



**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, 13 November 2025  
Dossier de la CIDPHN : 120-1021-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 :** Isa – Parc Kinsmen Beach, Chemainus, (Colombie-Britannique)  
**Date de l'incident :** 2022-10-08

### 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 navire de pêche, l'*Isa* (le « navire »). Le navire a partiellement coulé à Chemainus, en Colombie-Britannique, le 8 octobre 2022 (l'« incident »).
- [3] Le 4 octobre 2024, le Fonds Navire a reçu une réclamation de la GCC au nom du ministre des Pêches et des Océans. La réclamation était présentée en vertu des articles 101 et 103 de la LRMM. La GCC y demandait l'indemnisation des frais et dépenses qu'elle a engagés pour les mesures prises en réponse à l'incident, pour une somme totale de 42 782,92 \$.

- [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 LRMM.
- [5] La somme de 14 283,61 \$ (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 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 8 octobre 2022, la GCC a appris que le navire prenait l'eau au large du parc Kinsmen Beach à Chemainus, en Colombie-Britannique.
- [9] Des membres du personnel de la GCC sont intervenus. La proue du navire était partiellement immergée. Les membres du personnel de la GCC ont observé une légère irisation, estimée à moins d'un litre, sans signe de remontée. Le navire se trouvait dans une position stable.
- [10] Le 11 octobre, la GCC a évalué le navire. Le navire n'avait pas bougé. Aucune pollution n'était visible.
- [11] Le 14 octobre, la GCC a été informée par le gardien du navire de la présence d'une irisation arc-en-ciel et d'une odeur de carburant. Les membres du personnel de la GCC ont réévalué le lieu de l'incident.
- [12] Deux spécialistes en intervention de la GCC ont réalisé une évaluation de la côte. Les spécialistes en intervention ont détecté une odeur de carburant. Ils n'ont toutefois pas observé de pollution près du rivage. Les spécialistes en intervention ont mis leur bateau de lutte contre la pollution à la mer pour évaluer le lieu de l'incident. Les deux spécialistes en intervention ont observé une irisation non récupérable et une odeur de carburant dans un rayon de 100 mètres du navire. Les spécialistes en intervention ont conclu que le navire rejetait activement des polluants. Les spécialistes en intervention ont déployé un barrage absorbant autour du navire.
- [13] La GCC a engagé la société Eagle Eye Marine Services Limited (« Eagle Eye ») pour déployer un barrage flottant autour du navire. Le 16 octobre, Eagle Eye a remplacé le barrage car celui-ci avait atteint sa capacité maximale de récupération des hydrocarbures.

- [14] Le 18 octobre, Eagle Eye est arrivée sur place. Elle a renfloué le navire et l'a remorqué jusqu'à Saltair Marine Services Ltd. (« Saltair »). Saltair a enlevé le navire de l'environnement marin.
- [15] Le 25 octobre, Total Boat Marine Surveyors Limited a réalisé une inspection maritime afin de déterminer l'état et la valeur du navire. L'inspection a conclu que le navire était une perte réputée totale et recommandait d'éliminer le navire.
- [16] Le navire a été déconstruit. Cela a mis fin à l'opération de la GCC.

#### Résumé des frais

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

<b>Annexe</b>	<b>Frais réclamés</b>
1 – Matériel et fournitures	85,00 \$
2 – Services contractuels	41 633,78 \$
3 – Déplacements	46,10 \$
5 – Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein	627,64 \$
11 – Équipement de lutte contre la pollution	53,21 \$
12 – Véhicules	333,14 \$
13 – Administration	4,05 \$
<b>TOTAL</b>	<b>42 782,92 \$</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

- [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 indemnisables.

[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 présenté 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 certaines des mesures prises sont admissibles*

[24] Le navire était partiellement immergé, ce qui justifiait des mesures d'intervention.

[25] D'après l'exposé, le 8 octobre, les membres du personnel de la GCC ont observé une légère irisation, estimée à moins d'un litre, sans signe de remontée. Entre le 9 et le 11 octobre, le navire est resté dans la même position. Aucune pollution n'était visible.

[26] Le 14 octobre, les membres du personnel de la GCC ont observé une irisation non récupérable dans un rayon de 100 mètres du navire. La GCC a retenu les services de la société Eagle Eye pour installer un barrage autour du navire. Eagle Eye a placé le barrage, puis l'a remplacé le 16 octobre.

