



**Ship and Rail
Compensation Canada**
Ship Fund

Suite 830, 180 Kent Street
Ottawa, ON K1A 0N5

**Indemnisation
Navire et Rail Canada**
Fonds Navire

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

LETTRE D'OFFRE

Ottawa, le 18 août 2025
Dossier de la CIDPHN : 120-1038-C1

PAR COURRIEL

Gestionnaire, Soutien opérationnel
Conformité et application de la loi
Garde côtière canadienne
200, rue Kent
Ottawa (Ontario) K1A 0E6

*Par courriel à DFO.CCGERCostRecoveryRSP-
RecouvrementdescoutsIESIPGCC.MPO@dfo-mpo.gc.ca*

OBJET : Beau – Port de Tsehum, Sidney (Colombie-Britannique)
Date de l'incident : 2023-10-22

SOMMAIRE ET OFFRE D'INDEMNITÉ

- [1] Cette lettre est en réponse à une réclamation présentée par la Garde côtière canadienne (la « GCC ») concernant un incident impliquant un ancien navire de pêche en bois, le *Beau* (le « navire »). Il a été observé que le navire prenait l'eau le 22 octobre 2023 dans le port de Tsehum (l'« incident »), près de Sidney en Colombie-Britannique.
- [2] Le 24 janvier 2025, le Fonds Navire d'Indemnisation Navire et Rail Canada (le « Fonds Navire »), le bureau accessible au public de l'administratrice de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, a reçu une réclamation de la GCC au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC y réclamait la somme de 6 430,40 \$ pour les frais et dépenses liés aux mesures d'intervention qu'elle a prises en réponse à l'incident.
- [3] La réclamation a été évaluée et une décision a été prise concernant les frais réclamés. Par la présente, une offre d'indemnisation est faite à la GCC conformément aux articles 105 et 106 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, L.C. 2001, ch. 6 (la « LRMM »).

- [4] La somme de **5 494,46 \$** (l'« offre ») est offerte à la GCC, plus les intérêts prévus par la loi qui seront calculés à la date à laquelle la somme offerte sera versée, en conformité avec l'article 116 de la LRMM.
- [5] Les motifs de l'offre sont présentés ci-après, en plus d'une description de la réclamation.

DEMANDE D'INDEMNISATION REÇUE

- [6] La réclamation comprend un exposé qui décrit les événements relatifs à l'incident. Elle comprend aussi un résumé des frais et dépenses réclamés par la GCC ainsi que des documents justificatifs. Dans la mesure où l'exposé et les documents justificatifs se rapportent à la décision, leur contenu est examiné ci-après.

Résumé de l'exposé

- [7] D'après l'exposé, le 22 octobre 2023, la GCC a été avisée qu'un navire était enfoncé dans l'eau au port de Tsehum près de Sidney, en Colombie-Britannique.
- [8] L'équipage d'un bateau de sauvetage de la GCC s'est rendu sur les lieux et a identifié le navire comme étant le *Beau*, un ancien chalutier en bois d'environ 40 pieds. L'équipage a pompé l'eau du navire. L'équipage a pris des dispositions pour que le propriétaire d'un navire adjacent surveille la voie d'eau et s'occupe de pomper l'eau en cas de besoin.
- [9] Le 23 octobre, une équipe d'Intervention environnementale et dangers maritimes (« IEDM ») de la GCC basée à Victoria a évalué le navire. La pompe de cale tournait en permanence. La cale renfermait une couche d'hydrocarbures noirs qui saturait un matelas absorbant. L'eau pompée par-dessus bord a engendré une légère irisation autour du navire. Selon les conclusions des membres du personnel de la GCC, le moteur a déversé des hydrocarbures lorsque le niveau de l'eau a dépassé celui du moteur, ce qui explique la couche d'hydrocarbures noirs dans la cale.
- [10] Il a été calculé que le réservoir de carburant du navire contenait environ 530 litres de diesel. Un réservoir hydraulique ayant une capacité estimée à 200 litres a été trouvé côté tribord, à l'avant du moteur principal.
- [11] Le 24 octobre, les membres du personnel de la GCC sont retournés sur place. D'après leurs observations, le niveau d'eau dans le navire avait augmenté d'environ un pied depuis la veille. La pompe de cale avait cessé de fonctionner. Une irisation arc-en-ciel s'étendait autour du navire. Le propriétaire du navire n'a pas pu être localisé.
- [12] Le propriétaire du navire adjacent a accepté d'empêcher le navire de couler pendant la nuit en déployant une pompe et une génératrice.
- [13] Le 25 octobre, deux membres du personnel d'IEDM de la GCC et un agent de Conformité et application de la loi sont arrivés sur place. Le propriétaire présumé du navire était présent. Il a toutefois nié en être le propriétaire et a refusé de se conformer aux directives de la GCC.

