



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

## LETTRE D'OFFRE

Ottawa, le 15 mai 2024  
Dossier de la CIDPHN : 120-977-C1

### PAR COURRIEL

Directrice générale  
Administration portuaire de Port Edward  
200 Bayview Drive, C.P. 1820  
Port Edward (Colombie-Britannique) V0V 1G0

*Par courriel à [ceo@peharbour.ca](mailto:ceo@peharbour.ca)*

**OBJET : Navire de pêche ASTRONAUT — Port de Rushbrook, Prince Rupert,  
(Colombie-Britannique) - Date de l'incident : 2022-12-06**

---

### SOMMAIRE ET OFFRE D'INDEMNITÉ

- [1] Cette lettre est en réponse à une demande d'indemnisation présentée par l'administration portuaire de Port Edward (l'« APPE ») concernant le navire de pêche *Astronaut* (le « navire »), qui a partiellement coulé le ou vers le 6 décembre 2022, près de Port Edward, en Colombie-Britannique (l'« incident »).
- [2] Le 27 novembre 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 une demande d'indemnisation de l'APPE au nom de l'administrateur. L'APPE a réclamé la somme de 45 794,20 \$ 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 l'APPE conformément aux articles 101 et 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, L.C. 2001, ch. 6 (la « LRMM »).
- [4] La somme de 19 365,48 \$ (l'« offre ») est offerte à l'APPE 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.

[5] Les motifs de l'offre sont présentés ci-après, en plus d'une description de la demande d'indemnisation de l'APPE.

### **DEMANDE D'INDEMNISATION RECUE**

[6] La demande d'indemnisation comprend un exposé qui décrit les événements relatifs à l'incident. Elle comprend aussi un sommaire des frais réclamés par l'APPE ainsi que des documents justificatifs. Dans la mesure où l'exposé et les documents justificatifs se rapportent à la décision, leur contenu est examiné ci-après.

#### L'exposé

[7] D'après la demande d'indemnisation, le 6 décembre 2022, le directeur des opérations de l'APPE a reçu un appel d'un client qui l'informait que le navire avait coulé dans le bassin du port de Rushbrook, à Prince Rupert (Colombie-Britannique).

[8] Plusieurs employés de l'APPE se sont rendus sur les lieux, de même que la Garde côtière canadienne (la « GCC ») et Transports Canada (« TC »). Une irisation mineure a été signalée autour du navire. De nombreuses tentatives de communiquer avec le propriétaire du navire ont été entreprises, en vain.

[9] Le navire était attaché au quai et une nouvelle amarre a été ajoutée pour veiller à ce que le navire n'endommage pas le mouillage, la flottaison ou le quai lui-même. Un barrage flottant a été déployé autour du navire et des matelas absorbants ont été placés à l'intérieur du barrage.

[10] Une évaluation du navire a révélé que des planches s'étaient détachées, et que le navire ne pouvait plus être sauvé. La société Wainwright n'était pas disponible avant le 10 décembre. Le personnel de l'APPE était présent sur place de 8 h 30 à 17 h, et a réalisé des contrôles à 21 h, ainsi qu'à 1 h et à 5 h du matin, le lendemain.

[11] Le 7 décembre 2022, l'APPE a continué à surveiller le navire selon le même horaire que le 6 décembre. Le propriétaire s'est rendu sur le lieu de l'incident et a utilisé une petite pompe pour enlever l'eau du navire. Le propriétaire a essayé de renflouer le navire, mais la GCC a rejeté le plan, le jugeant dangereux.

[12] Les 8 et 9 décembre 2022, le personnel de l'APPE a travaillé régulièrement selon le même horaire et a remplacé les matelas absorbants lorsque cela était nécessaire. Le propriétaire a indiqué que seules des traces résiduelles de carburant étaient encore dans les réservoirs, ce que corroborait le rejet de polluants observé.

[13] Le 10 décembre 2022, le personnel de l'APPE a vérifié le navire à 8 h 30, 12 h 30, 16 h 30 et 21 h, ainsi qu'à 1 h, 5 h et 9 h le lendemain matin.

[14] Conjointement avec Wainwright, l'APPE a décidé que le navire serait remorqué jusqu'au chantier de Wainwright et y serait déconstruit. D'après la demande

d'indemnisation, cette décision a été prise parce que la quantité de polluants à bord du navire n'était pas connue, la pollution s'échappait du navire à un rythme régulier, et l'APPE n'avait pas la capacité de contenir entièrement les polluants en toute sécurité.

[15] Le 10 décembre 2022, le personnel de l'APPE et Wainwright ont collaboré pour sortir le navire de l'eau et le remorquer. Le personnel de l'APPE a enlevé tous les matelas absorbants et le barrage flottant. Cela a mis fin à l'opération de l'APPE.

