



Office of the Administrator of the Ship-source
Oil Pollution Fund

Suite 830, 180 Kent St., Ottawa, ON K1A 0N5
Tel.: 613-991-1726 - Facsimile: 613-990-5423
www.sopf.gc.ca - info@sopf.gc.ca

Bureau de l'administrateur de la Caisse
d'indemnisation des dommages dus à la
pollution par les hydrocarbures causée par les
navires

180, rue Kent, pièce 830, Ottawa, ON K1A 0N5
Tél. : 613-991-1726 - Téléc. : 613-990-5423
www.cidphn.gc.ca - info@cidphn.gc.ca

Ottawa, le 11 mars 2020

Dossier de la CIDPHN : 120-852-C1-C

PAR COURRIER RECOMMANDÉ ET PAR COURRIEL

Directeur principal, Gestion des incidents
Garde côtière canadienne
200, rue Kent (6S049)
Ottawa (Ontario) K1A 0E6

OBJET : *Lady Elizabeth I* – Woody Point (T.-N.-L.) Date de l'incident : 7 mars 2018

OFFRE D'INDEMNITÉ

Cette lettre est en réponse à la demande d'indemnisation que la Garde côtière canadienne (la « GCC ») a présentée relativement au navire à moteur *Lady Elizabeth I*, qui a coulé le ou vers le 7 mars 2018 à un quai situé à Woody Point (Terre-Neuve-et-Labrador) (l'« incident »).

Le 13 décembre 2019, le bureau de l'administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la « Caisse ») a reçu, au nom de l'administrateur, la demande d'indemnisation de la GCC concernant l'incident. Dans sa demande d'indemnisation, la GCC a réclamé la somme de 8 489,01 \$ pour les frais qu'elle a engagés en réponse à l'incident. La demande d'indemnisation a été examinée et des décisions ont été prises concernant les frais réclamés. Par la présente, une offre d'indemnité est faite à la GCC conformément aux articles 105, 106 et 116 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (la « LRMM »). Cette lettre contient aussi une description de la demande d'indemnisation de la GCC ainsi qu'une explication des conclusions et des décisions finales qui en découlent.

Il a été déterminé que la demande d'indemnisation de la GCC est recevable en partie. La somme de 1 749,79 \$ est offerte (l'« offre ») relativement à la demande d'indemnisation.

L'offre comprend un montant de 1 620,37 \$ pour les frais jugés recevables, plus un montant de 129,42 \$ pour les intérêts courus.

DEMANDE D'INDEMNISATION

La demande d'indemnisation de la GCC comprend un exposé qui décrit les événements relatifs à l'incident. Elle comprend aussi un sommaire des frais, ainsi que divers registres, états de dépenses et reçus à l'appui de ces frais. Enfin, la demande d'indemnisation est

accompagnée d'autres documents, y compris des rapports de pollution et des pièces de correspondance.

Dans la mesure où ces documents sont pertinents par rapport à l'évaluation de la demande d'indemnisation, leur contenu est décrit ci-après.

L'exposé

D'après l'exposé, le 7 mars 2018 à 15 h 21, les Services de communication et de trafic maritimes du Labrador ont avisé l'officier de service en intervention environnementale de la GCC que le *Lady Elizabeth I*, un navire d'excursion de 42 pieds, avait coulé à un ancien quai de traversier à Woody Point. On a rapporté que le propriétaire du *Lady Elizabeth I* avait déployé un barrage flottant de l'administration portuaire locale autour du navire et avait estimé que celui-ci avait à son bord 50 litres de carburant diesel et 20 litres de lubrifiants. Il ne semblait y avoir eu aucun rejet d'hydrocarbures provenant du navire.

La GCC a parlé au propriétaire du navire et l'a informé de ses responsabilités relativement à la pollution par les hydrocarbures par le *Lady Elizabeth I*.

Trois membres du personnel d'intervention environnementale ont quitté St. John's à bord d'un véhicule de la GCC qui tirait une remorque d'intervention. Ils sont arrivés à Deer Lake à 00 h 30 le 8 mars 2018 et ils ont passé la nuit à cet endroit.

Le personnel d'intervention environnementale est arrivé sur les lieux de l'incident à 7 h 15 pour faire une évaluation de la pollution et surveiller les mesures d'intervention prises par le propriétaire. Ils ont constaté que l'arrière du *Lady Elizabeth I* était maintenu partiellement à flot par des amarres et que l'avant du navire reposait sur le fond. Ils ont confirmé que le navire était entouré d'un barrage flottant.

Une équipe de sauvetage engagée par le propriétaire est arrivée sur les lieux à 10 h 50; elle a déployé un autre barrage flottant autour du *Lady Elizabeth I* et a obturé les passe-coques. D'autres amarres ont été mises en place pour mieux sécuriser le navire, et celui-ci a été renfloué à l'aide de sacs de levage et d'une grue. À 19 h 15, le navire était à flot et stable. Il restait une petite quantité d'eau contaminée à bord du navire, qui a été enlevée au moyen d'un camion aspirateur. Le personnel d'intervention environnementale a quitté les lieux à 20 h 30, et le propriétaire est resté sur place durant la nuit pour surveiller le navire.

Le 9 mars 2018, le personnel d'intervention environnementale est arrivé sur les lieux à 7 h 30. L'équipe de sauvetage est arrivée peu de temps après et a évalué l'état du *Lady Elizabeth I*. Tous les polluants en vrac et les contenants ont été enlevés du navire. De plus, 2 800 litres d'eau contaminée se trouvant à l'intérieur du navire ont été pompés à l'aide d'un camion aspirateur. Le propriétaire a présenté un plan d'enlèvement du navire au personnel d'intervention environnementale. Après avoir approuvé ce plan, le personnel d'intervention environnementale a quitté les lieux à 12 h 00 et est arrivé à St. John's à 21 h 30.

