



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

LETTRE D'OFFRE

Ottawa, le 1^{er} septembre 2021

Dossier de la CIDPHN : 120-896-C1

Dossier de la GCC : n.d.

PAR COURRIEL

Gestionnaire, Services et planification d'intervention
Garde côtière canadienne
200, rue Kent (5N167)
Ottawa (Ontario) K1A 0E6

OBJET : Nom inconnu (bateau de plaisance) – Cupids (Terre-Neuve-et-Labrador)
Date de l'incident : 2020-01-18

SOMMAIRE ET OFFRE D'INDEMNITÉ

- [1] Cette lettre est en réponse à une demande d'indemnisation présentée par la Garde côtière canadienne (la « GCC ») concernant un incident impliquant un bateau de plaisance de 40 pieds dont le nom est inconnu (le « navire »), qui a coulé à Cupids, à Terre-Neuve-et-Labrador, le 18 janvier 2020 (l'« incident »).
- [2] Le 15 juin 2021, 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 la demande d'indemnisation de la GCC pour les frais qu'elle a engagés en réponse à l'incident. Le montant total des frais réclamés s'élève à 14 826,38 \$. La Caisse a examiné la demande d'indemnisation et elle est parvenue à une décision qui est expliquée dans cette lettre. 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 »).
- [3] La demande d'indemnisation de la GCC est recevable. La somme de 14 766,79 \$, plus les intérêts courus, est offerte à la GCC relativement à sa demande d'indemnisation (l'« offre »).
- [4] Les motifs de l'offre sont exposés ci-après.

DEMANDE D'INDEMNISATION RECUE

[5] La demande d'indemnisation de la GCC comprend un exposé qui décrit les événements pertinents liés à l'incident. Elle comprend aussi un sommaire des frais réclamés, des documents servant à justifier certains frais, ainsi que des photos. Dans la mesure où les documents fournis se rapportent à la décision de la Caisse, leur contenu est décrit ci-après.

L'exposé

[6] Le 18 janvier 2020, la GCC a été avisée que le navire avait coulé à Cupids, à Terre-Neuve-et-Labrador, durant une forte tempête de neige. Une petite irisation d'hydrocarbures était visible dans l'eau autour de l'endroit du naufrage.

[7] La GCC a travaillé avec les autorités locales pour identifier le propriétaire du navire. Une équipe de la GCC n'a pas pu se rendre sur les lieux de l'incident à cause du mauvais temps et de la fermeture des routes dans la région.

[8] Le 20 janvier 2020, deux membres du personnel de la GCC sont arrivés sur les lieux et ont constaté que le navire était partiellement enfoncé dans l'eau. L'irisation d'hydrocarbures avait commencé à se dissiper et elle avait été emportée par le vent en aval du lieu de l'incident. On a estimé que le navire avait à son bord environ 40 gallons de carburant diesel. Après avoir identifié le propriétaire du navire, la GCC l'a consulté pour formuler un plan d'intervention.

[9] Le 21 janvier 2020, un survol de l'endroit a révélé que l'irisation d'hydrocarbures était encore présente, mais qu'elle avait partiellement diminué. Le lendemain, la GCC a placé un barrage flottant autour du côté extérieur du navire, mais elle a été incapable de le faire du côté intérieur parce que le navire gîtait dans l'eau.

[10] Le propriétaire du navire n'a pas fourni un plan d'intervention acceptable à la GCC. Par conséquent, en raison du mauvais temps, de l'irisation d'hydrocarbures dans l'eau et de la crainte que les amarres du navire ne se rompent, la GCC a pris en charge l'intervention en réponse à l'incident.

[11] Le 23 janvier 2020, la GCC a engagé une équipe de plongée et une équipe de gestion de déchets pour commencer les opérations. Le lendemain, la GCC a renfloué la proue du navire à l'aide de deux pompes, mais elle a été incapable de remettre à flot la poupe. La GCC a réussi à renflouer davantage la poupe en utilisant une troisième pompe. L'un des entrepreneurs a utilisé des sacs de levage pour remonter le tableau arrière du navire au-dessus de la ligne de flottaison.

