



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 26 mai 2022

Dossier de la CIDPHN : 120-905-C1

Dossier de la GCC : 20190368

PAR COURRIEL

Gestionnaire, Services et planification d'intervention
Garde côtière canadienne
200, rue Kent (5N167)
Ottawa (Ontario) K1A 0E6

OBJET : *Federal Leda* – Beauharnois (Québec) – Date de l'incident : 21 novembre 2019

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 vraquier *Federal Leda* (le « navire »). Le navire a causé un rejet d'hydrocarbures alors qu'il traversait la voie maritime du Saint-Laurent le 21 novembre 2019 (l'« incident »).
- (2) Le 19 novembre 2021, 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. 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 2 956,29 \$ pour les frais des mesures d'intervention qu'elle a prises en réponse à l'incident.
- (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 GCC conformément aux articles 105 et 106 de la LRMM.
- (4) La somme de **951,39 \$** (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 où la somme offerte sera versée, en conformité avec l'article 116 de la LRMM.
- (5) Les motifs de l'offre sont exposés ci-après, en plus d'une description de la demande d'indemnisation.

DEMANDE D'INDEMNISATION REÇUE

- (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 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.

Exposé

- (7) Le 21 novembre 2019, la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent a signalé la présence d'une irisation d'hydrocarbures sur la voie maritime. Vers 11 h 00, la GCC a été informée de la menace de pollution par le Réseau d'avertissement et d'alerte (le « RAA »). D'après l'exposé de la GCC, le déversement s'est produit dans l'écluse 4 à Beauharnois (Québec), et l'irisation d'hydrocarbures avait une superficie de 1 800 mètres carrés. Cependant, lorsque le RAA a communiqué avec la GCC, il n'a pas été possible de confirmer s'il s'agissait de carburant diesel ou d'un autre type d'hydrocarbures. Il a été déterminé que la pollution avait été causée par le *Federal Leda*, qui venait de quitter l'écluse 4 lorsque l'irisation d'hydrocarbures a été signalée.
- (8) Lorsque la GCC a été informée de l'incident, deux inspecteurs de la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent (la « Corporation de gestion de la voie maritime ») étaient déjà sur place pour évaluer la situation. Ils ont confirmé qu'ils avaient déjà commencé à prendre des mesures pour contenir la pollution.
- (9) La GCC a décidé que son rôle en réponse à l'incident serait de surveiller l'intervention à distance.
- (10) La GCC a communiqué avec les inspecteurs de la Corporation de gestion de la voie maritime afin d'obtenir plus d'information sur la situation. Elle a partagé cette information avec d'autres partenaires, y compris Transports Canada, Urgence-Environnement Québec, le Centre national des urgences environnementales, le ministère de la Sécurité publique, Environnement et Changement climatique Canada (ECCC), le RAA et le RPA (liaison avec les communautés autochtones). À 13 h 32, la GCC a été informée que le *Federal Leda* allait jeter l'ancre à Saint-Zotique en attendant qu'une enquête soit menée sur la pollution.
- (11) Un agent de liaison de l'équipe d'intervention environnementale de la GCC a été dépêché sur les lieux pour assurer la communication entre tous les partenaires. On a discuté de la possibilité que la GCC fournisse un hélicoptère pour surveiller la pollution, mais cela n'a pas été fait en raison des conditions météorologiques.
- (12) La Société d'intervention maritime de l'Est du Canada (la « SIMEC ») est intervenue en réponse à l'incident, notamment en contenant la pollution et en fournissant des plongeurs pour trouver et colmater la fuite. Selon un inspecteur de Transports Canada, la source de la fuite a été trouvée à 2 h 20 le 22 novembre 2019. La fuite était due à un problème avec le refroidisseur, dans lequel du carburant diesel s'était mélangé à l'eau de refroidissement, causant ainsi un rejet d'hydrocarbures. Les employés du SIMEC ont aussi noté qu'à leur arrivée sur les lieux, il faisait trop sombre pour voir la pollution,

mais ils pouvaient sentir une odeur de diesel. La fuite a été colmatée vers 8 h 30 le 22 novembre 2019.

