



**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 30 octobre 2025  
Dossier de la CIDPHN : 120-1019-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 :     *Maud J – Baie Roberts (Colombie-Britannique)***  
***Date de l'incident : 2022-11-29***

---

### 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 la Garde côtière canadienne (GCC) concernant un incident impliquant un chalutier en bois de 48 pieds, le *Maud J* (le « navire »). Le navire a coulé dans la baie Roberts, en Colombie-Britannique, le 29 novembre 2022 (l'« incident »).
- [3] Le 27 septembre 2024, le Fonds Navire a reçu une réclamation de la GCC. La GCC y réclamait la somme de 36 007,47 \$ 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* (LRMM).
- [5] La somme de **18 876,02 \$** (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 RECUE**

- [7] 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**

- [8] D'après l'exposé, le 29 novembre 2022, le Centre des opérations régionales (COR) a informé la GCC que le navire était partiellement immergé dans la baie Roberts, en Colombie-Britannique. Une personne à terre a signalé une irisation qui s'étendait depuis le navire jusqu'au rivage, sur environ 200 mètres.
- [9] La GCC a examiné le navire. La GCC a constaté une irisation depuis le navire jusqu'au rivage, d'environ 100 pieds sur 30 pieds. L'équipage de la GCC a déployé des matelas absorbants et un barrage flottant de 24 pouces.
- [10] La GCC craignait que le navire ne s'enfonce dans l'océan en raison des changements de marée. Cela pourrait accroître les dommages causés à la structure en bois de la coque. Si la coque subissait davantage de dommages, le navire risquerait de rejeter encore plus de polluants.
- [11] La GCC a discuté avec le propriétaire du navire et lui a demandé de fournir un plan d'intervention. Le propriétaire a confirmé qu'il comptait renflouer le navire le 30 novembre et qu'environ 100 litres de diesel se trouvaient à bord.
- [12] Le 30 novembre, le propriétaire a essayé de renflouer le navire.
- [13] La GCC a demandé un survol dans le cadre du Programme national de surveillance aérienne. Lors du survol, aucune irisation n'a été observée à l'extérieur du barrage provisoire.
- [14] L'équipage de la GCC a surveillé le barrage flottant sur le lieu de l'incident. L'équipage a indiqué qu'aucun produit ne s'était échappé du barrage et qu'il n'y avait pas d'odeur de diesel.
- [15] Le 1<sup>er</sup> décembre, le navire était toujours partiellement immergé. Le propriétaire a informé la GCC qu'il ne pouvait se conformer à sa demande d'enlever le navire de l'eau.
- [16] Le 5 décembre, la GCC a octroyé à Cold Water Marine Response Inc. (CWMR) le contrat pour le sauvetage du navire.

- [17] Le 5 décembre, la GCC a utilisé un bateau de lutte contre la pollution de classe I avec quatre membres du personnel à bord pour superviser l'opération de sauvetage menée par CWMR.
- [18] Le navire a été récupéré, entraînant une irisation mineure. Le navire a été déplacé à Canoe Cove pour y être déconstruit.
- [19] Le 9 décembre, la société Total Boat Marine Surveyors Limited a réalisé une évaluation de l'état et de la valeur du navire.
- [20] Le 12 décembre, la démolition du navire était terminée.

#### Résumé des frais

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

Annexe	Frais réclamés
2 – Services contractuels	34 605,40 \$
4 – Salaires – Personnel à temps plein	1 029,58 \$
5 – Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein	287,47 \$
11 – Équipement de lutte contre la pollution	53,21 \$
13 – Administration	31,81 \$
<b>TOTAL</b>	<b>36 007,47 \$</b>

*Tableau 1 – Résumé des frais réclamés*

### **CONSTATATIONS ET CONCLUSIONS**

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

- [22] 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.
- [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

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

- [27] 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 certaines des mesures prises sont admissibles*

- [28] Le navire était immergé, ce qui justifiait des mesures d'intervention.
- [29] D'après l'exposé, le 29 novembre, les membres du personnel de la GCC ont observé que de la pollution par les hydrocarbures s'échappait du navire. Ils ont placé des matelas absorbants à l'intérieur du barrage flottant afin de contenir la pollution. Suite à cela, la pollution était minimale et limitée à la zone du barrage. Aucune pollution par les hydrocarbures n'a été signalée après cela dans la preuve fournie. La menace de pollution par les hydrocarbures affichée par le navire était faible.
- [30] Une fois le navire sorti de l'eau, la totalité ou presque des frais réclamés se rapportent à la déconstruction du navire. La déconstruction du navire peut être acceptée en tant que mesure de lutte contre la pollution par les hydrocarbures lorsqu'il est démontré que la structure du navire elle-même présentait une menace de pollution par les hydrocarbures.
- [31] Dans ce dossier, peu d'éléments étaient la nécessité de déconstruire le navire en tant que mesure de prévention de la pollution par les hydrocarbures. L'état de la coque ne semblait pas présenter une menace de pollution telle qui justifiait la déconstruction. L'inspection réalisée visait à évaluer l'état et la valeur du navire, et non la pollution par les hydrocarbures. D'après l'inspection, la cale était huileuse et souillée, constatation qui n'est pas inhabituelle pour un vieux navire en bois. La structure n'était pas imprégnée d'hydrocarbures. De ce fait, la preuve fournie est insuffisante pour établir que la déconstruction constituait une mesure raisonnable prise en vue d'atténuer une menace de pollution par les hydrocarbures.
- [32] Les frais engagés par la GCC concernaient pour la plupart la déconstruction du navire. Ces frais sont rejetés.

