



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](http://www.sopf.gc.ca) - [info@sofp.gc.ca](mailto:info@sofp.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](http://www.cidphn.gc.ca) - [info@cidphn.gc.ca](mailto:info@cidphn.gc.ca)

Ottawa, le 26 mars 2020

*Dossier de la CIDPHN : 120-857-C2*

*Dossier de la GCC : n.d.*

## **PAR LA POSTE ET PAR COURRIEL**

Chef de bureau, Opérations des pêches et du port  
Administration portuaire de Haisla  
Conseil de la Nation Haisla  
C.P. 110, Village de Kitamaat (C.-B.)  
V0T 2B0

**OBJET : *Zodiac Light* – Date de l'incident: le 14 février 2018**

### **SOMMAIRE ET OFFRE D'INDEMNITÉ**

Cette lettre est en réponse à une demande de l'Administration portuaire de Haisla, qui a été présentée au nom du Conseil de la Nation Haisla (le « CNH »). Le bureau de l'administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires a reçu la demande le 12 février 2020, au nom de l'administrateur. La demande a été traitée comme une demande d'indemnisation présentée à l'administrateur en vertu de l'article 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, L.C. 2001, ch. 6, telle que modifiée (la « *LRMM* »).

Dans sa demande d'indemnisation, le CNH a réclamé divers frais qu'il a engagés pour la prise de mesures en réponse à un incident impliquant le navire de pêche *Zodiac Light* (le « navire »). Le *Zodiac Light* a coulé alors qu'il était amarré au quai dans le port du village de Kitamaat (C.-B.) le 14 février 2018 (l'« incident »). Le montant total de la demande d'indemnisation s'élève à 14 028,00 \$.

La demande d'indemnisation a été évaluée et une décision a été prise concernant les montants réclamés. Par la présente, une offre d'indemnité est faite au CNH conformément aux articles 105, 106 et 116 de la *LRMM*. Cette lettre contient aussi une description de la demande d'indemnisation du CNH ainsi qu'une explication des conclusions et de la décision finale.

La demande d'indemnisation est recevable en entier. Le montant de l'offre d'indemnité s'élève à 14 028,00 \$ (l'« offre »). Selon l'article 116 de la *LRMM*, les intérêts prévus par la loi ont été calculés au montant de 1 167,61 \$ et s'ajoutent à l'offre. Le montant total payable s'élève à 15 195,61 \$.

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

\*\*\*

## DEMANDE D'INDEMNISATION

La demande d'indemnisation comprend un exposé qui décrit l'incident et les mesures prises en réponse à celui-ci.

La demande d'indemnisation comprend aussi un tableau montrant les heures de travail des employés du CNH, ainsi que des photos annotées de l'incident, une estimation du coût de l'équipement de remplacement, et des reçus pour l'équipement.

Dans la mesure où ces documents sont pertinents par rapport à la décision concernant la demande d'indemnisation, ils sont examinés ci-après.

### L'exposé

L'exposé compris dans la demande d'indemnisation donne une description de l'incident.

Selon l'exposé, dans la matinée du 14 février 2018, le gardien de quai du CNH s'est rendu compte que le *Zodiac Light* avait coulé à son point d'amarrage dans le port du village de Kitamaat.

En plus de l'information contenue dans l'exposé, le CNH a indiqué verbalement qu'il avait émis un avertissement de neige avant le naufrage du *Zodiac Light*. Le CNH a précisé que, dans le passé, il y a eu de fortes chutes de neige qui ont fait couler des navires. Dans ce cas-ci, après avoir appris qu'une neige abondante était prévue, le CNH a lancé un avertissement de déneiger les navires.

Le CNH savait que le propriétaire du *Zodiac Light* était à l'extérieur du village et que des mesures appropriées n'avaient peut-être pas été prises relativement à ce navire. Le CNH croit comprendre que le *Zodiac Light* a coulé à cause d'une accumulation de neige.

