



LETTRE D'OFFRE

Ottawa, le 13 décembre 2023
Dossier de la CIDPHN : 120-947-C1

PAR COURRIEL

Gestionnaire, Soutien opérationnel
Conformité et application de la loi
Garde côtière canadienne
200, rue Kent
Ottawa (Ontario) K1A 0E6

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

OBJET : *Princeton 1* – Alert Bay (Colombie-Britannique)
Date de l'incident : 2021-02-10

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 bateau de plaisance appelé *Princeton 1* (le « navire »), qui a causé un rejet d'hydrocarbures à Alert Bay, en Colombie-Britannique, le 10 février 2021 (l'« incident »).
- [2] Le 2 février 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 au nom du ministre des Pêches et des Océans. 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 262 683,11 \$ 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 **158 197,04 \$** (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] L'opération d'intervention a duré seize jours, soit du 10 au 25 février 2021. Les travaux de déconstruction du navire ont pris fin le mois suivant.
- [7] Dans la matinée du 10 février 2021, la GCC est intervenue après avoir été avisée que le *Princeton I*, un bateau de plaisance en bois de 56 pieds, avait coulé dans 15 pieds d'eau près du quai de l'île Cormorant et qu'il rejetait des polluants.
- [8] L'agent principal d'intervention environnementale de la GCC de Port McNeill a chargé le navire *Cape Sutil* d'intervenir. Deux membres du personnel d'intervention environnementale de la GCC de Port Hardy se sont rendus à Port McNeill avec deux camions, une remorque d'intervention et un bateau de 5,4 mètres. Ils sont arrivés sur les lieux de l'incident pour évaluer la situation et ont confirmé que le navire rejetait une quantité considérable d'hydrocarbures. Avant l'arrivée des membres du personnel de la GCC, le gestionnaire du port d'Alert Bay avait déployé un barrage flottant pour contenir les hydrocarbures qui s'échappaient du navire.
- [9] Les agents d'intervention ont communiqué avec des représentants de la Première Nation Namgis locale pour les informer de la situation et leur indiquer qu'ils resteraient en contact avec eux. La GCC a communiqué avec le propriétaire du navire. Ce dernier a dit qu'il n'était pas en mesure d'intervenir ni de fournir une estimation raisonnable de la quantité d'hydrocarbures se trouvant à bord. La GCC a donc pris en charge l'opération d'intervention. Elle a déployé un barrage de retenue de 250 pieds autour du lieu de l'incident ainsi qu'un barrage absorbant de 270 pieds.
- [10] Le 11 février, trois agents d'intervention environnementale de la GCC sont retournés sur les lieux de l'incident. Le barrage absorbant était pleinement saturé d'hydrocarbures. La GCC a pris des dispositions avec le service des travaux publics d'Alert Bay pour entreposer le barrage absorbant souillé sur sa propriété. Le barrage absorbant a été remplacé. Les agents de la GCC ont constaté que le barrage ne suffisait pas à absorber la quantité d'hydrocarbures qui s'échappait du navire. Ils ont donc décidé de renflouer le navire.
- [11] Le 12 février, les trois agents d'intervention environnementale de la GCC sont retournés sur les lieux de l'incident. Une quantité considérable de polluants s'échappait encore du *Princeton I*. Le commandant d'intervention, l'administrateur de la bande Namgis et le gestionnaire des travaux publics d'Alert Bay se sont réunis afin de planifier l'entreposage temporaire du navire après son renflouement sur la plage de Namgis, située à un demi-mille marin au sud du lieu de l'incident.
- [12] Le commandant d'intervention a demandé et obtenu l'autorisation de passer un contrat d'urgence. Il a communiqué avec Colmor Marine Group – une entreprise de

plongée commerciale qui était déjà en route vers Port McNeill pour répondre à un autre incident. La GCC a communiqué avec le propriétaire du navire pour l'informer du plan. Ce dernier était d'accord que le navire devait être sorti de l'eau, mais il a dit ne pas pouvoir financer l'opération. La GCC a enlevé et remplacé un barrage absorbant de 270 pieds.

