

PAR COURRIER RECOMMANDÉ

Directrice, Affaires opérationnelles
Garde côtière canadienne
200 rue Kent (5N177)
Ottawa, ON, CA K1A 0E6

**Objet : *RCA Alouette Spirit et Wilf Seymour* – Lac Saint-Pierre, QC – Date de l’incident :
25 décembre 2017**

Nous avons complété notre enquête et évaluation de la demande en recouvrement de créance (la « demande d’indemnisation ») de la Garde côtière canadienne (« GCC ») chiffrée à 14 395,08 \$, découlant de l’intervention datée du 25 décembre 2017 impliquant l’ensemble remorqueur-chaland articulé *RCA Alouette Spirit et Wilf Seymour* (individuellement la barge et le remorqueur) dans le Lac Saint-Pierre. Nous jugeons la demande recevable, en partie, pour la somme de 44,38 \$. Nous faisons donc une offre d’indemnité (« offre ») de 47,13 \$, incluant 2,75 \$ en intérêts, en vertu des articles 105 et 116 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (« *LRMM* ») telle qu’en vigueur au moment des faits concernés.

Les motifs suivants vous sont fournis pour expliquer la disparité entre les sommes réclamées et celles jugées recevables.

Annexes 4 et 5

Le 25 décembre 2017, la GCC est informée que le *RCA Alouette Spirit et Wilf Seymour* s’est échoué tout juste à l’extérieur du côté bâbord de la voie navigable dans le Lac Saint-Pierre. La barge, dont le tirant d’eau est supérieur à celui du remorqueur, est prise dans la boue et entourée de glace, tandis que le remorqueur, toujours attaché, ne l’est pas. Rapidement, l’armateur McKeil Marine Ltée (« McKeil ») informe les diverses parties fédérales qu’il n’y a aucun signe de bris de coque, d’infiltration d’eau, d’instabilité, de déversement d’hydrocarbures ou de risque d’un tel déversement. Conséquemment, Transports Canada (« Transports ») approuve la première tentative de renflouement de McKeil sans assistance d’autres remorqueurs. Cette tentative est infructueuse.

Entre le 25 et 27 décembre 2017 – les dates et nombres de remorqueurs ne concordant pas entre les documents de la GCC et ceux communiqués à l’Administratrice par le procureur de l’armateur – McKeil, sur approbation de Transports, tente entre deux et quatre reprises de

déloger la barge sans succès avec l'aide de remorqueurs de sauvetage supplémentaires. La GCC ne rapporte aucun changement de situation ou de risque.

Dans les jours qui suivent ces tentatives infructueuses, soit le ou vers le 10 janvier 2018, il est décidé que la barge hivernera à cet endroit et qu'il faudra attendre le printemps pour pouvoir l'alléger et la renflouer.

La barge est ancrée à l'extérieur de la voie navigable et illuminée par précaution, jusqu'au 16 mars 2018.

La barge est enfin ramenée à port le 23 mars 2018 où une fuite d'huile hydraulique d'au plus une cuillère à table est constatée. Ce jour-là, la GCC, qui surveillait la situation à distance, a mis fin à son intervention.

Pouvoirs 180 et raisonabilité des mesures

Cet échouement est un « événement » au sens de la Partie 6 – Section 2 de la *LRMM*, puisque (1) le *RCA Alouette Spirit et Wilf Seymour* ne sont pas des bâtiment de mer au sens des Conventions internationales (annexes 5 et 8 the la *LRMM*), et (2) que l'échouement a causé un *risque* de pollution, malgré que ce risque fût loin d'être grave et imminent. La GCC a le mandat d'intervenir lors de ce genre d'événement, justifiant qu'elle encoure des frais pour cerner l'état de la situation avant de se déployer ou non (article 41(1)d) de la *Loi sur les océans*).

Ce faisant, pour recouvrer les frais d'intervention encourus en réponse à cet événement auprès de l'Administratrice par voie de demande sous l'article 103 de la *LRMM*, la GCC doit démontrer que l'armateur en serait tenu strictement responsable sous l'article 77 de la *LRMM* devant la Cour d'amirauté. Pour engager cette responsabilité, la GCC doit démontrer que les mesures prises en réponse à cet événement, ainsi que les frais qui en découlent, étaient raisonnables.

En sus – puisque la GCC n'est pas intervenue sur les lieux et que McKeil était seul sur place à entreprendre les mesures de sauvetage – elle doit démontrer qu'elle avait le pouvoir d'entreprendre des mesures de surveillance en vertu de l'article 180(1)b) de la *Loi sur la marine marchande du Canada* (« *LMMC* »), avant de traiter de la question de la responsabilité stricte de McKeil, c.-à-d. de la raisonabilité des mesures prises dans les circonstances. Il va sans dire qu'une mesure prise sans le pouvoir statutaire pour l'entreprendre ne peut être raisonnable.

Pour ce faire, la GCC devait prouver sur la prépondérance de la preuve qu'à la vue du dossier il y avait objectivement des motifs raisonnables de croire que, pendant l'opération de sauvetage de McKeil, le *RCA Alouette Spirit et Wilf Seymour* « risqu[ait] de rejeter un polluant » et qu'elle tenait subjectivement ces motifs. À notre avis, la GCC n'a pas été en mesure de démontrer de tels motifs, ni objectifs, ni subjectifs, après le 25 décembre 2017.