À la suite du naufrage, le plan d'intervention d'urgence du port a été mis à exécution et la Garde côtière canadienne (la « GCC ») a été alertée. Le CNH a utilisé l'équipement d'une trousse d'intervention en cas de déversement, et il a mobilisé une équipe de cinq personnes pour intervenir en réponse à l'incident.

Lorsque l'équipe d'intervention environnementale de la GCC et ses entrepreneurs sont arrivés sur les lieux, le personnel du CNH a travaillé à leurs côtés pour contenir le déversement et stabiliser le *Zodiac Light* afin de pouvoir remettre le navire à flot et le sortir de l'eau.

L'opération de renflouement et d'enlèvement du navire s'est déroulée le 16 février 2018. Le personnel du CNH a nettoyé les quais du port et a achevé ses travaux le 17 février 2018.

Lorsqu'ils ont effectué leurs travaux, certains membres du personnel du CNH ont porté une combinaison de survie par mesure de sécurité. Ces combinaisons ont été endommagées après avoir été exposées au carburant diesel qui a été rejeté par le *Zodiac Light*. De plus, le personnel du CNH a déployé un cordage d'une longueur de 300 pieds qui a dû être remplacé après avoir été utilisé durant son intervention.

Les photos

La demande d'indemnisation du CNH comprend un certain nombre de photos annotées qui ont été utiles pour comprendre l'incident et les mesures d'intervention que le CHN a prises en réponse à celui-ci.

Le sommaire des frais

Le CNH a inclus dans sa demande d'indemnisation le sommaire suivant des frais qu'il a engagés durant son intervention en réponse à l'incident :

<b>Zodiac Light - Haisla Fisheries Staff Hours &amp; Material Replacement</b>						
<b>Staff Hours</b>	<b>14-Feb-18</b>	<b>15-Feb-18</b>	<b>16-Feb-18</b>	<b>17-Feb-18</b>		
TA	9.5	12	10.5	0		
LB	7	12	10.5	9.5		
CG	7	12	10.5	0		
ES	9	12	10.5	9.5		
Administration	2	2	2	2		
<b>Total Hours</b>	<b>34.5</b>	<b>50</b>	<b>44</b>	<b>21</b>	<b>149.5</b>	<b>\$ 4,485.00</b>
<b>Materials &amp; Supplies</b>						
3 x Survival Suits damaged w/diesel	3 jackets and bib style floater pants	\$899.54 each				\$ 2,698.62
2" double braid nylon rope 300'						\$ 6,344.38
Boat Hours	2 X \$250 for jet					\$ 500.00
<b>Total</b>						<b>\$ 14,028.00</b>

Figure 6 - Le tableau des frais du CNH

Le tableau des frais du CNH montre que sa demande d'indemnisation comprend 149,5 heures de travail de son personnel, à raison de 30,00 \$ l'heure, ainsi que le remplacement de trois combinaisons de survie et d'un cordage de nylon à double tressage de deux pouces d'une longueur de 300 pieds.

Le montant total de la demande d'indemnisation du CNH s'élève à 14 028,00 \$.

\*\*\*

## CONSTATATIONS ET DÉCISIONS

### La demande d'indemnisation du CNH pourrait être admissible selon l'article 103 de la LRMM

L'incident a causé des dommages qui sont survenus dans la mer territoriale du Canada, et il a occasionné des frais pour la prise de mesures visant à prévenir d'autres dommages ou les réduire au minimum. La demande d'indemnisation de la GCC pourrait donc être admissible.

Le CNH est considéré comme 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). Par conséquent, la demande d'indemnisation a fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation en conformité avec l'article 103 de la LRMM.

### Les faits présentés par le CNH sont acceptés

L'exposé et les photos fournis par le CNH décrivent les faits relatifs à l'incident.

La version des événements présentée par le CNH est acceptée comme étant généralement exacte.

### Le Zodiac Light constituait une menace de pollution par les hydrocarbures

Le *Zodiac Light* a été laissé à quai pendant les mois d'hiver et il a apparemment coulé à cause d'une accumulation de neige.

