



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 24 avril 2024
Dossier de la CIDPHN : 120-937-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 : Navire à moteur SCOTCH CAP – Port Edward (Colombie-Britannique)
Date de l'incident : 2021-09-02

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 le navire à moteur *SCOTCH CAP* (le « navire »), qui s'est échoué le ou vers le 2 septembre 2021, près de Port Edward, en Colombie-Britannique (l'« incident »).
- [2] Le 31 octobre 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. La GCC a réclamé la somme de 229 645,64 \$ 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 101 et 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, L.C. 2001, ch. 6 (la « LRMM »).

- [4] La somme de 102 834,20 \$ (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.
- [5] Les motifs de l'offre sont présentés ci-après, en plus d'une description de la demande d'indemnisation de la GCC.
- [6] L'envoi de cette lettre d'offre a été retardé en prévision d'une réclamation d'un autre demandeur pour des dommages découlant du même incident. Cette autre réclamation n'a finalement jamais été reçue par l'administrateur.

DEMANDE D'INDEMNISATION RECUE

- [7] 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. Dans la mesure où l'exposé et les documents justificatifs se rapportent à la décision, leur contenu est examiné ci-après.

L'exposé

- [8] D'après l'exposé, le 2 septembre 2021, la GCC a été avisée que le navire s'était détaché de son amarrage et s'était échoué près de Port Edward (Colombie-Britannique). La pollution par les hydrocarbures est survenue en raison de l'échouage. Le personnel de la GCC a évalué le navire et a conclu que le navire présentait une petite menace pour l'environnement marin; il a transféré le navire au programme des navires préoccupants.
- [9] La GCC avait des antécédents avec le navire. La GCC avait évalué le navire à maintes reprises dans le passé parce qu'il présentait une menace de pollution et était jugé présentant un danger en vertu de la *Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux* (LÉBAD). En novembre 2020, la GCC a enlevé presque tous les polluants accessibles du navire puis l'a transféré au programme des navires préoccupants. Il était connu que le navire était délabré et le propriétaire, absent. L'Administration portuaire de Prince Rupert avait essayé, par le passé, de s'occuper du navire et de son propriétaire.

- [10] Le 9 septembre 2021, l'équipe d'intervention environnementale de la GCC a pris en charge l'intervention parce que l'évaluation initiale était inexacte. La GCC a envoyé deux membres de l'équipe d'intervention environnementale sur le lieu de l'incident.
- [11] Le 10 septembre 2021, la GCC a envoyé sur place trois membres du personnel supplémentaires. La GCC a également conclu un marché d'urgence avec la société Wainwright Marine (« Wainwright ») pour renflouer et sauver le navire. Un survol d'évaluation a révélé une irisation mineure autour du navire.
- [12] Le 11 septembre 2021, les cinq membres de l'équipe d'intervention environnementale sont retournés sur place. Ils ont enlevé du navire tout le carburant et tous les autres polluants accessibles. Un barrage flottant a été déployé autour du navire par l'entrepreneur de l'Administration portuaire de Prince Rupert. Le navire a pu être renfloué et remonté le long de la plage.
- [13] Le 12 septembre 2021, le navire a de nouveau été renfloué et remonté plus loin le long de la plage. L'irisation a été observée à l'intérieur du barrage flottant. La GCC a engagé la société Nucor Environmental pour alléger le navire des hydrocarbures, car on connaissait la présence de réservoirs d'ammoniac et d'autres polluants dangereux à bord.
- [14] Le 13 septembre 2021, Nucor a retiré les réservoirs d'ammoniac et a commencé à procéder aux opérations d'allègement. Les opérations ont duré six jours, s'achevant le 18 septembre 2021. Nucor a enlevé environ 30 000 litres de diesel et d'eau huileuse ainsi que 4 000 litres d'huile lubrifiante et d'huiles hydrauliques. Une irisation était présente tout au long des opérations.
- [15] Le 24 septembre 2021, la GCC a rendu le dossier à l'Administration portuaire de Prince Rupert. Le navire a finalement été déconstruit. Cela a mis fin à l'opération de la GCC.

Sommaire des frais

- [16] Les frais réclamés par la GCC dans sa demande d'indemnisation sont résumés comme suit :

Annexe	Frais réclamés (\$)
1 -- Matériel et fournitures	Néant
2 -- Services contractuels	171 349,19
3 -- Déplacements	14 545,58
4 -- Salaires – CFT personnel	11 188,13
5 -- Heures de travail supplémentaires – CFT personnel	22 940,69
6 -- Autres indemnités	Néant
7 -- Salaires – Personnel occasionnel	Néant
8 -- Frais relatifs aux navires (sauf le carburant et les heures de travail supplémentaires)	Néant
9 -- Carburant de propulsion des navires	Néant
10 -- Aéronefs	Néant
11 -- Équipement de lutte contre la pollution	7 310,82
12 -- Véhicules	1 573,68
13 -- Administration	737,55
TOTAL	229 645,64

