



LETTRE D'OFFRE

Ottawa, le 10 août 2023
Dossier de la CIDPHN : 120-951-C1
Dossier de la GCC :

PAR COURRIEL

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

*Par courriel à [DFO.CCGERCostRecoveryRSP-
RecouvrementdescoutsIESIPGCC.MPO@df-mpo.gc.ca](mailto:DFO.CCGERCostRecoveryRSP-RecouvrementdescoutsIESIPGCC.MPO@df-mpo.gc.ca)*

**OBJET : Nom inconnu (navire à moteur servant d'habitation flottante) –
Shiloh Park, Wallaceburg (Ontario) - Date de l'incident : 2021-05-03**

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 de nom inconnu servant d'habitation flottante (le « navire »), qui a causé un rejet d'hydrocarbures à la marina et terrain de camping de Shiloh Park, à Wallaceburg, en Ontario, le 3 mai 2021 (l'« incident »).
- [2] Le 3 mai 2023, 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. 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 8 350,13 \$ pour les frais des mesures 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 **6 983,19 \$** (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 un sommaire des frais réclamés par la GCC ainsi que des documents justificatifs.

Sommaire de l'exposé

- [6] Le 3 mai 2021 à 19 h 18, la GCC a été avisée qu'une habitation flottante de nom inconnu, d'une longueur de 32 pieds, avait partiellement coulé et gîtait dangereusement sur un bord dans huit pieds d'eau à la marina et terrain de camping de Shiloh Park. Une irisation d'hydrocarbures était visible dans l'eau autour du navire. La quantité d'hydrocarbures était inconnue à ce moment-là.
- [7] Le propriétaire de la marina a informé la GCC que le propriétaire du navire était un résident des États-Unis. Ce dernier avait acheté le navire à un habitant local en 2020. Le navire avait été laissé dans l'eau pendant l'hiver. Le propriétaire n'avait pas pu entrer au Canada en raison des restrictions liées à la pandémie de COVID-19. L'épouse du propriétaire était une habitante de l'Ontario. La GCC n'a pas pu prendre contact avec le propriétaire, mais elle a pu communiquer avec son épouse, bien que cette dernière ne savait pas si le navire était assuré ni quelles mesures d'intervention devaient être prises.
- [8] Le service d'incendie de Chatham Kent (le « service d'incendie ») a prêté son assistance sur les lieux de l'incident et a confirmé que le polluant rejeté dans l'eau était de l'essence, mais il n'a pas pu confirmer si d'autres hydrocarbures avaient été rejetés ou s'il en restait à bord du navire. Le service d'incendie a déployé environ quinze sections de barrage flottant de huit pieds de longueur pour éviter que les hydrocarbures ne polluent la rivière Snye.
- [9] Les vulnérabilités locales comprenaient la voie d'eau navigable partagée avec les Premières Nations de Walpole Island situées non loin, la prise d'eau municipale, ainsi qu'un important habitat pour les oiseaux. La GCC a informé les Premières Nations voisines le lendemain matin.
- [10] Dans la matinée du 4 mai 2021, des agents d'intervention de la GCC ont été dépêchés sur les lieux de l'incident pour évaluer et surveiller la situation en raison de l'absence d'intervention du propriétaire du navire et des vulnérabilités constatées. La GCC a décidé de sortir le navire de l'eau pour éliminer la menace de pollution.

- [11] À 15 h 10, le propriétaire du navire a communiqué avec la GCC et l'a informé que le navire n'était pas assuré, mais qu'il avait l'intention de le faire enlever. Il a aussi informé la GCC qu'il y avait environ 45 gallons d'essence et une quantité inconnue de carburant à moteur à bord du navire. Il a engagé la compagnie C-Tow pour renflouer le navire et le sortir de l'eau. Les agents d'intervention de la GCC ont continué de surveiller le processus.
- [12] À 19 h 30, les agents d'intervention de la GCC sont arrivés sur les lieux de l'incident pour surveiller la situation. À cause de problèmes mécaniques, les premières tentatives de la compagnie C-Tow pour renflouer le navire ont échoué.
- [13] Le 5 mai 2021, les agents d'intervention de la GCC sont retournés sur les lieux pour surveiller les travaux de renflouement et d'enlèvement du navire. La compagnie C-Tow est arrivée seulement en fin d'après-midi; en attendant, les agents de la GCC ont examiné les lieux pour évaluer les risques de pollution. Ce soir-là, le navire a été renfloué et sorti de l'eau avec succès; les agents d'intervention sont revenus à la base de la GCC à 1 h 30 le 6 mai 2021.