Le sommaire des frais

La demande d'indemnisation comprend le sommaire suivant des frais réclamés par la GCC :

INCIDENT:	MV Lady Elizabeth I	PROJECT CODE:	
INCIDENT DATE:	March 7, 2018	DATE PREPARED:	April 25, 2019
DEPARTMENT:	Canadian Coast Guard	PREPARED BY:	

		<u>SCH</u>
MATERIALS AND SUPPLIES	\$ 107.87	1
CONTRACT SERVICES	\$ -	2
TRAVEL	\$ 1,704.07	3
SALARIES - FULL TIME PERSONNEL	\$ 1,948.35	4
OVERTIME - FULL TIME PERSONNEL	\$ 3,788.40	5
OTHER ALLOWANCES	\$ -	6
SALARIES - CASUAL PERSONNEL	\$ -	7
SHIPS' COSTS (EXCL. FUEL & O/T)	\$ -	8
SHIPS PROPULSION FUEL	\$ -	9
AIRCRAFT	\$ -	10
POLLUTION COUNTER-MEASURES EQUIPMENT (PCME)	\$ 128.34	11
VEHICLES	\$ 715.81	12
ADMINISTRATION	\$ 98.17	13
TOTAL CCG COST OF INCIDENT	\$ 8,489.01	

Figure 1 : Copie d'écran du sommaire des frais de la GCC

Matériel et fournitures

À l'appui des frais de matériel et de fournitures qu'elle a réclamés, la GCC a fourni un reçu de l'entreprise Classic Woodwork Ltd située à Mount Pearl. Le reçu est daté simplement du 30 mai (sans indication de l'année) et comprend une note écrite à la main disant « Replacement Plugs » (bouchons de remplacement). Le reçu est résumé comme suit :

MATERIALS AND SUPPLIES:	QUANTITY	AMOUNT	HST	TOTAL	REFERENCE
3/4 - 1" Wooden Plugs	1	\$ 13.40	\$ 2.01	\$ 15.41	1-1
1 - 1 1/2" Wooden Plugs	2	\$ 13.40	\$ 4.02	\$ 30.82	1-1
1 1/4 - 2" Wooden Plugs	2	\$ 13.40	\$ 4.02	\$ 30.82	1-1
3 1/2 to 4 1/2 Wooden Plugs	1	\$ 26.80	\$ 4.02	\$ 30.82	1-1

Figure 2 : Copie d'écran du sommaire des frais de matériel et de fournitures

Déplacements

La GCC a fourni divers reçus et états de dépenses pour les frais de déplacement (logement, repas et frais accessoires) engagés par les trois membres de son personnel d'intervention environnementale qui ont pris part à l'intervention. Les frais de déplacement réclamés sont résumés comme suit :

TRAVEL	Amount	GST	Total	REFERENCE
Travel Charge Summary				3-1
	\$ 558.16	\$ 80.46	\$ 638.62	3-2 - 3-6
	\$ 374.96	\$ 54.84	\$ 429.80	3-7 - 3-10
	\$ 555.53	\$ 80.12	\$ 635.65	3-11 - 3-15

Figure 3 : Copie d'écran du sommaire des frais de déplacement

Registres du personnel et de l'équipement

La GCC a fournis divers registres du personnel à l'appui des frais qu'elle a réclamés pour les salaires et les heures de travail supplémentaires. Ces registres montrent les heures de travail des trois membres de son personnel d'intervention environnementale qui ont pris part à l'intervention.

Les frais réclamés pour les heures normales de travail, qui comprennent le régime d'avantages sociaux des employés, sont résumés comme suit :

	Group & Level	Time (Hours)	Rate	COST	REFERENCE
	GT 04	15	\$ 43.62	\$ 654.30	4-1
	GT 04	15	\$ 39.55	\$ 593.25	4-2
	RO 04	15	\$ 46.72	\$ 700.80	4-3

Figure 4 : Copie d'écran du sommaire des frais réclamés pour les heures normales de travail

Les frais réclamés pour les heures de travail supplémentaires sont résumés comme suit :

	Group & Level	1.5 x	2.0 x	Total Overtime Hours	Rate	COST	REFERENCE
	GT 04	22.00	1.00	35.00	\$ 36.35	\$ 1,272.25	5-1, 5-2
	GT 04	22.00	1.00	35.00	\$ 32.98	\$ 1,153.80	5-3, 5-4
	RO 04	22.00	1.00	35.00	\$ 38.93	\$ 1,362.55	5-5, 5-6

Figure 5 : Copie d'écran du sommaire des frais réclamés pour les heures de travail supplémentaires

Les frais d'usage de véhicules sont justifiés par deux copies de registres qui sont pratiquement illisibles et par une photocopie de quatre reçus d'achat de carburant. Les frais réclamés pour l'usage de véhicules sont résumés comme suit :

UNIT #	MILEAGE (Kms)	RATE	TIME (days)	RATE	COST	REFERENCE
FORD F350	1434	0.22	3.00	67.56	\$ 202.68	12-1
Fuel charges					\$ 513.13	12-2, 12-3

Figure 6 : Copie d'écran du sommaire des frais réclamés pour l'usage de véhicules

Enfin, la GCC a fourni trois registres quotidiens du personnel et de l'équipement qui résument les tâches du personnel et l'usage de l'équipement, y compris un carnet de route indiquant le kilométrage des véhicules. Ces registres montrent que le personnel d'intervention environnementale qui s'est rendu sur les lieux de l'incident du *Lady Elizabeth I* a utilisé une remorque d'intervention, dont le taux d'usage quotidien réclamé est de 42,78 \$. Les registres montrent aussi que les bouchons indiqués à la figure 2 étaient des produits consommables. Enfin, l'inscription datée du 9 mars 2018 comprend les notes suivantes :

Crew on site 0730lt. Vessel stable. Salvage crew on site 0815lt. Assessment of vessel completed, 2 batteries, approximately 7" of fuel (1/2 tank) by sounding stick – apprx 150 ltrs., 1 5 gallon fuel can – ½ full, 2 5 gallon cans oil – one full one ½ full, 5 partly full 4 ltrs containers oil/coolant, 1 1 gallon can paint, 4 1 gallon cans roof patch cement, 2 partly full 1 ltrs jugs transmission / hyd fluid. All bulk pollutants and containers above removed. Vac truck operator reports about 2800 ltrs of pollutants/contaminated water removed. Owner intends having the boat hauled up on slipway at Winter House Brook approximately 1nm away. Crew demobs at 1200lt arriving depot 2130lt.

