



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 25 juin 2020

Dossier de la CIDPHN : 120-863-C1

Dossier de la GCC : n.d.

PAR LA POSTE ET PAR COURRIEL

Directeur principal, Gestion des incidents, Direction des interventions
Garde côtière canadienne
200, rue Kent (5N177)
Ottawa (Ontario) K1A 0E6

OBJET : *Lady Miranda* – Cow Head (Terre-Neuve-et-Labrador)
Date de l'incident : 2018-08-17

SOMMAIRE ET OFFRE D'INDEMNITÉ

Cette lettre est en réponse à une demande d'indemnisation présentée par la Garde côtière canadienne (la « GCC ») relativement au navire de pêche *Lady Miranda* (le « navire »), qui a été impliqué dans un incident survenu le 17 août 2018 à Cow Head, à Terre-Neuve-et-Labrador (l'« incident »).

Le 25 mai 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 « CIDPHN ») a reçu une demande d'indemnisation de la GCC au nom de l'administrateur. Dans sa demande d'indemnisation, qui a été envoyée par le directeur régional de la Gestion des incidents de la région de l'Atlantique, la GCC a réclamé des frais s'élevant à 7 569,90 \$ pour les mesures d'intervention qu'elle a prises en réponse à l'incident.

La demande d'indemnisation a été examinée et une décision a été prise 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.

La demande d'indemnisation est recevable en entier. La somme de 7 569,90 \$ (l'« offre ») est offerte à la GCC relativement à la demande d'indemnisation, plus les intérêts prévus par la loi qui seront calculés à la date où la somme offerte sera versée, en conformité avec l'art. 116 de la LRMM.

Les motifs de l'offre sont exposés ci-après.

DEMANDE D'INDEMNISATION RECUE

La demande d'indemnisation comprend un exposé qui décrit les événements liés à l'incident. Elle comprend aussi un sommaire des frais réclamés par la GCC ainsi que des documents justificatifs. Dans la mesure où l'exposé et les documents se rapportent à la décision, ils sont examinés ci-après.

Exposé

La GCC a été avisée qu'un navire de pêche avait pris feu et avait coulé à un quai situé à Cow Head (T.-N.-L.). Du matériel absorbant a été déployé dans l'eau et le navire a été renfloué. Les hydrocarbures dans la coque ont été pompés dans un camion aspirateur, et le navire a ensuite été tiré jusqu'à la laisse de marée haute à l'aide de camions-flèches. Une excavatrice a été utilisée pour tirer le navire au-delà de la laisse de marée haute. Le navire a été démoli par la suite.

Le 17 août 2018, à 06 h 00, un agent de service d'intervention environnementale de la GCC a été avisé par la GRC de Rocky Harbour (T.-N.-L.) qu'un navire de pêche en fibre de verre de 45 pieds avait pris feu et avait coulé au quai de Cow Head, sur la péninsule nord de Terre-Neuve. Le navire était amarré au quai par des câbles, ce qui l'a empêché d'aller à la dérive dans le port.

Lorsqu'un agent supérieur d'intervention environnementale de la GCC de St. John's est arrivé sur les lieux durant l'après-midi du même jour, le propriétaire du navire avait déployé du matériel absorbant fourni par l'administration portuaire, et il travaillait avec l'équipage pour récupérer les débris brûlés qui se trouvaient dans l'eau. Le propriétaire a aussi communiqué avec son assureur afin d'engager un entrepreneur pour renflouer le navire et le sortir de l'eau. La GCC a discuté d'un plan d'intervention avec le propriétaire du navire.

Le 18 août 2018, des dispositions ont été prises pour renflouer le navire à l'aide de camions-flèches et extraire les hydrocarbures de la coque au moyen d'un camion aspirateur le lendemain. Des ressources en équipement, y compris un entrepreneur en plongée, des camions aspirateurs et une grue, ont été mobilisées en vue de cette intervention.

Le 19 août 2018, le navire a été renfloué et 20 000 litres d'hydrocarbures ont été extraits, y compris de l'eau huileuse. Aucune trace d'hydrocarbures n'a été décelée à l'extérieur de la zone du barrage flottant. Le propriétaire a tiré la coque incendiée jusqu'au rivage, et les camions-flèches ont tiré le navire hors de l'eau. Étant donné que les camions-flèches n'ont pas pu tirer le navire au-delà de la laisse de marée haute, des dispositions ont été prises pour faire venir une excavatrice le lendemain.