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

CONSTATATIONS ET CONCLUSIONS

La demande d'indemnisation de la GCC 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] La GCC 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 la GCC

Les faits de l'incident présentés par la GCC sont généralement acceptés

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

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

[23] L'Administration portuaire de Prince Rupert a engagé 3GA Marine Services pour réaliser un inventaire des matières dangereuses à bord du navire en janvier 2020, qui a révélé la présence de centaines de litres de polluants à bord. La cale contenait notamment 50 litres d'eau contaminée. Un incident s'est produit en septembre 2020 où le navire s'est échoué et a rejeté des hydrocarbures, mais aucune autre preuve de cet incident n'a été apportée. En novembre 2020, une grande quantité d'eau a été vidée du navire et les polluants ont été enlevés.

[24] Lorsqu'il s'est échoué le 2 septembre 2021, le navire a été jugé comme présentant une menace de pollution faible et a été transféré au programme des navires préoccupants. Par ailleurs, les Fiches journalières du personnel et de l'équipement du 9 au 19 septembre ne signalent aucune pollution par les hydrocarbures observée. En revanche, l'exposé mentionne bien une irisation occasionnelle autour du navire, mais aucun autre élément de la demande n'appuie ces affirmations. Il est donc conclu que le navire présentait une menace de pollution faible.

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

[25] Les frais réclamés par la GCC sont répartis en sept annexes, dont chacune est examinée ci-après.

[26] 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 la GCC ont été acceptées et d'autres ont été réduites.

Annexe 2 – Services contractuels

Montant réclamé : 171 349,19 \$

[27] Ces frais résultent des factures pour les services fournis par trois sociétés différentes :

Wainwright, pour un montant de 79 561,08 \$, Nucor, pour 87 494,48 \$, et Kristoff Trucking, pour 4 293,63 \$. La facture de Wainwright concerne l'intervention initiale et le sauvetage du navire. La facture de Nucor est pour les opérations d'allègement du navire. La facture de Kristoff Trucking vise la livraison des blocs en béton à Port Edward.

[28] Le travail réalisé sur le navire par Wainwright s'étendait du 10 au 13 septembre 2021.

Wainwright a accepté l'Énoncé des travaux signé le 11 septembre 2021, qui la chargeait de renflouer le navire et de l'attacher le long de la plage. Une part importante du montant réclamé concerne l'acheminement du matériel nécessaire sur le lieu de l'incident. Toutefois, il n'y a pas de preuve dans la demande d'indemnisation que le navire présentait un risque de pollution autre que faible. Comme le navire faisait partie du programme des navires préoccupants de la GCC, ce point est problématique. De plus, ces efforts étaient une étape en vue de finalement mettre l'épave sur la terre ferme, ce qui ressemble davantage à un enlèvement d'épaves qu'à une atténuation du risque de pollution par les hydrocarbures. La facture de Wainwright n'est pas acceptée.

[29] Nucor a aidé la GCC à enlever les polluants et d'autres matières du navire entre le 12 et le 18 septembre. La GCC a soumis les documents justificatifs relatifs au travail réalisé par Nucor et par les sous-traitants. Selon les documents fournis, certaines des substances enlevées figuraient sur l'inventaire dressé en 2020. Deux éléments de la facture sont acceptés comme étant directement liés à l'enlèvement des polluants : la facture de Spruce City Sanitary s'élevant à 28 856,63 \$ pour l'enlèvement des eaux résiduelles, et la facture de Terrapure d'un montant de 11 387,46 \$ pour la réception et l'élimination des eaux huileuses et de la boue enlevées du navire. Le montant combiné

de 40 244,09 \$ est raisonnable et par conséquent accepté. Le reste des frais soumis par Nucor n'étaient pas en lien avec l'atténuation du risque de pollution par les hydrocarbures et ne sont donc pas acceptés.

[30] Kristoff Trucking a vendu et a livré des blocs en béton à la GCC qui ont servi comme points d'amarrage du navire. Ceci est attesté par la facture présentée dans la demande d'indemnisation. Le placement des blocs était nécessaire afin de stabiliser le navire et les frais étaient raisonnables. Par conséquent, les frais au montant de 4 293,63 \$ sont acceptés.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux services contractuels est acceptée en partie au montant de 44 537,28 \$.

Annexe 3 – Déplacements

Montant réclamé : 14 545,58 \$

[31] Les frais présentés concernent six membres du personnel de la GCC qui se sont rendus sur le lieu de l'incident. Les documents soumis dans le cadre de cette annexe sont les états des frais de déplacement de chaque employé. La GCC a dû envoyer du personnel venant de l'extérieur de la région de Prince Rupert en raison de pénuries de personnel. De même, il était nécessaire que du personnel de la GCC soit physiquement présent sur le lieu de l'incident. Les frais liés au transport de personnel et d'équipement sur le lieu de l'incident sont importants, mais compréhensibles étant donné l'éloignement du lieu. Le travail sur place consistait à enlever les polluants, ce qui est raisonnable. Ces frais sont acceptés.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux déplacements est acceptée en entier.

