



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 13 avril 2023
Dossier de la CIDPHN : 120-934-C1
Dossier de la GCC :

PAR COURRIEL

Directrice principale intérimaire de la gestion des incidents
Garde côtière canadienne
200, rue Kent
Ottawa (Ontario) K1A 0E6

RE: Navire de pêche *Lurch* — Deep Bay, île de Vancouver (Colombie-Britannique) - Date de l'incident : 2020-11-09

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 navire à moteur immatriculé sous le nom de *Lurch* (le « navire »). Le 9 novembre 2020, le navire a été partiellement submergé à Deep Bay, sur l'île de Vancouver, en Colombie-Britannique (l'« incident »).

[2] Le 1^{er} novembre 2022, 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 une demande d'indemnisation de la GCC au nom de l'administrateur. En vertu des articles 101 et 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, L.C. 2001, ch. 6 (la « LRMM »), la GCC a réclamé la somme de 84 205,61 \$ pour les frais des mesures d'intervention qu'elle a prises en réponse à l'incident.

[3] La demande d'indemnisation a été évaluée 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 et 106 de la LRMM.

[4] La somme de 55 087,42 \$ (l'« offre ») est offerte à la GCC en réponse à sa demande d'indemnisation, plus les intérêts prévus par la loi qui seront calculés à la date à laquelle la somme offerte sera versée, en conformité avec l'article 116 de la LRMM. Les motifs de l'offre sont présentés ci-après, en plus d'une description de la demande d'indemnisation.

DEMANDE D'INDEMNISATION RECUE

[5] La demande d'indemnisation comprend un exposé qui décrit les événements relatifs à l'incident. Elle comprend aussi des documents à l'appui des frais réclamés par la GCC. À part quelques exceptions, ces documents corroborent la demande d'indemnisation et ne nécessitent aucun commentaire.

CONSTATATIONS ET CONCLUSIONS

Le compte rendu des faits de l'incident présenté par la GCC est généralement accepté

[6] L'exposé fourni par la GCC donne une description de l'incident. Il est accepté que l'exposé présente un compte rendu essentiellement exact des événements entourant l'incident de pollution par les hydrocarbures impliquant le *Lurch*. Les faits constatés sont les suivants.

[7] Le 9 novembre 2020 à 8 h 45, le propriétaire du *Lurch* a signalé à la GCC que son navire avait coulé et qu'il était partiellement submergé à Deep Bay, sur l'île de Vancouver.

[8] Le *Lurch* était un ancien navire de pêche à coque en bois bordé à franc-bord, construit en 1946, ayant une longueur de 41,1 pieds et propulsé par un seul moteur diesel. D'après la demande d'indemnisation de la GCC et les photos du navire prises en 2016 et fournies par le directeur de l'administration portuaire de Deep Bay, le *Lurch* était en mauvais état lorsque l'incident est survenu.

[9] La capacité exacte des réservoirs de carburant du *Lurch* était inconnue à l'origine. Selon l'estimation initiale fournie par le propriétaire, il y avait 30 gallons (environ 114 litres) de carburant diesel à bord du navire. Par la suite, on a constaté qu'il y avait en fait une plus grande quantité d'hydrocarbures à bord. Le personnel de la GCC a enlevé 150 litres de carburant diesel et 70 litres d'huile hydraulique et d'huile à moteur.

[10] Le bateau de recherche et sauvetage *Cape Kuper* de la GCC a été le premier à se rendre sur les lieux de l'incident. Il est arrivé 10 h 15. L'équipe de la GCC a constaté que des hydrocarbures s'échappaient du *Lurch* et formaient une légère irisation à la surface de l'eau autour du navire, et que la proue du navire était au-dessus de la ligne de flottaison. Le *Lurch* était amarré à un quai se trouvant au sud-ouest du brise-lames de Deep Bay et au-delà des limites de l'administration portuaire de Deep Bay.

[11] À 11 h 51, l'aéronef de surveillance aérienne Dash 8-100 de Transports Canada (Transports 951) est arrivé sur les lieux pour faire un survol de l'endroit. Les photos de surveillance aérienne ont montré une légère irisation d'hydrocarbures qui provenait du navire et se déplaçait vers le nord-ouest. La quantité de pollution par les hydrocarbures a été estimée à au moins 1,6 litre.