Sommaire des frais

- [14] Les frais de 8 350,13 \$ réclamés par la GCC dans sa demande d'indemnisation sont résumés comme suit :

Description	Total	Schedule #
MATERIALS AND SUPPLIES	\$ -	1
CONTRACT SERVICES	\$ -	2
TRAVEL	\$ 147.50	3
SALARIES - FULL TIME PERSONNEL	\$ 3,005.35	4
OVERTIME - FULL TIME PERSONNEL	\$ 4,734.89	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)	\$ 230.00	11
VEHICLES	\$ 135.12	12
ADMINISTRATION	\$ 97.27	13
TOTAL CCG COST OF INCIDENT	\$ 8,350.13	

Figure 1 – Copie d'écran du sommaire des frais

CONSTATATIONS ET CONCLUSIONS

La demande d'indemnisation est admissible

- [15] La majeure partie des frais réclamés sont acceptés. En bref, les frais réclamés pour certaines heures de travail supplémentaires ont été rejetés parce qu'ils ne sont pas justifiés par la preuve.
- [16] 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.
- [17] La GCC est un demandeur admissible pour l'application de l'article 103 de la LRMM.
- [18] La demande d'indemnisation a été reçue dans le délai de prescription énoncé au paragraphe 103(2) de la LRMM.
- [19] 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 soude. Dans l'un ou l'autre cas, certains frais réclamés pourraient être indemnisables.
- [20] Par conséquent, la demande d'indemnisation pourrait être admissible en vertu de l'art. 103 de la LRMM.
- [21] Il est nécessaire d'évaluer si les mesures prises par la GCC étaient raisonnables.

L'opération d'intervention de la GCC était raisonnable

- [22] En général, l'opération d'intervention menée par la GCC était raisonnable et justifiée par la preuve. La majeure partie des frais réclamés sont acceptés.
- [23] Les frais de déplacement réclamés, énoncés à l'annexe 3, s'élèvent à 147,50 \$ et sont acceptés en entier.
- [24] Les frais de salaire réclamés, énoncés à l'annexe 4, s'élèvent à 3 005,35 \$ et sont acceptés en entier.
- [25] Les frais réclamés pour les heures de travail supplémentaires, énoncés à l'annexe 5, s'élèvent à 4 734,89 \$. Le montant des frais acceptés est de 3 367,95 \$. Les heures de travail supplémentaires faites par l'officier de service en intervention environnementale et le surintendant adjoint de l'intervention environnementale ne sont pas acceptées. Ces membres du personnel n'étaient pas présents sur les lieux de l'incident et ont exercé leurs activités seulement à distance. La preuve ne montre pas

quel rôle ils étaient censés jouer à ce titre, ni ce qu'ils ont accompli. Les frais réclamés pour les heures de travail supplémentaires ont donc été réduits en conséquence.

- [26] Les frais réclamés pour l'équipement de lutte contre la pollution, énoncés à l'annexe 11, s'élèvent à 230,00 \$ et sont acceptés en entier.
- [27] Les frais réclamés pour l'usage de véhicules, énoncés à l'annexe 12, s'élèvent à 135,12 \$ et sont acceptés en entier.
- [28] Les frais d'administration réclamés, énoncés à l'annexe 13, s'élèvent à 97,27 \$ et sont acceptés en entier.

SOMMAIRE DE L'OFFRE ET CONCLUSION

- [29] Le tableau ci-dessous présente un sommaire des frais réclamés et des frais acceptés.

Annexe	Montant réclamé	Montant accepté
3 – Déplacements	147,50 \$	147,50 \$
4 – Salaires – Personnel à temps plein	3 005,35 \$	3 005,35 \$
5 – Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein	4 734,89 \$	3 367,95 \$
11 – Équipement de lutte contre la pollution	230,00 \$	230,00 \$
12 – Véhicules	135,12 \$	135,12 \$
13 – Administration	97,27 \$	97,27 \$
TOTAL	8 350,13 \$	6 983,19 \$

Tableau 1 – Total des frais réclamés et des frais acceptés

- [30] Le montant des frais acceptés s'élève à **6 983,19 \$**. 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.

- [31] Dans votre examen de l'offre, veuillez prendre note des choix et des délais suivants énoncés à l'article 106 de la LRMM.
- [32] 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.
- [33] 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.

- [34] 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.
- [35] 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'administratrice adjointe de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires,

Chiamaka Mogo, MPPAI