Le 20 août 2018, une excavatrice a été utilisée pour tirer le navire au-delà de la laisse de marée haute, et les travaux de démolition ont commencé. La GCC a fait un survol de

l'endroit par hélicoptère pour s'assurer que l'intervention en réponse à l'incident n'avait eu aucun impact sur le parc national du Gros-Morne adjacent.

Dans sa demande d'indemnisation, la GCC a fourni une preuve montrant qu'elle a communiqué avec le courtier d'assurance du propriétaire du navire. Le courtier a renvoyé l'affaire au propriétaire du navire, mais ce dernier n'a apparemment pas répondu à la GCC.

La GCC demande à être indemnisée des frais qu'elle a engagés durant son intervention en réponse à l'incident, à savoir les frais relatifs aux déplacements, aux salaires et aux heures de travail supplémentaires de deux membres de son personnel à temps plein, ainsi que les frais d'administration.

Sommaire des frais

La demande d'indemnisation présentée par la GCC comprend le sommaire suivant des frais qu'elle a engagés en réponse à l'incident :

COST SUMMARY
POLLUTION INCIDENT

INCIDENT:	FV Lady Miranda	PROJECT CODE:	2E125
INCIDENT DATE:	August 17, 2018	DATE PREPARED:	April 1, 2019
DEPARTMENT:	Canadian Coast Guard	PREPARED BY:	XXXXXXXXXX

		<u>SCH</u>
MATERIALS AND SUPPLIES	\$ -	1
CONTRACT SERVICES	\$ -	2
TRAVEL	\$ 3,121.81	3
SALARIES - FULL TIME PERSONNEL	\$ 1,327.65	4
OVERTIME - FULL TIME PERSONNEL	\$ 3,002.08	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)	\$ -	11
VEHICLES	\$ -	12
ADMINISTRATION	\$ 118.36	13
	<hr/>	
TOTAL CCG COST OF INCIDENT	\$ 7,569.90	

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

CONCLUSIONS ET DÉCISIONS

La demande d'indemnisation de la GCC pourrait être admissible selon l'article 103 de la LRMM

L'incident a causé ou a risqué de causer des dommages dans la mer territoriale ou les eaux intérieures du Canada, et il a entraîné des frais pour la prise de mesures visant à prévenir d'autres dommages ou à les réduire au minimum. Par conséquent, la demande d'indemnisation relative à l'incident pourrait être admissible.

La GCC est un demandeur admissible pour l'application de l'art. 103 de la LRMM. La demande d'indemnisation a été reçue avant l'expiration des délais prescrits au paragraphe 103(2).

Les 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 pourraient donc être indemnisables.

Par conséquent, la demande d'indemnisation pourrait être admissible selon l'art. 103 de la LRMM.

Les faits présentés par la GCC sont généralement acceptés

L'exposé présenté par la GCC décrit les faits de l'incident de façon assez détaillée. La version des événements présentée dans l'exposé est acceptée comme étant généralement exacte.

Les frais de déplacement (Annexe 3) sont justifiés par les factures qui ont été fournies. Les frais de salaire (Annexe 4) de l'agent supérieur d'intervention environnementale et de l'agent de service d'intervention environnementale sont raisonnables et ils correspondent à la durée de l'incident. Les frais des heures de travail supplémentaires des deux employés sont justifiés par des documents. Bien que ces frais soient relativement élevés, représentant environ 40 % du montant total de la demande d'indemnisation, cela s'explique par le fait que la majeure partie de l'intervention en réponse à l'incident a eu lieu durant une fin de semaine.

IL y a quelques incohérences mineures dans les dossiers de rémunération des heures de travail supplémentaires. Certains montants diffèrent d'une demi-heure par rapport aux registres quotidiens du personnel et de l'équipement, et les feuilles de temps sont difficiles à lire par endroits.

Le Lady Miranda posait à l'origine un risque de rejet d'hydrocarbures

On a estimé qu'au moment de l'incident, le navire avait à son bord environ 1 000 litres de carburant et une quantité indéterminée d'huile à moteur lubrifiante et de liquide hydraulique. Par ailleurs, les rapports de la GCC indiquent qu'environ 20 000 litres d'eau huileuse avaient été récupérés du navire à midi le 19 août 2018, et les photos jointes à la demande d'indemnisation de la GCC montrent un barrage flottant contaminé par les hydrocarbures.

