réseautage. Nous avons fait des présentations à 21 d'entre eux, soit une augmentation par rapport à l'an passé où nous en avions présenté 15. Nous avons aussi participé en tant qu'exposant à cinq salons professionnels nationaux et provinciaux achalandés.

Nous avons sollicité notre réseau et saisi de nouvelles opportunités, ce qui nous a permis d'augmenter plus que jamais le nombre de présentations données et le nombre de kiosques d'exposition tenus lors de conférences et de webinaires d'envergure. Nous continuons de faire en sorte que nos principaux partenaires demeurent engagés et de toucher de nouveaux intervenants. Probablement grâce à cette visibilité accrue, après plusieurs années d'engagement, nous avons reçu cinq réclamations soumises par des groupes rencontrés lors des événements ou dans le cadre de rencontres ciblées.

En 2024-2025, nos efforts d'engagement et de communication ont visé les groupes ou secteurs suivants :

- **Partenariats fédéraux**

  Nous entretenons un vaste réseau de partenaires fédéraux, notamment de plusieurs organismes et ministères qui seraient impliqués dans une intervention en cas d'incident. Il nous permet aussi de nous tenir au courant des initiatives menées au sein du gouvernement fédéral. Nous avons souvent eu l'occasion d'être invités en tant que conférenciers à des événements nationaux et à des webinaires, améliorant ainsi notre visibilité et notre engagement. Ça a été le cas notamment à plusieurs événements du Forum de dialogue sur le Plan de protection des océans et du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC).

Pour la première fois dans notre histoire, Indemnisation Navire et Rail Canada – Fonds Navire a présenté à la plénière du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC).

- **Gouvernements municipaux, locaux et provinciaux**

  Partout au pays, beaucoup de municipalités et les gouvernements provinciaux comprennent que la responsabilité des interventions liées à un déversement d'hydrocarbures est souvent de compétence fédérale. Ils sont néanmoins aussi conscients qu'ils peuvent quand même être impliqués ou touchés par les impacts. En plus de leur rôle dans la préparation aux situations d'urgence, ils occupent une place essentielle dans les efforts de recouvrement et de communication avec les collectivités et les résidents touchés. Prenant cela en compte, nous avons augmenté notre engagement auprès des gouvernements municipaux et provinciaux.

  En 2024-2025, nous avons renforcé notre collaboration avec des associations municipales afin d'élargir notre portée, en particulier en Nouvelle-Écosse, en Colombie-Britannique et au Québec.

Par exemple, nous avons échangé avec des centaines de leaders locaux à des conférences municipales. De nombreux participants se sont engagés à informer leurs leaders locaux, les services d'incendie et les équipes d'intervention d'urgence de leur région, sur le Fonds Navire et les options de recouvrement que nous offrons.

Nous continuerons de nous adresser à des intervenants locaux et provinciaux et d'élaborer des outils et des messages ciblés afin de les toucher de manière plus efficace.

- **Détenteurs de droits autochtones, les communautés et associations autochtones**

  Cette année, nous avons accru notre engagement direct auprès des communautés inuites et des Premières Nations, en particulier de la Colombie-Britannique, de l'Atlantique, du Québec et du Nunavut. Les Autochtones ont une relation profonde à la terre, à l'eau et aux ressources côtières qui sont essentielles pour la nourriture, les moyens de subsistance et les pratiques culturelles. De ce fait, ils peuvent être considérablement touchés par des déversements d'hydrocarbures et ils jouent un rôle important pendant une intervention et le rétablissement à la suite d'un incident. De nombreuses communautés autochtones désirent donc comprendre comment elles peuvent être indemnisées. Souvent, lors des conférences et des événements, nos discussions débouchent sur des invitations à participer à des webinaires subséquents axés spécifiquement sur les préoccupations de certaines communautés autochtones.

  Nous continuerons d'accorder la priorité à l'engagement des détenteurs de droits autochtones et aux communautés autochtones afin de renforcer nos liens avec eux et de nous assurer qu'ils aient accès à l'information et au soutien dont ils ont besoin.

- **Premiers intervenants et professionnels et industrie de l'intervention environnementale**

  Dans plusieurs de nos réunions cette année, nous avons souligné le rôle vital que jouent souvent les premiers intervenants et les services d'incendie dans l'intervention initiale suite à un déversement d'hydrocarbures. Lorsqu'un navire rejette des hydrocarbures ou prend feu, ils sont fréquemment les premiers sur place, chargés de stabiliser la situation avant que d'autres organismes, comme la GCC, ne prennent le relais. Ces interventions initiales peuvent être cruciales pour prévenir d'autres dommages et surveiller la situation.

  Nous avons néanmoins entendu parler de première bouche des difficultés auxquelles ces services d'incendie

Notre équipe avec Doug MacKenzie, commissaire des incendies du gouvernement de la Nouvelle-Écosse et Nick Barr, directeur des Services de gouvernance et de conseils au ministère des Affaires municipales et du Logement de la Nouvelle-Écosse.

font face pour recouvrer les frais de leurs interventions. Des budgets limités signifient souvent que ces frais sont absorbés par les gouvernements locaux, ce qui est une pression supplémentaire sur leurs ressources. En poursuivant notre engagement auprès des premiers intervenants, nous espérons que les relations que nous avons nouées susciteront un nombre accru de réclamations émanant des personnes aux premières lignes de ces incidents.

Cette année, nous avons aussi continué à nous engager activement auprès des organismes d'intervention agréés du Canada, notamment dans le cadre d'un webinaire et en participant à un exercice de simulation reposant sur un scénario de déversement d'hydrocarbures. Ces interactions nous permettent de mieux comprendre les rôles et responsabilités de divers groupes au sein du Système de commandement des interventions (SCI) et de clarifier la manière dont les réclamations peuvent nous être soumises dans ce contexte.

- **Ports, marinas et havres**

  Les ports, les marinas et les havres sont des intervenants clés, car ils sont souvent impliqués dans des opérations d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures. Ils peuvent aussi devenir demandeurs lorsque leur équipement et leurs infrastructures sont contaminés ou quand un déversement perturbe leurs activités. Pourtant, ils ne représentent qu'environ 5 % des réclamations soumises au Fonds Navire depuis 1989. Pour accroître la sensibilisation, nous avons publié le nouveau Guide d'indemnisation pour les ports, les havres et les marinas et avons commencé à le distribuer dans tout le pays.

  Nous avons rencontré des organismes comme l'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC) et leurs membres, l'Association des administrations portuaires de la Colombie-Britannique (AAPCB), Nautisme Québec, et le programme Ports pour petits bateaux de Pêches et Océans Canada. Certaines des réclamations que nous avons reçues cette année étaient directement liées à nos efforts d'engagement passés.