(13) À 13 h 10 le 22 novembre 2019, la GCC a ordonné la détention du *Federal Leda*. La Corporation de gestion de la voie maritime a nettoyé la pollution dans les écluses et, à 18 h 30 ce jour-là, elle a informé la GCC qu'elle avait terminé cette opération et qu'elle avait l'intention de rouvrir complètement les écluses à 22 h 00.

(14) À 17 h 52 le 23 novembre 2019, la GCC a annulé l'ordonnance de détention du *Federal Leda* à la demande d'un inspecteur de Transports Canada. Aucun autre déversement provenant du *Federal Leda* n'a été signalé au cours des jours suivants. La GCC a fermé le dossier le 25 novembre 2019.

Sommaire des frais

(15) Les frais réclamés dans la demande d'indemnisation de la GCC sont résumés comme suit :

Tableau 1 : Sommaire des frais de la GCC inclus dans la demande d'indemnisation

INCIDENT : <i>Federal Leda</i>				Code de projet : FYBW3			
DATE DE L'INCIDENT : 2019-11-21				DATE DE PRÉPARATION : 2021-11-19			
SERVICE : GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE							
MATÉRIEL ET FOURNITURES				-			
SERVICES CONTRACTUELS							
DÉPLACEMENTS				-			
SALAIRES - PERSONNEL À TEMPS PLEIN				968,24 \$			
HEURES DE TRAVAIL SUPPLÉMENTAIRES - PERSONNEL À TEMPS PLEIN				1 958,45 \$			
AUTRES INDEMNITÉS				-			
SALAIRES - PERSONNEL OCCASIONNEL				-			
FRAIS DES NAVIRES (SAUF LE CARBURANT ET LES H.S.)				-			

INCIDENT : <i>Federal Leda</i>				Code de projet : FYBW3			
DATE DE L'INCIDENT : 2019-11-21				DATE DE PRÉPARATION : 2021-11-19			
SERVICE : GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE							
CARBURANT DE PROPULSION DES NAVIRES						-	
AÉRONEFS						-	
ÉQUIPEMENT DE LUTTE CONTRE LA POLLUTION							
VÉHICULES							
ADMINISTRATION						29,59 \$	
				TOTAL DES FRAIS DE L'INCIDENT		2 956,29 \$	

Documents internes de la GCC

- (16) La demande d'indemnisation initiale de la GCC comprend des feuilles de calcul montrant les frais engagés chaque jour de l'incident. Chaque feuille de calcul indique les employés qui ont travaillé ce jour-là, leur horaire de travail, leur nombre d'heures de travail, le coût total de leurs heures de travail, ainsi que des commentaires.
- (17) De plus, la demande d'indemnisation comprend des photos prises durant l'opération d'intervention, des courriels échangés entre le personnel de la GCC et d'autres partenaires, y compris Transports Canada et le capitaine du *Federal Leda*, ainsi que le rapport interne complet de la GCC.

CONSTATATIONS ET CONCLUSIONS

La demande d'indemnisation de la GCC pourrait être admissible

- (18) 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 de tels dommages. La demande d'indemnisation relative à l'incident pourrait donc être admissible.
- (19) La GCC est un demandeur admissible pour l'application de l'art. 103 de la LRMM.

- (20) La preuve indique qu'il y a eu un rejet d'hydrocarbures, et la demande d'indemnisation a été reçue dans le délai de prescription énoncé à l'alinéa 103(2)a) de la LRMM, qui s'applique s'il y a eu des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.
- (21) Certains frais réclamés ont été supportés par le ministre des Pêches et des Océans et semblent avoir été engagés à l'égard de la prise de mesures raisonnables « visées à l'alinéa 180(1)a) de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, de la surveillance prévue à l'alinéa 180(1)b) de cette loi ou des ordres visés à l'alinéa 180(1)c) de la même loi », comme le prévoit l'alinéa 71(1)b) de la LRMM.
- (22) Par conséquent, la demande d'indemnisation pourrait être admissible selon l'art. 103 de la LRMM.