Figure 7 : Copie d'écran d'un extrait du registre quotidien du personnel et de l'équipement du 9 mars 2018

Rapports de pollution marine

La demande d'indemnisation comprend ce qui semble être le rapport de pollution original produit par les Services de communication et de trafic maritimes du Labrador. Le rapport est daté du 7 mars 2018 et semble avoir été envoyé par courriel par l'officier de service en intervention environnementale à 14 h 51 (heure locale). On dit dans ce rapport que l'incident a d'abord été signalé par la personne désignée dans l'exposé comme étant le propriétaire du navire; le rapport se lit en partie comme suit :

Remarks:
 Address: Old Ferry Ramp
 City: Woody Point Prov: NL
 Posn (Lat/Long – if applicable):
 Type (oil/diesel/chemical): Oil and Diesel
 Weather: No wind, No sea state

Details: [redacted] of Blackawton Boat Tours reported a sunken 42 foot tour boat at the old ferry ramp in Woody Point. Boat is tied up at the wharf, no people were onboard. Pollutants onboard was approximately 50 liters of diesel fuel and approximately 20 liters of 5W-20 engine oil. No visible residue and a containment boom is in place, cause unknown at this time. A crane will be in place tomorrow to haul the boat out of the water.

Figure 8 : Copie d'écran d'un extrait du rapport de pollution des Services de communication et de trafic maritimes du Labrador

La demande d'indemnisation de la GCC comprend aussi un rapport d'intervention environnementale suite à un incident de pollution marine daté du 26 avril 2019. Le rapport comprend deux notes pouvant être importantes. Premièrement, l'incident est classé comme

étant une [traduction] « Intervention locale de niveau 3 - L'intervention est menée à l'aide de ressources régionales ». Deuxièmement, on dit que [traduction] « l'équipe d'intervention environnementale a surveillé l'enlèvement de 2 800 litres d'eau huileuse du navire et a enlevé un certain nombre de petits contenants d'hydrocarbures et de produits chimiques » avant de retourner à la base.

Sommaire des frais d'administration

La demande d'indemnisation comprend le sommaire suivant des frais d'administration réclamés :

		CCG REGION	
(i)	Rates:	Salaries portion	1.44%
		Other portion	1.09%
		Total Rate	2.53%
(ii)	Costs subject to Regional Rate (excl. EBP)		
	Materials and Supplies	\$	107.87
	Travel	\$	1,704.07
	Salaries - Full Time Personnel	\$	1,623.63
	Other Allowances	\$	-
	Salaries - Casual Personnel	\$	-
	Ship O & M Costs	\$	-
	Aircraft O & M Costs	\$	-
	Total Costs subject to Regional Rate	\$	3,435.57
	Regional Administration Cost	\$	49.47
(iii)	Costs subject to Corporate Rate (excl. EBP)		
	Materials and Supplies	\$	107.87
	Travel	\$	1,704.07
	Salaries - Full Time Personnel	\$	1,623.63
	Other Allowances	\$	-
	Salaries - Casual Personnel	\$	-
	Ship O & M Costs	\$	-
	Aircraft O & M Costs	\$	-
	Regional Administration costs	\$	49.47
	Total Costs subject to Corporate Rate	\$	3,485.04
	Corporate Administration Cost	\$	-
	Total Administration costs excl. EBP	\$	49.47
	Total Administration Costs incl. EBP	\$	96.17

Figure 9 : Copie d'écran du sommaire des frais d'administration réclamés

CORRESPONDANCE AVEC LE DEMANDEUR

Le 5 février 2020, la Caisse a envoyé une demande par courriel au surintendant de l'intervention environnementale de la région de l'Atlantique de la GCC. Au début du courriel, il était indiqué que [traduction] « le rôle de surveillance de la GCC ainsi que les frais engagés et réclamés nécessitent de plus amples justifications pour être indemnisables. » Cinq questions ont été posées à la GCC afin d'obtenir des précisions et d'autres détails sur certains aspects du raisonnement et du processus décisionnel de la GCC durant son intervention en réponse à l'incident. Le délai de réponse était fixé au 17 février 2020.

Le 19 février 2020, la gestionnaire des Services opérationnels de la GCC, basée à Ottawa, a téléphoné à la Caisse pour expliquer qu'elle avait reçu l'ébauche de la réponse aux questions de la Caisse de ses collègues de la région de l'Atlantique. Elle a choisi de ne pas envoyer cette ébauche à la Caisse et a indiqué qu'elle était en train de l'examiner et de la réviser.

Le 25 février 2020, la gestionnaire des Services opérationnels de la GCC a envoyé sa réponse aux cinq questions de la Caisse, qui était collée, sans modification, dans le corps de son courriel :