À la suite de sa présentation au Comité des opérations de l'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC), Ryan Gauvin, conseiller juridique du Fonds Navire, a participé à une visite de l'Administration portuaire Vancouver Fraser avec les membres de l'AAPC.

Activités d'engagement de 2024-2025

Faits marquants :

22 rencontres avec nos partenaires clés et de nouveaux intervenants incluant :

- 5 rencontres pérodiques avec la GCC
- 3 rencontres pérodiques avec TC

Participation à 32 conférences, séminaires, ateliers et événements de réseautage, réceptions, notamment :

- 21 présentations en tant qu'hôtes ou conférenciers invités
- 5 kiosques d'exposition à des salons professionnels municipaux et nationaux achalandés
- 9 webinaires à l'intention de représentants du gouvernement fédéral, de gouvernements provinciaux et locaux, de détenteurs de droits autochtones et leurs communautés, et de l'industrie de l'intervention environnementale
- 2 présentations lors de cours de droit à l'université

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

Légende du type de participant ou 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

Liste d'activités d'engagement 2024

Avril

Présentations :

- à la réunion de lancement du projet de portail de communication pour une intervention intégrée en cas d'incident, organisée par la GCC
- à la réunion du Comité des opérations de l'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC)

Organisation d'un webinaire pour les quatre organismes d'intervention agréés du Canada

Participation au sein de la délégation canadienne à la réunion des organes directeurs des FIPOL

Mai

Présentation à la BC Towboat Industry Conference and Trade Show organisé par le Council of Marine Carriers

Rencontres avec :

- l'Agence canadienne d'inspection des aliments
- la Chamber of Shipping British Columbia

Juin

Voyage d'engagement à Calgary :

- Participation en tant qu'exposant au salon professionnel :
  - de la conférence de l'Association canadienne des administrateurs municipaux (ACAM)
  - de la conférence de la Fédération canadienne des municipalités (FCM)

Atelier avec l'ITOPF Limited

Présentation à la conférence de l'Association canadienne de droit maritime (ACDM)

Organisation d'un webinaire pour les membres de la Nunavut Economic Developers Association (NEDA)

Août

Rencontre avec l'Administration portuaire de Vancouver Fraser

Septembre

Participation en tant qu'exposant au salon professionnel de la conférence Ports Canada 2024

Rencontre avec la Première Nation Huu-ay-aht

Octobre

Conférencier invité au webinaire de Transports Canada sur la pollution maritime

Novembre

Journée portes ouvertes pour célébrer le lancement réussi de notre nouvelle identité avec nos partenaires et les intervenants

Organisation d'un webinaire avec les représentants gouvernementaux du ministère de l'Environnement et du Changement climatique de la Colombie-Britannique

Présentations :

- pendant la séance plénière d'ouverture et la réunion nationale du Comité sur l'environnement du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) national
- au Forum de Services à la clientèle des Ports pour petits bateaux organisé par Pêches et Océans Canada

Deux voyages d'engagement à Halifax :

- Participation en tant qu'exposant au salon professionnel de la Conférence annuelle 2024 de la Nova Scotia Federation of Municipalities (NSFM)
- Rencontres avec :
  - l'administration portuaire d'Halifax
  - le Secrétariat du Congrès des Chefs des Premières Nations de l'Atlantique
  - l'Office Canada-Nouvelle-Écosse des hydrocarbures extracôtiers (OCNEHE)

Novembre (suite)

- le Bureau du commissaire des incendies et le ministère des Affaires municipales et du Logement du gouvernement de la Nouvelle-Écosse
- le ministère de la Gestion des urgences du gouvernement de la Nouvelle-Écosse
- le centre d'intervention de la région de l'Atlantique de la Société d'intervention maritime, Est du Canada (ECRC-SIMEC),
- Maritime Fire Chiefs Association

▶ Présentation à la Faculté de droit Schulich de l'Université Dalhousie

▶ Participation à la Conférence sur les océans durables

Participation au sein de la délégation canadienne à la réunion des organes directeurs des FIPOL

Rencontres avec :

▶ la Rugged Coast Research Society

▶ les membres du Conseil Nanwakolas

Réseautage lors de la réception de la Journée maritime sur la Colline de 2024

Décembre

Présentations

▶ à la réunion de Community Awareness and Emergency Response (CAER) de Hamilton

▶ à la réunion annuelle de 2024 du Pacific States/British Columbia Oil Spill Task Force, réunion des partenaires fédéraux

---

Conférenciers invités aux webinaires pour :

▶ la séance de formation et d'information trimestrielle du programme de sensibilisation accrue aux activités maritimes, organisée par Transports Canada

▶ le Forum de dialogue sur le Plan de protection des océans (PPO), région du Pacifique – Séances d'information virtuelle

2025

Janvier

Conférenciers invités à deux webinaires pour le Partenariat avec les populations autochtones de l'Atlantique, organisés par la GCC, région de l'Atlantique

Février

Participation :

- en tant qu'exposant au salon professionnel du Forum de dialogue sur le PPO, région du Pacifique
- en tant qu'observateur à un exercice de simulation sur un scénario de déversement d'hydrocarbures organisé par la société Western Canada Marine Response Corporation (WCMRC)

Présentation au Forum de dialogue pour la région du Québec du PPO

Mars

Rencontres avec :

- l'Administration portuaire de Saguenay
- la Première Nation Tsartlip

Présentation à la Faculté de droit de l'Université d'Ottawa

La Banque d'alimentation d'Ottawa

Notre personnel redonne à la communauté

Cette année, de nouveau, 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 plus que triplé 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.

2. Rapport financier

En 2024-2025, les revenus d'intérêts du Fonds Navire ont atteint 12,9 M$ (comparativement à 14,5 M$ en 2023-2024).

Nous avons aussi recouvré 505 k$ auprès de propriétaires de navires pollueurs ou de leurs assureurs (comparativement à 291 k$ en 2023-2024).

Nos revenus d'intérêts ont diminué de 1,6 M$. Au total, les revenus du Fonds Navire ont atteint 13,4 M$ en 2024-2025 (comparativement à 14,8 M$ en 2023-2024), ce qui comprend :

- Une baisse du taux d'intérêt moyen, qui est passé de 3,39 % en 2023-2024 à 2,96 % en 2024-2025.
- Treize créances recouvrées en 2024-2025 comparativement à neuf en 2023-2024.