Identification et description du *Federal Leda*

- (23) Construit en 2003, le *Federal Leda* est un vraquier battant pavillon des Îles Marshall. Il a une jauge brute de 22 654 et une longueur de 200 mètres. Le navire appartient à la société Fednav.

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

- (24) La GCC a joint à sa demande d'indemnisation un exposé et d'autres documents justificatifs qui présentent les faits de l'incident et de l'intervention de façon assez détaillée. Les descriptions des événements importants fournies dans les documents de la GCC sont acceptées comme étant généralement exactes.

Établissement des frais de surveillance raisonnables

- (25) Selon le Plan d'urgence pour les déversements en mer – Chapitre national, la Garde côtière canadienne n'assume pas le rôle de commandant d'intervention si un déversement se produit sur la voie maritime du Saint-Laurent, sauf dans les cas où la Corporation de gestion de la voie maritime ne peut ou ne veut pas intervenir adéquatement.¹ Dans le cas présent, toute la preuve disponible indique que l'incident a été bien géré par la Corporation de gestion de la voie maritime et le propriétaire du navire. Le rôle de la GCC dans cet incident a consisté à surveiller l'intervention et à déterminer si la Corporation de gestion de la voie maritime ne pouvait pas ou ne voulait pas intervenir adéquatement. De plus, Transports Canada est responsable des enquêtes à bord des navires en cas d'incident de pollution causé par un navire, et des enquêteurs de Transports Canada étaient sur les lieux durant l'incident. Par conséquent, la GCC avait un rôle limité à jouer dans l'intervention en réponse à l'incident.
- (26) Le rôle de la GCC était de déterminer si l'intervention de la Corporation de gestion de la voie maritime était adéquate et, dans le cas contraire, d'assumer le rôle de commandant d'intervention. Dans le cas présent, la GCC n'a jamais assumé le rôle de

¹ « Plan d'urgence pour les déversements en mer - Chapitre national », GCC/6044, page 23, note en bas de page 7, https://publications.gc.ca/collections/collection_2019/mpo-dfo/Fs154-45-2018-fra.pdf

commandant d'intervention. En d'autres mots, les mesures d'intervention prises par d'autres organisations étaient adéquates.

(27) Le temps que la GCC a consacré à l'incident et les frais qu'elle a engagés en réponse à celui-ci devraient correspondre au rôle limité qu'elle a joué.

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

(28) Les frais réclamés par la GCC sont répartis en trois annexes. La GCC a aussi fourni des feuilles de calcul pour chaque jour de l'intervention, qui montrent en détail les heures de travail faites chaque jour.

(29) Dans la mesure où les motifs ne sont pas déjà exposés ailleurs dans cette lettre, les sections suivantes expliquent pourquoi certaines portions de la demande d'indemnisation de la GCC ont été jugées recevables et d'autres ont été rejetées.

Personnel à temps plein Montants réclamés : 968,24 \$ (salaires)
et 1 958,4 \$ (heures de travail supplémentaires)

Tableau 2 - Heures de travail réclamées par la GCC et heures de travail acceptées

	Jeudi 21 novembre	Vendredi 22 novembre	Samedi 23 novembre	Dimanche 24 novembre	Lundi 25 novembre	Total
Heures réclamées	21	25,75	6,75	4,0	1,0	58,50
Heures jugées raisonnables	6 au niveau GT-04 et 2 au niveau GT-07	4 au niveau GT-04 et 2 au niveau GT-07	2 au niveau GT-04	2 au niveau GT-04	1 au niveau GT-04	18,0
Salaires		145,44 \$ plus 45,50 \$			36,36 \$	227,30 \$
Heures supplémentaires	327,24 \$ plus 136,50 \$		109,08 \$	145,44 \$		718,26 \$
Total						945,56 \$

Note: Taux horaire correspondant au niveau GT-7 (\$45.50); et au niveau GT-04 (\$36.36)