[12] La GCC a engagé la Western Canada Marine Response Corporation (WCMRC) pour déployer un barrage flottant autour du navire. À 20 h 00, l'irisation d'hydrocarbures avait été contenue à l'intérieur de la zone du barrage flottant. La GCC a aussi engagé

Colmor Marine & Salvage (Colmor) pour renflouer le navire et le remorquer jusqu'à l'endroit où il a finalement été sorti de l'eau.

[13] Le 10 novembre 2020, le personnel de la GCC et Colmor ont transporté un bateau de lutte contre la pollution de classe II (PRV II, GCC 734) de Victoria jusqu'à Deep Bay. Une fois arrivés sur place, ils ont entrepris les travaux de renflouement du navire. Dans l'après-midi, un plongeur a obturé les événements du réservoir de carburant, mais de petites quantités d'hydrocarbures ont continué de s'échapper du *Lurch* et de se répandre à l'intérieur de la zone du barrage flottant.

[14] Le 11 novembre, la GCC a enlevé les hydrocarbures à la surface de l'eau et les débris flottants qui se trouvaient à l'intérieur de la zone du barrage flottant, et Colmor a renfloué le *Lurch*. Colmor a ensuite remorqué le navire jusqu'à Union Bay, mais les conditions météorologiques se sont détériorées à son arrivée et l'ont empêché d'accoster le navire aux installations de Union Bay. Colmor a donc remorqué le navire jusqu'au port de Comox pour y amarrer le *Lurch* en attendant qu'il puisse être ramené à Union Bay.

[15] Le 12 novembre, la GCC a évalué l'état du navire et est retournée à Victoria afin de récupérer l'équipement nécessaire pour enlever le carburant et les autres hydrocarbures se trouvant à bord du navire.

[16] Dans l'après-midi du 13 novembre, la GCC est retournée à Comox.

[17] Le matin du 14 novembre, la GCC a enlevé le carburant diesel, l'huile hydraulique et l'huile à moteur du navire. À 14 h 30, le navire était de retour à Union Bay après avoir été remorqué par Colmor, et il est resté amarré à cet endroit jusqu'à ce qu'il soit sorti de l'eau.

[18] Le 19 novembre à 11 h 45, Colmor a sorti le *Lurch* de l'eau et l'a placé sur le rivage. Durant la semaine du 23 novembre, le navire a été déconstruit et éliminé, en raison de son mauvais état et du risque continu de pollution que posaient les hydrocarbures résiduels se trouvant à son bord.

La demande d'indemnisation est admissible

[19] L'incident a causé des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dans la mer territoriale ou les eaux intérieures du Canada, et il a occasionné des frais pour la prise de mesures visant à répondre aux dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et à prévenir d'autres dommages. La demande d'indemnisation relative à l'incident pourrait donc être admissible.

[20] La GCC est un demandeur admissible pour l'application de l'art. 103 de la LRMM.

[21] La demande d'indemnisation a été reçue dans le délai de prescription énoncé au paragraphe 103(2) de la LRMM.

[22] 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 un navire, comme le prévoit la partie 6,

section 2 de la LRMM. Par ailleurs, ces frais pourraient avoir été engagés pour la prise de « mesures de sauvegarde », comme le prévoit la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute. Dans l'un ou l'autre cas, certains frais réclamés pourraient être indemnisables.

[23] Par conséquent, la demande d'indemnisation pourrait être admissible en vertu de l'art. 103 de la LRMM.

[24] Il est nécessaire de déterminer si les mesures prises par la GCC étaient raisonnables.

Frais individuels

[25] Les frais de 84 205,61 \$ réclamés par la GCC dans sa demande d'indemnisation sont résumés comme suit :

INCIDENT:	FV THE LURCH	PROJECT CODE:	FHUJ7
INCIDENT DATE:	November 9, 2020	DATE PREPARED:	October 5, 2022
DEPARTMENT:	CANADIAN COAST GUARD	PREPARED BY:	
			<u>SCH</u>
MATERIALS AND SUPPLIES	-		1
CONTRACT SERVICES	\$60,413.87		2
TRAVEL	\$2,662.54		3
SALARIES - FULL TIME PERSONNEL	\$4,604.70		4
OVERTIME - FULL TIME PERSONNEL	\$9,936.22		5
OTHER ALLOWANCES	\$0.00		6
SALARIES - CASUAL PERSONNEL	\$0.00		7
SHIPS' COSTS (EXCL. FUEL & O/T)	\$0.00		8
SHIPS PROPULSION FUEL	\$0.00		9
AIRCRAFT	\$0.00		10
POLLUTION COUNTER-MEASURES EQUIPMENT (PCME)	\$5,971.15		11
VEHICLES	\$416.28		12
ADMINISTRATION	\$200.84		13
	<hr/>		
TOTAL CCG COST OF INCIDENT	<u>\$84,205.61</u>		

Figure 1 – Copie d'écran du sommaire des frais

Conclusions concernant la raisonnabilité

[26] Il est accepté que la majeure partie des mesures d'intervention prises en réponse à la pollution par les hydrocarbures étaient raisonnables. Cependant, certains frais réclamés ne sont pas justifiés par la preuve et ont donc été rejetés.

