



LETTRE D'OFFRE

Ottawa, le 23 août 2022
Dossier de la CIDPHN : 120-926-C1

PAR COURRIEL

Première Nation Pauquachin
9010, chemin West Saanich
North Saanich (C.-B) V8L 5W4

OBJET : *Santa Rita* – Goldstream (Colombie-Britannique)
Date de l'incident : 28 juin 2022

SOMMAIRE ET OFFRE D'INDEMNITÉ

- [1] Cette lettre est en réponse à une demande d'indemnisation présentée par la Première Nation Pauquachin (la « PNP ») concernant le navire à moteur *Santa Rita* (le « navire »), qui a coulé à la marina de Goldstream, en Colombie-Britannique, le 28 juin 2022. Après avoir coulé, le navire a commencé à rejeter des hydrocarbures qui remontaient à la surface de l'eau (l'« incident »).
- [2] Le 12 juillet 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 la demande d'indemnisation de la PNP. En vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, L.C. 2001, ch. 6 (la « LRMM »), la PNP a réclamé la somme de 3 224,76 \$ pour les frais des mesures d'intervention qu'elle a prises en réponse à l'incident. Plus précisément, la PFN a réclamé le remboursement des frais de laboratoire relatifs à la surveillance de l'environnement.
- [3] La demande d'indemnisation a été examinée et une décision a été prise concernant les frais réclamés. Par la présente, une offre d'indemnité est faite à la PNP conformément aux articles 105 et 106 de la LRMM.
- [4] La somme de 3 224,76 \$ (l'« offre ») est offerte à la PNP en réponse à sa demande d'indemnisation, plus les intérêts prévus par la loi qui seront calculés à la date où la somme offerte sera versée, en conformité avec l'article 116 de la LRMM. Les motifs de l'offre sont exposés ci-après, en plus d'une description de la demande d'indemnisation.

LA DEMANDE D'INDEMNISATION

- [5] La demande d'indemnisation de la PNP a été présentée à l'aide du formulaire des demandes d'indemnisation générales de la Caisse. Le formulaire comprend un exposé qui décrit l'incident ainsi que le rôle joué par la PNP.
- [6] Un rapport environnemental produit par Pauquachin Marine est annexé au formulaire. Ce rapport contient d'autres renseignements sur l'incident et les mesures prises par la PNP en réponse à celui-ci. En particulier, il indique que la PNP a prélevé des échantillons et les a fait analyser par un laboratoire pour évaluer la contamination du rivage causée par l'incident.
- [7] La demande d'indemnisation contient également des documents de la Garde côtière canadienne (la « GCC »), qui est aussi intervenue en réponse à l'incident. Ces documents comprennent un formulaire 201 du Système de commandement d'intervention indiquant les mesures prises par la GCC, ainsi qu'une mise à jour que la GCC a distribuée par courriel aux parties intéressées, y compris la PNP.
- [8] Dans la mesure où ces documents se rapportent à l'offre, ils sont examinés ci-après.

L'exposé

- [9] Après avoir pris connaissance de l'incident, la PNP a jugé opportun de déterminer si le barrage flottant placé par la GCC autour du *Santa Rita* avait réussi à contenir la pollution par les hydrocarbures et à protéger l'environnement local.
- [10] Un membre du personnel de la PNP avait des qualifications pouvant aider à évaluer et à déterminer les dommages. En particulier, cette personne possédait : un certificat de biologiste professionnel agréé, de l'expérience en analyse de la qualité de l'eau, une connaissance des aliments traditionnels des Autochtones et des effets cumulatifs, ainsi qu'une connaissance des espèces vulnérables locales.
- [11] Le membre du personnel de la PNP a élaboré un protocole d'échantillonnage pour confirmer la présence d'hydrocarbures dans la zone immédiate du déversement et pour faire la distinction entre les hydrocarbures rejetés par le navire et les hydrocarbures présents dans l'environnement de la marina.
- [12] Dans le cadre de l'élaboration de ce plan, on a communiqué avec le laboratoire du Bureau Veritas, qui offre des services d'analyse spécialisés. Cela a permis de confirmer le protocole d'analyse.
- [13] Par la suite, des échantillons ont été prélevés et envoyés au laboratoire du Bureau Veritas pour être analysés.