Nos dépenses se sont élevées à 7,9 M$ (comparativement à 8 M$ en 2023-2024), dont 3 M$ étaient des dépenses de fonctionnement (comparativement à 2,5 M$ en 2023-2024) :

- Une somme de 1,4 M$ a été payée pour des réclamations canadiennes (excluant 187 k$ versés en intérêts légaux) comparativement à 1,1 M$ en 2023-2024 (excluant 125 k$ versés en intérêts légaux).
- La provision pour réclamations en cours d'examen a augmenté de 265 k$ comparativement à 2,2 M$ 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 446 k$ pour les raisons suivantes :
  - Une hausse de 286 k$ des salaires et avantages sociaux, y compris les honoraires de l'administrateur et l'administratrice adjointe;
  - Une hausse de 135 k$ des frais de consultation pour les services maritimes et d'ingénierie et les enquêtes sur les réclamations;
  - Une hausse de 111 k$ des frais juridiques;
  - Une baisse de 42 k$ des frais pour les services de technologie de l'information;
  - Une baisse de 33 k$ 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 Navire avait un excédent accumulé de 426,6 M$ (comparativement à 421,1 M$ en 2023-2024).

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 2025

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'administratrice 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 2025, 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 2025, 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 influer 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 27 mai 2025

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

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

31 MARS 2025

	2025	2024
ACTIFS FINANCIERS		
Solde du compte auprès du Receveur général du Canada (note 3)	**435 619 821 $**	429 640 334 $
Intérêts courus à recevoir	**950 845**	1 186 324
Remboursement du trop-perçu des indemnisations accélérées	**25 555**	-
Avances à la Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées	**371 727**	305 476
TOTAL DES ACTIFS FINANCIERS	**436 967 948**	431 132 134
PASSIFS		
Créditeurs et frais courus	**367 764**	293 708
Provision pour demandes sous révision (note 4)	**10 030 152**	9 764 679
TOTAL DES PASSIFS	**10 397 916**	10 058 387
ACTIFS FINANCIERS NETS	**426 570 032**	421 073 747
ACTIFS NON FINANCIERS		
Immobilisations (note 5)	**63 077**	98 498
EXCÉDENT ACCUMULÉ	**426 633 109 $**	421 172 245 $

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 :

_____, administratrice

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 2025

	2025	2024
PRODUITS		
Intérêts	**12 850 986 $**	14 499 506 $
Recouvrements liés à des réclamations et des demandes déjà réglées	**505 423**	291 145
	13 356 409	14 790 651
DEMANDES D'INDEMNISATION		
Augmentation de la provision pour demandes sous révision	**265 473**	2 237 782
Paiements effectués envers des demandes d'indemnisation canadiennes	**1 089 799**	975 656
Paiements effectués envers des demandes d'indemnisation accélérées	**276 129**	100 050
Intérêts payés sur les paiements effectués envers des demandes d'indemnisation canadiennes	**170 014**	118 403
Intérêts payés sur les paiements effectués envers des demandes d'indemnisation accélérées	**17 115**	6 763
Contributions aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (note 7)	**3 120 759**	2 004 629
	4 939 289	5 443 283
	8 417 120	9 347 368
CHARGES DE FONCTIONNEMENT		
Services administratifs, salaires et frais de bureau (annexe A)	**1 839 180**	1 565 706
Frais de consultation (annexe B)	**441 295**	305 899
Honoraires de l'administrateur et administrateur adjoint	**167 157**	206 386
Loyer	**105 434**	115 065
Déplacements	**47 682**	56 135
Frais légaux	**269 140**	158 360
Frais d'audit	**18 645**	22 911
Amortissement des immobilisations	**67 723**	79 538
	2 956 256	2 510 000
EXCÉDENT DES PRODUITS SUR LES CHARGES	**5 460 864**	6 837 368
EXCÉDENT ACCUMULÉ AU DÉBUT DE L'EXERCICE	**421 172 245**	414 334 877
EXCÉDENT ACCUMULÉ À LA FIN DE L'EXERCICE	**426 633 109 $**	421 172 245 $

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 2025

	2025	2024
EXCÉDENT DES PRODUITS SUR LES CHARGES	**5 460 864 $**	6 837 368 $
Acquisition d'immobilisations	**(32 302)**	(75 885)
Amortissement des immobilisations	**67 723**	79 538
	35 421	3 653
AUGMENTATION DES ACTIFS FINANCIERS NETS	**5 496 285**	6 841 021
ACTIFS FINANCIERS NETS AU DÉBUT DE L'EXERCICE	**421 073 747**	414 232 726
ACTIFS FINANCIERS NETS À LA FIN DE L'EXERCICE	**426 570 032 $**	421 073 747 $

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 2025

	2025	2024
ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT		
Excédent des produits sur les charges	**5 460 864 $**	6 837 368 $
Ajustement pour :		
Amortissement des immobilisations	**67 723**	79 538
	5 528 587	6 916 906
Variation nette des éléments hors trésorerie liés au fonctionnement :		
Intérêts courus à recevoir	**235 479**	(164 408)
Contributions aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures à recevoir	**-**	109 017
Remboursement du trop-perçu des indemnisations accélérées	**(25 555)**	-
Avances à la Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées	**(66 251)**	(102 604)
Créditeurs et frais courus	**74 056**	11 843
Provision pour demandes sous révision	**265 473**	2 237 782
	483 202	2 091 630
ACTIVITÉ D'INVESTISSEMENT		
Acquisition d'immobilisations	**(32 302)**	(75 885)
AUGMENTATION DU SOLDE DU COMPTE AUPRÈS DU RECEVEUR GÉNÉRAL DU CANADA	**5 979 487**	8 932 651
SOLDE AU DÉBUT DE L'EXERCICE	**429 640 334**	420 707 683
SOLDE À LA FIN DE L'EXERCICE	**435 619 821 $**	429 640 334 $

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	5 ans

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.

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 créditeurs et frais courus.

Coûts de transaction

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

3. SOLDE DU COMPTE AUPRÈS DU RECEVEUR GÉNÉRAL DU CANADA

Le solde d'encaisse imputé à la Caisse est inclus à même les comptes à fins déterminés consolidés du gouvernement du Canada. Travaux publics et Services gouvernementaux Canada agit à titre de gardien de ce solde d'encaisse et Transport Canada effectue les diverses transactions pour le compte de la Caisse. Les intérêts sont crédités au solde selon les dispositions de la LRMM, à un taux d'intérêt basé sur une obligation du gouvernement du Canada ayant un terme de 5 ans, calculé sur une base mensuelle. Au cours de l'exercice, les taux d'intérêt ont fluctué entre 2,57 % et 3,54 % (2024 : 2,79 % et 3,93 %). Le taux d'intérêt moyen pour l'exercice clos le 31 mars 2025 était de 2,96 % (2024 : 3,39 %).