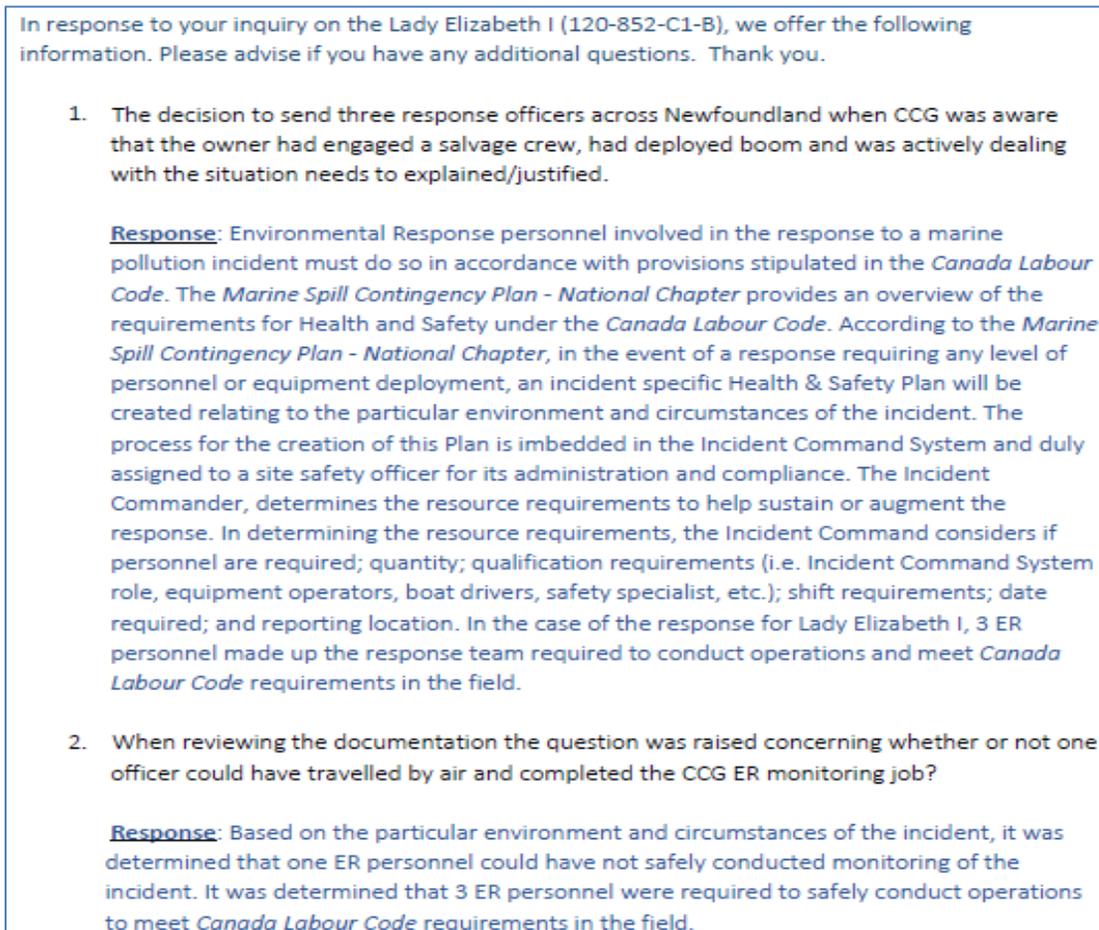


Figure 10.1 : Copie d'écran de la correspondance de février 2020 entre la Caisse et la GCC, questions 1 et 2

[traduction de la figure 10.1]

En réponse à votre demande de renseignements concernant le *Lady Elizabeth I* (120-852-C1-B), nous vous fournissons l'information ci-dessous. Veuillez nous faire savoir si vous avez d'autres questions. Merci.

1. La décision d'envoyer trois agents d'intervention à l'autre bout de Terre-Neuve, alors que la GCC savait que le propriétaire avait engagé une équipe de sauvetage, qu'il avait déployé un barrage flottant et qu'il s'occupait activement de la situation, doit être expliquée/justifiée.

Réponse : Le personnel d'intervention environnementale qui répond à un incident de pollution marine doit le faire en conformité avec les dispositions du *Code canadien du travail*. Le *Plan d'urgence pour les déversements en mer – Chapitre national* donne un aperçu des exigences en matière de santé et de sécurité prévues par le *Code canadien du travail*. Selon le *Plan d'urgence pour les déversements en mer – Chapitre national*, dans le cas d'une intervention pour laquelle le déploiement de personnel ou d'équipement d'un certain niveau est nécessaire, un plan de santé et de sécurité doit être créé pour tenir compte de l'environnement et des circonstances propres à l'incident. Le processus de création du plan est intégré au système de commandement d'intervention, et l'administration ainsi que le respect de ce plan sont confiées à un officier à la sécurité. Le commandant d'intervention détermine les exigences en matière de ressources pour maintenir ou renforcer le niveau d'intervention. Pour établir le niveau de ressources nécessaire, le commandant d'intervention tient compte, dans le cas d'un besoin en personnel, du nombre, des qualifications exigées (rôle du Système de commandement d'intervention, opérateurs d'équipement, conducteurs de bateau, experts en sécurité, etc.), des rotations nécessaires, des dates requises et de l'endroit où se présenter. Dans le cas de l'intervention en réponse au *Lady Elizabeth I*, l'équipe d'intervention requise pour mener les opérations et satisfaire aux exigences du *Code canadien du travail* sur le terrain était composée de trois membres du personnel d'intervention environnementale.

2. À l'examen de la documentation, une question a été soulevée à savoir si un seul agent aurait pu voyager par avion et effectuer le travail de surveillance d'intervention environnementale de la GCC?

Réponse : Compte tenu de l'environnement et des circonstances propres à l'incident, il a été déterminé qu'un seul membre du personnel d'intervention environnementale n'aurait pas pu effectuer le travail de surveillance de l'incident en toute sécurité. Il a été déterminé que la présence de trois membres du personnel d'intervention environnementale était nécessaire pour mener les opérations en toute sécurité, afin de satisfaire aux exigences du *Code canadien du travail* sur le terrain.