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

- [33] Les frais et dépenses réclamés au Fonds par la GCC sont répartis en cinq annexes, dont chacune est examinée ci-après.
- [34] 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. 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 : 34 605,40 \$

- [35] Les frais réclamés à l'annexe 2 pour les services contractuels s'élèvent à 34 605,40 \$. Les frais des services contractuels proviennent de deux factures, une de Total Boat Marine Surveyors Limited au montant de 1 058,40 \$, et une autre de CWMR, au montant de 33 547,00 \$.
- [36] La GCC a engagé la société CWMR pour l'enlèvement, l'entreposage et la déconstruction du navire.
- [37] Le montant de 17 902,50 \$, plus la TPS de 5 %, est accepté pour les frais engagés pour lever et remorquer le navire et le placer sur la terre ferme. Ces mesures visaient en effet à prévenir une éventuelle pollution par les hydrocarbures.
- [38] Le reste des frais réclamés pour les services contractuels se rapportent à la déconstruction. Ils sont donc rejetés.
- [39] La portion de la réclamation relative aux services contractuels est acceptée en partie au montant de 17 902,50 \$.

Annexe 4 – Salaires – Personnel à temps plein

Montant réclamé : 1 029,58 \$

- [40] Les frais réclamés pour les salaires (personnel à temps plein) concernent les heures normales travaillées par quatre membres du personnel de la GCC à différents niveaux et taux horaires, y compris les cotisations au régime d'avantages sociaux des employés (RASE).
- [41] Selon l'exposé, le 5 décembre, un équipage composé de quatre agents de la GCC a utilisé un bateau de lutte contre la pollution de classe I pour superviser l'opération de sauvetage du navire. La preuve fournie n'établit pas que le bateau de lutte contre la pollution de classe I comptait quatre membres d'équipage plutôt que trois. Des frais de salaire de 786,19 \$ sont acceptés pour le 5 décembre pour trois membres du personnel.
- [42] La portion de la réclamation relative aux salaires est acceptée en partie au montant de 786,19 \$.

Annexe 5 – Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein

Montant réclamé : 287,47 \$

- [43] Les frais liés aux heures de travail supplémentaires (personnel à temps plein) sont acceptés en partie. Les frais concernent les heures travaillées par un agent d'intervention de la GCC.
- [44] La GCC a engagé des frais pour les heures de travail supplémentaires des 29 et 30 novembre et du 12 décembre. Les frais engagés les 29 et 30 novembre étaient raisonnables car les membres du personnel de la GCC ont réalisé les mesures d'intervention initiales.
- [45] Aucune preuve n'est apportée du travail effectué pendant les heures de travail supplémentaires le 12 décembre. Pour ces motifs, les frais engagés pour les heures de travail supplémentaires du 12 décembre sont rejetés.

- [46] La portion de la réclamation relative aux heures de travail supplémentaires est acceptée en partie au montant de 114,99 \$.

Annexe 11 – Équipement de lutte contre la pollution

Montant réclamé : 53,21 \$

- [47] La GCC a réclamé les frais engagés pour l'utilisation d'un bateau de lutte contre la pollution de classe I au tarif journalier de 53,21 \$. La GCC a utilisé le bateau de lutte contre la pollution pour surveiller l'opération de sauvetage du navire le 5 décembre.
- [48] La portion de la réclamation relative à l'équipement de lutte contre la pollution est acceptée en entier.

Annexe 13 – Administration

Montant réclamé : 31,81 \$

- [49] Dans sa demande, la GCC a réclamé des frais d'administration au taux de 3,09 %, qui ont été appliqués aux frais de salaire à temps plein. Le taux de 3,09 % est généralement accepté comme étant raisonnable, appliqué aux frais de salaire. Les frais d'administration ont été calculés pour les frais réclamés. La somme des frais de salaire acceptés, hors cotisations au RASE, pour trois membres du personnel de la GCC s'élève à 619,05 \$. L'application du taux d'administration de 3,09 % à 619,05 \$ donne le montant de 19,13 \$.
- [50] La portion de la réclamation relative à l'administration est acceptée en partie au montant de 19,13 \$.

**SOMMAIRE DE L'OFFRE ET CONCLUSION**

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

Annexe	Frais réclamés	Frais acceptés
2 – Services contractuels	34 605,40 \$	17 902,50 \$
4 – Salaires – Personnel à temps plein	1 029,58 \$	786,19 \$
5 – Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein	287,47 \$	114,99 \$
11 – Équipement de lutte contre la pollution	53,21 \$	53,21 \$
13 – Administration	31,81 \$	19,13 \$
<b>TOTAL</b>	<b>36 007,47 \$</b>	<b>18 876,02</b>

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

- [52] Le montant total des frais acceptés s'élève à **18 876,02 \$**. 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.
- [53] 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.

- [54] 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.
- [55] 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.
- [56] 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