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 10 030 152 $ (2024 : 9 764 679 $) a été comptabilisée pour les demandes reçues avant le 31 mars 2025 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 2025, la provision pour demandes sous révision se détaille comme suit :

- 1 359 041 $ (2024 : - $) représentant le montant offert par le biais d'offres formelles et provisionné pour des réclamations reçues et en révision;
- 8 671 111 $ (2024 : 9 764 679 $) provisionné pour des réclamations reçues et non traitées.

5. IMMOBILISATIONS

	Coût	**Amortissement cumulé**	**2025**	2024
Équipement informatique	**406 358 $**	**359 529 $**	**46 829 $**	75 171 $
Mobilier et équipement	**233 130**	**218 459**	**14 671**	20 962
Améliorations locatives	**642 200**	**640 623**	**1 577**	2 365
	1 281 688 $	**1 218 611 $**	**63 077 $**	98 498 $

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 4 326 301 $ l'excédent de l'exercice.

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 2025, nous avons demandé à la Caisse de verser une somme de 3 120 759 $ (2024 : 2 004 629 $) aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Depuis le 18 décembre 2018, la Caisse d'indemnisation n'a plus de limite de responsabilité par incident. De plus, en date du 1 avril 2025, le ministre des Transports est investi des pouvoirs légaux pour imposer une levée de contributions de 63,05 sous (2024 : 61,45 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 $ (2024 : 176 201 $) à Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) pour l'utilisation d'espaces de bureaux dont une partie, 72 526 $ (2024 : 61 136 $) a ensuite été facturé 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 2026. En tant que locataire, la Caisse est aussi responsable de payer sa part des coûts d'indexation annuelle.

8. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS (suite)

Services de comptabilité

Au cours de l'exercice, la Caisse a déboursé une somme de 31 831 $ (2024 : 29 556 $) à Transport Canada pour des services de comptabilité.

Autre

Au cours de l'exercice, la Caisse a récupéré un montant 1 391 862 $ (2024 : 1 120 968 $) auprès de la Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées pour les dépenses opérationnelles suivantes :

	2025	2024
Services administratifs, salaires et frais de bureau	**1 319 336 $**	1 059 132 $
Loyer	**72 526**	61 136
	1 391 862 $	1 120 268 $

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 2025 ont été provisionnées dans les états financiers. Au cours de la période entre le 1 avril 2025 et le 1 mai 2025, la Caisse a reçu des demandes additionnelles totalisant 88 091 $. Ces demandes ont 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 2025

	2025	2024
ANNEXE A – SERVICES ADMINISTRATIFS, SALAIRES ET FRAIS DE BUREAU		
Salaires et avantages sociaux	**1 691 710 $**	1 366 255 $
Frais de bureau	**7 617**	7 230
Services de technologie de l'information	**73 664**	115 431
Télécommunications	**2 921**	4 526
Autres services administratifs	**63 268**	72 264
	1 839 180 $	1 565 706 $
ANNEXE B – FRAIS DE CONSULTATION		
Consultants et enquêteurs en demandes d'indemnisation	**262 958 $**	205 853 $
Gestion et services d'expertise	**98 559**	74 438
Services graphiques et multimédias	**79 778**	25 608
	441 295 $	305 899 $

Annexe

LISTE DES DOSSIERS DE RAPPORTS D'INCIDENTS ET DE RÉCLAMATIONS DE 2024-2025

La présente liste contient des renseignements supplémentaires sur chacun des incidents du portefeuille des dossiers de 2024-2025 :

- 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 de chacun des incidents énumérés ci dessous se trouve sur le site Web du Fonds Navire (https://navire-rail.gc.ca/navire/reclamations-et-decisions#past-claims).

Processus accéléré pour petites réclamations

Incident Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Détails de l'incident	Réclamation Montant réclamé Date de la demande Nom du demandeur	Décision Montant offert (%) par rapport au montant réclamé	Date de l'avis de paiement	Date de l'avis de trop-payé	Situation
Terre-Neuve-et-Labrador					
Michael Marie III 2022-04-09 Arnold's Cove Navire de pêche Déversement de diesel	16 800,89 $ 2022-07-06 MPO/GCC	16 800,89 $ (100 %)	2022-08-31	-	Ouvert
Nouvelle-Écosse					
Bad Decisions 2024-09-08 Pictou Landing Navire de pêche Pas de déversement	17 691,96 $ 2025-02-11 MPO/GCC	17 691,96 $ (100 %)	2025-03-20	-	Ouvert
Ethan & Renee ***Pembroke Princess*** **et** ***Knot Telling*** 2024-01-26 Quai de Chegoggin Point Yarmouth Navires de pêche Pas de déversement	8 073,03 $ 2024-10-01 MPO/GCC	8 073,03 $ (100 %)	2024-12-12	-	Ouvert
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	2025-02-04	Ouvert
Tommy Joe 2024-10-24 Canal de St. Peters Cap Breton Navire de pêche Déversement	5 368,04 $ 2025-03-04 MPO/GCC	En cours d'évaluation	-	-	Ouvert

Incident Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Détails de l'incident	Réclamation Montant réclamé Date de la demande Nom du demandeur	Décision Montant offert (%) par rapport au montant réclamé	Date de l'avis de paiement	Date de l'avis de trop-payé	Situation
Wanda Lynn 2023-10-13 Little Brook Navire de pêche Pas de déversement	5 986,59 $ 2024-09-26 MPO/GCC	5 986,59 $ (100 %)	2024-11-21	-	Ouvert
Nouveau-Brunswick					
Nom inconnu 2023-07-11 Kouchibouguac Navire de pêche Déversement de diesel	20 447,40 $ 2024-05-21 MPO/GCC	20 447,40 $ (100 %)	2024-07-10	-	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
Fisherman's Provider 2023-07-23 Golfe du Saint-Laurent Navire de pêche Pas de déversement	3 125,94 $ 2024-06-20 MPO/GCC	3 125,94 $ (100 %)	2024-08-08	-	Ouvert
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 Montréal Navire de charge Pas de déversement	30 322,98 $ 2023-12-14 MPO/GCC	30 322,98 $ (100 %)	2024-02-23	-	Ouvert
Hobbes 2023-08-01 Rivière-Madeleine Bateau de plaisance Pas de déversement	10 740,31 $ 2024-06-04 MPO/GCC	10 740,31 $ (100 %)	2024-07-18	-	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	-	Fermé