3. We understand that CCG has a concept of environmental response operations (2016) that includes using lifeboat stations/equipment/personnel to assess incidents in these types of locations. It is a timely and less costly approach. We are not sure why they were not utilized in this incident? Certainly the costs to the boat owner would have been more reasonable and the effort allocation would have been reduced significantly.
- Response:** Resource requirements are determined based on availability; quantity; whether personnel is available and qualified to operate equipment (equipment operators, boat drivers, safety specialist); and estimated time equipment will be required for. In this case, based on the aforementioned factors, Coast Guard determined that the best approach was to send ER personnel in lieu of utilizing other Coast Guard personnel.
4. Further, when lifeboat crews are not available to carry out assessments in remote areas would CCG not use the local transport Canada marine surveyor who has the professional expertise and resides in the local area?
- Response:** Coast Guard is the lead response agency under the Canada Shipping Act to ensure an appropriate response to all ship source and mystery spills. CCG ER had to have a response team on site to oversee the owners salvage operations for the incident and respond as required. Things do go wrong during these types of operations and that is why the CCG is the center of excellence in managing these responses and ensuring a response team is on site to get the operation done effectively and minimize pollution damage.
5. Lastly, why were three CCG persons required for this monitoring role?
- Response:** Based on the particular environment and circumstances of the incident, and in order to meet the requirements for Health and Safety under the *Canada Labour Code*, it was determined that a team of 3 ER personnel was appropriate to respond to the incident.

Figure 10.2 : Copie d'écran de la correspondance de février 2020 entre la Caisse et la GCC, questions 3 à 5

[traduction de la figure 10.2]

3. Nous comprenons que la GCC a un concept des opérations d'intervention environnementale (2016) qui consiste notamment à faire appel aux stations de bateau de sauvetage, à leur équipement et à leur personnel pour évaluer les incidents qui surviennent à des endroits de ce genre. Une telle approche est rapide et moins coûteuse. Nous ne savons pas très bien pourquoi ces ressources n'ont pas été utilisées en réponse à cet incident? Certes, les frais pour le propriétaire du navire auraient été plus raisonnables et il aurait fallu déployer beaucoup moins d'efforts.

Réponse : Les exigences en matière de ressources sont établies en fonction de la disponibilité du personnel; du nombre; de la disponibilité de personnel qualifié pour utiliser l'équipement (opérateurs d'équipement, conducteurs de bateau, experts en sécurité); et de la durée prévue de l'utilisation de l'équipement. Dans ce cas-ci, compte tenu des facteurs susmentionnés, la Garde côtière a déterminé que la meilleure approche était d'envoyer du personnel d'intervention environnementale au lieu de faire appel à d'autres membres du personnel de la Garde côtière.

4. De plus, lorsque le personnel des stations de bateau de sauvetage n'est pas disponible pour faire des évaluations dans les régions éloignées, la GCC ne ferait-elle pas appel à l'expert maritime local de Transports Canada qui possède l'expertise professionnelle et qui habite dans la région?

Réponse : En vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, la Garde côtière est l'organisme responsable chargé d'assurer une intervention adéquate en réponse aux déversements causés par les navires et aux déversements d'origine inconnue. La GCC devait avoir une équipe d'intervention environnementale sur place pour surveiller les opérations de sauvetage menées par le propriétaire à la suite de l'incident et pour intervenir selon le besoin. Les choses peuvent mal tourner durant ce genre d'opération, et c'est pourquoi la GCC est le centre d'excellence pour gérer ces interventions et veiller à ce qu'une équipe d'intervention soit sur place, afin de s'assurer que l'opération soit menée efficacement et de réduire au minimum les dommages dus à la pollution.

5. Enfin, pourquoi la présence de trois membres du personnel de la GCC était-elle nécessaire pour accomplir ce rôle de surveillance?

Réponse : Compte tenu de l'environnement et des circonstances propres à l'incident, et afin de satisfaire aux exigences en matière de santé et de sécurité prévues par le *Code canadien du travail*, il a été déterminé qu'une équipe composée de trois membres du personnel d'intervention environnementale était appropriée pour répondre à l'incident.

CONCLUSIONS ET DÉCISIONS

La demande d'indemnisation de la GCC est admissible en vertu de l'article 103 de la LRMM

L'incident est survenu dans la mer territoriale du Canada et peut donc faire l'objet d'une demande d'indemnisation.

La GCC est un demandeur admissible pour l'application de l'article 103 de la LRMM, et sa demande d'indemnisation a été présentée dans les délais prescrits au paragraphe 103(2). De plus, certains frais réclamés ont été engagés pour la prise de mesures 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, plus particulièrement les mesures de surveillance prévues à l'alinéa 77(1)c) de la LRMM, et ces frais sont donc indemnifiables pour autant qu'ils soient raisonnables.

La plupart des faits présentés par la GCC sont acceptés

Les faits énoncés dans l'exposé et les documents d'accompagnement fournis par la GCC sont acceptés en grande partie. Cependant, il y a encore des lacunes en matière de preuve et des incertitudes à l'égard des détails spécifiques et des principaux points de décision de

l'intervention. Les lacunes en matière de preuve qui sont pertinentes par rapport à l'évaluation sont examinées ci-dessous.

Note concernant le propriétaire du *Lady Elizabeth I*

Il est noté que la personne désignée comme étant le « propriétaire » du navire dans l'exposé de la GCC semble être en fait l'un des deux administrateurs de la société qui est la propriétaire inscrite du *Lady Elizabeth I*. Par souci de cohérence et de continuité, cette personne est désignée simplement comme étant le propriétaire du navire dans le reste de la lettre.

La menace de pollution que constituait le *Lady Elizabeth I* coulé, telle qu'elle était comprise par la GCC

D'après le compte rendu du propriétaire, le *Lady Elizabeth I* ne constituait qu'une modeste menace de pollution par les hydrocarbures lorsqu'il a coulé. Le propriétaire a estimé qu'il n'y avait pas plus de 70 litres de carburant et autres hydrocarbures à bord du navire. Il a signalé qu'il avait déployé un barrage flottant de l'administration portuaire par mesure de précaution et qu'il avait pris des dispositions pour sortir le navire de l'eau (voir la figure 8). Aucun rejet d'hydrocarbures n'a été signalé à l'origine ou à un stade quelconque de l'opération de renflouement et d'enlèvement du navire, mais il était toutefois raisonnable pour la GCC de croire qu'un rejet mineur risquait de se produire, étant donné que le navire était presque complètement submergé.