[27] Les frais réclamés pour les services contractuels, énoncés à l'annexe 2, s'élèvent à 60 413,87 \$. Le montant de 37 467,70 \$ est accepté pour cette partie de la demande d'indemnisation.

[28] Trois entrepreneurs ont fourni des services contractuels dans le cadre de l'opération d'intervention : Western Canada Marine Response Corp. (WCMRC), Colmor Marine Group Inc. (Colmor), et Terrapure Environmental (Terrapure). La GCC a remboursé à la WCMRC la somme de 16 055,14 \$, soit 11 090,31 \$ pour la mobilisation initiale, le déploiement et la surveillance du barrage flottant, et 4 964,83 \$ pour la démobilisation. La GCC a remboursé à Colmor un montant de 28 355,25 \$ pour le renflouement et l'enlèvement du navire, et 14 873,25 \$ pour son élimination. La GCC a remboursé à Terrapure un montant de 1 130,23 \$ pour le transport et l'élimination des déchets huileux et des pots de peinture récupérés à bord du navire.

[29] Les frais engagés par la WCMRC les 9 et 10 novembre sont raisonnables et acceptés. Les frais relatifs au barrage flottant sont réduits à 14,5 heures d'utilisation (jusqu'à ce que le navire soit remorqué hors du lieu de l'incident à 14 h 25 le 11 novembre), mais ils incluent quand même les frais de récupération basés sur ceux engagés le 2 décembre. Ce rejet partiel des frais est attribuable à l'entente que la GCC a conclue avec Transports Canada pour garder le barrage flottant en place après que le *Lurch* ait été enlevé du lieu de l'incident.

[30] L'exposé joint à la demande d'indemnisation ne fait aucune mention de cette entente, mais celle-ci est indiquée dans les deux factures présentées par la WCMRC. La GCC a confirmé cette entente en réponse à des demandes de renseignements que la Caisse lui a envoyées par la suite. Dans sa lettre de réponse, la GCC a dit que [traduction] « tous les frais relatifs au barrage flottant et les frais de main-d'oeuvre engagés à partir du 12 [sic] novembre 2020 ont été assumés par Transports Canada, parce qu'ils ne faisaient pas partie de l'intervention de la GCC » et que [traduction] « la GCC a payé les frais de démobilisation du 3 décembre 2020. »¹

[31] Une fois que le navire a été remorqué hors du lieu de l'incident le 11 novembre, la GCC n'avait plus besoin du barrage flottant qui avait été déployé à cet endroit. Transports Canada a demandé à la GCC de ne pas enlever le barrage flottant autour du lieu d'amarrage et des débris et a dit qu'il assumerait les frais pour le maintenir en place. La GCC a indiqué que les frais de déploiement du barrage flottant et les frais de main-d'oeuvre associés engagés par la WCMRC ont été partagés avec Transports Canada. La portion des frais de la WCMRC que la GCC a réclamés se rapporte aux trois premiers jours de l'intervention et à la démobilisation.²

[32] Lorsque Transports Canada a demandé que le barrage flottant soit gardé en place pour des raisons autres que la lutte contre la pollution par les hydrocarbures, il a effectivement assumé la responsabilité de la gestion des travaux de l'entrepreneur (WCMRC). Par conséquent, l'obligation de la GCC envers la WCMRC a pris fin lorsque

¹ Courriel reçu de la section du recouvrement des coûts d'intervention environnementale de la GCC le 13 décembre 2022 à 13 h 56.

² Dans son courriel du 13 décembre, la GCC a indiqué que sa portion des frais engagés par la WCMRC avait rapport au déploiement du barrage flottant pendant trois jours (du 9 au 11 novembre) et à la démobilisation (le 3 décembre). Les frais engagés le 3 décembre se rapportent à la décontamination du barrage flottant – ils ne comprennent pas les frais d'enlèvement du barrage engagés le 3 décembre.

