



## LETTRE D'OFFRE

Ottawa, le 29 octobre 2025  
Dossier de la CIDPHN : 120-1023-C1

### PAR COURRIEL

Directrice du port  
Administration portuaire de Port Hardy  
6600, rue Hardy Bay  
C.P. 68  
Port Hardy (C.-B.) V0N 2P0

*Par courriel à [porthardyharbour@gmail.com](mailto:porthardyharbour@gmail.com)*

**OBJET :** Navire de pêche *Kehewin* — Port Hardy, île de Vancouver  
(Colombie-Britannique)  
**Date de l'incident :** 2024-02-04

### SOMMAIRE ET OFFRE D'INDEMNITÉ

- [1] Indemnisation Navire et Rail Canada est une organisation fédérale indépendante, financée par l'industrie, qui aide à gérer 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 en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (la « LRMM »).
- [2] Cette lettre est en réponse à une réclamation présentée par l'Administration portuaire de Port Hardy (APPH) concernant un incident impliquant un navire de pêche appelé le *Kehewin* (le « navire »). Le navire a pris feu le ou vers le 4 février 2024, au Fisherman's Wharf à Port Hardy, sur l'île de Vancouver, en Colombie-Britannique (l'« Incident »).
- [3] Le 24 octobre 2024, le Fonds Navire a reçu une réclamation de l'APPH. L'APPH y réclamait la somme de 14 200,13 \$ 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 l'APPH conformément à l'article 103 de la LRMM.
- [5] La somme de 10 796,42 \$ (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.
- [6] Les motifs de l'offre sont présentés ci-après, en plus d'une description de la réclamation.

### **DEMANDE D'INDEMNISATION REÇUE**

- [7] La réclamation adressée par courriel comprend un exposé qui décrit brièvement les événements relatifs à l'incident. Elle comprend aussi les factures des frais et dépenses réclamés par l'APPH, 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

- [8] Le dimanche 4 février 2024 à environ 06 h 20, un incendie s'est déclaré à bord du *Kehewin*. Les hydrocarbures à bord comprenaient environ 300 gallons (1 360 litres) de diesel et environ 5 gallons (19 litres) de pétrole de chauffage, ainsi que des huiles hydrauliques et lubrifiantes.
- [9] Le feu s'est propagé à un réservoir de propane dans la timonerie, puis à d'autres éléments à bord. Peu après, le réservoir de propane, puis deux jerricans d'environ 20 litres ont explosé. Le service d'incendie local est intervenu et a éteint l'incendie.
- [10] La rive la plus proche ayant un estuaire actif, l'APPH a pompé les eaux huileuses du *Kehewin* et les a évacuées vers des réservoirs externes. Elle a enlevé le navire de l'environnement marin et l'a transporté sur une remorque vers un lieu tiers. Plus tard, le navire a été éliminé dans un site d'enfouissement partiellement déconstruit, bien qu'en grande partie intact.

#### Résumé des frais

- [11] Les frais réclamés par l'APPH dans sa réclamation sont résumés comme suit :

Annexe	<b>Frais réclamés (\$)</b>
1. JM's Mobile Welding	484,50
2. K&K Electrical Ltd.	393,75
3. Aries Security Ltd.	614,25
4. Dan Carter	12 707,63
<b>Total des frais réclamés</b>	<b>14 200,13</b>

Tableau 1 – Résumé des frais réclamés

## **CONSTATATIONS ET CONCLUSIONS**

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

- [12] L'incident a causé des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, ou a menacé de causer de tels dommages, 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 atténuer d'autres dommages. La réclamation relative à l'incident pourrait donc être admissible.
- [13] L'APPH est un demandeur admissible pour l'application de l'article 103 de la LRMM.
- [14] La réclamation a été reçue avant l'expiration des délais énoncés au paragraphe 103(2) de la LRMM.
- [15] 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, et ils pourraient donc être indemnifiables.
- [16] Par conséquent, la réclamation pourrait être admissible selon l'article 103 de la LRMM.
- [17] La mesure dans laquelle les mesures prises étaient raisonnables doit être évaluée.

### L'opération d'intervention de l'APPH était raisonnable

- [18] La description des événements importants contenus dans l'exposé fourni par l'APPH est acceptée comme étant exacte.
- [19] Le *Kehewin* était dans un état extrêmement compromis. Le risque était considérable qu'il rejette des hydrocarbures dans l'environnement marin. Par conséquent, l'intervention de l'APPH en réponse à l'incident est acceptée comme étant raisonnable.
- [20] Toutefois, il n'est pas inhabituel qu'un événement qui provoque un incident de pollution par les hydrocarbures occasionne aussi d'autres dommages. Dans le cas présent, un incendie et une petite explosion ont été à l'origine de l'incident de pollution par les hydrocarbures. Les mesures prises en réponse à l'incident de pollution par les hydrocarbures sont couvertes par la LRMM. En revanche, les dommages découlant de l'incendie initial et de l'explosion ne le sont pas. Les mesures prises pour lutter contre un incendie sur un navire sont généralement considérées comme étant des mesures prises pour prévenir une pollution par les hydrocarbures. Un incendie sur un navire est en effet susceptible de mener à un rejet d'hydrocarbures. En revanche, les dommages engendrés par cet incendie ne seront généralement pas couverts à moins que l'incendie n'ait été lui-même provoqué par un incident de pollution par les hydrocarbures causée par les navires. La preuve fournie doit établir que les dommages découlent des opérations visant à atténuer la pollution par les hydrocarbures, et non de l'incendie et de l'explosion. Dans le cas contraire, les frais ne sont pas acceptés.