La GCC n'a fourni aucune preuve montrant qu'il y avait une raison quelconque de douter de la version des événements du propriétaire ou de son estimation de la quantité de polluants se trouvant à bord du *Lady Elizabeth I*. En fait, aucune preuve montrant que la GCC avait de tels doutes n'a été présentée. Même en supposant le pire, c'est-à-dire que le navire aurait eu une pleine charge d'environ 300 litres de carburant diesel, il est peu probable qu'une intervention dépassant l'ampleur ou la nature des mesures déjà prises volontairement sous la conduite du propriétaire aurait été ou aurait pu être nécessaire. Tout au plus, il aurait peut-être fallu remplacer le barrage flottant autour du navire et utiliser des matelas absorbants. Lorsque la GCC a finalement sondé le réservoir de carburant du navire, le 9 mars 2018, elle a constaté que la quantité estimée par le propriétaire était à peu près exacte, en tenant compte d'une certaine infiltration d'eau dans le réservoir pendant qu'il était submergé (voir la figure 7).

Il n'y a aucune preuve montrant que la GCC a fait des efforts quelconques pour confirmer les détails du compte rendu du propriétaire ou pour obtenir une évaluation impartiale de l'incident avant de décider de déployer trois membres de son personnel d'intervention environnementale sur une distance de plus de 700 kilomètres à l'autre bout de la province. La preuve disponible montre plutôt que le personnel d'intervention environnementale a été déployé immédiatement après que l'incident ait été signalé à l'origine par les Services de communication et de trafic maritimes du Labrador. Aucun rapport contemporain de la décision de déployer ce personnel n'a été présenté – le plan de santé et de sécurité propre à l'incident que la GCC a mentionné dans son courriel du 25 février 2020 n'a pas été fourni. De plus, lorsqu'on lui a demandé d'expliquer les motifs à l'appui de sa décision de déployer le personnel, la GCC a simplement fait référence au *Code canadien du travail*, à son Plan

d'urgence pour les déversements en mer – Chapitre national, et à certains aspects non précisés [traduction] « de l'environnement et des circonstances particuliers de l'incident » (voir les figures 10.1 et 10.2). Aucun détail n'a été fourni, que ce soit dans les documents accompagnant la demande d'indemnisation, ou en réponse aux questions supplémentaires de la Caisse.

Les pouvoirs de surveillance de la GCC dans l'optique de la raisonnable et à la lumière des réalités opérationnelles

Le pouvoir légal de la GCC de surveiller un incident de pollution par les hydrocarbures causée par un navire n'est pas mis en question dans l'évaluation de la présente demande d'indemnisation. En vertu de l'alinéa 180(1)b) de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (la « *LMMC* »), telle qu'elle existait au moment de l'incident, le fait d'avoir des motifs raisonnables de croire qu'un navire risque de rejeter un polluant est suffisant pour exercer le pouvoir de « surveiller l'application des mesures prises par toute personne ou tout bâtiment en vue de prévenir, contrer, réparer ou réduire au minimum les dommages dus à la pollution ». D'après les faits de l'incident, tels qu'ils sont exposés ci-haut, il est accepté que la GCC avait des motifs raisonnables de croire qu'un tel rejet risquait de se produire. De plus, étant donné que la GCC savait que le propriétaire du *Lady Elizabeth I* se livrait activement à une intervention de grande envergure en réponse à l'incident, aussi bien en personne qu'avec l'aide d'un entrepreneur, il est conclu que les trois membres du personnel d'intervention environnementale ont été dépêchés sur les lieux pour exercer un rôle de surveillance, comme le prévoit la *LMMC*.

Comme toutes les mesures de sauvegarde qui, à première vue, pourraient être indemnifiables en vertu de la partie 7 de la *LRMM*, les mesures de surveillance et les frais connexes doivent faire l'objet d'une évaluation de leur raisonnable. En bref, cette évaluation vise à déterminer si les mesures prises étaient proportionnées à la menace de pollution par les hydrocarbures, aussi bien sur le plan objectif que par rapport à la compréhension de la menace par le demandeur aux points de décision pertinents. S'il s'avère qu'un demandeur a intensifié son intervention sans profiter de l'opportunité de bien comprendre une situation en évolution, cela milite contre une conclusion de raisonnable. Les demandeurs ne sont pas tenus à une norme de perfection, mais on s'attend à ce qu'ils atténuent leurs propres dommages en intensifiant leur intervention de manière progressive, et seulement dans la mesure où cette intensification est proportionnellement justifiée par une menace crédible. Les demandeurs doivent faire tous les efforts raisonnables pour déterminer les détails d'une telle menace, y compris sa gravité, avant d'intensifier leur intervention.

Lorsque la GCC a été avisée de l'incident à l'origine, dans le but de déterminer si le déploiement d'une équipe de surveillance sur les lieux était une intensification justifiable, elle aurait dû se préoccuper de vérifier et de mieux comprendre deux aspects du compte rendu du propriétaire : (1) le type et la quantité estimée de polluants se trouvant à bord du *Lady Elizabeth I*; (2) la simple existence, les détails précis et le caractère adéquat du plan d'intervention du propriétaire. Plutôt que de chercher une solution provisoire moins coûteuse au problème qui se posait, la GCC semble avoir décidé d'envoyer une équipe de trois personnes pour vérifier ces détails sur place.

À partir du moment où la GCC a été avisée de l'incident à l'origine, il s'est écoulé près de 16 heures avant que son personnel n'arrive sur les lieux. D'après les registres quotidiens du personnel et de l'équipement, il n'y a eu aucun contact avec le propriétaire durant cette période (il n'est pas clair s'il y a eu une tentative de prendre contact avec lui). De plus, rien n'indique au dossier qu'il y a eu un contact quelconque ou une tentative de prendre contact avec quelqu'un d'autre qui se trouvait sur les lieux. Cela est étrange, puisqu'un simple appel téléphonique à l'administration portuaire locale aurait pu faire la lumière sur l'évolution de la situation. Le laps de temps qui s'est écoulé avant que la GCC n'intervienne effectivement semble indiquer qu'elle ne voyait guère le besoin d'agir de façon urgente et qu'elle considérait l'incident comme présentant peu de risque, peu importe que le compte rendu du propriétaire ait été entièrement accepté ou non. Le fait que le personnel de la GCC se soit finalement contenté que le propriétaire surveille son navire coulé pendant la nuit à deux reprises, à lui seul, est une autre indication du degré de la menace perçue.

