



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 26 mai 2020

Dossier de la CIDPHN : 120-858-C1

PAR COURRIER RECOMMANDÉ ET PAR COURRIEL

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

OBJET : *Severn Mist* – Alert Bay (Colombie-Britannique)

Date de l'incident : 2018-02-11

OFFRE D'INDEMNITÉ

Cette lettre fait suite à une demande d'indemnisation que la Garde côtière canadienne (la « GCC ») a présentée relativement au navire de pêche *Severn Mist*, qui était à risque de couler et de causer de la pollution à Alert Bay, en Colombie-Britannique, le 11 février 2018 (l'« incident »).

Le 5 février 2020, 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, une demande d'indemnisation s'élevant à 28 226,69 \$¹ pour les frais que la GCC a engagés en réponse à l'incident. La demande d'indemnisation a été évaluée 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 et 106 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 de l'administrateur.

Il a été conclu que la demande d'indemnisation de la GCC est recevable en partie. La somme de 703,28 \$ (l'« offre ») est offerte à la GCC en réponse à sa demande d'indemnisation. Si l'offre est acceptée, les intérêts courus prescrits par l'article 116 de la *LRMM* seront calculés à la date où la somme offerte sera versée.

¹ En raison d'une présumée erreur d'arrondissement, ce montant est de 0,01 \$ inférieur à la somme des frais réclamés dans toutes les annexes. Le montant total réclamé a donc été rajusté à la hausse à 28 226,70 \$.

DEMANDE D'INDEMNISATION

La demande d'indemnisation de la GCC comprend ce qui suit :

- une lettre d'accompagnement du surintendant de l'intervention environnementale de la région de l'Ouest de la GCC;
- un exposé décrivant les événements liés à l'incident ainsi que l'intervention de la GCC;
- un sommaire des frais;
- des documents provenant de trois entrepreneurs;
- un rapport d'inspection maritime;
- divers registres, reçus et sommaires relatifs aux frais de personnel et d'équipement;
- un rapport de pollution du Centre des opérations régionales et trois mises à jour ultérieures; et
- 11 photos pleine page.

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

Exposé

D'après l'exposé, trois membres du personnel d'intervention environnementale (le « groupe d'intervention ») ont quitté Victoria le 10 février 2018 dans le cadre d'une « opération globale de nettoyage de la pollution par les hydrocarbures ». Le groupe d'intervention a été déployé en réponse à de nombreux signalements de pollution par les hydrocarbures qui ont été reçus dans les environs d'Alert Bay au cours d'une période de deux ans. Plusieurs navires particuliers étaient connus pour avoir rejeté des hydrocarbures dans cette région.

Le groupe d'intervention a voyagé dans deux véhicules, dont l'un a remorqué un bateau de lutte contre la pollution de classe II (le « PRV II »). Le personnel d'intervention environnementale est arrivé à Port McNeil et a logé à un hôtel de l'endroit.

Le 11 février 2018, le groupe d'intervention a voyagé jusqu'à Alert Bay à bord du PRV II. L'un des véhicules de la GCC s'est aussi rendu à Alert Bay, où il est demeuré pendant toute la durée de l'opération.

Une fois sur place, le groupe d'intervention a inspecté deux marinas locales. Au quai de la marina de Namgis, le groupe d'intervention a observé plusieurs navires qui étaient partiellement enfoncés dans l'eau. Le *Severn Mist*, un navire de pêche à filets maillants d'une longueur d'environ 35 pieds, a été jugé particulièrement problématique. Le personnel d'intervention environnementale a constaté qu'il y avait cinq pieds d'eau à bord du navire, et il a entrepris de vider cette eau par pompage. Il a aussi constaté qu'il y avait des quantités inconnues de diesel dans les réservoirs de carburant du navire, ainsi que divers autres hydrocarbures à bord.

Le groupe d'intervention a été incapable d'identifier le propriétaire du *Severn Mist*. Il a communiqué avec le conseil de bande de la Première Nation locale, mais celui-ci a dit ne pas savoir qui était le propriétaire actuel du navire.

Le groupe d'intervention a enlevé tous les barils et contenants d'hydrocarbures qui se trouvaient à bord du *Severn Mist*, mais il a été incapable de pomper le carburant diesel à cause de la configuration des prises d'avitaillement. La GCC avait engagé un camion-pompe pour la plus vaste opération, et celui-ci a été utilisé pour éliminer les hydrocarbures qui ont été enlevés du navire.

Pour le reste de la journée du 11 février 2018, le groupe d'intervention s'est occupé d'autres navires préoccupants non précisés.

Dans la matinée du 12 février 2018, le groupe d'intervention est retourné à l'endroit où se trouvait le *Severn Mist* et a constaté que celui-ci gîtait dangereusement et qu'il était à risque de couler. Il a encore une fois pompé l'eau du navire, et il a fait rapport de la situation au Centre des opérations régionales (le « COR »). À la suite d'une discussion avec le surintendant de l'intervention environnementale, il a été décidé de sortir le navire de l'eau, car on a jugé qu'il constituait une menace de pollution. À cette fin, la GCC a passé un contrat verbal avec l'entrepreneur D.C. de Port Hardy. Entre-temps, le PRV II a remorqué le *Severn Mist* jusqu'à la marina de Port McNeil pour qu'il puisse être surveillé de plus près.

Durant la nuit du 12 février 2018, le groupe d'intervention s'est occupé du *Severn Mist* et il a pompé l'eau qui s'infiltrait dans le navire toutes les deux heures.

Le 13 février 2018, le groupe d'intervention a réévalué l'état du *Severn Mist*. L'entrepreneur D.C. est arrivé sur les lieux et a fait sa propre évaluation du navire. Le groupe d'intervention s'est alors démobilisé, et il a confié à un spécialiste en intervention environnementale de Port Hardy la tâche d'observer et de surveiller les opérations qui ont suivi.

Le 14 février 2018, le *Severn Mist* a été sorti de l'eau et transporté au chantier de l'entrepreneur D.C. à Port Hardy. Le groupe d'intervention est retourné à Victoria.