[27] Le 18 octobre, Eagle Eye a renfloué le navire et l'a remorqué jusqu'à Saltair pour qu'il soit enlevé de l'environnement marin. Le navire est resté entreposé 14 jours. Il a été déconstruit le 1<sup>er</sup> novembre.

[28] La difficulté de cette réclamation réside dans le fait que la plupart des frais ont été engagés pour la déconstruction du navire. La preuve n'établit pas qu'une fois enlevé de l'environnement marin, le navire continuait de présenter une menace de pollution par les hydrocarbures ou qu'il existait une quelconque menace raisonnable de pollution après le 18 octobre. Les frais liés à la déconstruction, de même que ceux engagés après le 18 octobre, n'ont pas été établis en tant que mesures prises de manière raisonnable pour répondre à une menace de pollution par les hydrocarbures. Ces frais sont donc rejetés.

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

- [29] Les frais et dépenses réclamés au Fonds par la GCC sont répartis en sept annexes, dont chacune est examinée ci-après.
- [30] 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 indemnifiables 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 1 – Matériel et fournitures Montant réclamé : 85,00 \$

- [31] Ces frais proviennent de l'utilisation du barrage absorbant déployé par les membres du personnel de la GCC le 14 octobre. La preuve démontre que l'utilisation d'un barrage absorbant pour limiter les dommages dus à la pollution était nécessaire. Les frais sont acceptés.
- [32] **La portion de la réclamation relative au matériel et aux fournitures est acceptée en entier.**

Annexe 2 – Services contractuels Montant réclamé : 41 633,78 \$

- [33] Les frais concernant les services contractuels ont été engagés pour trois entreprises : Total Boat Marine Surveyors Limited au montant de 1 285,20 \$, Saltair pour 27 470,33 \$ et Eagle Eye au montant de 12 878,25 \$.
- [34] Total Boat Marine Surveyors Limited a réalisé une évaluation de l'état et de la valeur du navire. L'inspection ne visait pas à évaluer la menace de pollution par les hydrocarbures présentée par le navire. Ce poste n'est pas indemnisable.
- [35] Saltair était chargée de l'enlèvement du navire de l'environnement marin, de son entreposage, sa déconstruction et son élimination. La facture de Saltair est acceptée en partie. La GCC a soumis des documents qui précisent le travail effectué par Saltair ainsi que par ses sous-traitants, D.B.L Disposal Services et Environmental 360 Solutions.
- [36] Le travail de Saltair était principalement de déconstruire le navire. La preuve ne démontre pas que la structure du navire elle-même posait un risque de pollution par les hydrocarbures. Pour ces motifs, les frais liés à la déconstruction du navire ne peuvent être acceptés en tant que mesures raisonnables prises pour répondre à un risque de pollution par les hydrocarbures. En conséquence, la majeure partie de cette facture est rejetée.
- [37] Deux postes de la facture sont acceptés comme étant liés à l'enlèvement des polluants. Le premier poste, de 420 \$, concerne quatre heures de travail de l'équipage pour sortir le navire de l'eau et le placer sur une plateforme de confinement. Le deuxième poste, au

montant de 525 \$, vise l'équipement utilisé pour sortir le navire. Le montant total s'élève à 945 \$. Étant jugés raisonnables, ces frais sont acceptés.

- [38] La GCC a engagé la société Eagle Eye pour entourer le navire d'un barrage flottant, pour surveiller le navire et le remorquer. Entre le 14 et le 16 octobre, Eagle Eye a réalisé une évaluation environnementale, a déployé un barrage flottant et a surveillé le navire. Le compte d'heures soumis par Eagle Eye dans la facture 1889 comportait des erreurs de calcul. Le 14 octobre, les employés d'Eagle Eye ont travaillé de 18 h à 20 h 48, soit en tout 2,8 heures. La facture réclame 3,5 heures à un taux de 350 \$ de l'heure. En se fondant sur la réclamation, la valeur correcte pour le 14 octobre est de 2,8 heures. La facture 1889 est donc acceptée au montant de 4 317,25 \$.
- [39] Les frais soumis par Eagle Eye pour le sauvetage et le remorquage du navire sont acceptés en entier au montant de 8 316,00 \$. Cette mesure est jugée raisonnable à des fins de prévention de la pollution par les hydrocarbures.
- [40] **La portion de la réclamation relative aux services contractuels est acceptée en partie au montant de 13 578,25 \$.**