Tel que mentionné plus haut, avant même la première tentative de renflouement, la GCC indique dans son exposé des faits, corroboré par les documents communiqués par l'armateur, qu'il n'y avait aucun signe de dommage structurel, d'infiltration, ou d'instabilité. Elle n'a fourni aucune preuve de déversement ou d'un risque de déversement en date du 25 décembre 2017, une fois la nature de l'événement cernée. Cette situation n'a pas changé après chaque tentative subséquente,

chose qui aurait pu justifier des nouvelles mesures de surveillance. Ce n'est qu'en date du 27 décembre 2017 que la quantité d'hydrocarbures à bord du *RCA Alouette Spirit et Wilf Seymour* est rapportée par la GCC dans son exposé, malgré qu'elle avait été demandée et qu'elle lui était nécessairement connue dès le premier jour de son intervention de surveillance. Si la quantité avait été véritablement préoccupante, elle aurait dû l'être plus rapidement. En outre, c'est la quantité d'hydrocarbures à bord du remorqueur (121 917 litres de diesel) qui est rapportée dans l'énoncé des faits de la GCC, avant celle de la barge (6 000 litres de diesel et 3 500 litres d'huile hydraulique), malgré que seule la barge fût échouée et donc à *risque* de déversement, si risque il avait du tout.

Étant incapable de démontrer qu'elle avait les pouvoirs nécessaires, en vertu de l'article 180(1)b *LMMC*, pour surveiller l'événement – en fait une opération de sauvetage pure et simple – après avoir cerné l'état de la situation en fin de journée du 25 décembre 2017, nous ne pouvons conclure à la raisonnablement de toutes mesures prises par la GCC après cette date.

Ce faisant, nous jugeons recevables les 44,38 \$ réclamés en date du 25 décembre 2017 pour cerner la situation. Le reste des frais réclamés en annexes 4 et 5 sont conséquents à des mesures jugées déraisonnables et sont donc rejetés.

Déversement du 23 mars 2018

Dernièrement, en ce qui concerne le déversement allégué d'une cuillère à table d'huile hydraulique en date du 23 mars 2018, quelques observations s'imposent.

Premièrement, le déversement est nié par l'armateur.

Deuxièmement, même s'il s'est avéré, chose que nous acceptons, c'est l'armateur qui a défrayé le coût du nettoyage et de la récupération et non la GCC. Aucun frais matériel additionnel (boudins, estacades, etc.) n'a été encouru par la GCC et il n'est pas possible de conclure que des frais de surveillance du personnel ont été plus élevés à cause de ce déversement puisque le personnel de la GCC surveillait déjà l'incident à distance.

Troisièmement, le déversement est arrivé à port une fois le sauvetage réussi et le risque initial associé à l'échouement anéanti.

Quatrièmement, ce déversement d'huile hydraulique est inhérent à tout découplément de remorqueur-chaland articulé de par la nature du mécanisme à pistons métal-contre-métal qui rattache les deux navires.

Et dernièrement, la quantité déversée était *de minimis*.

Ces observations faites, nous sommes d'avis que la GCC ne peut rétroactivement justifier son intervention pour laquelle aucun risque de déversement d'hydrocarbures n'existait après le 25 décembre 2017 en alléguant un déversement d'une telle microquantité.

Annexe 13

En l'espèce, les frais administratifs n'ont pas été réclamés par la GCC dans sa demande telle que présentée. Ainsi, nous ne pouvons agir *ultra petita* en offrant un montant qui n'a pas été réclamé. L'entière des frais administratif est donc rejetée.

Nous notons que le taux administratif utilisé mais non réclamé a été calculé sur la somme de 8 517,89 \$. Cependant, nous ne pouvons comprendre d'où provient cette somme qui n'est pas détaillée ailleurs dans la demande.

Nous notons aussi que, même si les frais administratifs avaient été proprement réclamés, ceux-ci auraient été recevables seulement au taux pré-prouvé de 2,53 %. Nous attendons donc, pour toute demande subséquente, la preuve que la GCC a véritablement encouru une perte, soit un débours de frais administratifs à un taux supérieur à 2,53 %.

Alors que vous considérez l'offre de l'Administratrice, veuillez tenir compte des délais suivants prescrits par la *LRMM*. Vous avez 60 jours à compter de la réception de l'offre pour aviser l'Administratrice si vous l'acceptez. Vous avez aussi 60 jours suivant la réception de cette offre pour en porter appel en déposant un avis d'appel en Cour fédérale désignant l'Administratrice comme intimée, selon les règles 335, 337 et 338 des *Règles des Cours fédérales*, DORS/98-106. La *LRMM* stipule que la demanderesse est réputée avoir refusé l'offre, si aucun avis d'acceptation n'est reçu ou aucun avis d'appel n'est déposé dans les délais susmentionnés et aucune offre subséquente ne pourra être émise.

Si vous acceptez cette offre, la *LRMM* stipule que l'Administratrice bénéficie d'un désistement et d'une subrogation statutaire en date du paiement fait à la demanderesse, dans la limite de la somme qui lui est versée.

Cordiales salutations,

Mark A.M. Gauthier, B.A., LL.B.

Administrateur adjoint, Caisse d'indemnisation des dommages dus
à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires

p.j. : Annexe : Sommaire

ANNEXE : SOMMAIRE

Annexes	Demandé	Offert
1 – Materials & Supplies	0	0
2 – Contract services	0	0
3 – Travel	0	0
4 – Salaries - CFT personnel	10 221,47 \$	0
5 – Overtime - CFT personnel	4 173,62 \$	44,38 \$
6 – Other allowances	0	0
7 – Salaries Casual Personnel	0	0
8 – Ships Costs (excluding fuel & overtime)	0	0
9 – Ships propulsion fuel	0	0
10 – Aircraft	0	0
11 – PCME	0	0
12 – Vehicles	0	0
13 – Administration	0	0
Principal	14 395,08 \$	44,38 \$
Interest		2,75 \$
Total		47,13 \$