Incident Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Détails de l'incident	Réclamation Montant réclamé Date de la demande Nom du demandeur	Décision Montant offert (%) par rapport au montant réclamé	Date de l'avis de paiement	Date de l'avis de trop-payé	Situation
Déversement d'origine inconnue **2023-03-28** Port de Sept-Îles Sept-Îles Déversement de diesel	56 747,17 $ 2025-03-25 MPO/GCC	En cours d'évaluation	-	-	Ouvert
Déversement d'origine inconnue 2024-07-11 Marina Montréal Pointe-aux-Trembles Montréal Déversement d'huile pour moteurs	Pas encore établi 2024-08-06 Robert Chartier	En cours d'évaluation	-	-	Ouvert
Déversement d'origine inconnue 2024-07-09 Port de Montréal Déversement	11 323,94 $ 2024-11-08 MPO/GCC	11 323,94 $ (100 %)	2025-01-08	-	Ouvert
Déversement d'origine inconnue 2024-07-11 Havre de l'île d'Entrée Îles-de-la-Madeleine Québec Déversement d'essence	9 010,86 $ 2024-10-25 MPO/GCC	9 010,86 $ (100 %)	2024-12-16	-	Ouvert
NY9109JW 2023-10-09 Marina Anse-à-Valleau L'Anse-à-Valleau Bateau de plaisance Pas de déversement	24 904,31 $ 2024-07-02 MPO/GCC	24 904,31 $ (100 %)	2024-08-27	-	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
Nom inconnu 2024-03-14 Île Sainte-Thérèse Saint-Jean-sur-Richelieu Bateau de plaisance Pas de déversement	10 283,14 $ 2024-09-03 MPO/GCC	10 283,14 $ (100 %)	2024-10-30	-	Ouvert
Zudar 2024-04-18 Pointe-à-Boisvert Vraquier Pas de déversement	1 153,43 $ 2024-09-03 MPO/GCC	1 153,43 $ (100 %)	2024-10-22	-	Ouvert

Incident Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Détails de l'incident	Réclamation Montant réclamé Date de la demande Nom du demandeur	Décision Montant offert (%) par rapport au montant réclamé	Date de l'avis de paiement	Date de l'avis de trop-payé	Situation
30E18848 2024-06-12 Marina Zool Pointe-Fortune Bateau de plaisance Pas de déversement	11 328,63 $ 2024-12-20 MPO/GCC	11 328,63 $ (100 %)	2025-01-24	-	Ouvert
10D70475 2024-11-18 Rivière Saint-Maurice Bateau de plaisance Pas de déversement	8 538,67 $ 2025-01-17 MPO/GCC	8 538,67 $ (100 %)	2025-03-17	-	Ouvert
Ontario					
Alegra 2023-09-28 Ruisseau Etobicoke Parc Marie Curtis Toronto Bateau de plaisance Pas de déversement	10 722,24 $ 2024-07-02 MPO/GCC	10 722,24 $ (100 %)	2024-08-27	-	Ouvert
Den's Den 2024-02-14 Baie Mitchell Lac Sainte-Claire Bateau de plaisance Pas de déversement	29 582,42 $ 2025-02-10 MPO/GCC	29 582,42 $ (100 %)	2025-03-19	-	Ouvert
DougOut 2023-10-02 Lac Huron Sud de l'île Cockburn Bateau de plaisance Pas de déversement	14 054,70 $ 2024-09-24 MPO/GCC	14 054,70 $ (100 %)	2024-11-21	-	Ouvert
Dulce Vida 2023-07-24 Marina de Cobourg Cobourg Bateau de plaisance Déversement de diesel	4 199,47 $ 2024-02-26 MPO/GCC	4 199,47 $ (100 %)	2024-04-22	-	Ouvert
Franken Boat 2024-08-07 Parc Finkle's Shore Bath Bateau de plaisance Pas de déversement	10 389,77 $ 2024-11-01 MPO/GCC	10 389,77 $ (100 %)	2024-12-16	-	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
55E20658 2023-11-10 Rivière Détroit Windsor Bateau de plaisance Pas de déversement	7 002,30 $ 2024-10-10 MPO/GCC	7 002,30 $ (100 %)	2024-12-10	-	Ouvert

Incident Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Détails de l'incident	Réclamation Montant réclamé Date de la demande Nom du demandeur	Décision Montant offert (%) par rapport au montant réclamé	Date de l'avis de paiement	Date de l'avis de trop-payé	Situation
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	-	Fermé
Avro 2023-12-05 Ladysmith Maritime Society Dock Bateau de plaisance Déversement	3 845,98 $ 2024-11-25 MPO/GCC	3 845,98 $ (100 %)	2025-01-24	-	Ouvert
Chris Mar 2024-01-21 Marina Stones Nanaimo Bateau de plaisance Déversement de carburant	3 232 $ 2024-12-31 Administration portuaire de Nanaimo	3 232 $ (100 %)	2025-03-20	-	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	861,60 $ (100 %)	2024-04-12		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	-	Fermé
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	-	Fermé

Incident Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Détails de l'incident	Réclamation Montant réclamé Date de la demande Nom du demandeur	Décision Montant offert (%) par rapport au montant réclamé	Date de l'avis de paiement	Date de l'avis de trop-payé	Situation
Déversement d'origine inconnue (Finger B, port de Campbell River) 2023-12-22 Fisherman's Wharf Campbell River Déversement d'huile pour moteurs	31 487,97 $ 2024-12-20 MPO/GCC	31 487,97 $ (100 %)	2025-02-13	-	Ouvert
Déversement d'origine inconnue (Finger B, port de Campbell River) 2023-12-22 Port de Campbell River Inconnu Déversement de carburant	3 260,20 $ 2024-02-23 Administration portuaire de Campbell River	3 260,20 $ (100 %)	2024-04-12		Ouvert
Neekis 2024-03-26 Gare maritime d'Albion Maple Ridge Navire de pêche Inconnu	8 457,63 $ 2025-02-28 MPO/GCC	En cours d'évaluation	-	-	Ouvert
Smokey River 2024-06-29 Port de Nanaimo Navire de pêche Déversement	4 231 $ 2024-12-31 Administration portuaire de Nanaimo	4 231 $ (100 %)	2025-02-20	-	Ouvert
Nom inconnu 2024-12-26 Fleuve Fraser Vancouver Navire de pêche Déversement	7 312,78 $ 2025-01-10 Administration portuaire de Vancouver Fraser	7 312,78 $ (100 %)	2025-03-07	-	Ouvert
Nom inconnu 2023-05-21 Port Alberni Inconnu Pas de déversement	7 569,80 $ 2024-05-03 MPO/GCC	7 569,80 $ (100 %)	2024-06-28	-	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 réclamation générale et rapports d'incidents