- [14] La GCC a engagé la société Eagle Eye Marine Services Ltd. (« Eagle Eye »), qui a remorqué le navire et l'a enlevé de l'environnement marin.
- [15] La GCC a ensuite engagé Total Boat Marine Surveyors Limited (« Total Boat Marine ») pour qu'elle inspecte le navire.
- [16] La GCC a entrepris de faire déconstruire le navire, opération qui a été achevée le 29 janvier 2024. Aucune indemnisation n'est demandée au Fonds Navire pour les mesures liées à la déconstruction.

Résumé des frais

- [17] Les frais réclamés par la GCC dans sa réclamation sont résumés comme suit :

Annexe	Frais réclamés
2 – Services contractuels	1 934,63 \$
4 – Salaires – Personnel à temps plein	1 818,52 \$
11 – Équipement de lutte contre la pollution	2 388,46 \$
12 – Véhicules	232,60 \$
13 – Administration	56,19 \$
TOTAL	6 430,40 \$

Tableau 1 – Résumé des frais réclamés

CONSTATATIONS ET CONCLUSIONS

La réclamation de la GCC pourrait être admissible selon l'article 103 de la LRMM

- [18] L'incident a causé des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dans la mer territoriale ou les eaux intérieures du Canada. Et l'incident a occasionné des frais et dépenses pour la prise de mesures visant à réparer ces dommages dus à la pollution et à atténuer d'autres dommages. La réclamation relative à l'incident pourrait donc être admissible.
- [19] La GCC est un demandeur admissible pour l'application de l'article 103 de la LRMM.
- [20] La réclamation a été reçue avant l'expiration des délais énoncés au paragraphe 103(2) de la LRMM.
- [21] Certains frais et dépenses réclamés semblent avoir été engagés pour la prise de mesures raisonnables visant à « prévenir, contrer, réparer ou réduire au minimum » les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par un navire, comme le prévoit la partie 6, section 2 de la LRMM. Ou alors, ces frais et dépenses découlent de la prise de « mesures préventives », en vertu de la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute. Dans chacun des cas, certains des frais et dépenses réclamés pourraient être indemnifiables.

[22] Par conséquent, la réclamation pourrait être admissible selon l'article 103 de la LRMM.

Conclusions concernant la preuve fournie par la GCC

Les faits de l'incident présentés par la GCC sont généralement acceptés

[23] La description des événements importants contenus dans l'exposé fourni par la GCC est acceptée comme étant généralement exacte.

Le navire présentait une menace de pollution et la plupart des mesures prises étaient raisonnables

[24] Le navire risquait de couler, ce qui justifiait des mesures d'intervention.

[25] L'exposé cite des facteurs montrant que le navire présentait un risque de pollution. La réclamation soumise décrit à la fois des hydrocarbures qui risquait de se déverser et le fait que des déversements s'étaient déjà produits. Il était raisonnable de prendre des mesures pour prévenir de futurs déversements, et les mesures prises étaient pour la plupart raisonnables.