Si la présence urgente de la GCC sur les lieux n'était pas jugée d'une importance primordiale, si la menace de pollution était considérée minime, et si on savait que le propriétaire avait pris au moins certaines mesures d'intervention, la raisonnable des frais de tout le déploiement doit être remise en question, surtout à la lumière des réalités opérationnelles. À Terre-Neuve-et-Labrador, où la GCC reconnaît elle-même qu'elle ne peut être partout,¹ il est pratique courante de faire appel à des ressources locales pour obtenir de l'information ou même pour assurer une surveillance de base au lieu ou en prévision de la présence de la GCC sur place. De telles ressources locales peuvent comprendre les administrations portuaires ou le personnel de Transports Canada ou du ministère des Pêches. Dans ce cas-ci, il y avait une administration portuaire locale qui disposait de matériel absorbant dont le propriétaire s'est servi. De plus, Transports Canada et le ministère des Pêches avaient du personnel à Corner Brook, situé à environ 120 kilomètres du lieu de l'incident. Le ministère des Pêches avait aussi un bureau à Rocky Harbour, qui se trouve à seulement 70 kilomètres de Woody Point. La GCC aurait pu faire appel à ces ressources et désigner un seul agent d'intervention pour assurer une coordination par téléphone, selon le besoin, de son bureau de St. John's. Dans son courriel du 25 février 2020 en réponse aux questions de la Caisse, la GCC n'a fourni aucune raison convaincante expliquant pourquoi cette approche n'a pas été jugée souhaitable. En fait, il n'y a aucune preuve convaincante qu'une telle approche ait même été envisagée.

Au lieu de faire appel à des ressources locales pour d'abord confirmer le compte rendu du propriétaire à propos de la situation et des mesures qu'il prenait, la GCC s'est lancée dans une opération de surveillance de grande envergure, ce qui a amené trois membres de son personnel à se rendre à l'autre bout de la province sur la foi d'un seul compte rendu du propriétaire apparemment responsable du *Lady Elizabeth I*. Étant donné qu'il pouvait y avoir d'autres solutions moins coûteuses et que l'incident ne présentait apparemment qu'un faible risque, la décision de la GCC de procéder directement au déploiement de son personnel ne peut être considérée comme étant raisonnable dans les circonstances.

¹ Garde côtière canadienne, « Concept des opérations d'intervention environnementale – Pour un programme d'intervention environnementale vigilant, réactif et solide », 1^{ère} édition (Ottawa : Sa Majesté la Reine du chef du Canada, 2016), pages 26 à 30. Ce document est mentionné à plusieurs reprises dans la publication de la GCC intitulée « Plan d'urgence pour les déversements en mer – Chapitre national ».

L'affirmation de la GCC dans son courriel du 25 février 2020, selon laquelle cette décision était basée sur [traduction] « l'environnement et les circonstances particulières de l'incident », n'est que cela, c'est-à-dire une simple affirmation. Le fait de répéter cette affirmation sans fournir de détails ni de motifs précis ne permet pas de justifier les frais de surveillance réclamés.

DÉTAILS DE L'OFFRE D'INDEMNITÉ

Les frais réclamés par la GCC sont répartis en sept annexes. Chacune de ces annexes est examinée ci-dessous, de même que les décisions pertinentes qui ne sont pas exposées ailleurs dans la lettre.

Annexe 1 : Matériel et fournitures

107,87 \$

La GCC a réclamé les frais de remplacement de six bouchons en bois qui, d'après les registres quotidiens du personnel et de l'équipement, ont été utilisés le 8 mars 2018. Aucun détail n'a été fourni sur l'usage qui a été fait de ces bouchons, à part une ligne dans l'exposé de la GCC indiquant que l'entrepreneur du propriétaire a obturé les passe-coques avant de vider l'eau du *Lady Elizabeth I* et de le renflouer. Il est donc présumé que la GCC a simplement fourni les bouchons à l'entrepreneur pour cette raison. Il n'est pas clair pourquoi l'entrepreneur n'a pas fourni ses propres bouchons. Une autre complication est la date du reçu d'achat des bouchons : [traduction] « 30 mai », sans indication de l'année. Il est vrai que la note disant [traduction] « Bouchons de remplacement » établit un vague lien entre le reçu et les registres, et il est possible que la GCC ait attendu près de deux mois avant de faire un achat pour remplacer les produits consommables qu'elle a utilisés durant son intervention en réponse à l'incident.

Malgré les complications que pose le peu de preuves que la GCC a fournies, il est conclu que les bouchons ont bel et bien été utilisés durant l'intervention. Il est également conclu que l'obturation des passe-coques du navire était une étape nécessaire à l'opération de renflouement, ce qui a aidé à atténuer toute menace de pollution par les hydrocarbures que posait le navire coulé. Que la GCC ait été présente sur les lieux ou non, de tels bouchons auraient forcément été utilisés. Par conséquent, les frais réclamés pour les bouchons sont jugés raisonnables.

Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en entier.

Annexe 3 : Déplacements

1 704,07 \$

Cette portion de la demande d'indemnisation de la GCC comprend les frais de logement, les frais de repas et les frais accessoires des trois membres du personnel d'intervention environnementale qui ont été dépêchés sur les lieux de l'incident.

Pour les motifs exposés précédemment, le montant complet des frais réclamés à cette annexe est rejeté.