Jour 1 – Jeudi 21 novembre 2019

(30) Pour le premier jour de l'incident, la GCC a réclamé 21 heures de travail faites par trois membres de son personnel qui ont travaillé de 15 h 00 à minuit environ. Ces derniers ont mis en place la structure de commandement d'intervention, ils ont attribué un rôle à chacun des agents, ils ont communiqué avec les partenaires externes, y compris la Corporation de gestion de la voie maritime, Fednav et la SIMEC, et ils ont demandé un plan d'urgence pour réduire au minimum la pollution. De plus, la GCC a planifié une surveillance aérienne du lieu de l'incident qui devait avoir lieu le 22 novembre, mais elle a été annulée plus tard à cause du mauvais temps. Toutes ces mesures sont

raisonnables, mais le nombre d'heures de travail réclamé pour les accomplir ne l'est pas.

- (31) La GCC n'était pas obligée d'être présente sur les lieux de l'incident et elle ne s'y est pas rendue. Lorsque la GCC a été avisée de l'incident, le rejet d'hydrocarbures avait déjà été contenu, et une intervention complète était en cours. Une fois qu'il a été déterminé que l'intervention était bien gérée, il restait peu à faire à la GCC, si ce n'est que de préparer une réponse aux demandes des médias.
- (32) Bien qu'il n'ait peut-être pas été strictement nécessaire de mettre en place la structure de commandement d'intervention, puisque le rôle de la GCC était de surveiller l'intervention à distance, cette mesure est jugée raisonnable dans les circonstances. Cela étant dit, la procédure de mise en place de la structure du Système de commandement d'intervention (« SCI ») est bien établie. Ce travail n'aurait pas dû prendre beaucoup de temps.² De plus, il ne devrait pas falloir cinq heures à un surintendant pour attribuer des rôles et des responsabilités à deux personnes. Par conséquent, les 21 heures de travail réclamées par la GCC pour le premier jour de travail ne sont pas jugées raisonnables. Six heures de travail au niveau GT-04 et 2 heures de travail au niveau GT-07 (surintendant) sont jugées raisonnables.

Jour 2 – Vendredi 22 novembre 2019

- (33) Pour le deuxième jour de l'incident, les documents de la GCC montrent que les activités relatives à l'incident ont duré de minuit à 20 h 00. Cela représente un total de 25,75 heures de travail faites par deux agents.
- (34) Les activités suivantes ont été accomplies le deuxième jour : le commandant d'intervention a tenu des réunions pour préciser les rôles du SCI; il a communiqué avec le pilote du navire et lui a expliqué les attentes de la GCC; et il a communiqué avec Transports Canada afin de discuter des préparatifs pour déplacer le navire et des plans de nettoyage. Le commandant adjoint a organisé une réunion de l'équipe pour partager l'information; il a vérifié la disponibilité de l'hélicoptère; et il a communiqué avec d'autres partenaires pour tenir tout le monde au courant. La surveillance aérienne par hélicoptère qui devait avoir lieu a été annulée à cause du mauvais temps.
- (35) Comme pour le premier jour, la surveillance de l'incident à distance était une mesure raisonnable, mais le nombre d'heures de travail réclamé pour cette surveillance ne l'est pas. D'après l'exposé de la GCC, la source de la fuite a été découverte vers 2 h 20 le 22 novembre 2019 et elle a été colmatée à 8 h 30 le même jour. La Corporation de

² Voir « Plan d'urgence pour les déversements en mer - Chapitre national », GCC/6044, page 1, https://publications.gc.ca/collections/collection_2019/mpo-dfo/Fs154-45-2018-fra.pdf; voir aussi « L'Annexe C Normes nationales en matière d'intervention environnementale de la Garde côtière canadienne » <https://www.ccg-gcc.gc.ca/publications/environnemental-environnementale/marine-pollution-deversements-en-mer/annex-c-fra.html>; et voir aussi le « Guide de gestion des incidents » de la Garde côtière canadienne, novembre 2016

gestion de la voie maritime a indiqué que le nettoyage de la pollution dans les écluses a pris fin à 18 h 30 ce jour-là. En somme, le deuxième jour de l'incident, l'intervention était en grande partie terminée et il restait peu à faire à la GCC.