[26] La seule partie de la réclamation entièrement rejetée est celle des frais liés à l'inspection du navire. L'inspection ne visait pas à évaluer la menace de pollution par les hydrocarbures que présentait le navire. Elle visait plutôt à évaluer l'état et la valeur, le cas échéant, du navire. Par conséquent, cette mesure ne peut être acceptée comme étant indemnisable.

DÉTAILS DE LA RÉCLAMATION ET DE L'OFFRE

[27] Les frais et dépenses réclamés par la GCC au Fonds Navire sont répartis en cinq annexes, dont chacune est examinée ci-après.

[28] En vertu de la partie 7 de la LRMM, les mesures prises en réponse à un incident de pollution par les hydrocarbures et les frais qui en résultent doivent être raisonnables pour être indemnisable par le Fonds Navire. Dans la mesure où les motifs ne sont pas déjà exposés ailleurs dans la présente lettre, les sections suivantes les précisent.

Annexe 2 – Services contractuels

Montant réclamé : 1 934,63 \$

[29] Les frais réclamés pour les services contractuels à l'annexe 2 s'élèvent à 1 934,63 \$. Les frais des services contractuels ont été engagés pour les services de deux entrepreneurs, Eagle Eye, au montant de 1 010,63 \$, et Total Boat Marine, au montant de 924,00 \$.

[30] Eagle Eye a remorqué le navire depuis son mouillage jusqu'à Canoe Cove le 25 octobre. Les frais engagés pour le remorquage sont acceptés en entier car ils sont liés à des fins de prévention de la pollution par les hydrocarbures.

[31] Le montant de 924,00 \$ a été versé à Total Boat Marine pour réaliser une évaluation de l'état et de la valeur du navire. Les frais engagés pour l'inspection sont rejetés pour les motifs énoncés précédemment.

[32] **La portion de la réclamation relative aux services contractuels est acceptée en partie au montant de 1 010,63 \$.**

Annexe 4 – Salaires – Personnel à temps plein

Montant réclamé : 1 818,52 \$

[33] Les frais réclamés pour les salaires concernent les heures normales travaillées par six membres du personnel d'IEDM de la GCC à différents niveaux et taux horaires. Ils comprennent une majoration de 27 % du taux de rémunération de base pour les coûts du régime d'avantages sociaux des employés (« RASE »). Les taux réclamés sont considérés comme étant raisonnables. La GCC ne semble pas demander d'indemnisation pour le travail effectué par l'équipage du bateau de sauvetage le 22 octobre 2023.

[34] La GCC n'a pas procuré de documents détaillés justifiant la tâche de chaque membre du personnel déployé. Par ailleurs, les fiches du personnel limitées fournies par la GCC ne concordent pas de façon manifeste avec l'exposé et les documents relatifs à l'établissement des coûts. Cela dit, l'étendue du déploiement décrit dans l'exposé est considérée comme étant raisonnable dans les circonstances. De plus, la GCC a réclamé un nombre d'heures inférieur à celui réellement travaillé. En conséquence, le montant réclamé est accepté comme étant raisonnable.

[35] **La portion de la réclamation relative aux salaires est acceptée en entier.**

Annexe 11 – Équipement de lutte contre la pollution

Montant réclamé : 2 388,46 \$

[36] Les frais réclamés dans le cadre de cette annexe concernent l'usage du *CGE 705*, un bateau dont la taille et les capacités générales sont semblables à celles d'un bateau de lutte contre la pollution de classe II. Le taux réclamé ici par la GCC correspond à celui demandé pour l'usage d'un bateau de lutte contre la pollution de classe II, soit 1 194,23 \$ par jour.

[37] La GCC a utilisé le *CGE 705* pendant deux jours. Son usage était nécessaire et le taux réclamé est raisonnable.