Annexe 3 – Déplacements

Montant réclamé : 46,10 \$

- [41] Les frais de déplacement soumis concernent deux membres du personnel de la GCC qui se sont rendus sur le lieu de l'incident le 18 octobre.
- [42] S'agissant du deuxième agent de la GCC pour qui des frais de déplacement sont réclamés, la réclamation ne comprend presque aucun renseignement sur son implication dans l'intervention. Par conséquent, la moitié des frais de déplacement sont rejetés.
- [43] **La portion de la réclamation relative aux déplacements est acceptée en partie au montant de 23,05 \$.**

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

Montant réclamé :

627,64 \$

- [44] Les frais liés aux heures de travail supplémentaires (personnel à temps plein) sont acceptés en partie. Les frais concernent les heures travaillées par deux membres du personnel de la GCC à différents niveaux et taux horaires.
- [45] Les heures de travail supplémentaires effectuées par le commandant d'incident sont acceptées pour les 12, 14, 15 et 16 octobre, au montant de 455,16 \$. Le commandant d'incident a effectué des heures de travail supplémentaires depuis le début de l'incident jusqu'à ce que le navire soit enlevé de l'environnement marin le 18 octobre. La preuve établit que les frais engagés pour les heures supplémentaires travaillées par le commandant d'incident étaient nécessaires. Ces frais sont acceptés.

[46] Le reste des frais réclamés pour les heures de travail supplémentaires ont été engagés pour un agent de la GCC le 22 novembre 2022. C'est plusieurs semaines après la déconstruction du navire (le 2 novembre). En l'absence d'explication sur le lien entre ces heures travaillées et les mesures de lutte contre la pollution par les hydrocarbures, ces frais doivent être rejetés.

[47] **La portion de la réclamation relative aux heures de travail supplémentaires est acceptée en partie au montant de 455,16 \$.**

Annexe 11 – Équipement de lutte contre la pollution

Montant réclamé : 53,21 \$

[48] L'utilisation d'équipement de lutte contre la pollution était raisonnable.

[49] 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 faire une évaluation du lieu de l'incident le 14 octobre. Elle avait été auparavant informée d'une irisation arc-en-ciel et d'une odeur de carburant autour du navire.

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

Annexe 12 – Véhicules

Montant réclamé : 333,14 \$

[51] Ces frais ont été engagés pour les véhicules utilisés par la GCC dans son intervention dans l'incident pendant trois jours.

[52] La GCC a réclamé 0,22 \$ le kilomètre plus le taux journalier de 67,56 \$ pour l'usage d'un véhicule les 4 et 12 octobre. La réclamation ne renferme aucune preuve de l'activité de la GCC ces jours-là. Ces frais sont donc rejetés.

[53] D'après le journal de bord du véhicule, le 14 octobre, les membres du personnel de la GCC se sont rendus de Quadra à Chemainus et de Chemainus à Victoria.

[54] Les frais liés à l'usage du véhicule de Quadra à Chemainus (178 km) sont rejetés car la contribution du véhicule à l'intervention n'est pas expliquée. L'usage d'un véhicule de Chemainus à Victoria (82 km) était raisonnable. Ces frais sont acceptés.

[55] **La portion de la réclamation relative aux véhicules est acceptée en partie au montant de 85,60 \$.**

- [56] 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 déplacement (23,05 \$) et aux frais de matériel et de fournitures (85 \$). Les frais d'administration ont été calculés pour les frais réclamés. La somme des montants acceptés, hors cotisations au régime d'avantages sociaux des employés, pour les membres du personnel de la GCC s'élève à 108,05 \$. L'application du taux d'administration de 3,09 % à 108,05 \$ donne le montant de 3,34 \$.
- [57] **La portion de la réclamation relative à l'administration est acceptée en partie au montant de 3,34 \$.**

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

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

Annexe	Frais réclamés	Frais acceptés
1 – Matériel et fournitures	85,00 \$	85,00 \$
2 – Services contractuels	41 633,78 \$	13 578,25 \$
3 – Déplacements	46,10 \$	23,05 \$
5 – Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein	627,64 \$	455,16 \$
11 – Équipement de lutte contre la pollution	53,21 \$	53,21 \$
12 – Véhicules	333,14 \$	85,60 \$
13 – Administration	4,05 \$	3,34 \$
<b>TOTAL</b>	<b>42 782,92 \$</b>	<b>14 283,61 \$</b>

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

- [59] Le montant total des frais acceptés s'élève à **14 283,61 \$**. 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.
- [60] 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.
- [61] 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.

- [62] 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.
- [63] 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