- [13] Le 13 février, les agents de la GCC ne se sont pas rendus sur les lieux, mais ils préparé les documents nécessaires à l'intervention. Pendant ce temps, des polluants continuaient de s'échapper du navire.
- [14] Le 14 février, le commandant d'intervention (une passation des fonctions a eu lieu ce jour-là) et Colmor Marine sont retournés sur les lieux pour renflouer le navire. La GCC a aussi pris des dispositions avec un habitant de l'endroit pour que Colmor Marine utilise son bateau. Le plan initial, qui consistait à renflouer le *Princeton I* à l'aide de sacs gonflables, a échoué parce que le navire était plus gros et plus lourd que prévu. Les entrepreneurs ont jugé que cela était dangereux en raison de la grosseur du navire, de son tirant d'eau et de problèmes de stabilité. La GCC a modifié le plan d'intervention et a communiqué avec d'autres entrepreneurs potentiels. Pendant ce temps, des plongeurs de Colmor Marine ont inspecté la coque pour voir si elle était endommagée (aucun dommage n'a été constaté) et ils ont obturé huit événements pour ralentir le rejet d'hydrocarbures. Les agents de la GCC ont déployé un barrage absorbant de 140 pieds.
- [15] Le 15 février, les agents de la GCC ne se sont pas rendus sur les lieux. Ils ont tenté de passer un contrat avec AB Towing, mais ils étaient toujours sans réponse de l'entrepreneur à la fin de la journée. Pendant ce temps, des polluants continuaient de s'échapper du navire.
- [16] Le 16 février, deux agents d'intervention environnementale de la GCC sont retournés sur les lieux et ont continué de préparer un nouveau plan, y compris la recherche d'un autre endroit pour entreposer et déconstruire le navire après l'avoir renfloué. Ils ont passé un contrat avec Heavy Metal Marine pour sortir le navire de l'eau. Colmor Marine a continué de fournir des services de plongée pour l'opération d'intervention. Le commandant d'intervention a communiqué avec le responsable de l'activation pour l'informer du plan révisé et obtenir l'autorisation de le mettre à exécution, laquelle a été accordée. Pendant ce temps, des polluants continuaient de s'échapper du navire.
- [17] Le 17 février, le commandant d'intervention a entamé le processus pour obtenir un chaland et une grue par l'intermédiaire du Centre des acquisitions. L'entrepreneur local d'Alert Bay engagé par la GCC a déployé un barrage absorbant de 130 pieds. Les agents d'intervention environnementale de la GCC ont livré d'autres barrages et matelas absorbants pour reconstituer les stocks. Pendant ce temps, des polluants continuaient de s'échapper du navire.
- [18] Le 18 février, le commandant d'intervention a continué de travailler avec le Centre des acquisitions. L'entrepreneur local a déployé un autre barrage absorbant de 130 pieds. D'autres fournitures ont été livrées.