Incident Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Détails de l'incident	Réclamation Montant réclamé Date de la demande Nom du demandeur	Décision Montant offert (%) par rapport au montant réclamé Date de la décision	Recouvrement Montant recouvré Date du recouvrement	Situation
Terre-Neuve-et-Labrador				
Alaskaborg 2022-02-10 Au large de la côte sud Navire de charge Déversement de mazout lourd	-	-	-	Ouvert
Atlantic Pursuit 2022-06-13 Grand Bank Navire de pêche Pas de déversement	2 731 926,52 $ 2024-06-10 MPO/GCC	En cours d'évaluation	-	Ouvert
Baccalieu Venture 2025-01-12 Harbour Grace Navire de pêche Pas de déversement	-	-	-	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
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	31 879,76 $ 2025-02-24	Ouvert
Executioner 2021-12-09 St. John's Navire de pêche Pas de déversement	-	-	-	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

Incident Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Détails de l'incident	Réclamation Montant réclamé Date de la demande Nom du demandeur	Décision Montant offert (%) par rapport au montant réclamé Date de la décision	Recouvrement Montant recouvré Date du recouvrement	Situation
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	Démarches de recouvrement faites	Fermé
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	600,00 $ 2024-08-28	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
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 Baltic III 2025-02-15 Lark Harbour Porte-conteneurs Pas de déversement	-	-	-	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
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

Incident Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Détails de l'incident	Réclamation Montant réclamé Date de la demande Nom du demandeur	Décision Montant offert (%) par rapport au montant réclamé Date de la décision	Recouvrement Montant recouvré Date du recouvrement	Situation
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	Démarches de recouvrement faites	Fermé
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
Dale M II 2022-11-25 Quai Tickle Canso Navire de pêche Pas de déversement	19 441,09 $ 2024-09-23 MPO/GCC	19 111,31 $ (98 %) 2025-02-06	-	Ouvert
Emma Marie 2022-03-18 Île Country Navire de pêche Pas de déversement	70 613,53 $ 2024-03-15 MPO/GCC	12 838,02 $ (18 %) 2025-01-22	En cours de recouvrement	Ouvert
Farley Mowat 2015-06-24 Port de Shelburne Shelburne Navire de recherche Déversement	47 598,78 $ 2017-06-23 Municipalité de Shelburne	43 641,94 $ (91,69 %) 2017-07-18	En cours de recouvrement	Ouvert
Farley Mowat 2015-06-24 Port de Shelburne 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	1 339 930,08 $ (53 %) 2025-02-14	En cours de recouvrement	Ouvert
Kamara 2023-06-30 Bras nord-ouest Halifax Bateau de plaisance Pas de déversement	42 902,26 $ 2024-08-13 MPO/GCC	8 887,70 $ (21 %) 2025-01-13	En cours de recouvrement	Ouvert

Incident Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Détails de l'incident	Réclamation Montant réclamé Date de la demande Nom du demandeur	Décision Montant offert (%) par rapport au montant réclamé Date de la décision	Recouvrement Montant recouvré Date du recouvrement	Situation
Northern Tip 2021-11-30 Quai Sydport Sydney Navire de pêche Déversement de mazout	116 108,60 $ 2023-10-16 MPO/GCC	62 286,79 $ (54 %) 2024-05-29	En cours de recouvrement	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	16 452 $ 2024-05-31	Fermé
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	Démarches de recouvrement faites	Fermé
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
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	14 529,76 $ (91 %) 2024-12-10	Démarches de recouvrement faites	Fermé
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	2 005,38 $ (5 %) 2025-01-10	En cours de recouvrement	Ouvert
Québec				
Celebrity 2021-06-17 La Prairie Bateau de plaisance Pas de déversement	4 970,64 $ 2024-06-13 MPO/GCC	Réclamation rejetée 2025-03-03	-	Ouvert

Incident Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Détails de l'incident	Réclamation Montant réclamé Date de la demande Nom du demandeur	Décision Montant offert (%) par rapport au montant réclamé Date de la décision	Recouvrement Montant recouvré Date du recouvrement	Situation
Celebrity 180 et Baja 2018-09-13 Quai Paquet Lévis Bateau de plaisance Pas de déversement	3 113,40 $ 2023-09-12 MPO/GCC	Réclamation rejetée 2024-01-31	-	Fermé
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	1 811 $ 2024-06-06	Ouvert
Handcuff 2022-07-24 Pointe-au-Pic, La Malbaie Chaland	16 598,59 $ 2024-07-19 MPO/GCC	16 598,59 $ (100 %) 2025-01-15	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
Le SyRaynuse 2019-08-13 Portneuf Bateau de plaisance Pas de déversement	5 421,55 $ 2024-08-06 MPO/GCC	En cours d'évaluation	-	Ouvert
Déversement d'origine inconnue 2021-08-26 Port de Québec Québec Déversement de mazout	4 720,60 $ 2023-08-23 MPO/GCC	4 720,60 $ (100 %) 2024-03-08	Démarches de recouvrement faites	Fermé
Norman McLeod 2018-08-09 Lanoraie Pétrolier Pas de déversement	8 157,21 $ 2023-08-08 MPO/GCC	7 124,36 $ (87 %) 2023-11-28	Démarches de recouvrement faites	Fermé
Quetzal II 2021-11-06 Cap-Chat Bateau de plaisance Pas de déversement	2 018,46 $ 2024-09-11 MPO/GCC	En cours d'évaluation	-	Ouvert
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	3 441,79 $ 2024-03-06	Fermé
Noms inconnus 2024-06-30 Quai de la Grande-Entrée Îles-de-la-Madeleine Navires de pêche Pas de déversement	37 005,69 $ 2024-11-27 La communauté maritime des îles-de-la-Madeleine	En cours d'évaluation	-	Ouvert

Incident Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Détails de l'incident	Réclamation Montant réclamé Date de la demande Nom du demandeur	Décision Montant offert (%) par rapport au montant réclamé Date de la décision	Recouvrement Montant recouvré Date du recouvrement	Situation
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	21 808,20 $ 2024-12-01	Fermé
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	2 500 $ 2024-12-06	Fermé
Ontario				
Gary M 2024-11-26 Stokes Bay Navire de pêche Déversement	-	-	-	Ouvert
Lakefront Property 2022-03-12 Marina de Bridgeview Rivière Sainte-Claire Sarnia 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	Démarches de recouvrement faites	Fermé
Theodore Too 2024-12-18 Chantier naval de Port Weller Dry Docks St. Catharines Remorqueur Pas de déversement	-	-	-	Ouvert
Nom inconnu 2023-05-19 Lac Manitouwabing 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	254 024,16 $ 2024-12-05	Fermé

