



**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 8 octobre 2025
Dossier de la CIDPHN : 120-1048-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](mailto:DFO.CCGERCostRecoveryRSP-RecouvrementdescoutsIESIPGCC.MPO@dfo-mpo.gc.ca)*

OBJET : Millbanke IV – Port de Ladysmith (Colombie-Britannique)
Date de l'incident : 2023-04-13

SOMMAIRE ET OFFRE D'INDEMNITÉ

- [1] Indemnisation Navire et Rail Canada est une organisation fédérale indépendante, financée par l'industrie, qui gère deux fonds d'indemnisation : Le Fonds Navire et le Fonds Rail. Indemnisation Navire et Rail Canada est le nom commun sous lequel les deux fonds opèrent. Le Fonds Navire aide à gérer la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, établie sous la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.
- [2] Cette lettre est en réponse à une réclamation présentée par la Garde côtière canadienne (la GCC) concernant un incident impliquant un ancien navire commercial en acier de 90 pieds identifié comme étant le *Millbanke IV* (le « navire »). Le navire avait partiellement coulé au port de Ladysmith, en Colombie-Britannique, et rejetait des hydrocarbures dans l'environnement marin (l'« incident »).
- [3] Le 11 avril 2025, le Fonds Navire a reçu une réclamation de la GCC. La GCC y réclamait la somme de 55 485,64 \$ pour les frais et dépenses liés aux mesures d'intervention qu'elle a prises en réponse à l'incident.

[4] 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 »).

[5] La somme de 35 838,71 \$ (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. Les motifs de l'offre sont présentés ci-après, en plus d'une description de la réclamation.

DEMANDE D'INDEMNISATION RECUE

[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 13 avril 2023, la GCC a été avisée que le navire identifié comme étant le *Millbanke IV* avait partiellement coulé au port de Ladysmith. Une irisation arc-en-ciel ayant un diamètre de 60 pieds était visible près du navire. Un barrage flottant a donc été installé autour du navire.

[8] La GCC a passé un contrat avec la société Saltair Marine Services Ltd. pour appuyer l'intervention. Les intervenants de Saltair ont remplacé le matériel absorbant saturé d'hydrocarbures à l'intérieur de la zone du barrage.

[9] Le lendemain, 14 avril 2023, le propriétaire a corrigé la position de son navire de pêche adjacent. Ce faisant, le propriétaire a compromis l'intégrité du barrage flottant qui avait été déployé précédemment. La situation a été rectifiée sans tarder.

[10] Lors d'un survol des lieux, une irisation arc-en-ciel grisâtre a été observée autour du navire coulé ainsi que des bandes de couleur bronze qui s'étendaient dans tout le port de Ladysmith. Certaines traces de pollution signalées dans la zone provenaient d'une marina voisine.

[11] Le 18 avril 2023, une directive ministérielle a été émise à l'intention du propriétaire. Au départ, le propriétaire a accepté de s'y conformer mais il ne l'a finalement pas fait. En conséquence, le 19 avril, la GCC a pris en charge l'intervention.

[12] Entre le 20 et le 21 avril 2023, Saltair a continué de surveiller le barrage et le matériel absorbant selon les besoins.

[13] Le 22 avril 2023, de toute évidence, un produit persistant s'échappait sans interruption. Une deuxième directive ministérielle a été émise à l'intention du propriétaire. Elle lui ordonnait de prendre des mesures immédiates pour renflouer le navire et le réparer afin de prévenir plus de pollution. Le propriétaire était disposé à se conformer à la directive mais en était incapable.

[14] Le 24 avril 2023, la GCC a entamé des démarches afin de trouver un entrepreneur pour enlever le navire de l'environnement marin.

- [15] Le 26 avril 2023, la situation était stable, et Saltair a commencé à surveiller le lieu de l'incident tous les deux jours.
- [16] Le 28 avril 2023, le propriétaire du *Millbanke IV* a remarqué une très légère irisation à l'intérieur de la zone du barrage. Le lendemain, Saltair a signalé que le navire s'était déplacé et posé. Une forte odeur de diesel était perceptible.
- [17] Le 30 avril 2023, le propriétaire du navire a observé une irisation plus marquée à l'intérieur de la zone du barrage. La GCC s'est rendue sur le lieu de l'incident le 3 mai. Le 4 mai, le propriétaire a signalé une nouvelle irisation légère à l'intérieur de la zone.
- [18] Le 5 mai 2023, un contrat a été attribué pour le sauvetage, la récupération et l'entreposage du navire. Ces frais ne sont pas compris dans la réclamation. L'entrepreneur était attendu sur place le 9 mai. Le barrage et la zone autour ont fait l'objet d'une surveillance le 7 mai.
- [19] Le 10 mai 2023, le navire a été enlevé de l'environnement marin. Il a été placé sur un chaland de sauvetage afin d'être transporté au chantier d'entreposage pour y être inspecté. Les barrages flottants sont demeurés en place jusqu'au 12 mai.
- [20] Au 16 mai 2023, l'inspection du navire était achevée. Le lendemain, la décision était prise de le déconstruire.