Transports Canada a assumé la responsabilité du barrage flottant, y compris les frais engagés pour enlever le barrage et décontaminer l'équipement.

[33] La GCC a remboursé à Colmor un montant total de 43 228,50 \$, soit 28 355,25 \$ pour renflouer le *Lurch* et le sortir de l'eau, et 14 873,25 \$ pour l'éliminer. La majeure partie de ces frais sont raisonnables et acceptés. Certains frais ne sont pas acceptés, car ils ne sont pas raisonnables ni justifiés par la preuve. Le montant de 30 313,50 \$ est accepté pour ces frais.

[34] Il était raisonnable de faire remorquer le navire jusqu'à Union Bay, où il a été amarré et sorti de l'eau par la suite. La décision de ne pas amarrer le navire aux installations de Union Bay le 11 novembre n'est pas justifiée par la preuve. Le détour jusqu'à Comox et les frais associés ne sont pas justifiés ni acceptés, car le navire a finalement été amarré à Union Bay dans des conditions météorologiques très semblables à celles qui ont supposément mené à la décision de faire le détour jusqu'à Comox. Par conséquent, les frais réclamés pour remorquer le navire jusqu'à Comox et en revenir, ce qui a pris environ deux heures, ainsi que les frais relatifs aux heures de mise en attente du personnel pendant la nuit du 11 au 12 novembre, sont rejetés.

[35] La GCC a remboursé à Terrapure un montant de 1 130,23 \$ pour transporter et éliminer les déchets toxiques du navire. Les frais réclamés sont raisonnables et acceptés en entier.

[36] Les frais de déplacement réclamés, énoncés à l'annexe 3, s'élèvent à 2 662,54 \$. Ces frais sont raisonnables et sont acceptés en entier.

[37] Les frais de salaire réclamés, énoncés à l'annexe 4, s'élèvent à 4 604,70 \$. Ce montant couvre les frais de salaire pour quatre jours ouvrables, mais l'un de ceux-ci était un jour férié (le 11 novembre). Le travail effectué ce jour-là devrait donc compter comme des heures de travail supplémentaires (et il semble avoir été réclamé en tant que tel). Il est conclu que les frais de salaire réclamés pour la journée du 11 novembre ont été inclus par erreur. Les frais de salaire acceptés sont donc réduits à 3 453,54 \$.

[38] Les frais réclamés pour les heures de travail supplémentaires, énoncés à l'annexe 5, s'élèvent à 9 936,22 \$. Le montant de 7 278,27 \$ est accepté, ce qui représente les frais des heures de travail supplémentaires qui sont justifiés par la preuve. Étant donné que peu de documents ont été fournis à l'appui des travaux effectués durant les heures de travail supplémentaires, les formulaires informatiques présentés par la GCC ont été examinés par comparaison avec l'information venant des entrepreneurs.

[39] La GCC a réclamé des heures de travail supplémentaires pour la période de 6 h 00 à minuit le 11 novembre, qui était un jour férié. Après avoir été vidé d'eau et sorti de l'eau, le *Lurch* a été remorqué jusqu'à Comox, où il est arrivé à 19 h 30, après quoi seul le personnel de Colmor est resté sur place pour surveiller le navire pendant la nuit. Les frais des heures de travail supplémentaires pour la période de 19 h 30 à 24 h 00 ne sont pas justifiés par la preuve et sont donc rejetés.

[40] Pour la journée du 12 novembre, la GCC a réclamé les heures de travail supplémentaires faites par deux agents d'intervention de 14 h 00 à 20 h 00, et celles faites

par un troisième agent d'intervention de minuit à 1 h 00. Les notes prises sur le terrain par la GCC ne contiennent aucune inscription qui correspond à ces heures de travail. De plus, le rapport quotidien d'usage du véhicule montre que celui-ci est revenu à la base à 14 h 21, et qu'une période de temps raisonnable a été allouée après l'arrivée du véhicule pour le remettre. Par conséquent, les frais réclamés pour les heures de travail supplémentaires faites après 15 h 00 ne sont pas justifiés par la preuve et ne sont pas acceptés, ni les frais réclamés pour l'heure de travail supplémentaire faite de minuit à 1 h 00.