Incident Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Détails de l'incident	Réclamation Montant réclamé Date de la demande Nom du demandeur	Décision Montant offert (%) par rapport au montant réclamé Date de la décision	Recouvrement Montant recouvré Date du recouvrement	Situation
Colombie-Britannique				
Alaska Plaza* et *Sea Lander 2020-12-24 Port McNeill Chalands Déversement de diesel	-	-	-	Fermé
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	19 365,48 $ (42 %) 2024-05-15	En cours de recouvrement	Ouvert
Atanook 2018-10-07 Port de Ganges 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
Beau 2023-10-22 Port de Tsehum Sidney Ancien navire de pêche Pas de déversement	6 430,40 $ 2025-01-24 MPO/GCC	En cours d'évaluation	-	Ouvert
Beldis 2022-01-28 Port de Pender Garden Bay Bateau de plaisance Déversement de mazout	89 679,37 $ 2023-12-14 MPO/GCC	58 551,63 $ (65 %) 2024-07-25	Démarches de recouvrement faites	Fermé
Bert 2023-07-28 Fleuve Fraser Chaland Déversement de mazout	-	-	-	Ouvert
Blue Pacific No.1 2016-12-28 Île Salt Spring Ancien navire de pêche Déversement de mazout	132 339,06 $ 2018-10-09 MPO/GCC	114 129,56 $ (86,24 %) 2019-01-23	En cours de recouvrement	Ouvert

Incident Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Détails de l'incident	Réclamation Montant réclamé Date de la demande Nom du demandeur	Décision Montant offert (%) par rapport au montant réclamé Date de la décision	Recouvrement Montant recouvré Date du recouvrement	Situation
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
Chinootka 2021-12-25 Tahsis Chaland Déversement de diesel	1 102 254,90 $ 2023-12-14 MPO/GCC	246 341,33 $ (22 %) 2024-09-10	En cours de recouvrement	Ouvert
Incident de Darrell Bay 2018-12-20 Darrell Bay, Squamish Anciens navires de pêche, bateau de plaisance, ancien remorqueur Déversement de diesel	202 213,22 $ 2020-12-17 MPO/GCC	43 721,14 $ (21,6 %) 2021-05-10	En cours de recouvrement	Ouvert
Elva M II 2016-11-05 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	-	-	-	Fermé
Isa 2022-10-18 Parc Kinsmen Beach Chemainus Navire de pêche Déversement	42 782,92 $ 2024-10-04 MPO/GCC	En cours d'évaluation	-	Ouvert
Island Bay 2022-09-10 Carpenter Bay, Haida Gwaii Navire à passagers Pas de déversement	-	-	-	Fermé
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	Démarches de recouvrement faites	Fermé
Kehewin 2024-02-04 Port Hardy Navire de pêche Pas de déversement	14 473,42 $ 2024-10-24 Administration portuaire de Port Hardy	En cours d'évaluation	-	Ouvert

Incident Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Détails de l'incident	Réclamation Montant réclamé Date de la demande Nom du demandeur	Décision Montant offert (%) par rapport au montant réclamé Date de la décision	Recouvrement Montant recouvré Date du recouvrement	Situation
Knot 2021-09-26 Bras Todd South Saanich Déversement de diesel	-	-	-	Ouvert
Lady Candy 2022-01-01 Bella Coola Navire de pêche	-	-	-	Fermé
Lurch 2020-11-09 Baie Deep Île de Vancouver Navire de pêche Déversement de diesel	84 205,61 $ 2022-10-24 MPO/GCC	55 087,42 $ (65 %) 2023-04-13	100 $ 2025-01-09	Ouvert
Maipo River 2023-07-26 Port de Nanaimo Nanaimo Vraquier Déversement de mazout	-	-	-	Fermé
Maud J 2022-11-29 Baie Roberts Sidney Navire de pêche Pas de déversement	36 007,47 $ 2024-09-27 MPO/GCC	En cours d'évaluation	-	Ouvert
Maverick IV 2018-10-05 Baie Cowichan Bateau de plaisance Pas de déversement	52 522,44 $ 2020-09-24 MPO/GCC	18 905,55 $ (36 %) 2020-12-17	En cours de recouvrement	Ouvert
Mini Fusion 2020-10-28 Baie Doctor Baie Désolation Navire de charge Déversement	1 083 551,42 $ 2022-10-24 MPO/GCC	88 878,11 $ (8 %) 2023-07-27	Démarches de recouvrement faites	Fermé
Mistann 2011-10-14 Prince Rupert Navire de pêche Déversement de diesel	113 787,48 $ 2012-04-26 MPO/GCC	100 462,51 $ (88 %) 2012-09-12	18 080,42 $ 2017-05-05	Fermé
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
Neekis 2024-04-01 Gare maritime d'Albion Maple Ridge Navire de pêche Inconnu	-	-	-	Ouvert

Incident Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Détails de l'incident	Réclamation Montant réclamé Date de la demande Nom du demandeur	Décision Montant offert (%) par rapport au montant réclamé Date de la décision	Recouvrement Montant recouvré Date du recouvrement	Situation
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	30 496,32 $ 2025-01-16	Fermé
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 Richmond Navire de pêche Déversement de diesel	130 411,28 $ 2022-11-23 MPO/GCC	83 475,93 $ (64 %) 2023-11-14	Démarches de recouvrement faites	Fermé
Oceanus 2023-05-08 Fishermen's Harbour Port Alberni Ancien navire de pêche Déversement de diesel	34 072,23 $ 2024-07-09 Administration portuaire de Port Alberni	5 429,90 $ (16 %) 2024-12-18	En cours de recouvrement	Ouvert
Old Chum 2022-11-08 Île de Mars Parc provincial marin de l'archipel Broughton Navire de pêche Déversement de diesel et d'huile pour moteurs	157 515,81 $ 2024-11-07 MPO/GCC	En cours d'évaluation	-	Ouvert
Orca G 2021-12-21 Port de Ladysmith Ladysmith Navire de pêche Déversement de diesel	89 037,95 $ 2023-06-21 MPO/GCC	18 691,87 $ (21 %) 2024-03-21	Démarches de recouvrement faites	Fermé
Pacific Poet 2021-12-24 Marina d'Oak Bay Oak Bay Bateau de plaisance Pas de déversement	-	-	-	Fermé
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	Démarches de recouvrement faites	Fermé
R.J. Breadner 2023-11-04 Bras Sechelt Navire à passagers Déversement	-	-	-	Ouvert