La demande d'indemnisation du CNH est brève, mais elle est adéquate lorsqu'elle est examinée en parallèle avec l'information obtenue par l'administrateur durant son enquête sur une demande d'indemnisation présentée par la GCC relativement au même incident. L'ensemble de la preuve disponible est suffisant pour permettre de prendre les décisions nécessaires.

Le *Zodiac Light* avait été utilisé assez récemment. On pouvait raisonnablement présumer qu'il restait au moins des quantités modérées de carburant et d'huile lubrifiante à bord du navire. Il était raisonnable de supposer que le navire risquait de rejeter des hydrocarbures dans l'environnement marin.

De plus, il est accepté que le naufrage a causé un rejet d'hydrocarbures dans l'environnement marin. Sur ce point, les documents fournis par la GCC montrent que des quantités d'hydrocarbures ont été enlevées de l'eau, alors que les documents du CNH indiquent que l'équipement utilisé durant l'intervention a été endommagé après avoir été souillé de carburant diesel et que des efforts ont été déployés pour nettoyer les quais du CNH à la suite du naufrage.

Il s'ensuit qu'il était justifié de prendre au moins certaines mesures de lutte contre la pollution par les hydrocarbures en réponse à l'incident.

Dans ce cas-ci, le CNH a d'abord concentré ses efforts pour contenir les hydrocarbures qui s'échappaient du *Zodiac Light* et pour aider à remettre le navire à flot. Ces deux mesures

étaient raisonnables dans les circonstances de l'incident. Par la suite, le CNH a travaillé à nettoyer les quais qui ont été touchés par la pollution par les hydrocarbures. Les frais engagés pour la prise de ces mesures pourraient donc être indemnisables.

En résumé, 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 un navire, comme le prévoit la partie 6, section 2 de la *LRMM*, et ils sont donc indemnisables. La raisonnablement des frais eux-mêmes doit aussi être examinée en conformité avec le par. 77(2) de la *LRMM*.

\*\*\*

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

Les frais réclamés dans la demande d'indemnisation 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.

**Heures de travail du personnel**

**Montant réclamé : 4 485,00 \$**

La demande d'indemnisation du CNH comprend une répartition détaillée des heures de travail du personnel du CNH (voir la Figure 6 - Le tableau des frais du CNH).

Les heures de travail du personnel du CNH ont été comparées aux heures de travail du personnel de la GCC, et les résultats sont présentés dans le tableau ci-dessous :

<b>Date</b>	<b>Heures de travail du personnel de la GCC</b>	<b>Heures de travail du personnel du CNH</b>	<b>Total des heures de travail de la GCC</b>	<b>Total des heures de travail du CNH</b>	<b>Commentaires</b>
14 fév.	10	9,5	20 heures 2 intervenants	34,5 heures 5 intervenants	Mise en place d'un barrage et de matelas /utilisation d'un bateau. Stabilisation du navire à l'aide d'un cordage de nylon blanc à double tressage de 2 pouces et de colonnes.
15 fév.	13	12	26 heures 2 intervenants	50 heures 5 intervenants	Écrémage des hydrocarbures /matelas/nettoyage et récupération des polluants.
16 fév.	12	10,5	24 heures 2 intervenants	44 heures 5 intervenants	Barrage/matelas/récupération des déchets/remise à flot du navire

Date	Heures de travail du personnel de la GCC	Heures de travail du personnel du CNH	Total des heures de travail de la GCC	Total des heures de travail du CNH	Commentaires
17 fév.	10,5	9,5	21 heures 2 intervenants	21 heures 5 intervenants	Récupération des déchets /matelas/nettoyage
18 fév.	6,5		13 heures 2 intervenants		Le navire quitte Kitaamat en remorque à destination de Prince Rupert

Le nombre d'heures de travail réclamé par le CNH (149,5) est raisonnable, tout comme le taux de salaire de 30,00 \$ l'heure réclamé pour ces heures de travail.