[12] L'équipe a cessé d'utiliser les pompes lorsqu'elle a constaté qu'il y avait des hydrocarbures dans l'eau de décharge. Par la suite, un camion aspirateur a été utilisé pour enlever les polluants de l'intérieur du navire. Aucune infiltration d'eau n'a été décelée.

[13] Le 25 janvier 2020, deux membres du personnel de la GCC sont retournés sur les lieux de l'incident et ont trouvé le propriétaire du navire en train de nettoyer des débris. Ils ont inspecté le navire et ont constaté la présence d'eau dans la cale qui, selon eux, provenait d'objets imbibés d'eau dans la cabine et non pas d'une infiltration d'eau. Ils ont aidé le propriétaire à sécuriser le navire.

[14] Le 28 janvier 2020, le navire était toujours en sécurité. La GCC a récupéré le barrage flottant et elle a enlevé environ un litre de carburant diesel et un seau de 20 litres partiellement rempli d'huile de graissage qui se trouvaient sur le quai. Enfin, la GCC a éliminé le barrage flottant et les hydrocarbures.

Le sommaire des frais

[15] La demande d'indemnisation était aussi accompagnée du sommaire suivant des frais réclamés par la GCC :

COST SUMMARY			
POLLUTION INCIDENT			
INCIDENT:	Sunken Vessel, Cupids, NL	PROJECT CODE:	2E185
INCIDENT DATE:	January 17, 2020	DATE PREPARED:	March 3, 2021
DEPARTMENT:	Canadian Coast Guard	PREPARED BY:	██████████
			<u>SCH</u>
MATERIALS AND SUPPLIES	\$ 600.00		1
CONTRACT SERVICES	\$ 11,304.80		2
TRAVEL	\$ 202.20		3
SALARIES - FULL TIME PERSONNEL	\$ 647.40		4
OVERTIME - FULL TIME PERSONNEL	\$ 1,328.14		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)	\$ 266.69		11
VEHICLES	\$ 376.11		12
ADMINISTRATION	\$ 101.04		13
TOTAL CCG COST OF INCIDENT	\$ 14,826.38		

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

CONSTATATIONS ET DÉCISIONS

L'admissibilité du demandeur

[16] L'administrateur a déterminé que la GCC est un demandeur admissible et que l'incident s'est produit à l'intérieur de la mer territoriale ou des eaux intérieures du Canada pour l'application de l'art. 103 de la LRMM. Étant donné que le navire posait un risque de pollution par les hydrocarbures, il est aussi déterminé qu'au moins une partie des frais réclamés par la GCC sont indemnisables par la Caisse.

La menace de pollution

[17] Le Centre de services de communication et de trafic maritimes du Labrador, qui a signalé l'incident à la GCC, a constaté qu'il y avait une irisation d'hydrocarbures dans l'eau autour du navire. Cela est corroboré par les photos jointes à la demande d'indemnisation, qui montrent le navire coulé et l'irisation d'hydrocarbures. De plus, les factures de l'un des entrepreneurs indiquent que du carburant et de l'eau huileuse ont été enlevés du navire coulé.

[18] L'irisation d'hydrocarbures a été présente dans l'eau jusqu'au 24 janvier 2020, date à laquelle le navire a été remis à flot et vidé d'eau par pompage. À ce moment-là, la menace de pollution a été atténuée, ce que la GCC a confirmé lorsqu'elle s'est rendue sur les lieux de l'incident le lendemain.

[19] Pour ces motifs, la demande d'indemnisation de la GCC montre que le navire posait effectivement une menace de pollution par les hydrocarbures pour l'environnement marin. Par conséquent, il était raisonnable pour la GCC de prendre des mesures pour atténuer cette menace.

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

[20] 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 les frais réclamés ont été acceptés ou rejetés.

Annexe 1 – Matériel et fournitures

600,00 \$

[21] Ces frais découlent de l'usage de huit ballots de barrage flottant de huit pouces au coût de 75,00 \$ le ballot. Cela représente un coût total de 600,00 \$.