Si on se base seulement sur l'estimation des quantités d'hydrocarbures ci-dessus et sur les dommages que l'incendie a causés au navire avant qu'il ne coule, la menace de pollution

par les hydrocarbures n'était pas importante. Malgré cela, la possibilité que le reste des produits d'hydrocarbures puisse souiller les débris du navire présentait une menace de pollution considérable. De plus, Cow Head est adjacent au parc national du Gros-Morne, un site du patrimoine mondial, et les autorités de Parcs Canada étaient inquiètes que les hydrocarbures du navire contaminent les terres du parc.

Dans ces circonstances, il était raisonnable pour la GCC de conclure que le navire était à risque de rejeter des hydrocarbures dans l'environnement marin. Par conséquent, il était approprié de prendre des mesures pour atténuer ce risque.

Une apparente divergence concernant les détails d'immatriculation du navire

Les documents fournis par la GCC indiquent que le navire a une coque en fibre de verre; cependant, le Registre d'immatriculation des bâtiments de Transports Canada montre que le navire a une coque en bois. Cette apparente divergence peut s'expliquer.

Le Registre d'immatriculation de Transports Canada montre que le navire a été construit en 1980. Les navires à coque en bois ont généralement une durée de vie de 10 à 20 ans, en fonction surtout de l'entretien des navires et des conditions auxquelles ils sont soumis. Étant donné les dures conditions de la pêche commerciale et le peu d'entretien que reçoivent de nombreux navires de pêche, la durée de vie réaliste du navire aurait été plus proche de 10 ans que de 20 ans. Au moment de l'incident, le navire avait 38 ans, et il avait donc dépassé de loin sa durée de vie prévue.

Dans certains cas, de la fibre de verre est posée sur une coque en bois existante pour prolonger la vie d'un navire vieillissant. Bien que cette pratique soit relativement courante, elle accroît la probabilité de dommages en cas d'incendie du navire.

Dans ce cas-ci, il est admis que le navire impliqué dans l'incident est le même que celui qui est décrit dans le Registre d'immatriculation de Transports Canada. La divergence concernant les détails d'immatriculation du navire s'explique par l'acceptation du fait qu'à un moment donné, la coque en bois du navire a été recouverte de fibre de verre pour prolonger la durée de vie utile du navire.

DÉTAILS DE LA DEMANDE D'INDEMNISATION ET DE L'OFFRE

Les frais réclamés dans la demande d'indemnisation de la GCC sont répartis en plusieurs catégories. La présente section de la lettre d'offre examine chacune de ces catégories en détail et explique les raisons pour lesquelles certaines portions de la demande d'indemnisation ont été jugées recevables et d'autres ont été rejetées.

Selon les articles 51, 71 et 77 de la LRMM, tant les mesures prises en réponse à un incident de pollution par les hydrocarbures que les frais qui en résultent doivent être raisonnables pour engager la responsabilité de la CIDPHN. Dans chaque portion de la demande

d'indemnisation de la GCC examinée ci-après, il est indiqué si ces deux facteurs ont été établis.

Annexe 3 – Déplacements

Montant réclamé : 3 121,81 \$

La GCC a réclamé les frais de déplacement engagés par l'agent supérieur d'intervention environnementale qui a voyagé de St. John's à Cow Head en réponse à l'incident. Ces frais de déplacement comprennent le prix d'un billet d'avion, la location d'un véhicule et l'achat d'essence, l'hébergement dans un hôtel, une indemnité pour les frais accessoires, ainsi que des dépenses de taxi. Tous ces frais sont justifiés par des factures jointes à la demande d'indemnisation de la GCC, et ils sont conformes aux politiques du Conseil du Trésor concernant les dépenses de voyage des employés du gouvernement.

Il était raisonnable pour la GCC de dépêcher un agent supérieur d'intervention environnementale pour surveiller les mesures prises par le propriétaire du navire en réponse à l'incident. Bien qu'il soit parfois possible pour la GCC de surveiller une intervention à distance, l'incident s'est produit au milieu du mois d'août, au plus fort de la saison du tourisme à Terre-Neuve. Durant cette période, l'économie de Cow Head et des régions avoisinantes dépend grandement de l'industrie de la pêche et de l'écotourisme, et ces deux secteurs auraient été durement touchés par la pollution par les hydrocarbures. On ne sait pas vraiment si les ressources locales auraient été disponibles pour surveiller l'intervention au nom de la GCC, mais de toute façon, les frais relatifs à la présence sur place d'un agent de la GCC sont modestes. Dans ce cas-ci, les frais de déplacement d'un agent supérieur d'intervention environnementale sont jugés raisonnables.