- [19] Le 19 février, le commandant d'intervention a poursuivi le travail d'approvisionnement et a achevé les tâches de passation de contrats dans l'après-midi. L'entrepreneur local a récupéré un barrage absorbant souillé de 260 pieds et l'a entreposé en vue de l'éliminer plus tard. Il a déployé un barrage absorbant de 32 pieds et un rouleau absorbant de 12 pieds.
- [20] Le 20 février, une remorque de première intervention environnementale a été amenée à Port McNeill et préparée en vue de l'opération de levage du navire. La GCC a évalué la situation et est retournée à Port McNeill. La remorque a été ramenée à la base parce qu'elle n'était pas nécessaire.
- [21] Le 21 février, deux agents d'intervention environnementale de la GCC se sont rendus sur les lieux de l'incident à bord du bateau CGE 777. Un autre agent est arrivé par traversier avec la remorque de première intervention environnementale de Port Hardy. Les agents de la GCC, Heavy Metal Marine et Colmor Marine ont fait les préparatifs nécessaires pour renflouer le navire le lendemain. Ils ont observé une irisation et des hydrocarbures récupérables à l'intérieur de la zone du barrage de retenue. La GCC a déployé 30 pieds de matériel absorbant en feuilles.
- [22] Le 22 février, les agents de la GCC et les entrepreneurs ont commencé l'opération de levage à 10 h 48. Une certaine quantité d'hydrocarbures s'est échappée du navire et est remontée à la surface de l'eau. À 12 h 30, le *Princeton I* était à flot le long du chaland et en voie d'être vidé d'eau. Les agents de la GCC ont constaté qu'il y avait un écart entre les planches de la hanche bâbord sous la ligne de flottaison. À 14 h 00, toute l'eau avait été vidée du navire. Un agent de la GCC a examiné l'intérieur du navire et a constaté que la cale du navire en bois était saturée d'hydrocarbures.
- [23] Les deux premières tentatives pour soulever le navire et le déposer sur le chaland se sont avérées infructueuses parce qu'il était trop lourd. Afin d'alléger le navire, les agents de la GCC ont enlevé les quartiers d'habitation, ce qui a été terminé à 16 h 30. Le navire a ensuite été vidé d'eau et sorti de l'eau. Les agents de la GCC ont découvert deux pleins réservoirs de carburant diesel, dont le contenu a été estimé à 2 000 litres. À cause des pleins réservoirs de carburant et de la coque en bois saturée d'hydrocarbures, les agents d'intervention environnementale de la GCC n'ont toujours pas réussi à soulever le *Princeton I* et à le déposer sur le chaland. La sangle placée à l'arrière du navire a été rajustée pour empêcher la coque de s'effondrer. Le navire, qui était retenu par des élingues, a été laissé partiellement à flot en vue de la prise de mesures d'allègement d'urgence le lendemain. Le navire a été surveillé pendant la nuit.
- [24] Le 23 février, l'équipement et le personnel ont été déployés sur place, et le commandant d'intervention de la GCC s'est réuni avec le conseil municipal d'Alert Bay pour établir un plan d'urgence au cas où il soit nécessaire de démolir le navire sur la plage. La Première Nation Namgis a été informée du plan d'urgence.
- [25] Les travaux d'allègement du navire ont repris à 10 h 00. Environ une heure plus tard, quatre autres réservoirs de carburant ont été découverts, et il a donc fallu faire venir d'autre équipement de stockage. Les travaux d'allègement ont pris fin à

12 h 57, et l'opération de levage du navire a débuté à 13 h 06. Le *Princeton I* a été déposé avec succès sur le chaland à 13 h 54. Il a ensuite été préparé en vue de le transporter à l'endroit prévu pour le déconstruire. Les agents d'intervention environnementale de la GCC ont quitté les lieux de l'incident à 15 h 15.

[26] Le 25 février, les agents de la GCC sont retournés sur les lieux et ont enlevé le barrage de retenue. Ils ont aussi enlevé le barrage et les matelas absorbants souillés et les ont entreposés en vue de les récupérer et de les éliminer plus tard.

[27] Le *Princeton I* a été déconstruit par Heavy Metal Marine en mars 2021.