[22] La GCC a placé le barrage flottant autour du navire coulé, et elle l'a ensuite récupéré et éliminé une fois que la menace de pollution a été atténuée. Cela est corroboré par le registre quotidien du personnel et de l'équipement du 24 janvier 2020, qui indique

l'usage d'un barrage flottant, et par les photos jointes à la demande d'indemnisation, dont certaines montrent clairement le barrage flottant entourant le navire.

[23] Étant donné la menace documentée de pollution par les hydrocarbures que posait le navire, cette mesure et les frais associés sont jugés raisonnables.

Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en entier au montant de 600,00 \$.

Annexe 2 – Services contractuels

11 304,80 \$

[24] Ces frais découlent des travaux accomplis par deux entrepreneurs durant l'intervention en réponse à l'incident. Le tableau suivant montre un sommaire de ces frais.

ENTREPRENEUR	SERVICES	COÛT y compris la TPS
Sea-Force Diving Ltd.	Équipe de plongée pour renflouer et récupérer le navire	8 765,89 \$
Purdy's Waste Management and Industrial Services Ltd.	Utilisation d'un camion aspirateur et élimination des débris et du barrage flottant souillé	2 538,91 \$
Total		11 304,80 \$

Tableau 1 – Frais réclamés pour les services contractuels (annexe 2)

[25] Les documents fournis ne comprennent aucun document contractuel ni aucune information concernant les tâches négociées et les travaux accomplis par l'un ou l'autre entrepreneur. Néanmoins, d'après les factures fournies, il est conclu que la GCC a effectivement passé un contrat avec les deux entrepreneurs susmentionnés pour les services indiqués dans la demande d'indemnisation.

[26] La facture de Sea-Force Diving Ltd., datée du 27 janvier 2020, comprend des taux horaires pour 14 heures de travail par une équipe de plongée pour récupérer le navire et 5 heures de travail pour nettoyer l'équipement par la suite, les coûts forfaitaires des sacs de levage et des câbles, un taux quotidien pour l'usage d'un compresseur, ainsi que des frais de déplacement du personnel facturés au taux de 0,85 \$ le kilomètre.

[27] Les factures et l'exposé ne contiennent aucune ventilation détaillée des heures de travail du personnel de Sea-Force Diving Ltd. Néanmoins, les heures de travail indiquées dans le registre quotidien du personnel et de l'équipement du 24 janvier 2020 correspondent aux heures de travail facturées par Sea-Force Diving Ltd., et les taux facturés sont raisonnables. Il est admis que ces travaux étaient nécessaires dans les circonstances, et les frais réclamés sont acceptés en entier au montant de 8 765,89 \$.

[28] La demande d'indemnisation comprend aussi deux factures et deux bons de travail de Purdy's Waste Management and Industrial Services Ltd. L'un des bons de travail est pour le transport et l'élimination d'un baril de barrage flottant souillé d'hydrocarbures,

qui est accompagné d'une facture au montant fixe de 258,75 \$. L'autre bon de travail couvre le reste des travaux accomplis par cet entrepreneur, auquel est joint une facture indiquant 5 heures pour l'usage d'un camion aspirateur et 2,5 heures de travail supplémentaires, 5,5 heures de travail par une équipe pour enlever le carburant et l'eau huileuse du navire et 2,5 heures de travail supplémentaires, ainsi qu'un taux par litre pour l'élimination du carburant et de l'eau huileuse.

[29] La preuve fournie montre que le camion aspirateur était sur le quai de Cupids (T.-N.-L.) de 12 h 00 à 17 h 45 le 24 janvier 2020, et l'une des factures susmentionnées indique qu'un total de 5 000 litres de carburant et d'eau huileuse ont été enlevés du navire. La GCC a ensuite déposé un dernier baril de barrage flottant souillé chez Pardy's Waste Management le 28 janvier 2020 pour qu'il soit éliminé.