Après que le *Severn Mist* ait été sorti de l'eau, la GCC a fait d'autres tentatives infructueuses pour identifier le propriétaire du navire. Finalement, [traduction] « compte tenu de l'état du navire, des quantités connues et inconnues d'hydrocarbures à bord, et de la présence d'hydrocarbures dans la cale, la GCC a conclu que le navire était une épave souillée par les hydrocarbures et elle a pris la décision de le déconstruire. Les travaux de déconstruction ont été effectués au chantier [de l'entrepreneur D.C.] à l'aide d'une excavatrice et d'un conteneur de déchets. »

Sommaire des frais

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

		<u>SCH</u>
MATERIALS AND SUPPLIES	-	1
CONTRACT SERVICES	9,842.70	2
TRAVEL	2,828.99	3
SALARIES - FULL TIME PERSONNEL	2,941.88	4
OVERTIME - FULL TIME PERSONNEL	7,787.32	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)	3,622.69	11
VEHICLES	1,069.52	12
ADMINISTRATION	133.60	13
TOTAL CCG COST OF INCIDENT	\$ 28,226.69	

Figure 1 : Copie d'écran du sommaire des frais

Documents à l'appui des frais relatifs aux services contractuels

La GCC a fourni trois factures et divers autres documents décrits ci-dessous à l'appui des frais qu'elle a réclamés pour les services contractuels. Elle a aussi fourni la répartition suivante de cette portion de sa demande d'indemnisation :

CONTRACT SERVICES	AMOUNT	GST	TOTAL	REFERENCE
██████████	7,791.25	389.56	8,180.81	INV 0000084 Paid Dec 20/18
PROGRESSIVE DIESEL	1132.75	56.64	1,189.39	INV 61218 Paid by MC
████████████████████	450	22.5	472.50	INV 180305 Paid Mar 12/18

Figure 2 : Copie d'écran de la répartition des frais relatifs aux services contractuels

Les frais relatifs aux services contractuels fournis par l'entrepreneur D.C. [premier point caviardé] sont justifiés par une facture datée du 21 septembre 2018, laquelle contient la description suivante :

Description	Rate	Qty	Line Total
Delivery Pick up "Severn Mist" in Port McNeil 2/15/18 and deliver to Port Hardy	\$500.00 +GST	1	\$500.00
Delivery Pick up "Severn Mist" from Port Hardy 9/20/18 and deliver to 7 Mile landfill	\$500.00 +GST	1	\$500.00
Service Remove all hardware, tanks, engine, electrical, oil hoses etc. Drain and mop up all oil, fuel and contaminates from hull, hoses, tanks etc. Brian (see worksheet) 65.5 hrs. Dan 21 hrs.	\$55.00 +GST	86.5	\$4,757.50
Service Hi ab time to remove tanks, engines, gear etc. from boat.	\$150.00 +GST	6.5	\$975.00
General 7 miles landfill charges (Invoice enclosed) 8470 kgs	\$1,058.75 +GST	1	\$1,058.75

Figure 3 : Copie d'écran de la facture de l'entrepreneur D.C.

À l'appui des frais relatifs aux services de l'entrepreneur D.C., la GCC a aussi fourni une description quotidienne de quatre pages des travaux de déconstruction effectués par un employé ou un sous-traitant. Ce document montre que les travaux de déconstruction ont débuté le 25 août 2018 et ont pris fin le 19 septembre 2018. On y mentionne que les hydrocarbures résiduels et d'autres liquides ont été drainés, mais on ne donne aucun détail sur les quantités.

Enfin, les frais d'élimination des déchets inclus dans la facture de l'entrepreneur D.C. sont justifiés par un billet de pesage indiquant 8 470 kilogrammes de déchets, et par une facture au montant de 1 058,75 \$ du district régional de Mount Waddington. La facture est datée du 20 septembre 2018.

Les frais relatifs aux services fournis par Progressive Diesel Ltd. (« Progressive ») sont justifiés par une facture au montant de 1 268,68 \$ datée du 19 février 2018. Une deuxième facture de Progressive, datée du 16 avril 2018, montre qu'une somme de 79,29 \$ a été remboursée à la GCC, ce qui semble représenter le montant de la TVP qui était inclus dans la première facture.

La première facture de Progressive contient les détails suivants :

Part Number	Description	Ordered	Shipped	List	Price	Total	Tax	Units
	SEVERN MIST HAUL BOAT OUT AND BLOCK JOB ORDERED BY PIPER HARRIS							
LAB-IR1	STRAIGHTTIME	2.00	2.00	125.00	119.50	239.00	PO	EA
	FEB 14 : - DOWN TO WATER FRONT - DROP MAST AND RIGGING WITH HIAB ASSIST							
BHO CON-O-LIFT	BOATHAUL, LOAD AND HAUL OUT OF WATER/ BLOCK IN A.M.	1.00	1.00	500.00	500.00	500.00	PO	EA
SUBLET	HIAB TO DROP MAST/ RIGGING AT BOAT RAMP	1.00	1.00	143.75	143.75	143.75	PO	EA
BHO CON-O-LIFT	BOATHAUL, 2ND LIFT FOR DAN CARTER TO FIT ON TRAILER	1.00	1.00	250.00	250.00	250.00	PO	EA
SHOP SUPP	SHOP SUPPLIES	1.00	1.00	19.12	0.00	0.00	PO	EA

Figure 4 : Copie d'écran de la facture de Progressive datée du 19 février 2018

Enfin, les frais relatifs aux services fournis par l'entrepreneur D.K. [deuxième point caviardé dans la figure 2] sont justifiés par une facture datée du 5 mars 2018. Cette facture comprend seulement la description suivante : [traduction] « Évaluation de l'état du navire : Severnmist [sic] à Port Hardy ».