Sommaire des frais

[28] Les frais réclamés par la GCC, dont le montant s'élève à 262 683,11 \$, sont résumés comme suit :

		<u>SCH</u>
MATERIALS AND SUPPLIES	-	1
CONTRACT SERVICES	\$218,790.80	2
TRAVEL	\$5,263.50	3
SALARIES - FULL TIME PERSONNEL	\$10,503.53	4
OVERTIME - FULL TIME PERSONNEL	\$7,020.25	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)	\$19,658.51	11
VEHICLES	\$1,013.40	12
ADMINISTRATION	\$433.11	13
	<hr/>	
TOTAL CCG COST OF INCIDENT	<u>\$262,683.11</u>	

Figure 1 – Copie d'écran du sommaire des frais

CONSTATATIONS ET CONCLUSIONS

La demande d'indemnisation est admissible

- [29] La majeure partie des frais réclamés sont acceptés. En bref, certains frais réclamés pour les services contractuels ont été réduits parce qu'ils ne sont pas justifiés par la preuve ou qu'ils ne sont pas jugés raisonnables à cause des retards occasionnés par l'estimation incorrecte du poids du navire.
- [30] 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.
- [31] La GCC est un demandeur admissible pour l'application de l'article 103 de la LRMM.
- [32] La demande d'indemnisation a été reçue dans les délais prescrits au paragraphe 103(2) de la LRMM.
- [33] 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.
- [34] Par conséquent, la demande d'indemnisation pourrait être admissible en vertu de l'art. 103 de la LRMM.
- [35] Il est nécessaire d'évaluer si les mesures prises par la GCC étaient raisonnables.

L'opération d'intervention de la GCC était raisonnable

- [36] L'intervention de la GCC était généralement raisonnable. Cependant, certains frais réclamés ne sont pas justifiés par la preuve. De plus, d'autres frais réclamés semblent avoir été engagés parce que le poids estimé du navire différait de son poids réel, en conséquence de quoi un certain nombre de tentatives pour le sortir de l'eau ont échoué.
- [37] Les frais réclamés pour les services contractuels, énoncés à l'annexe 2, s'élèvent à 218 790,80 \$. Le montant de 114 304,70 \$ est accepté.
- [38] Les frais des services contractuels ont été payés à cinq groupes : 188 898,65 \$ à Heavy Metal Marine pour l'enlèvement et la déconstruction du navire; 2 843,34 \$ à Colmor Marine Group pour les services de plongée; 480,00 \$ au village d'Alert Bay; 16 450,50 \$ à la Première Nation Namgis; et 10 118,31 \$ à Terrapure pour l'élimination des déchets.

- [39] Les frais payés à Colmor Marine Group, au village d'Alert Bay, à la Première Nation Namgis et à Terrapure sont raisonnables et acceptés en entier.
- [40] Les frais payés à Heavy Metal Marine sont réduits de 104 486,06 \$. Le montant de 20 073,48 \$ est rejeté, ce qui représente le supplément attribuable à la différence de poids du navire par rapport à celui indiqué dans le registre d'immatriculation, et le montant de 84 412,58 \$ est rejeté en raison de l'absence de preuve pour justifier les frais.
- [41] Le supplément attribuable à la différence de poids du navire est rejeté parce que la preuve ne montre pas pourquoi il était payable. Il semble que ce supplément ait été facturé parce que le poids réel du navire différait de celui indiqué dans le registre d'immatriculation. Il n'est pas clair que la GCC ait fait des représentations quelconques à Heavy Metal Marine au sujet du poids du navire. Quoi qu'il en soit, Heavy Metal Marine est un entrepreneur de bonne réputation auquel la GCC a recours depuis longtemps et sur lequel elle compte pour son expertise. Une telle expertise devrait consister à faire les recherches nécessaires et à utiliser l'équipement approprié à l'intervention, et à savoir que les poids indiqués dans le registre d'immatriculation ne sont pas nécessairement tout à fait exacts. Par ailleurs, Colmor Marine avait fait une première tentative pour renflouer le navire le 14 février, et il aurait été en mesure d'informer Heavy Metal Marine que le poids du navire indiqué dans le registre d'immatriculation était différent de son poids réel. Bien qu'il soit accepté qu'il y avait une certaine différence dans le poids du navire, la validité du supplément n'est pas établie selon les faits.
- [42] Le 23 mars 2023, la Caisse a communiqué avec la GCC afin d'obtenir d'autres documents justificatifs, y compris des rapports quotidiens, des notes prises sur le terrain, ainsi que des copies des plans d'intervention établis avec l'administrateur de la bande Namgis et les entrepreneurs. La GCC a répondu le 1^{er} mai 2023. Elle a fourni le formulaire d'information sur l'incident, mais elle n'a pas pu produire les rapports de Heavy Metal Marine. D'après la GCC, Heavy Metal Marine ne lui a remis aucune feuille de temps ni aucun rapport d'activité. Cela constituait une violation de l'article 5.1.2 de l'énoncé des travaux. Heavy Metal Marine a affirmé qu'il a bel et bien fourni ces documents à la GCC. La GCC a payé la facture, mais elle n'a pas pu fournir les documents justificatifs. La GCC a aussi avisé la Caisse qu'elle ne pouvait pas fournir le plan d'intervention établi avec l'administrateur de la bande Namgis, car ce plan a été formulé seulement de vive voix, et non pas par écrit.
- [43] En raison de l'absence de documents justificatifs, il n'y a aucune preuve montrant que la déconstruction du navire était une mesure nécessaire en réponse à la pollution par les hydrocarbures. De plus, à cause de l'absence de documents justificatifs, il est impossible de déterminer quels frais engagés par Heavy Metal Marine se rapportent à la déconstruction du navire, par opposition aux frais liés aux mesures de lutte contre la pollution par les hydrocarbures. Étant donné l'absence de preuve pour justifier les frais indiqués dans la facture de Heavy Metal Marine, le montant de 84 412,59 \$ est accepté – ce qui représente une réduction de 50 % du solde de