Incident Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Détails de l'incident	Réclamation Montant réclamé Date de la demande Nom du demandeur	Décision Montant offert (%) par rapport au montant réclamé Date de la décision	Recouvrement Montant recouvré Date du recouvrement	Situation
Rnooknoo 2021-08-03 Cooper's Cove Bassin de Sooke Ancien navire militaire Déversement de diesel	260 696,94 $ 2023-06-13 MPO/GCC	31 221,45 $ (12 %) 2024-03-27	31 221,45 $ 2024-08-28	Fermé
Robert Brian 2022-07-11 Bras Alberni Navire de pêche Pas de déversement	61 995,33 $ 2024-07-09 MPO/GCC	61 956,69 $ (99 %) 2024-12-18	En cours de recouvrement	Ouvert
Salerosa 2017-02-06 Oak Bay Voilier en ferro-ciment Déversement de diesel	62 673,20 $ 2019-02-01 MPO/GCC	8 254,51 $ (13 %) 2019-04-11	En cours de recouvrement	Ouvert
Salish Guardian 2019-07-24 Île Goat Ganges Bateau de plaisance Pas de déversement	98 810,32 $ 2021-07-20 MPO/GCC	38 662,05 $ (39 %) 2021-11-29	En cours de recouvrement	Ouvert
San Jolyne III 2018-10-19 Île Dusenbury 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 Langford 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 2021-09-02 Port Edward Navire de pêche Pas de déversement	229 645,64 $ 2022-10-31 MPO/GCC	102 834,20 $ (45 %) 2024-04-24	Démarches de recouvrement faites	Fermé
Sea Lion VI 2021-12-24 Maple Bay Remorqueur Pas de déversement	-	-	-	Fermé
Sea-Que 2016-09-20 Marina de Sidney 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 Port de Lyall Île Saturna Bateau de plaisance Pas de déversement	51 805,59 $ 2021-03-15 MPO/GCC	13 390,66 $ (26 %) 2021-06-25	1 500 $ 2024-10-22	Fermé

Incident Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Détails de l'incident	Réclamation Montant réclamé Date de la demande Nom du demandeur	Décision Montant offert (%) par rapport au montant réclamé Date de la décision	Recouvrement Montant recouvré Date du recouvrement	Situation
Silver Grizzly 2022-01-01 Bella Coola Navire de pêche Déversement de diesel	246 061,73 $ 2023-12-21 MPO/GCC	40 674,84 $ (16 %) 2024-07-24	En cours de recouvrement	Ouvert
Sossity (anciennement le ***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	99 855,19 $ (95 %) 2024-04-24	En cours de recouvrement	Ouvert
Spudnik 2014-11-12 Détroit de Howe Squamish Remorqueur Déversement	149 043,60 $ 2016-04-28 MPO/GCC	131 064,45 $ (88 %) 2016-07-26	En cours de recouvrement	Ouvert
Spudnik 2020-01-06 Surrey Remorqueur Pas de déversement	-	-	-	Ouvert
Stormlander 2021-11-27 Chenal Hecate, Passage Tahsis Navire de pêche Déversement de mazout	284 064,47 $ 2023-11-09 MPO/GCC	112 101,48 $ (39 %) 2024-06-05	En cours de recouvrement	Ouvert
Theresa N 2018-09-08 Bamfield Navire de pêche Déversement de diesel	28 637,28 $ 2020-07-24 MPO/GCC	28 656,55 $ (100 %) 2020-10-22	En cours de recouvrement	Ouvert
Tollcrest 2023-02-19 Île Deas Fleuve Fraser Navire de pêche Déversement de diesel	81 876,93 $ 2025-01-31 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
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

Incident Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Détails de l'incident	Réclamation Montant réclamé Date de la demande Nom du demandeur	Décision Montant offert (%) par rapport au montant réclamé Date de la décision	Recouvrement Montant recouvré Date du recouvrement	Situation
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 2024-12-15 Pisciculture de Grieg Seafood Près de Zeballos Déversement de diesel	-	-	-	Ouvert
Nom inconnu 2024-06-08 Coal Harbour, Vancouver Bateau de plaisance Pas de déversement	-	-	-	Ouvert
Nom inconnu 2021-12-24 Port de Ladysmith Ladysmith Bateau de plaisance Pas de déversement	61 856,62 $ 2023-06-28 MPO/GCC	10 064,20 $ (16 %) 2024-03-12	Démarches de recouvrement faites	Fermé
Nom inconnu 2020-11-23 Parksville Chaland Déversement de diesel	-	-	-	Fermé
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 2023-05-21 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
Nom inconnu 2021-12-07 Chenal Trevor Navire de service (remorqueur de billes) Pas de déversement	-	-	-	Fermé
Nom inconnu 2022-01-13 Chenal Bedford Bateau de plaisance Déversement de mazout	92 854,64 $ 2023-12-06 MPO/GCC	62 889,42 $ (68 %) 2024-07-18	Démarches de recouvrement faites	Fermé

Incident Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Détails de l'incident	Réclamation Montant réclamé Date de la demande Nom du demandeur	Décision Montant offert (%) par rapport au montant réclamé Date de la décision	Recouvrement Montant recouvré Date du recouvrement	Situation
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	112 270,02 $ (13 %) 2024-09-18	En cours de recouvrement	Ouvert
Western Carrier 2023-04-20 Chenal Chancellor Chaland Déversement de diesel	-	-	-	Ouvert
Western Chief 2019-06-24 Miner's Bay 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
Western Gambler 2025-02-19 Napier Point Bella Bella Navire de pêche Déversement	-	-	-	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)	Réclamation rejetée	En cours de recouvrement	Ouvert
	64 697,02 $ 2020-09-01 MPO/GCC	36 521,88 $ (56 %) 2021-02-25		Ouvert
	114 463,99 $ 2020-07-29 Ministère de l'Environnement et de la Stratégie sur le changement climatique de la C.-B.	72 996,90 $ (64 %) 2021-03-31		Ouvert
White Orca 2017-11-15 Ladysmith Bateau de plaisance Déversement	63 404,86 $ 2019-09-24 MPO/GCC	49 005,97 $ (77 %) 2019-12-20	En cours de recouvrement	Ouvert
Zidell Marine 277 et ***Jake Shearer*** 2017-11-26 Île Goose Remorqueur et chaland Pas de déversement	-	-	-	Fermé

Incident Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Détails de l'incident	Réclamation Montant réclamé Date de la demande Nom du demandeur	Décision Montant offert (%) par rapport au montant réclamé Date de la décision	Recouvrement Montant recouvré Date du recouvrement	Situation
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	104 063,55 $ 2024-08-28	Ouvert
	14 028,00 $ 2020-02-12 Conseil de la Nation Haisla	14 028,00 $ (100 %) 2020-03-26		Ouvert
Nunavut				
Akademik Ioffe 2018-08-24 Kugaaruk Navire à passagers Pas de déversement	-	-	-	Ouvert
Territoires du Nord-Ouest				
Just Wait 2024-05-12 Back Bay Yellowknife Navire de pêche Déversement	-	-	-	Ouvert