Rapport d'inspection maritime

Le rapport d'inspection de l'entrepreneur D.K. est daté du 22 février 2018. Il ne contient qu'une seule page et se lit comme suit :

On Feb.22 2018 I did attend on board the above vessel in Port Hardy.
This was an out of water assessment to determine the condition of vessel.
[REDACTED] was present for survey.
Length 37'4" Breadth 11'6"
Built by Deltaga Boat Works Delta

Roof is collapsing.
Wheel House needs to be completely gutted and rebuilt.
All upholstery is ruined.
Some fiberglass on port hull is scared up
On the aft and main deck are some soft spots.
Hatch cover needs replacing
Engine is a 4-71 GM with Twin Disc gear
Engine and gear needs replacing full of water.
Needs all new wiring.
Needs stern bearing.
Needs all new hydraulics and pump
All stuffing boxes leak.
Cooling pipe needs replacing.
No electronics
Gillnet drum has electrolysis needs replacing.
All engine controls are missing.
Anchor winch needs repairs.

This boat is not worth being repaired as expenditure would exceed
the value of the boat.
Pictures show engine, hull, drum, inside of cabin and hydraulic steering ram
and the crushed cooling pipes.

Figure 5 : Copie d'écran du rapport d'inspection du Severn Mist

Frais de personnel et d'équipement

À l'appui des frais de déplacement réclamés dans sa demande d'indemnisation, la GCC a fourni trois notes d'hôtel, montrant que trois membres du personnel d'intervention environnementale ont passé quatre nuits dans un hôtel à Port McNeil; ils sont arrivés à l'hôtel le 10 février 2018 et ont quitté le 14 février 2018. La GCC a aussi fourni des rapports de dépenses pour chacun des spécialistes en intervention environnementale, qui montrent les montants totaux des divers frais réclamés, mais qui ne contiennent aucun détail ni aucune description :

Expense Type	Date		Foreign Amount	Tax Amount	Amount
16) Commercial Accommodation	11/02/2018	T515 - W9A21 - E20 - 120 - 00000 - 6 - - -			468.85
		W100	CA#G ...	18.75	
		3390 - 6563F - 524 - 899 - 00000 - 6 - - -			487.60
Other		0600			
2) Allowance: Meals, Incidentals & Private Accommodation	14/02/2018	T515 - W9A21 - E20 - 120 - 00000 - 6 - - -			325.14
		W100	CA#G ...	16.26	
		3390 - 6563F - 524 - 899 - 00000 - 6 - - -			341.40
	14/02/2018	T515 - W9A21 - E20 - 120 - 00000 - 6 - - -			65.90
		W100	CA#G ...	3.30	
		3390 - 6563F - 524 - 899 - 00000 - 6 - - -			69.20
		0600			
3) Allowance: Private Motor Vehicle	14/02/2018	T515 - W9A21 - E20 - 120 - 00000 - 6 - - -			15.20
		W100	CA#G ...	0.76	
		3390 - 6563F - 524 - 899 - 00000 - 6 - - -			15.96
		0600			
Total reimbursable expenses (CAD)					914.16
Tax Coding Summary					
GST					Total Amount
3390 - 6563F - 524 - 899 - 00000 - 6 - - - 0600				35.71	38.07
Financial Coding Summary					
Financial Coding			Total Excl. Tax	Total Incl. Tax	
T515 - W9A21 - E20 - 120 - 00000 - 6 - - - W100			875.09	914.16	

Figure 6 : Copie d'écran d'un exemple des rapports de dépenses

La GCC a aussi fourni un reçu de la compagnie de traversiers BC Ferries au montant de 126,90 \$, daté du 11 février 2018 à 07 h 56. Ce reçu montre le prix d'un véhicule de dimension supérieure et d'un conducteur pour la traversée de Port McNeil à Alert Bay.

À l'appui des frais réclamés pour les salaires de trois membres du personnel d'intervention environnementale, la GCC a fourni cinq registres quotidiens du personnel et de l'équipement (les « registres quotidiens »), qui sont résumés comme suit :

	Group & Level	Time (Hours)	Rate	COST	REFERENCE
	GT 05	22.5	43.23	972.68	20-Feb
	GT 04	22.5	43.76	984.60	20-Feb
	GT 04	22.5	43.76	984.60	20-Feb

Figure 7 : Copie d'écran du sommaire des frais de salaire (les noms des trois membres du personnel d'intervention environnementale ont été caviardés)

Les frais réclamés pour les heures de travail supplémentaires de trois membres du personnel d'intervention environnementale sont justifiés par des registres qui montrent, entre autres choses, que toutes les heures de travail du 11 février 2018, un dimanche, ont été payées au taux double. Les frais réclamés pour les heures de travail supplémentaires sont résumés comme suit :

	Group & Level	1.5 x	2.0 X	Overtime Hours	Rate	COST	REFERENCE
	GT 05	19.50	12.00	53.25	40.94	2,180.06	Ref EDR
	GT 04	31.00	17.00	80.50	36.47	2,935.84	Ref EDR
	GT 04	27.50	16.00	73.25	36.47	2,671.43	Ref EDR

Figure 8 : Copie d'écran du sommaire des frais des heures de travail supplémentaires (les noms des trois membres du personnel d'intervention environnementale ont été caviardés)

Les registres quotidiens donnent une description sommaire des heures de travail et de l'équipement déployé durant l'opération du groupe d'intervention, mais ils contiennent peu de détails sur la répartition des tâches. Notamment, les entrées des 11 et 12 février 2018 indiquent l'usage d'une pompe centrifuge de deux pouces.