[38] **La portion de la réclamation relative à l'équipement de lutte contre la pollution est acceptée en entier.**

Annexe 12 – Véhicules

Montant réclamé : 232,60 \$

[39] La GCC a réclamé 0,22 \$ le kilomètre plus le taux journalier de 67,56 \$ pour l'usage de trois véhicules sur deux jours. Les taux et les montants réclamés sont considérés comme étant raisonnables.

[40] **La portion de la réclamation relative aux véhicules est acceptée en entier.**

- [41] La GCC a réclamé des frais d'administration au taux de 3,09 %, qui ont été appliqués aux frais de salaire à temps plein, y compris les coûts du RASE. D'après la méthode de calcul généralement acceptée par le Fonds Navire, les frais d'administration ne s'appliquent pas aux coûts du RASE. En l'absence d'explication de cette irrégularité, un rajustement est requis.
- [42] L'application du taux d'administration accepté de 3,09 % aux coûts salariaux de base de 1 431,91 \$ donne des frais d'administration rajustés de 44,25 \$. C'est ce montant qui est accepté.
- [43] **La portion de la réclamation relative à l'administration est acceptée en partie au montant de 44,25 \$.**

SOMMAIRE DE L'OFFRE ET CONCLUSION

- [44] Le tableau suivant présente un résumé des frais réclamés et des frais acceptés :

Annexe	Frais réclamés	Frais acceptés
2 – Services contractuels	1 934,63 \$	1 010,63 \$
4 – Salaires – Personnel à temps plein	1 818,52 \$	1 818,52 \$
11 – Équipement de lutte contre la pollution	2 388,46 \$	2 388,46 \$
12 – Véhicules	232,60 \$	232,60 \$
13 – Administration	56,19 \$	44,25 \$
TOTAL	6 430,40 \$	5 494,46 \$

Tableau 2 – Résumés des montants réclamés et des montants acceptés

- [45] Le montant total des frais acceptés s'élève à **5 494,46 \$**. Si l'offre est acceptée, ce montant sera payé en plus des intérêts prévus par la loi qui seront calculés à la date du paiement.
- [46] Dans votre examen de l'offre, veuillez prendre note des choix et des délais suivants énoncés à l'article 106 de la LRMM. Vous disposez d'un délai de 60 jours, à compter de la réception de l'offre, pour aviser la soussignée si vous l'acceptez. Vous pouvez nous informer de votre acceptation de l'offre par tout moyen de communication, au plus tard à 16 h 30 (heure de l'Est) le dernier jour du délai. Si vous acceptez l'offre, la somme offerte vous sera versée sans tarder.
- [47] Autrement, vous pouvez, dans les 60 jours suivant la réception de l'offre, interjeter appel devant la Cour fédérale. Si vous souhaitez interjeter appel de l'offre, conformément aux règles 335(c), 337 et 338 des *Règles des Cours fédérales*, DORS/98-106, vous pouvez le faire en déposant un avis d'appel établi selon la formule 337. Vous devez le signifier à l'administratrice, qui sera désignée à titre d'intimée dans l'appel. En vertu des règles 317 et 350 des *Règles des Cours fédérales*, vous pouvez demander une copie certifiée conforme des documents de l'office fédéral.

- [48] La LRMM prévoit que si nous ne sommes pas avisés de votre choix dans le délai de 60 jours, vous serez présumé avoir refusé l'offre. Aucune autre offre ne sera faite.
- [49] Enfin, lorsque le demandeur accepte l'offre d'indemnité, l'administratrice devient subrogée dans les droits du demandeur relativement à l'objet de la réclamation. Le demandeur doit alors cesser tous ses efforts de recouvrement, et il doit coopérer avec le Fonds Navire dans ses efforts pour recouvrer par subrogation la somme qu'il a versée.

Je vous prie d'agréer mes meilleures salutations.

Caroline Healey, LL.B., J.D., MBA
Dirigeante d'Indemnisation Navire et Rail Canada et
Administratrice du Fonds Navire