Résumé des frais

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

Annexe	Frais réclamés
2 – Services contractuels	54 215,05 \$
3 - Déplacements	1 232,51 \$
13 - Administration	38,08 \$
Total	55 485,64 \$

Tableau 1 – Résumé des montants réclamés

CONSTATATIONS ET CONCLUSIONS

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

- [22] L'incident a menacé de causer 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 des dépenses pour la prise de mesures visant à atténuer la menace de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. La réclamation relative à l'incident pourrait donc être admissible.
- [23] La GCC est un demandeur admissible pour l'application de l'article 103 de la LRMM.
- [24] La réclamation a été reçue avant l'expiration des délais énoncés au paragraphe 103(2) de la LRMM.

- [25] 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 soude. Dans chacun des cas, certains des frais et dépenses réclamés pourraient être indemnisables.
- [26] Par conséquent, la réclamation pourrait être admissible selon l'article 103 de la LRMM.

Conclusions concernant la preuve fournie par la GCC

- [27] La description des événements importants contenus dans l'exposé fourni par la GCC est acceptée comme étant généralement exacte.
- [28] Le navire présentait une menace de pollution et certaines des mesures prises sont admissibles. Le navire avait coulé et il laissait échapper des hydrocarbures dans l'environnement marin, ce qui justifiait certaines mesures d'intervention.
- [29] Les quantités de carburant ou d'hydrocarbures à bord du navire avant qu'il ne coule n'étaient pas confirmées. Toutefois, de la pollution a été observée à plusieurs occasions à l'intérieur de la zone du barrage, principalement sous la forme d'une irisation légère ou minimale.
- [30] La menace de pollution s'est terminée le 10 mai 2023, lorsque le navire a été enlevé de l'environnement marin.

DÉTAILS DE LA RÉCLAMATION ET DE L'OFFRE

- [31] Les frais et dépenses réclamés par la GCC au Fonds sont répartis en trois annexes, dont chacune est examinée ci-après.
- [32] 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 indemnisables 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 : 54 215,05 \$

- [33] Les frais réclamés pour les services contractuels comprennent ceux de Total Boat Marine Services pour l'inspection du navire et de Saltair Marine pour les mesures prises pour contenir la pollution.
- [34] Le montant de 1 701,00 \$ payé pour l'évaluation de l'état et de la valeur du navire réalisée par Total Boat Marine Services est jugé non indemnisable. Aucune copie de l'évaluation de l'état et de la valeur du navire n'a été fournie avec la réclamation. De plus, l'évaluation a été menée après que le risque de pollution par les hydrocarbures avait été atténué.
- [35] Les frais engagés pour la société Saltair Marine Services Ltd. afin qu'elle prenne des mesures pour contenir la pollution, au montant de 52 514,05 \$, sont en partie indemnisables.

D'après la correspondance électronique de la GCC, Saltair devait rembourser la GCC de 12 075,00 \$ pour l'« élimination des déchets des barils ». Ces frais sont donc rejetés.

[36] La société de sauvetage a repris en main les opérations liées au barrage flottant à partir du 5 mai. Pour ces motifs, le montant du paiement de Saltair pour les services relatifs au barrage flottant est jugé indemnisable du 13 avril au 4 mai compris. La facture de Saltair Marine comprenait la somme de 5 870,93 \$ pour les frais engagés dans les opérations liées au barrage flottant du 5 au 7 mai. Ces frais sont rejetés.

[37] Le montant de 34 568,12 \$ est accepté pour les services contractuels.

Annexe 3 – Déplacements

Montant réclamé : 1 232,51 \$

[38] Les frais de déplacement comprennent les frais engagés pour deux agents d'intervention. Tous les documents justificatifs ont été fournis dans la réclamation. Ces frais sont acceptés en entier.

Annexe 13 – Administration

Montant réclamé : 38,08 \$

[39] Les frais d'administration s'appliquent à l'annexe 3 à un taux de 3,09 %. Ces frais sont acceptés en entier.

SOMMAIRE DE L'OFFRE ET CONCLUSION

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

Annexe	Frais réclamés	Frais acceptés
2 – Services contractuels	54 215,05 \$	34 568,12 \$
3 - Déplacements	1 232,51 \$	1 232,51 \$
13 - Administration	38,08 \$	38,08 \$
Total	55 485,64 \$	35 838,71 \$

Tableau 2 – Résumé des montants réclamés et des montants acceptés

[41] Le montant total des frais acceptés s'élève à **35 838,71 \$**. 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.

[42] 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.

[43] 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.

[44] 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.

[45] Enfin, lorsque le demandeur accepte l'offre d'indemnisation, 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
Présidente-directrice générale d'Indemnisation Navire et Rail Canada et
Administratrice du Fonds Navire et du Fonds Rail