Les frais réclamés pour l'usage d'équipement de lutte contre la pollution sont justifiés par un renvoi aux registres quotidiens et sont résumés comme suit :

Description	Unit/ft	TIME (days)	RATE (per ft)	RATE (daily)	COST	REFERENCE
Pollution Response Vessel II		3.00	b	1194.23	3,582.69	Ref Equip Log
2" Centrifugal Pump		2.00		20.00	40.00	Ref Equip Log

Figure 9 : Copie d'écran du sommaire des frais relatifs à l'équipement de lutte contre la pollution

Les frais réclamés pour l'usage de véhicules sont justifiés par deux registres qui semblent indiquer le kilométrage parcouru par les véhicules de la GCC. Les montants réclamés sont résumés comme suit :

UNIT #	MILEAGE (Kms)	RATE	TIME (days)	RATE	COST	REFERENCE
16-824	939	0.22	5.00	65.57	534.43	Ref Veh Log
06-818	942	0.22	5.00	65.57	535.09	Ref Veh Log

Figure 10 : Copie d'écran du sommaire des frais relatifs aux véhicules

Enfin, les frais d'administration réclamés sont justifiés par une description sommaire, et ils semblent être basés sur un taux de 2,53 % qui a été appliqué au montant total des frais de déplacement et à une proportion de 83,33 % des frais de salaire, ce qui exclut les frais du régime d'avantages sociaux du personnel.

Rapport de pollution du Centre des opérations régionales et trois mises à jour ultérieures

La demande d'indemnisation comprend un rapport de pollution du COR daté du 12 février 2018 à 10 h 37. L'extrait ci-dessous du rapport de pollution (d'après le contexte et les mises à jour ultérieures, il semble que le *Severn Mist* ait été appelé par erreur le *Silver Mist*) ne donne aucun détail sur les polluants :

ORIGIN:	SILVER LUCK – 35FT GILLNETTER/SILVER MIST 35' GILLNETTER
WEATHER CONDITIONS:	
ADDITIONAL INFORMATION:	NAMGIS DOCK, SILVER MIST AND SILVER LUCK, BOTH 35FT GILLNETTERS IN ROUGH SHAPE, NON FUNCTIONING. PUMPED 5' OF WATER OUT OF ENGINE. BOTH ARE BEING REMOVED AT HIGH TIDE TODAY.

Figure 11 : Copie d'écran d'un extrait du rapport de pollution du COR

Une mise à jour faite à 13 h 07 à la même date dit ce qui suit : [traduction] « Le *Severn mist* et le *Silver luck* ont été vidés d'eau. Tous les polluants accessibles [...] ont été pompés à l'aide d'un camion-pompe ou enlevés à la main. Les navires seront amenés à la rampe d'accès à l'eau de *Namgis* pour être sortis de l'eau et déconstruits. »

Une deuxième mise à jour, datée du 13 février 2018 à 18 h 11, se lit comme suit : [traduction] « Le *Silver luck* a été sorti de l'eau et les travaux de déconstruction ont commencé. Le *Severn mist* a été remorqué à *Port Mcneil* [sic]. À cause de la marée basse, le navire n'a pas pu être sorti de l'eau ce soir. Des tentatives seront faites demain matin pour sortir le navire de l'eau à marée basse. »

Photos

La demande d'indemnisation comprend onze photos pleine page d'un navire qui semble correspondre à la description du *Severn Mist*. Les deux premières photos montrent le navire dans l'eau, amarré à un quai, et les autres photos font voir le navire à terre. Les photos ne comportent aucune légende, et elles ne sont pas datées ni horodatées. Elles ne semblent pas montrer les hydrocarbures à bord du navire.

CORRESPONDANCE AVEC LE DEMANDEUR

Demandes de documents additionnels et d'éclaircissements

Durant le processus d'enquête et d'évaluation, la Caisse a communiqué avec la GCC par courriel à deux reprises pour lui demander des documents additionnels et des éclaircissements.

La première demande a été faite le 21 février 2020. La figure ci-dessous montre quelques-unes des questions posées à la GCC qui sont pertinentes par rapport à l'évaluation de la demande d'indemnisation, ainsi que les réponses reçues de la GCC le 19 mars 2020 :