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

### **Équipement**

**Montant réclamé : 9 043,00 \$**

Dans sa demande d'indemnisation, le CNH a réclamé les frais de remplacement de trois combinaisons de survie. Ces combinaisons ont été utilisées durant l'intervention d'urgence et ont été endommagées par du carburant diesel. Les combinaisons sont décrites comme comprenant [traduction] « trois gilets et pantalons de flottaison à plastron ». Il est indiqué dans la demande d'indemnisation que chacune des combinaisons a coûté 899,54 \$. Les documents fournis comprennent aussi trois factures de Sea-Sport Outboard Marina Ltd adressées au Conseil de la Nation Haisla, qui, d'après les dates, semblent être les factures d'achat originales des combinaisons.

Il était raisonnable d'utiliser cet équipement durant un incident de pollution par les hydrocarbures causé par un navire en hiver. Bien que le risque qu'un tel équipement soit endommagé par les hydrocarbures soit bien connu, et que des dommages ont bel et bien été subis dans ce cas-ci, cela n'enlève rien à la raisonabilité d'utiliser de l'équipement de protection individuelle pour travailler dans des conditions potentiellement dangereuses en réponse à un incident de rejet d'hydrocarbures. Les frais réclamés pour l'équipement sont raisonnables dans toutes les circonstances, y compris l'éloignement relatif du port et des installations du CNH.

Le CNH a aussi réclamé les frais d'un cordage de nylon à double tressage de deux pouces d'une longueur de 300 pieds. Le cordage a été utilisé pour stabiliser le navire durant l'intervention en réponse à l'incident. Les mesures prises par le CNH au début de l'intervention ont aidé à maintenir le navire à la verticale et méritent d'être louées. Le cordage a été utilisé dans le cadre des mesures sensées que le CNH a prises en réponse à l'incident, lesquelles ont sans doute permis de réduire les frais de remise à flot du navire. La demande d'indemnisation du CNH comprend une estimation du coût d'un cordage de remplacement. Le cordage de remplacement a une longueur de 600 pieds, et le CNH a réclamé la moitié du coût de ce cordage.

L'usage d'un cordage était raisonnable dans les circonstances. Les frais de remplacement du cordage sont raisonnables, tout comme la décision d'acheter un cordage plus long (le CNH n'a pas réclamé le coût différentiel du plus long cordage). La preuve relative au remplacement du cordage n'est pas idéale; cependant, lorsqu'elle est examinée en parallèle avec le reste de la preuve disponible, y compris celle fournie par la GCC, elle est suffisante pour conclure que les frais réclamés ont été engagés et que la demande d'indemnisation est admissible en vertu de l'art. 103 de la *LRMM*. Les frais réclamés pour le remplacement du cordage sont donc approuvés.

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

**Usage de véhicules**

**Montant réclamé : 500,00 \$**

Le CNH a utilisé un bateau hydropropulsé pendant deux heures pour intervenir en réponse à l'incident. Ce bateau a servi à mettre en place un barrage flottant autour du *Zodiac Light* après qu'il a coulé. L'usage d'un bateau par le CNH pour mettre en place un barrage de rétention d'hydrocarbures est raisonnable. Les frais réclamés pour l'usage de ce bateau sont aussi raisonnables.

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

\*\*\*

**SOMMAIRE DE L'OFFRE ET CONCLUSION**

Le tableau suivant montre un sommaire des montants réclamés et des montants offerts relativement à la demande d'indemnisation du CNH pour l'incident :

Description	Montant réclamé	Montant offert
Heures de travail du personnel	4 485,00 \$	4 485,00 \$
Services contractuels	9 043,00 \$	9 043,00 \$
Déplacements	500,00 \$	500,00 \$
<b>Total</b>	<b>14 028,00 \$</b>	<b>14 028,00 \$</b>

Figure 7 - Sommaire des montants réclamés et des montants offerts

Le montant de l'offre d'indemnité s'élève à 14 028,00 \$ (l'« offre »). Les intérêts prévus par la loi ont été calculés au montant de 1 167,61 \$ et s'ajoutent à l'offre. Le montant total payable s'élève à 15 195,61 \$.

\*\*\*

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.