#### Sommaire des frais

[16] Les frais réclamés par l'APPE dans sa demande d'indemnisation sont résumés comme suit :

<b>Annexe</b>	<b>Frais réclamés</b>
Services contractuels	42 764,00 \$
Salaires – Personnel à temps plein	947,24 \$
Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein	2 082,96 \$
<b>Total des frais réclamés*</b>	<b>45 794,20 \$</b>

*Figure 1 : Copie d'écran du sommaire des frais réclamés*

### **CONSTATATIONS ET CONCLUSIONS**

La demande d'indemnisation de l'APPE pourrait être admissible selon l'article 103 de la LRMM

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

[18] L'APPE est un demandeur admissible pour l'application de l'article 103 de la LRMM.

[19] La demande d'indemnisation a été reçue avant l'expiration des délais énoncés au paragraphe 103(2) de la LRMM.

[20] 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, et ils pourraient donc être indemnisables.

[21] Par conséquent, la demande d'indemnisation pourrait être admissible selon l'article 103 de la LRMM.

## Conclusions concernant la preuve fournie par l'APPE

*Les faits de l'incident présentés par l'APPE sont généralement acceptés*

[22]La description des événements importants contenue dans l'exposé fourni par l'APPE est acceptée comme étant généralement exacte.

*Le navire présentait une menace de pollution et certaines des mesures prises sont admissibles*

[23]Des polluants s'échappaient activement du navire pendant l'intervention. Une irisation de carburant diesel était visible tout au long de l'intervention. Toutefois, le rejet n'était pas abondant. D'après le rapport de pollution de la GCC du 6 décembre, une légère irisation était observée avec un rejet mineur. Des quantités minimales d'huile hydraulique ont été récupérées. Le reste s'est dissipé.

[24]Compte tenu de ce qui précède, la preuve établit que, lorsqu'il était coulé, le navire présentait une menace de pollution par les hydrocarbures. Il était donc raisonnable de renflouer le bateau.

[25]Cependant, après le renflouement, la preuve n'établit pas le caractère raisonnable de toutes les mesures prises. Le navire était hors service depuis plus de deux décennies après avoir déjà coulé. Il n'avait pas été remis en état de fonctionnement. Tandis que l'APPE pouvait ne pas disposer de certains de ces renseignements, s'ils étaient disponibles, lorsque le navire était sous l'eau, après avoir été renfloué, le navire peut et aurait pu être évalué. Il n'y a pas de preuve de la réalisation d'une évaluation. La prise de décision fondée sur la conviction que le navire continuerait de présenter une menace de pollution malgré ses antécédents et sans réaliser d'évaluation nécessiterait une preuve ou une explication probante. Ni l'une, ni l'autre n'est disponible dans le cas présent.

[26]Les frais réclamés après le renflouement, y compris les frais liés à l'élimination du bateau, sont donc en grande partie rejetés.

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

[27]Les frais réclamés par l'APPE sont répartis en trois annexes, dont chacune est examinée ci-après.

[28]En vertu de la partie 7 de la LRMM, les mesures prises en réponse à un incident de pollution par les hydrocarbures et les frais qui en résultent doivent être raisonnables pour être indemnisables par la Caisse. Dans la mesure où les motifs ne sont pas déjà exposés ailleurs dans la présente lettre, les sections suivantes expliquent pourquoi certaines portions de la demande d'indemnisation de l'APPE ont été acceptées et d'autres ont été réduites.

Services contractuels      Montant réclamé : 42 764,00 \$

[29] Ces frais résultent de deux factures pour les services fournis par deux sociétés différentes : Wainwright, pour un montant de 39 052,00 \$ et Adams Diving & Marine Services (« Adams ») pour 3 712,00 \$. La facture de Wainwright concerne le renflouement et la déconstruction du navire. La facture d'Adams se rapporte aux services de plongée à l'appui des opérations de récupération du navire.

[30] La société Wainwright a été engagée par l'APPE pour le levage, l'enlèvement et la déconstruction du navire. Les aspects individuels de chacun de ces trois volets de l'opération n'ont pas été ventilés, en dehors des frais de déconstruction qui s'élèvent à 25 000,00 \$. La facture décompose les taux par unité, comme la grue, l'équipe de sauvetage, le remorqueur et le chaland, qui sont tous raisonnables.

[31] Les frais engagés pour remonter le navire sont raisonnables. Le navire déversait activement des polluants, il était impossible d'évaluer la quantité de polluants à bord lorsque le navire était en partie immergé, et le propriétaire n'était pas en mesure de répondre à la situation.

[32] Une fois le navire remonté, l'équipe de sauvetage a pu observer qu'il n'y avait pas de polluants à bord, pas de signes visibles de dommages qui seraient à l'origine du naufrage, et pas de voies d'eau. Cela signifie que l'opération de levage a atténué la menace de pollution présentée par le navire. Comme aucune preuve ne démontre que le navire continuait de présenter une menace de pollution par les hydrocarbures, et parce qu'en fait la preuve disponible laisse entendre le contraire, les frais liés à l'enlèvement et à la déconstruction du navire sont considérés être pour un enlèvement d'épaves plutôt que des dépenses engagées pour atténuer la pollution par les hydrocarbures. Ils ne sont pas acceptés en tant que frais valables en vertu de la LRMM. Les frais liés à la déconstruction sont rejetés. La facture de Wainwright est acceptée en partie au montant de 14 052,00 \$.