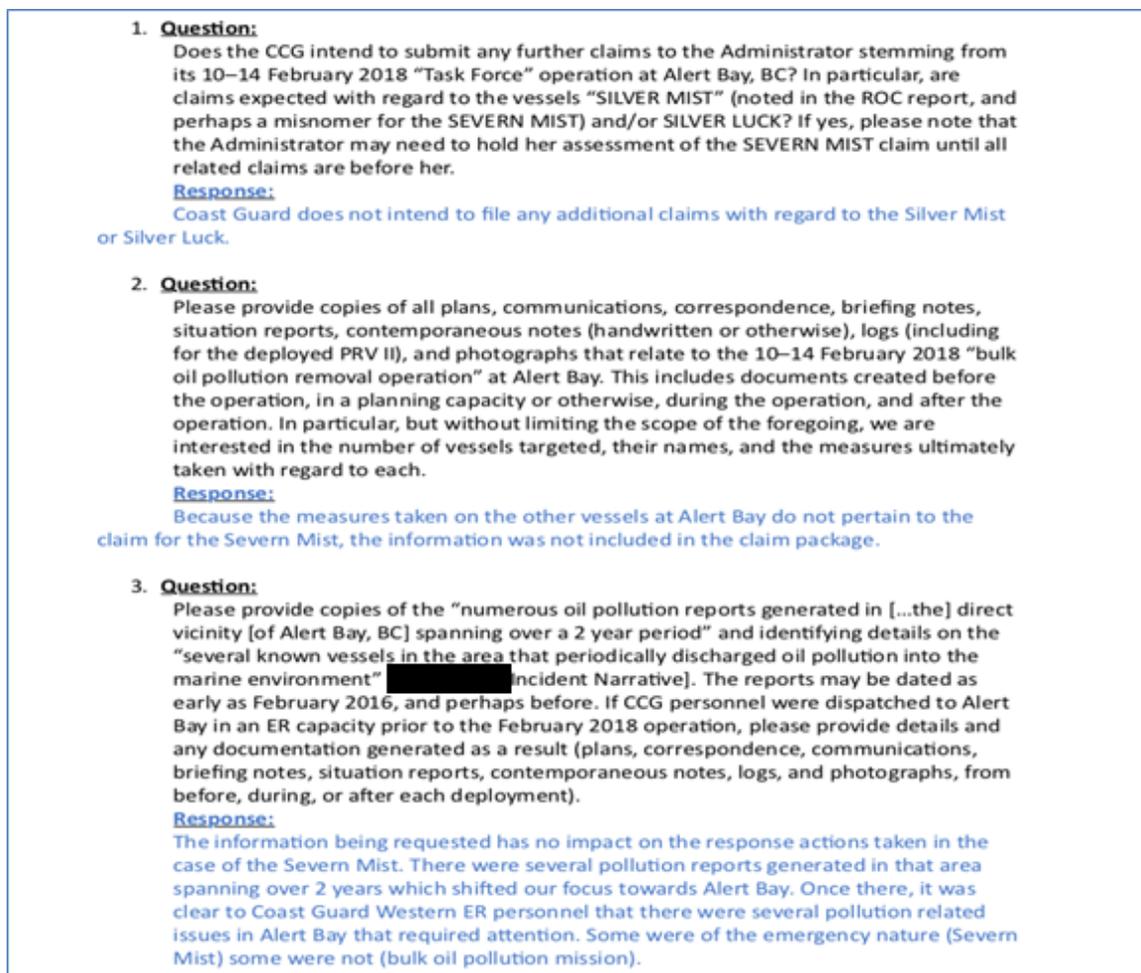


Figure 12 : Copie d'écran de l'échange de courriels entre la Caisse et la GCC du 21 février et du 19 mars 2020 (le nom de l'agent supérieur d'intervention environnementale de la GCC a été caviardé)

[traduction de la figure 12]

1. Question : La GCC a-t-elle l'intention de présenter à l'administrateur d'autres demandes d'indemnisation à la suite de l'opération menée par son « groupe d'intervention » à Alert Bay du 10 au 14 février 2018? En particulier, va-t-elle présenter des demandes d'indemnisation concernant les navires « *Silver Mist* » (qui est mentionné dans le rapport du COR, mais qui pourrait être le *Severn Mist* appelé par erreur le *Silver Mist*) et/ou *Silver Luck*? Dans l'affirmative, veuillez noter que l'administrateur pourrait devoir mettre en suspens son évaluation de la demande d'indemnisation relative au *Severn Mist* jusqu'à ce qu'il ait reçu toutes les demandes d'indemnisation.

Réponse : La Garde côtière n'a pas l'intention de présenter d'autres demandes d'indemnisation concernant le *Silver Mist* ou le *Silver Luck*.

2. Question : Veuillez fournir des copies des plans, des communications, de la correspondance, des notes de breffage, des rapports de situation, des notes

contemporaines (manuscrites ou autres), des registres (y compris celui du PRV II qui a été déployé) et des photos qui se rapportent à « l'opération globale de nettoyage de la pollution par les hydrocarbures » menée à Alert Bay du 10 au 14 février 2018. Cela comprend les documents créés avant l'opération, que ce soit à des fins de planification ou autres, durant l'opération, et après l'opération. En particulier, mais sans limiter la portée de ce qui précède, nous voulons connaître le nombre de navires ciblé, leurs noms, ainsi que les mesures qui ont finalement été prises à l'égard chaque navire.

Réponse : Étant donné que les mesures prises à l'égard des autres navires à Alert Bay ne se rapportent pas à la demande d'indemnisation concernant le Severn Mist, cette information n'a pas été incluse dans la demande d'indemnisation.

3. **Question** : Veuillez fournir des copies des « nombreux signalements de pollution par les hydrocarbures qui ont été faits dans [...les] environs immédiats [d'Alert Bay, C.-B.] au cours d'une période de deux ans », et donner des détails sur les « plusieurs navires connus dans la région pour avoir périodiquement causé de la pollution par les hydrocarbures dans l'environnement marin » [exposé de l'incident]. Les signalements peuvent remonter à février 2016, et peut-être même avant. Si des membres du personnel de la GCC ont été déployés à Alert Bay pour une intervention environnementale avant l'opération de février 2018, veuillez fournir des détails à ce sujet ainsi que tout document qui s'y rapporte (plans, correspondance, communications, notes de breffage, rapports de situation, notes contemporaines, registres et photos produits avant, durant et après chaque déploiement).

Réponse : L'information demandée n'a aucun impact sur les mesures d'intervention prises dans le cas du Severn Mist. Il y a eu plusieurs signalements de pollution dans cette région au cours d'une période de plus de deux ans, ce qui nous a amenés à concentrer notre attention sur Alert Bay. Une fois sur place, le personnel d'intervention environnementale de la région de l'Ouest de la Garde côtière s'est rendu compte qu'il y avait plusieurs problèmes de pollution à Alert Bay qui exigeaient une attention. Certains de ces problèmes étaient de nature urgente (le Severn Mist), alors que d'autres ne l'étaient pas (mission globale de nettoyage de la pollution par les hydrocarbures).

Le 27 mars 2020, la Caisse a envoyé un courriel de suivi à la GCC pour préciser sa position et les raisons de ses demandes. Par souci de clarté, la deuxième phrase du deuxième paragraphe ci-dessous a été corrigée plus tard pour se lire comme suit : [traduction] « Si le *Severn Mist* était l'un de ces navires connus [...] » :

The CCG has declined to provide certain documents requested by the Fund. While the CCG's position appears to be that the documents requested are not relevant to assessing the claim, the Administrator may reach a different determination.

The claim narrative indicates that the measures taken with respect to the SEVERN MIST were undertaken by a "Task Force" sent to Alert Bay in response to reports of oil pollution from "several known vessels" over a two-year period. If the SEVERN MIST was the source of those known vessels, the current claim may be time barred.

On the flip side, if the SEVERN MIST was not in fact a source of those historic spills, and the vessel was found incidentally while the Task Force was investigating the historic reports, then many of the Task Force's costs and expenses are not measures taken with respect to the SEVERN MIST incident. The costs and expenses should properly be distributed amongst the owners of the offending vessels, meaning that they must be claimed independently.

If the Administrator does not have the evidence to confirm that the CCG claim was submitted in accordance with the MLA, and that the costs and expenses claimed for arise from measures taken specifically with respect to the SEVERN MIST as an oil pollution threat, she may not be able to reach the findings sought by the CCG.