[30] Les mesures prises pour enlever et éliminer les polluants du navire étaient raisonnables et nécessaires dans les circonstances. Les frais associés à ces mesures sont aussi jugés raisonnables. Les frais réclamés pour les services fournis par Pardy's Waste Management sont acceptés en entier au montant de 2 538,91 \$.

Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en entier au montant de 11 304,80 \$.

Annexe 3 – Déplacements 202,20 \$

[31] Les frais de déplacement réclamés couvrent les frais de repas de deux des trois membres du personnel de la GCC qui se sont rendus sur les lieux de l'incident. Ces frais de repas ont été engagés les 24 et 25 janvier 2020 et ils sont justifiés par les relevés de dépenses joints à la demande d'indemnisation.

[32] La GCC a aussi fourni un extrait de la directive du Conseil national mixte de la fonction publique du Canada qui confirme que les montants réclamés sont conformes aux indemnités payables pour les frais de repas engagés lors d'un voyage en service commandé.

Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en entier au montant de 202,20 \$.

Annexe 4 – Salaires du personnel à temps plein 647,40 \$

[33] Les frais de salaire sont attribués aux trois membres du personnel de la GCC qui sont intervenus sur place en réponse à l'incident. Un total de 7,5 heures de travail par personne a été réclamé pour la journée du 24 janvier 2020, lorsque le navire a été renfloué et vidé d'eau par pompage.

[34] D'après les registres quotidiens du personnel et de l'équipement fournis par la GCC, une personne a commencé à travailler à 6 h 30 ce jour-là et a terminé à 20 h 30; la deuxième personne a commencé à 7 h 00 et a terminé à 19 h 30; et la troisième

personne a commencé à 6 h 30 et a terminé à 20 h 00. La demande d'indemnisation comprenait aussi les horaires de travail individuels de chaque personne, qui confirment le nombre d'heures de travail au salaire normal réclamées pour cette journée-là.

Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en entier au montant de 647,40 \$.

Annexe 5 – Heures de travail supplémentaires du personnel à temps plein 1 328,14 \$

[35] La GCC a aussi réclamé un total de 31 heures de travail supplémentaires pour les trois membres du personnel susmentionnés. Dix de ces heures supplémentaires ont été faites par une personne les 24 et 25 janvier 2020, 9,5 heures supplémentaires ont été faites par une deuxième personne les 24 et 25 janvier, et 4,5 heures supplémentaires ont été faites par une troisième personne le 24 janvier.

[36] Ces heures supplémentaires sont justifiées par les horaires de travail individuels de chacun des trois membres du personnel, des copies des relevés de paye en ligne, et les registres quotidiens du personnel et de l'équipement pour les deux journées.

[37] Les heures de travail supplémentaires réclamées pour la journée du 24 janvier correspondent aux travaux effectués par les entrepreneurs ce jour-là, et il est admis que ces heures supplémentaires étaient inévitables, surtout en raison des conditions météorologiques hivernales rigoureuses qui sévissaient dans la région à ce moment-là.

[38] Les heures de travail supplémentaires réclamées pour la journée du 25 janvier correspondent au contenu de l'exposé, selon lequel deux membres du personnel sont retournés sur les lieux de l'incident ce jour-là pour inspecter le navire et aider son propriétaire à le sécuriser. Ces mesures étaient raisonnables pour s'assurer que les travaux accomplis la veille avaient réussi.

Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en entier au montant de 1 328,14 \$.

Annexe 11 – Équipement de lutte contre la pollution 266,69 \$

[39] Ces frais découlent de l'usage d'une remorque d'intervention au taux de 138,89 \$ pendant une journée, d'une pompe de 4 pouces au taux de 86,67 \$ pendant une journée, et d'essence pour la pompe au montant de 41,13 \$. Ces frais sont justifiés par le registre quotidien du personnel et de l'équipement du 24 janvier 2020 et par des reçus d'achat d'essence dans une station-service.

[40] Cet équipement était nécessaire pour intervenir efficacement en réponse à l'incident, et les frais réclamés sont jugés raisonnables dans les circonstances.

Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en entier au montant de 266,69 \$.