[33] La facture d'Adams est acceptée en entier. Les plongeurs ont placé des sangles qui ont servi à remonter le navire en toute sécurité, ce qui était une mesure acceptable à un coût raisonnable.

**La portion de la demande d'indemnisation relative aux services contractuels est acceptée en partie au montant de 17 764,00 \$.**

Salaires – Personnel à temps plein      Montant réclamé : 947,24 \$

[34] Ces frais ont été engagés pour les heures normales de travail des trois employés de l'APPE. Les frais sont évalués d'après l'exposé fourni.

[35] Les frais de salaire réclamés par l'APPE sont pour 12 heures de travail les 6 et

7 décembre effectuées par le directeur des opérations, et 8 heures de travail effectuées par les deux autres employés du 6 au 8 décembre.

[36] Les 8 heures travaillées par les deux employés sont acceptées. Leur travail s'inscrivait dans le cadre de l'intervention initiale et faisait partie du volet de surveillance de l'intervention, qui est une mesure acceptable.

[37] Les 8 heures de travail effectuées par le directeur des opérations le 6 décembre sont acceptées, car son rôle dans l'intervention initiale a été important. Toutefois, seule une heure de travail sur les quatre réclamées le 7 décembre est acceptée. La preuve apportée pour expliquer le travail accompli pendant ces heures est limitée. D'après la preuve disponible, la journée a principalement consisté en le rejet du plan de renflouement du propriétaire de la part de la GCC et la finalisation des opérations de sauvetage avec l'entrepreneur. On ne sait pas bien quel autre travail a pu être réalisé, ou pourquoi ce travail aurait duré plus d'une heure. Par conséquent, une heure de travail est acceptée pour le 7 décembre.

**La portion de la demande d'indemnisation relative aux salaires est acceptée en partie au montant de 820,37 \$.**

Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein Montant réclamé :  
2 082,96 \$

[38] Ces frais ont été engagés pour les heures de travail supplémentaires effectuées par quatre employés de l'APPE. Les frais sont évalués d'après l'exposé fourni. L'évaluation est réalisée de manière à partager les heures supplémentaires travaillées de façon égale entre chaque employé.

[39] Les frais réclamés sont pour 16 heures de travail supplémentaires pour trois employés : un à un taux horaire de 31,86 \$, un à un taux horaire de 28,43 \$ et un à un taux horaire de 26,50 \$.

[40] On présume qu'un employé de l'APPE était sur place pour suivre les opérations de sauvetage de l'entrepreneur le 10 décembre, qui se sont déroulées de 10 h 30 environ jusqu'à 15 h. À ce titre, 6 heures de travail supplémentaires sont acceptées pour un employé. Les 10 autres heures attribuées à cet employé sont rejetées pour faute de preuve du travail réalisé pendant ces heures.

[41] Concernant les deux autres employés, sur les 16 heures réclamées, 6 sont acceptées pour chacun d'eux. Elles reflètent les opérations de surveillance menées à des heures irrégulières du 6 au 8 décembre pour un employé, et du 8 au 10 décembre pour l'autre employé. La preuve fournie ne permet pas de clairement déterminer le travail réalisé par chaque employé pendant le reste des heures réclamées.

[42] De plus, des frais sont réclamés pour 8 heures de travail supplémentaires pour un

employé. D'après les tableaux fournis, cela semble être une erreur typographique. Le total des frais réclamés pour cet employé dans la demande d'indemnisation ne correspond pas aux 8 heures de travail supplémentaires sur les frais de salaire réclamés. Par conséquent, ces frais sont rejetés.

**La portion de la demande d'indemnisation relative aux heures de travail supplémentaires est acceptée en partie au montant de 781,11 \$.**

### **SOMMAIRE DE L'OFFRE ET CONCLUSION**

[43]Le tableau suivant présente un sommaire des frais réclamés et des frais acceptés :

<b>Annexe</b>	<b>Montant réclamé</b>	<b>Montant accepté</b>
Services contractuels	42 764,00 \$	17 764,00 \$
Salaires – Personnel à temps plein	947,24 \$	820,37 \$
Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein	2 082,96 \$	781,11 \$
<b>Total des frais réclamés*</b>	<b>45 794,20 \$</b>	<b>19 365,48 \$</b>

*Tableau 1 – Sommaire des montants réclamés et des montants acceptés*

[44]Le montant total des frais acceptés s'élève à 19 365,48 \$. 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.

[45]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.

[46]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.

[47]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.

[48]Enfin, lorsque le demandeur accepte l'offre d'indemnité faite par la Caisse, 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