Please advise by 10 April whether the CCG is willing and able to provide the requested documentation, and provide a timeline for doing so, and the Administrator will hold her assessment accordingly.

Figure 13 : Copie d'écran du courriel que la Caisse a envoyé à la GCC le 27 mars 2020

[traduction de la figure 13]

La GCC a refusé de fournir certains documents demandés par la Caisse. Bien que la position de la GCC semble être que les documents demandés ne sont pas pertinents par rapport à l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur pourrait bien en arriver à une conclusion différente.

D'après l'exposé de l'incident joint à la demande d'indemnisation, les mesures relatives au *Severn Mist* ont été prises par un « groupe d'intervention » qui a été envoyé à Alert Bay en réponse à des signalements de pollution par les hydrocarbures causée par « plusieurs navires connus » au cours d'une période de deux ans. Si le *Severn Mist* était l'un de ces navires connus, le délai de prescription de la demande d'indemnisation relative à celui-ci pourrait avoir expiré.

Par contre, si le *Severn Mist* n'a pas causé l'un des déversements survenus dans le passé, et que le navire a été trouvé par hasard pendant que le groupe d'intervention enquêtait sur les signalements du passé, cela signifie qu'une bonne partie des frais engagés par le groupe de travail ne l'ont pas été pour la prise de mesures relatives à l'incident du *Severn Mist*. Les frais engagés doivent donc être répartis de manière appropriée entre les propriétaires des navires responsables, ce qui veut dire que ces frais doivent faire l'objet de demandes d'indemnisation distinctes.

Si l'administrateur ne dispose d'aucune preuve montrant que la demande d'indemnisation de la GCC a été présentée en conformité avec la *LRMM*, et que les frais réclamés ont été engagés pour la prise de mesures spécifiques en réponse à une menace de pollution par les hydrocarbures posée par le *Severn Mist*, l'administrateur pourrait ne pas pouvoir tirer les conclusions souhaitées par la GCC.

Veillez nous faire savoir d'ici le 10 avril si la GCC est disposée et apte à fournir les documents demandés et d'indiquer dans quel délai elle va le faire, et l'administrateur mettra alors l'évaluation de la demande d'indemnisation en suspens.

Le 9 avril 2020, la GCC a répondu ce qui suit :

Regarding your follow-up inquiry related to the Severn Mist claim, Coast Guard will not be providing any additional documentation.
That said, the Senior Response Officer confirmed that the date reported on the narrative was the first time Coast Guard was made aware of and took any measures for the Severn Mist.

Figure 14 : Copie d'écran de la réponse que la GCC a envoyée à la Caisse par courriel le 9 avril 2020

[traduction de la figure 14]

Comme suite à votre courriel de suivi concernant la demande d'indemnisation relative au *Severn Mist*, la Garde côtière ne fournira aucun document additionnel. Cela étant dit, l'agent supérieur d'intervention a confirmé que la date indiquée dans l'exposé est celle à laquelle la Garde côtière a pris connaissance du *Severn Mist* pour la première fois et qu'elle a pris des mesures quelconques à l'égard de celui-ci.

Il n'y a eu aucun autre échange de correspondance entre la Caisse et la GCC concernant la demande d'indemnisation relative au *Severn Mist*.

CONCLUSIONS ET DÉCISIONS

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

L'incident a entraîné des frais pour la prise de mesures visant à éviter des dommages prévus dus à la pollution par les hydrocarbures dans les eaux territoriales du Canada. Par conséquent, la demande d'indemnisation relative à l'incident pourrait être admissible.

La GCC est un demandeur admissible pour l'application de l'article 103 de la *LRMM*.

La GCC a refusé de fournir ses rapports de pollution historiques dans la région d'Alert Bay pour les deux années ayant précédé l'incident, bien qu'elle ait affirmé ne pas savoir que le *Severn Mist* constituait une menace de pollution par les hydrocarbures avant son intervention du 11 février 2018. Il est toutefois possible que le *Severn Mist* était en fait l'un des navires connus pour avoir rejeté des hydrocarbures à Alert Bay dans le passé, ce qui veut dire que le délai de deux ans pour présenter une demande d'indemnisation, prévu à

l'alinéa 103(2)a) de la *LRMM*, aurait expiré. Cependant, il est accepté, selon la prépondérance des probabilités, que la demande d'indemnisation de la GCC a été effectivement présentée dans le délai prévu au paragraphe 103(2).

Certains frais 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 le navire, comme le prévoit la partie 6, section 2 de la *LRMM*, et ils sont donc indemnisables.

Pour les raisons qui précèdent, il est conclu que la demande d'indemnisation pourrait être admissible selon l'art. 103 de la *LRMM*.

Bon nombre des faits présentés par la GCC sont acceptés

En général, les principaux faits et la chronologie des événements présentés par la GCC concernant l'opération qu'elle a menée en février 2018 à Alert Bay et dans les environs sont acceptés. Cependant, il y a un certain nombre de lacunes importantes dans la preuve. Ces lacunes sont décrites en détail ci-après.

Le *Severn Mist* constituait une menace de pollution le 11 février 2018

Il est accepté que le personnel d'intervention environnementale a pris connaissance du *Severn Mist* pour la première fois le 11 février 2018, probablement après 08 h 00, d'après le reçu de BC Ferries. Il est aussi accepté qu'à ce moment, on a observé que le navire était en mauvais état et partiellement enfoncé dans l'eau, et qu'il y avait des quantités inconnues de polluants à bord du navire. Le propriétaire du navire n'a pas pu être identifié. Le *Severn Mist* était à risque de couler, ce qui aurait causé un rejet dans l'environnement marin des polluants se trouvant à bord du navire. Le personnel d'intervention environnementale a pompé de grandes quantités d'eau hors du navire et a enlevé tous les hydrocarbures accessibles se trouvant à bord. Ces mesures étaient raisonnables dans les circonstances. Avant l'intervention de la GCC, le navire constituait une menace de pollution, bien que l'ampleur de cette menace n'ait pas été entièrement comprise ni pleinement documentée, ou les deux.