Annexe 12 – Véhicules

376,11 \$

[41] La GCC a réclamé les frais d'usage d'un véhicule d'intervention, qui a été utilisé pour se rendre à Cupids (T.-N.-L.) et faire le voyage de retour pendant quatre jours. Le taux d'usage quotidien du véhicule était de 67,56 \$, soit un total de 270,24 \$ pour la période de quatre jours. Un reçu d'achat d'essence au montant total de 105,87 \$ était aussi joint à la demande d'indemnisation. Le total de ces frais s'élève à 376,11 \$.

[42] Étant donné la nature de l'incident, ces frais étaient inévitables, car il était nécessaire pour le personnel de la GCC de conduire jusqu'au quai de Cupids. Les frais réclamés sont jugés raisonnables.

Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en entier au montant de 376,11 \$.

Annexe 13 – Administration

101,04 \$

[43] Comme suite à une entente conclue avec l'administrateur, la GCC peut réclamer des frais d'administration au taux de 3,09 % pour certains frais d'intervention. Dans ce cas-ci, des frais d'administration ont été appliqués correctement aux frais de matériel et fournitures (annexe 1), aux frais de déplacement, (annexe 3) et aux frais de salaire (annexe 4), sans compter les cotisations au régime d'avantages sociaux des employés.

[44] Le calcul du taux des frais d'administration est rejeté pour deux raisons.

[45] Premièrement, le montant de 750,00 \$ a été utilisé pour calculer les frais d'administration applicables aux frais de matériel et fournitures (annexe 1). Le montant correct, tel que réclamé dans la demande d'indemnisation de la GCC, est de 600,00 \$. Le montant total corrigé des frais d'administration est donc de 41,45 \$.

[46] Deuxièmement, la GCC a ajouté un montant de 47,52 \$ au premier total, qui a été calculé en appliquant le taux de 3,09 % aux catégories de frais admissibles. Ce montant ajouté est appelé [traduction] « frais d'administration générale ». Il a été calculé en ajoutant les frais de matériel et fournitures (annexe 1), les frais de déplacement (annexe 3) et les frais de salaire (annexe 4) au résultat du premier calcul (c.-à-d. le résultat du calcul des frais d'administration), et en multipliant ensuite le total par 3,09 %. Ce deuxième calcul consiste à la fois à compter en double les frais admissibles et à appliquer des frais d'administration aux frais d'administration. Les « frais d'administration Générale » réclamés sont donc rejetés.

[47] Les frais d'administration corrigés, dont le montant s'élève à 41,45 \$, sont jugés raisonnables.

Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en partie au montant de 41,45 \$.

SOMMAIRE DE L'OFFRE ET CONCLUSION

[48] Le tableau suivant présente un sommaire des frais réclamés et des frais recevables relativement à la demande d'indemnisation de la GCC pour l'incident impliquant le bateau de plaisance sans nom qui a coulé à Cupids, à Terre-Neuve-et-Labrador.

ANNEXE	MONTANT RÉCLAMÉ	MONTANT OFFERT
1 : Matériel et fournitures	600,00 \$	600,00 \$
2 : Services contractuels	11 304,80 \$	11 304,80 \$
3 : Déplacements	202,20 \$	202,20 \$
4 : Salaires	647,40 \$	647,40 \$
5 : Heures de travail supplémentaires	1 328,14 \$	1 328,14 \$
11: Équipement de lutte contre la pollution	266,69 \$	266,69 \$
12 : Véhicules	376,11 \$	376,11 \$
13 : Administration	101,04 \$	41,45 \$
Total	14 826,38 \$	14 766,79 \$

Tableau 2 – Frais réclamés et frais recevables (toutes les annexes)

[49] Le montant de l'offre s'élève à 14 766,79 \$, plus les intérêts courus prévus par la loi qui seront calculés à la date où la somme offerte sera versée.

[50] Dans votre examen de l'offre, veuillez prendre note des choix et des délais suivants énoncés à l'article 106 de la LRMM.

[51] 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.

[52] 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.

[53] 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.

[54] 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.