## **DÉTAILS DE LA RÉCLAMATION ET DE L'OFFRE**

- [21] Les frais et dépenses réclamés par l'APPH au Fonds Navire proviennent de factures de quatre entrepreneurs, dont chacune est examinée ci-après. Les documents justificatifs comprennent des factures, des photos, un rapport d'incident et un contrat d'amarrage.
- [22] 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 et démontrés par la preuve pour être indemnifiables par le Fonds Navire.

Annexe 1 – JM's Mobile Welding Montant réclamé : 484,50 \$

- [23] La société JM's Mobile Welding a été engagée pour réparer ou remplacer les extincteurs et armoires connexes endommagés par l'incendie. L'équipement de lutte contre les incendies utilisé pour éteindre un incendie à bord d'un navire peut souvent être indemnifiable. En effet, intervenir sur un navire en proie aux flammes contribue à atténuer le risque de rejet d'hydrocarbures.
- [24] Ici, la facture indique que les frais sont pour le remplacement (pas le rechargeement) des extincteurs et le remplacement de leurs armoires de rangement. Cela semble signifier que ces pièces d'équipement ont été endommagées par l'incendie, et non que les extincteurs ont été vidés pour lutter contre l'incendie. Comme l'incendie lui-même n'a pas été causé par un rejet d'hydrocarbures dans l'eau, les dommages occasionnés par l'incendie ne sont pas considérés indemnifiables. Par conséquent, ce poste n'est pas accepté.
- [25] **Les frais de JM's Mobile Welding sont rejettés.**

Annexe 2 – K&K Electrical Ltd. Montant réclamé : 393,75 \$

- [26] La société K&K Electrical Ltd. a été engagée pour remplacer le raccordement d'alimentation électrique à quai. La preuve ne démontre pas que le remplacement fait suite à des dommages causés par un rejet d'hydrocarbures dans l'eau ou pour atténuer ce risque.
- [27] **Les frais de K&K Electrical Ltd. sont rejettés.**

Annexe 3 – Aries Security Ltd. Montant réclamé : 614,25 \$

- [28] Les frais engagés par la société Aries Security Ltd. concernent les frais de salaire de la directrice du port pour son intervention en réponse à l'incident et la préparation du dossier de réclamation. Les frais liés à la préparation de la réclamation sont rarement réclamés mais ils sont considérés comme étant indemnifiables. Dans le cas présent, ces frais sont raisonnables et démontrés par la preuve.
- [29] **Les frais d'Aries Security Ltd. sont acceptés en entier.**

[30] Les frais engagés par l'entrepreneur Dan Carter concernent l'utilisation de matelas absorbants, le remorquage du navire depuis le lieu de l'incident, les dommages à la remorque, l'évacuation des eaux huileuses du navire, la surveillance de l'opération d'évacuation, la déconstruction partielle et l'élimination du navire.

[31] Les frais liés à cet entrepreneur (hors taxes) se décomposent comme suit :

- 9 500 \$ pour l'enlèvement, le nettoyage, la déconstruction partielle et le déchargement du navire;
- 850,00 \$ pour les dommages à la remorque utilisée pour transporter le navire;
- 1 387,50 \$ pour le temps supplémentaire dévolu à la surveillance de l'évacuation des eaux huileuses;
- 365,00 \$ pour l'utilisation de matelas absorbants.

[32] La TPS de 5 % a ensuite été ajoutée à chacun de ces postes.

[33] La majorité de ces frais sont acceptés. Cependant, il n'est pas établi que l'Administration portuaire de Port Hardy était légalement responsable des dommages causés à l'équipement de l'entrepreneur que lui-même utilisait. Par conséquent, les frais réclamés pour les dommages à la remorque sont rejetés. Il n'est pas démontré que l'élimination du navire lui-même constituait une mesure prise de manière raisonnable pour répondre à une menace de pollution par les hydrocarbures. Les frais d'enfouissement sont donc aussi rejetés.

[34] **La somme de 10 182,17 \$ est acceptée en ce qui touche aux frais de Dan Carter.**

### **SOMMAIRE DE L'OFFRE ET CONCLUSION**

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

Annexe	Frais réclamés (\$)	Frais acceptés (\$)
JM's Mobile Welding	484,50	0
K&K Electrical Ltd.	393,75	0
Aries Security Ltd.	614,25	614,25
Dan Carter	12 707,63	10 182,17
<b>TOTAL</b>	<b>14 200,13</b>	<b>10 796,42</b>

*Tableau 2 – Résumé des montants réclamés et des montants acceptés*

[36] Le montant total des frais acceptés s'élève à 10 796,42 \$. 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.

[37] 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.

- [38] 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.
- [39] 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.
- [40] 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