Il convient de noter qu'aucun matériel absorbant ne semble avoir été déployé à un moment quelconque durant l'intervention de la GCC en réponse au *Severn Mist*, et que l'eau qui s'était infiltrée dans le navire a simplement été pompée par-dessus bord. Cela semble indiquer que l'eau qui se trouvait à l'intérieur du navire n'était pas du tout contaminée par les hydrocarbures, ou qu'on a jugé qu'elle n'était pas suffisamment contaminée pour nécessiter la prise de mesures de rétention ou de récupération quelconques.

La preuve ne montre pas que les mesures prises par la GCC après le 11 février étaient raisonnables

D'après l'exposé, une fois que les polluants accessibles ont été enlevés du *Severn Mist* le 11 février 2018, il restait encore une quantité de carburant et peut-être aussi des huiles résiduelles à bord. La GCC n'a fait aucun effort pour évaluer et documenter une quantité

même approximative de ces polluants résiduels, même après que le navire ait été sorti de l'eau, inspecté et déconstruit.

La GCC a continué de prendre des mesures pour maintenir le *Severn Mist* à flot, et elle a finalement pris des dispositions pour le sortir de l'eau. Cependant, il ne découle pas de ces seuls faits que le navire constituait encore une menace de pollution, au point où les mesures prises après le 11 février 2018 aient été raisonnables. En l'absence d'une estimation même approximative de la quantité de polluants qui restaient à bord du navire, on ne peut présumer que les mesures prises par la suite étaient raisonnables et proportionnées. Par exemple, une quantité de quelques litres de polluants pourrait ne pas être suffisante pour justifier une intervention environnementale coûtant des milliers de dollars.

Lorsque le personnel d'intervention environnementale est retourné sur les lieux de l'incident le 12 février 2018, il a constaté que le *Severn Mist* était moins stable. Le navire gîtait dangereusement et on a jugé qu'il allait probablement couler si aucune mesure n'était prise. L'eau qui s'était infiltrée dans le navire a de nouveau été pompée par-dessus bord. Encore une fois, aucun matériel absorbant n'a été déployé.

Curieusement, la GCC a décidé d'utiliser son PRV II pour remorquer le *Severn Mist* en détresse sur une distance de dix kilomètres jusqu'à Port McNeil le 13 février 2018. Peu de détails ont été fournis à ce sujet, mais le simple fait que le *Severn Mist* ait été remorqué met en doute l'affirmation de la GCC selon laquelle le navire était en danger imminent de couler et de causer de la pollution. Si c'était réellement le cas, une telle opération de remorquage – qui a probablement duré plus de deux heures – aurait présenté un risque considérable pour le PRV II et son équipage et pour l'environnement marin.

Un autre point qui prête à confusion vient du fait que, d'après les mises à jour du rapport de pollution du COR, un autre navire problématique d'une dimension semblable à celle du *Severn Mist*, le *Silver Luck*, a été sorti de l'eau à Alert Bay le 12 février 2018. Selon la première mise à jour du rapport de pollution du COR, il semble que ce soit ce que la GCC avait aussi projeté de faire à l'origine avec le *Severn Mist*. On ne sait pas pourquoi la GCC a finalement changé d'idée.

La GCC a affirmé que le *Severn Mist* constituait une menace de pollution et qu'il était à risque imminent de couler après le 11 février 2018. Cependant, la GCC n'a pas fourni de preuve à l'appui de ces affirmations, et les mesures qu'elle a prises à ce moment semblent les contredire.

En raison du caractère incomplet et incongru de la preuve entourant les mesures prises par la GCC à la suite de son intervention initiale du 11 février 2018, on ne peut déterminer si l'une ou l'autre de ces mesures ont été prises de manière raisonnable pour atténuer une véritable menace de pollution par les hydrocarbures. Par conséquent, les frais réclamés par la GCC pour les mesures qu'elle a prises relativement au *Severn Mist* après le 11 février 2018 sont rejetés.

Les frais relatifs à l'opération du groupe d'intervention n'ont pas été réclamés de façon appropriée

En réponse aux requêtes de la Caisse, la GCC a soutenu qu'elle n'était pas au courant de la situation dans laquelle se trouvait le *Severn Mist* avant que son personnel d'intervention environnementale n'en prenne connaissance le 11 février 2018, dans le cadre de la plus vaste opération menée par son groupe d'intervention à Alert Bay. Cette opération avait été planifiée à l'avance et ciblait certains navires connus dans la région, mais le *Severn Mist* n'était pas l'un de ces navires.

Bien que l'opération du groupe d'intervention ait pu comprendre la prise de mesures raisonnables pour atténuer la menace de pollution par les hydrocarbures posée par d'autres navires, et bien que les frais de ces mesures puissent être autrement indemnisables dans le contexte d'incidents séparés causés par ces autres navires, les frais de la plus vaste opération ne sont pas indemnisables au même titre que les frais directement associés au *Severn Mist*. La GCC avait prévu les frais de l'opération du groupe d'intervention avant de se rendre compte de la menace que posait le *Severn Mist*. En conséquence, les frais de la plus vaste opération du groupe d'intervention ne peuvent être considérés comme ayant résulté de l'incident.

Par conséquent, et en l'absence d'une description détaillée de la plus vaste opération du groupe d'intervention qui aurait pu permettre de calculer certains frais différentiels associés aux mesures prises relativement au *Severn Mist*, la majeure partie des frais de personnel et d'équipement qui ont été réclamés doit être rejetée.

DÉTAILS DE L'OFFRE

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

Annexe 2 : Services contractuels

Cette portion de la demande d'indemnisation comprend trois montants séparés qui représentent les frais des services fournis par trois différents entrepreneurs. Le total des frais réclamés à cette annexe s'élève à 9 842,70 \$.