la facture après déduction du supplément de 20 073,48 \$ attribuable à la différence de poids du navire.

[44] Les autres frais réclamés sont résumés comme suit :

- a. les frais de déplacement réclamés, énoncés à l'annexe 3, s'élèvent à 5 263,50 \$;
- b. les frais de salaire réclamés, énoncés à l'annexe 4, s'élèvent à 10 503,53 \$;
- c. les frais réclamés pour les heures de travail supplémentaires, énoncés à l'annexe 5, s'élèvent à 7 020,25 \$;
- d. Les frais réclamés pour l'équipement de lutte contre la pollution, énoncés à l'annexe 11, s'élèvent à 19 658,51 \$;
- e. Les frais réclamés pour l'usage de véhicules, énoncés à l'annexe 12, s'élèvent à 1 013,40 \$;
- f. Les frais d'administration réclamés, énoncés à l'annexe 13, s'élèvent à 433,11 \$;

[45] Ces frais sont bien établis par la preuve et sont modestes, compte tenu de la durée de l'intervention. Ils sont acceptés en entier.

SOMMAIRE DE L'OFFRE ET CONCLUSION

[46] Le tableau ci-dessous montre un sommaire des frais réclamés et des frais acceptés.

Annexe	Montant réclamé	Montant accepté
2 – Services contractuels	218 790,80 \$	114 304,70 \$
3 – Déplacements	5 263,50 \$	5 263,50 \$
4 – Salaires – Personnel à temps plein	10 503,53 \$	10 503,53 \$
5 – Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein	7 020,25 \$	7 020,25 \$
11 – Équipement de lutte contre la pollution	19 658,51 \$	19 658,51 \$
12 – Véhicules	1 013,40 \$	1 013,40 \$
13 – Administration	433,11 \$	433,11 \$
TOTAL	262 683,11 \$	158 197,04 \$

Tableau 1 – Total des frais réclamés et des frais acceptés

[47] Le montant des frais acceptés s'élève à **158 197,04 \$**. 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.

- [48] Dans votre examen de l'offre, veuillez prendre note des choix et des délais suivants énoncés à l'article 106 de la LRMM.
- [49] 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.
- [50] 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.
- [51] 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.
- [52] 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'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.