Rapport d'analyse environnementale

- [14] Le rapport d'analyse environnementale réitère les faits essentiels de l'affaire. Il contient aussi une remarque, à la page 15 du formulaire des demandes

d'indemnisation générales, selon laquelle des hydrocarbures non récupérables qui provenaient apparemment du *Santa Rita* ont été observés à l'extérieur du barrage flottant déployé par la GCC.

- [15] Le rapport souligne l'importance historique de la région géographique entourant la zone de l'incident, y compris les considérations d'ordre culturel relatives à un certain nombre de Premières Nations voisines. La principale préoccupation indiquée dans le rapport était la présence de mollusques bivalves servant à la récolte traditionnelle. L'alimentation par filtration de ces organismes crée des problèmes particuliers lorsque cet environnement est pollué. D'autres vulnérabilités environnementales étaient indiquées dans le rapport, y compris un cours d'eau à saumons, un herbier de zostères, des échoueries de phoques, des peuplements d'algues brunes, ainsi que des lieux de pêche et de récolte ayant une importance culturelle.
- [16] Selon le rapport, l'échantillonnage était insuffisant pour capter tous les indices dans la vaste zone potentielle du déversement, étant donné le peu d'hydrocarbures présents. Les résultats de la plupart des échantillons analysés étaient inférieurs aux limites de détection définies par le laboratoire (Bureau Veritas).

CONCLUSIONS DE L'ADMINISTRATEUR

Admissibilité

- [17] L'incident a causé des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dans la mer territoriale ou les eaux intérieures du Canada. La demande d'indemnisation relative à l'incident pourrait donc être admissible.
- [18] La PNP est un demandeur admissible.
- [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, ou selon la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute, et ils pourraient donc être indemnisables.
- [20] Par conséquent, la demande d'indemnisation pourrait être admissible selon l'art. 103 de la LRMM.

La menace de pollution

- [21] Le *Santa Rita* (immatriculé auprès de Transports Canada sous le numéro matricule 130800) présentait un modeste risque de pollution par les hydrocarbures. Bien que le navire ne semblait pas contenir de grandes quantités de carburant, il était de grosseur moyenne (64 pieds de long) et il était donc raisonnable de présumer qu'il avait à son bord un volume d'hydrocarbures suffisant pour constituer une certaine menace pour l'environnement marin local.

- [22] Dans le cas présent, il est également noté que les frais des mesures prises par la PNP étaient modestes, soit 3 224,76 \$. Ces frais représentent seulement les dépenses du laboratoire, et non le rapport produit à l'interne par la PNP. De plus, cette mesure avait un but identifiable : déterminer l'impact environnemental de la pollution par les hydrocarbures causée par l'incident, à la suite de la constatation que des hydrocarbures n'avaient pas été contenus avec succès. L'information obtenue de cette analyse était utile pour évaluer le caractère approprié d'autres mesures.
- [23] La PNP a choisi de ne pas réclamer les frais de personnel internes associés à l'incident.
- [24] Il est conclu que la décision d'effectuer les analyses environnementales était raisonnable. De plus, le coût du programme d'analyse lui-même était raisonnable. Par conséquent, les frais réclamés à cette fin par la PNP sont acceptés.
- [25] Étant donné que ce sont les seuls frais que la PNP a réclamés, la demande d'indemnisation est recevable en entier au montant de 3 224,76 \$. 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.

- [26] Dans votre examen de l'offre, veuillez prendre note des choix et des délais suivants énoncés à l'article 106 de la LRMM.
- [27] 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.
- [28] 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.
- [29] Enfin, lorsque le demandeur accepte l'offre d'indemnité faite par la Caisse, celle-ci devient subrogée 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 adjoint 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.