Progressive

Le montant de 1 189,39 \$ réclamé pour les services fournis par Progressive comprend la sortie de l'eau du *Severn Mist* à Port McNeil le 14 février 2018, ainsi que les préparatifs pour le remorquage du navire par voie de terre jusqu'au chantier de l'entrepreneur D.C., y compris le levage du navire pour le placer sur une remorque et sa déconstruction partielle. Étant donné que la GCC n'a pas fourni une preuve suffisante pour montrer que le *Severn Mist* posait encore une menace de pollution à la suite des mesures prises par le

personnel d'intervention environnementale le 11 février 2018, les frais réclamés pour les services de Progressive sont rejetés en entier.

D.C.

Le montant de 8 180,81 \$ réclamé pour les services fournis par l'entrepreneur D.C. comprend le remorquage du *Severn Mist* par voie de terre jusqu'à Port Hardy, ainsi que la déconstruction et l'élimination du navire et de son contenu. Les frais réclamés pour les services de l'entrepreneur D.C. sont rejetés en entier pour les mêmes raisons que le montant réclamé pour les services de Progressive.

D.K.

Enfin, le montant de 472,50 \$ réclamé pour les services fournis par l'entrepreneur D.K. comprend l'inspection du *Severn Mist* le 22 février 2018 et la production d'un rapport d'inspection d'une seule page. Les frais réclamés pour les services de l'entrepreneur D.K. sont rejetés en entier pour les mêmes raisons que les montants réclamés pour les services des deux autres entrepreneurs et parce que le rapport d'inspection de D.K. ne traite aucunement de polluants.

Annexe 3 : Déplacements

Cette portion de la demande d'indemnisation s'élève à 2 828,99 \$. Étant donné que l'opération du groupe d'intervention à Alert Bay ciblait des navires autres que le *Severn Mist*, et qu'elle a été planifiée avant que la GCC ne prenne connaissance des problèmes que posait ce navire, les frais de déplacement associés à la plus vaste opération ne sont pas indemnisables dans le cadre de la demande d'indemnisation relative au *Severn Mist*. Les frais réclamés à cette annexe sont rejetés en entier.

Il est à noter que, de toute façon, les frais indiqués dans les trois rapports de dépenses, c'est-à-dire les frais de repas, les frais accessoires, les frais d'usage de véhicules privés, les taxes et la TPS, ne sont pas suffisamment détaillés et justifiés pour pouvoir en faire une évaluation complète et appropriée.

Annexe 4 : Salaires – Personnel à temps plein

La GCC a réclamé un montant de 2 941,88 \$ à cette annexe. Étant donné que le personnel n'a effectué aucune heure normale de travail le 11 février 2018, cette portion de la demande d'indemnisation est rejetée en entier.

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

La GCC a réclamé un montant de 7 787,32 \$ à cette annexe. Puisqu'il semble que le personnel ait effectué seulement des heures de travail supplémentaires au taux double le 11 février 2018, les montants acceptés pour le travail que le personnel d'intervention environnementale a accompli relativement au *Severn Mist* font partie de cette annexe.

Les documents joints à la demande d'indemnisation de la GCC ne contiennent aucune répartition détaillée des tâches accomplies durant l'ensemble de l'opération du groupe d'intervention, et la GCC a explicitement refusé de fournir ces détails, bien que la Caisse en ait fait la demande expresse. Il est donc conclu, d'après les mesures prises relativement au *Severn Mist* le 11 février 2018, qu'un total de neuf heures de travail supplémentaires – soit trois heures pour chacun des membres du personnel d'intervention environnementale qui étaient sur place – ont été consacrées au navire ce jour-là. Comme il a été mentionné, ces heures de travail ont été rémunérées au taux double.

Par conséquent, et selon les taux de rémunération des heures de travail supplémentaires indiqués à la figure 8, le montant recevable à cette annexe est de 683,28 \$.

Annexe 11 : Équipement de lutte contre la pollution

La GCC a réclamé un montant total de 3 622,69 \$ à cette annexe. Cela comprend l'usage d'un bateau de lutte contre la pollution PRV II pendant trois jours, dont les frais s'élèvent à 3 582,69 \$, et l'utilisation d'une pompe centrifuge de deux pouces pendant deux jours, dont les frais sont de 40,00 \$.

Étant donné qu'il n'y a aucune preuve que l'usage du PRV II était nécessaire à la prise des mesures relatives au *Severn Mist* le 11 février 2018, et parce que les frais associés à l'usage du PRV II auraient été engagés de toute façon dans le cadre de l'opération préplanifiée du groupe d'intervention, cette portion de la demande d'indemnisation est rejetée en entier.

Étant donné le manque de preuve que le *Severn Mist* constituait encore une menace de pollution après l'intervention initiale de la GCC le 11 février 2018, seul le montant des frais associés à l'usage de la pompe à cette date, soit 20,00 \$, est recevable à cette annexe.

Annexe 12 : Véhicules

La GCC a réclamé un montant total de 1 069,52 \$ pour les frais relatifs à l'usage de véhicules. Étant donné que tous ces frais auraient été engagés dans le cadre de l'opération préplanifiée du groupe d'intervention, les frais réclamés à cette annexe sont rejetés en entier.

Annexe 13 : Administration

La GCC a réclamé des frais d'administration s'élevant à 133,60 \$. Étant donné que la GCC a calculé les frais d'administration seulement sur la base des montants réclamés aux annexes 3 et 4, lesquels ont été rejetés en entier, les frais d'administration réclamés sont aussi rejetés en entier.

SOMMAIRE DE L'OFFRE

Annexe	Montant réclamé	Montant offert
2 – Services contractuels	9 842,70 \$	0,00 \$
3 – Déplacements	2 828,99 \$	0,00 \$
4 – Salaires – Personnel à temps plein	2 941,88 \$	0,00 \$
5 – Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein	7 787,32 \$	683,28 \$
11 – Équipement de lutte contre la pollution	3 622,69 \$	20,00 \$
12 – Véhicules	1 069,52 \$	0,00 \$
13 – Administration	133,60 \$	0,00 \$
Total :	28 226,70 \$	703,28 \$

Tableau 1 : 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, en plus des intérêts courus selon l'article 116 de la *LRMM*.

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'Ouest (GCC)
Gestionnaire, Services opérationnels (GCC)