[41] Pour la journée du 13 novembre, la GCC a réclamé les heures de travail supplémentaires faites par deux agents d'intervention de 14 h 00 à 20 h 30 (6,5 heures), et celles faites par un autre agent d'intervention de 15 h 00 à 20 h 30 (5,5 heures). La GCC n'a fourni aucune note prise sur le terrain pour la journée du 13 novembre. Le seul travail que la GCC a fait ce jour-là était de retourner à Comox, un trajet en voiture d'environ trois heures qui aurait pu être fait durant les heures normales de travail. Ces heures de travail supplémentaires sont donc rejetées.

[42] Pour la journée du 14 novembre, la GCC a réclamé environ 14 heures de travail supplémentaires faites par chaque agent d'intervention, sauf un agent qui a fait 1,25 heure de travail supplémentaire de plus au taux de 1,75. En raison de l'absence de documents pour justifier cette différence, les heures de travail supplémentaires faites par cet agent sont réduites à 6,5 heures, ce qui correspond à celles faites par les deux autres agents d'intervention.

[43] Pour la journée du 15 novembre, la GCC a réclamé des heures de travail supplémentaires faites par un agent d'intervention. Étant donné qu'aucune preuve n'a été fournie pour les justifier, elles ne sont pas acceptées.

[44] Les frais réclamés pour l'équipement de lutte contre la pollution, énoncés à l'annexe 11, s'élèvent à 5 971,15 \$. Ces frais sont partiellement acceptés au montant de 3 582,69 \$. Ces frais ont été engagés pour l'usage d'un bateau de lutte contre la pollution de classe PRV II. Les frais d'usage de ce bateau pour la période du 10 au 12 novembre sont acceptés, mais aucune preuve n'a été fournie pour justifier son usage les 13 et 14 novembre. Les frais engagés pour l'usage du bateau ces deux jours-là sont donc rejetés.

[45] Les frais réclamés pour l'usage de véhicules, énoncés à l'annexe 12, s'élèvent à 416,28 \$. Le montant de 482,51 \$ est accepté, ce qui est plus élevé que celui indiqué par la GCC dans les documents qu'elle a fournis. Le montant réclamé a été augmenté pour tenir compte du tarif de 65,67 \$ pour l'usage quotidien du véhicule (camion 19-802 de la GCC), plus un taux de 0,22 \$ par kilomètre applicable à 703 kilomètres parcourus sur une période de cinq jours. Cette plus grande distance est justifiée par la preuve, et les frais acceptés, même s'il sont plus élevés, sont quand même dans les limites du montant total réclamé par la GCC.

[46] Les frais d'administration réclamés sont énoncés à l'annexe 13, mais il y a une différence entre le montant indiqué dans le sommaire des frais (200,84 \$) et celui qui figure dans l'annexe elle-même (177,03 \$). Les frais d'administration s'appliquent aux frais de déplacement et aux frais de salaire. Étant donné que le montant accepté pour les frais de salaire diffère de celui qui a été réclamé (voir le paragraphe 36 ci-haut), le montant accepté

pour les frais d'administration a été réduit en conséquence. Le montant accepté est de 160,17 \$.

SOMMAIRE DE L'OFFRE ET CONCLUSION

[47] Le tableau ci-dessous présente un sommaire des frais réclamés et des frais acceptés :

Annexe	Montant réclamé	Montant accepté
1 – Matériel et fournitures	néant	néant
2 – Services contractuels	60 413,87 \$	37 467,70 \$
3 - Déplacements	2 662,54 \$	2 662,54 \$
4 - Salaires - Personnel à temps plein	4 604,70 \$	3 453,54 \$
5 - Heures de travail supplémentaires - Personnel à temps plein	9 936,22 \$	7 278,27 \$
6 - Autres indemnités	néant	néant
7 – Salaires du personnel occasionnel	néant	néant
8 – Frais relatifs aux navires (sauf le carburant et les heures de travail supplémentaires)	néant	néant
9 – Carburant de propulsion des navires	néant	néant
10 – Aéronefs	néant	néant
11 - Équipement de lutte contre la pollution	5 971,15 \$	3 582,69 \$
12 - Véhicules	416,28 \$	482,51 \$
13 - Administration	200,84 \$	160,17 \$
Total	84 205,61 \$	55 087,42 \$

Tableau 1 – Sommaire des frais réclamés et des frais acceptés

[48] Le montant des frais acceptés s'élève à 55 087,42 \$. 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.

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

[50] 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.

[51] 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.

[52] 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.

[53] 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.

Administrateur 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.