Les frais de salaire réclamés par la GCC pour le déploiement de trois membres de son personnel d'intervention environnementale sont résumés à la figure 4. Pour les motifs exposés précédemment, ce déploiement ne peut être jugé raisonnable.

Toutefois, il est reconnu que le *Lady Elizabeth I* constituait en fait une modeste menace de pollution lorsqu'il a coulé, et qu'il était donc raisonnable de faire un certain degré de surveillance de l'intervention du propriétaire, en particulier pour vérifier son compte rendu de la situation.

Comme il a été mentionné ci-haut, un degré proportionné de surveillance, à la lumière des circonstances particulières de l'incident, aurait consisté à ce qu'un seul agent d'intervention environnementale de la base de St. John's assure une liaison par téléphone avec une ressource locale, que ce soit un représentant de l'administration portuaire de Woody Point ou un agent de Transports Canada ou du ministère des Pêches basé à Corner Brook ou à Rocky Point. Cela aurait permis d'intervenir progressivement en réponse à l'incident et d'intensifier cette intervention selon le besoin, compte tenu du fait que le propriétaire du *Lady Elizabeth I* agissait apparemment de manière responsable et que le navire, qui était entouré d'un barrage flottant, ne constituait qu'une menace de pollution minime, même s'il avait eu une pleine charge de carburant.

Bien que les frais de personnel que la GCC a réellement engagés ne puissent être acceptés, il est reconnu que la GCC aurait toutefois engagé des frais de personnel au cours d'une intervention de surveillance à distance. Même si elle avait fait appel à des ressources locales pour accomplir la majeure partie du travail, il aurait été raisonnable pour la GCC de supporter les frais associés à de telles ressources – ou il aurait pu l'être. À cette fin, le taux de salaire horaire de 43,63 \$ de l'agent de niveau GT-04 ayant le plus d'ancienneté, parmi les deux agents de ce niveau qui ont été dépêchés sur les lieux de l'incident (voir la figure 4), a été multiplié par 22,5 heures, ce qui représente les trois jours de l'intervention du propriétaire en réponse à l'incident, et qui donne un total de 981,68 \$. Bien que l'intervention n'ait pas duré en fait plus de trois jours ouvrables complets, le montant accordé tient compte des heures de travail supplémentaires qui auraient pu être nécessaires. De plus, le montant a été majoré de 50 % pour tenir compte des frais de déplacement ou des frais accessoires qui auraient peut-être été engagés par des ressources locales, compte tenu que la distance entre Corner Brook, soit l'endroit où se trouve la ressource viable la plus éloignée, et Woody Point est d'environ 120 kilomètres par la route.

Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en partie au montant de 1 472,52 \$.

Les frais des heures de travail supplémentaires réclamés par la GCC pour le déploiement de trois membres de son personnel d'intervention environnementale sont résumés à la figure 5. Pour les motifs exposés précédemment, ce déploiement ne peut être jugé raisonnable.

À la lumière de la décision concernant les frais de salaire réclamés, qui est exposée ci-haut, le montant complet des frais réclamés à cette annexe est rejeté.

Annexe 11 : Équipement de lutte contre la pollution 128,34 \$

Cette portion de la demande d'indemnisation de la GCC comprend les frais d'usage d'une remorque d'intervention pendant trois jours, au taux quotidien de 42,78 \$.

Pour les motifs exposés précédemment, le montant complet des frais réclamés à cette annexe est rejeté.

Annexe 12 : Véhicules 715,81 \$

Cette portion de la demande d'indemnisation de la GCC est résumée à la figure 6. Elle comprend les frais d'usage d'un véhicule de la GCC pendant trois jours, au taux quotidien de 67,56 \$, plus les frais d'achat d'essence dont le total s'élève à 513,13 \$.

Pour les motifs exposés précédemment, le montant complet des frais réclamés à cette annexe est rejeté.

Annexe 13 : Administration 96,17 \$

Cette portion de la demande d'indemnisation de la GCC semble représenter un pourcentage des montants réclamés aux annexes 1, 3 et 4 (voir la figure 9). Cependant, après un examen plus approfondi, le montant total réclamé pour les frais d'administration ne concorde pas avec les chiffres présentés par la GCC. Il n'est donc pas clair comment ce montant a été calculé.

Étant donné que les frais réclamés aux annexes 1 et 4 ont été jugés recevables en partie, au montant total de 1 580,39 \$, les frais d'administration raisonnables ont été calculés au taux de 2,53 %, lequel a été reconnu dans le passé comme étant raisonnable.

Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en partie au montant de 39,98 \$.

SOMMAIRE DE L'OFFRE D'INDEMNITÉ

Le tableau ci-dessous montre un sommaire des montants réclamés et des montants offerts.

Annexe	Montant réclamé	Montant offert
1 – Matériel et fournitures	107,87 \$	107,87 \$
3 – Déplacements	1 704,07 \$	0,00 \$
4 – Salaires – Personnel à temps plein	1 948,35 \$	1 472,52 \$
5 – Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein	3 788,40 \$	0,00 \$
11 – Équipement de lutte contre la pollution	128,34 \$	0,00 \$
12 – Véhicules	715,81 \$	0,00 \$

13 – Administration	96,17 \$	39,98 \$
Total	8 489,01 \$	1 620,37 \$
Intérêts		129,42 \$
Grand total de l'offre		1 749,79 \$

Tableau : Sommaire des montants réclamés et des montants offerts

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 le soussigné 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.

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'administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, qui sera désigné à titre d'intimé 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.

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.

Enfin, lorsque le demandeur accepte l'offre d'indemnité, l'administrateur devient subrogé dans les droits du demandeur relativement à l'objet de la demande d'indemnisation. Le demandeur doit alors cesser tous ses efforts de recouvrement, et il doit coopérer avec la Caisse dans ses efforts pour recouvrer par subrogation la somme qu'elle a versée.

Je vous prie d'agréer mes meilleures salutations.

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

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

c. c. : Surintendant, Intervention environnementale, Région de l'Atlantique
Gestionnaire, Services opérationnels