Les frais de déplacement réclamés dans la demande d'indemnisation sont recevables en entier au montant de 3 121,81 \$.

Annexe 4 – Salaires : Personnel à temps plein

Montant réclamé : 1 327,65 \$

La GCC a réclamé les frais de salaire de deux employés : un agent supérieur d'intervention environnementale au taux de salaire de 48,96 \$ l'heure, y compris les avantages sociaux, et un agent de service d'intervention environnementale au taux de salaire de 39,55 \$ l'heure, y compris les avantages sociaux. L'agent supérieur d'intervention environnementale s'est rendu de St. John's à Cow Head pour surveiller les mesures prises en réponse à l'incident, tandis que l'agent de service d'intervention environnementale est resté à St. John's et a surveillé les activités de l'agent supérieur d'intervention environnementale. Les frais de salaire de l'agent supérieur d'intervention environnementale sont jugés raisonnables.

Bien qu'il soit probable que l'agent de service d'intervention environnementale ait accompli différentes tâches le 17 et le 20 août 2018, dont certaines étaient directement liées à l'incident mais d'autres ne l'étaient pas, les frais de salaire réclamés sont aussi jugés raisonnables dans les circonstances. L'agent supérieur d'intervention environnementale a été envoyé seul à un endroit relativement éloigné; le fait qu'il soit resté en contact avec un agent de service d'intervention environnementale est conforme aux règlements concernant les employés qui travaillent seuls. De plus, cette approche était plus économique que

d'envoyer deux agents supérieurs d'intervention environnementale sur les lieux de l'incident.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux salaires est recevable en entier au montant de 1 327,65 \$.

Annexe 5 – Heures de travail supplémentaires : Personnel à temps plein
Montant réclamé : 3 002,08 \$

Les frais des heures de travail supplémentaires de l'agent supérieur d'intervention environnementale et de l'agent de service d'intervention environnementale sont consignés dans une feuille de calcul et des feuilles de temps présentées par la GCC. Le niveau d'effort et la répartition des heures de travail semblent correspondre à l'intervention de la GCC en réponse à l'incident, et les frais consignés dans les feuilles de temps concordent avec les montants réclamés dans le sommaire figurant à l'annexe 5.

Il y a quelques incohérences mineures entre la feuille de calcul et les registres quotidiens du personnel et de l'équipement; certains montants dans la feuille de calcul diffèrent d'une demi-heure par rapport aux registres, et les feuilles de temps sont difficiles à lire par endroits.

Puisque la majeure partie du travail a eu lieu durant la fin de semaine du 18-19 août 2018, les frais des heures de travail supplémentaires sont relativement élevés. Cependant, les heures de travail sont consignées dans les registres quotidiens du personnel et de l'équipement et dans les formulaires de paye pour services supplémentaires. Compte tenu des circonstances, les frais des heures de travail supplémentaires sont raisonnables, étant donné surtout que la GCC n'a pas engagé des frais élevés, par exemple pour des services contractuels.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux heures de travail supplémentaires est recevable en entier au montant de 3 002,08 \$.

Annexe 13 – Administration **Montant réclamé : 118,36 \$**

Les frais d'administration ont été calculés au taux de 2,53 %. Ce montant s'applique à une partie des salaires payés par la GCC et représente environ 1,5 % du montant total de la demande d'indemnisation. Ces frais sont jugés raisonnables.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux frais d'administration est recevable en entier au montant de 118,36 \$.

SOMMAIRE DE L'OFFRE ET CONCLUSION

Le tableau suivant montre un sommaire des montants réclamés et des montants recevables relativement à la demande d'indemnisation de la GCC concernant le navire :

Description	Montant réclamé	Montant recevable
Déplacements	3 121,81 \$	3 121,81 \$
Salaires	1 327,65 \$	1 327,65 \$
Heures de travail supplémentaires	3 002,08 \$	3 002,08 \$
Administration	118,36 \$	118,36 \$
Total	7 569,90 \$	7 569,90 \$

Tableau 1 - Sommaire des montants réclamés et des montants recevables

Le montant des frais recevables s'élève à 7 569,90 \$. Si l'offre est acceptée, ce montant sera payé en plus des intérêts prévus par la loi qui seront calculés à la date du paiement.

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, 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 faite par la Caisse, celle-ci devient subrogée 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.