Annexe 4 – Salaires – Personnel à temps plein

Montant réclamé : 11 188,13 \$

[32] Ces frais ont été engagés pour les heures normales de travail des huit membres du personnel de la GCC, y compris les cotisations au régime d'avantages sociaux des employés. La demande d'indemnisation soumise comprend les Fiches journalières du

personnel et de l'équipement, qui indiquent le nombre d'heures travaillées chaque jour du 9 au 19 septembre 2021.

[33] Les frais de salaire réclamés sont acceptés en entier comme étant raisonnables. Les Fiches décomposent les tâches accomplies chaque jour par les employés. Les membres du personnel de la GCC étaient présents tous les jours pour surveiller les activités des entrepreneurs et les assister dans leur travail. Ces efforts étaient raisonnables et ont contribué à l'objectif de prévenir la pollution par les hydrocarbures.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux salaires est acceptée en entier.

Annexe 5 – Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein Montant réclamé : 22 940,69 \$

[34] Ces frais ont été engagés pour les membres du personnel de la GCC à différents niveaux et taux horaires. Les Fiches journalières du personnel et de l'équipement et la Répartition des fiches journalières du personnel permanent indiquaient le nombre d'heures travaillées par chaque employé par jour.

[35] Pour les mêmes motifs qu'à l'annexe 4, les frais engagés pour les heures de travail supplémentaires étaient nécessaires dans le cadre de cette intervention. Par conséquent, les frais engagés pour les heures de travail supplémentaires sont également acceptés comme étant raisonnables.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux heures de travail supplémentaires est acceptée en entier.

Annexe 11 – Équipement de lutte contre la pollution Montant réclamé : 7 310,82 \$

[36] Ces frais ont été engagés pour l'équipement déployé par la GCC dans son intervention dans l'incident. Les Fiches journalières du personnel et de l'équipement indiquaient l'équipement utilisé et les frais connexes. L'équipement comprenait un bateau de lutte contre la pollution, un skiff, un drone, des génératrices, des pompes et un appareil de surveillance de la qualité de l'air.

[37] L'usage de ce matériel pour l'intervention était nécessaire, et les prix sont raisonnables. Par conséquent, les frais engagés pour l'équipement de lutte contre la pollution sont acceptés.

La portion de la demande d'indemnisation relative à l'équipement de lutte contre la pollution est acceptée en entier.

Annexe 12 – Véhicules

Montant réclamé : 1 573,68 \$

[38] Ces frais ont été engagés pour les véhicules utilisés par la GCC dans son intervention dans l'incident. Les Fiches journalières du personnel et de l'équipement indiquaient les véhicules utilisés et les frais connexes. Le tarif journalier des services externes de 65,57 \$ par véhicule par jour est accepté, et aucun taux de carburant ni de kilométrage n'a été facturé.

[39] L'usage de ces véhicules pour l'intervention était nécessaire, et les prix sont raisonnables. Par conséquent, les frais engagés pour les véhicules sont acceptés.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux véhicules est acceptée en entier.

Annexe 13 – Administration

Montant réclamé : 737,55 \$

[40] Dans sa demande d'indemnisation, la GCC a réclamé des frais d'administration au taux de 3,09 %, qui ont été appliqués aux frais de matériel, aux frais de salaire, aux frais de déplacement et aux frais relatifs aux aéronefs.

[41] Le taux de 3,09 % est généralement accepté comme étant raisonnable, appliqué aux frais de salaire, aux frais de déplacement et aux frais de matériel. Les frais d'administration ont été calculés pour les frais réclamés. La somme des frais acceptés (Annexe 3 = 14 545,58 \$, Annexe 4 [moins les cotisations au régime d'avantages sociaux des employés] = 9 323,43 \$) s'élève donc à 23 869,01 \$. L'application du taux de 3,09 % à cette somme donne le montant de 737,55 \$.

La portion de la demande d'indemnisation relative à l'administration est acceptée en entier.

SOMMAIRE DE L'OFFRE ET CONCLUSION

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

Annexe	Montant réclamé (\$)	Montant accepté (\$)
1 – Matériel et fournitures	Néant	Néant
2 -- Services contractuels	171 349,19	44 537,28
3 -- Déplacements	14 545,58	14 545,58
4 -- Salaires – CFT personnel	11 188,13	11 188,13
5 -- Heures de travail supplémentaires – CFT personnel	22 940,69	22 940,69
6 -- Autres indemnités	Néant	Néant
7 -- Salaires – 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	7 310,82	7 310,82
12 -- Véhicules	1 573,68	1 573,68
13 -- Administration	737,55	737,55
TOTAL	229 645,64	102 834,20

Tableau 1 – Sommaire des montants réclamés et des montants acceptés

[43] Le montant total des frais acceptés s'élève à 102 834,20 \$. 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.

[44] 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.

[45] 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.

[46] 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.

[47] 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.