- (36) À ce stade de l'incident, il n'était pas raisonnable de tenir d'autres réunions pour discuter de la logistique et pour déterminer les rôles. Il est vrai que la GCC a ordonné la détention du *Federal Leda* le deuxième jour, ce qui était une contribution importante à l'intervention, et que cela aurait nécessité du temps et des efforts.
- (37) À la lumière de ce qui précède, les 27,5 heures de travail réclamées par la GCC pour un incident qui était en grande partie résolu ne sont pas raisonnables. Seulement cinq heures de travail sont jugées raisonnables dans les circonstances.

Jour 3 – Samedi 23 novembre 2019

- (38) Pour le troisième jour de l'incident, la GCC a réclamé 6,75 heures de travail faites par trois membres de son personnel. Ces derniers ont tenu une réunion pour discuter de la situation et des attentes, ils ont rassemblé des documents, y compris des photos du barrage flottant qui a été déployé, et ils ont discuté avec Transports Canada de l'annulation de l'ordonnance de détention. Vers 17 h 52 le 23 novembre 2019, la GCC a annulé l'ordonnance de détention du *Federal Leda* à la demande d'un inspecteur de Transports Canada. Étant donné que le troisième jour était un samedi, toutes les heures de travail étaient des heures supplémentaires.
- (39) Le 23 novembre 2019, l'incident était en grande partie terminé, le nettoyage était fini, et la source de la fuite avait déjà été colmatée. Encore une fois, le nombre d'heures de travail réclamé pour ce jour-là est jugé excessif. Deux heures de travail sont jugées raisonnables pour annuler l'ordonnance de détention et rassembler les documents.

Jour 4 – Dimanche 24 novembre 2019

- (40) Le quatrième jour de l'incident, la GCC a réclamé quatre heures de travail pour rassembler les documents relatifs à l'annulation de l'ordonnance de détention, obtenir de l'information confirmant qu'aucune pollution n'avait été observée, partager l'information sur la situation de l'incident avec les partenaires, et confirmer la disponibilité de la GCC au cas où un autre déversement d'hydrocarbures se produirait.
- (41) Comme il est mentionné ci-haut, l'incident était en grande partie terminé à ce moment-là. Il restait peu à faire à la GCC pour surveiller la situation. Deux heures de travail sont jugées raisonnables. Étant donné que le quatrième jour était un dimanche, toutes les heures de travail étaient des heures supplémentaires.

Jour 5 – Lundi 25 novembre 2019

- (42) La GCC a réclamé une heure de travail faite par un membre de son personnel, qui a confirmé la disponibilité de la GCC en cas de futur déversement d'hydrocarbures et qui a fermé le dossier de l'incident à 14 h 31. Cette heure de travail pour fermer le dossier est jugée raisonnable.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux salaires et aux heures de travail supplémentaires est recevable au montant de 945,56 \$, soit 718,26 \$ pour les heures de travail supplémentaires et 227,30 \$ pour les salaires de base.

Administration

Montant réclamé : 29,59 \$

(43) Dans sa demande d'indemnisation, la GCC a réclamé des frais d'administration au taux de 3,09 % appliqué à des frais de salaire s'élevant à 806,87 \$. Ces frais de salaire représentent le montant des frais de salaire réclamés, moins la contribution au régime d'avantage sociaux des employés, soit 20 % des salaires de base.

(44) Si on applique le taux des frais d'administration de 3,09 % au montant des frais de salaire acceptés de 227,30 \$, moins la marge de 20 % pour le régime d'avantages sociaux des employés, les frais d'administration acceptés s'élèvent à 5,85 \$.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux frais d'administration est recevable au montant de 5,85 \$.

SOMMAIRE DE L'OFFRE ET CONCLUSION

(45) Le tableau suivant montre un sommaire des frais réclamés et des frais recevables relativement à l'incident du *Federal Leda* :

Annexe	Montant réclamé	Montant recevable
Salaires - Personnel à temps plein	968,24 \$	227,30 \$
Heures de travail supplémentaires - Personnel à temps plein	1 958,45 \$	718,26 \$
Administration	29,59 \$	5,83 \$
Total	2 956,29 \$	951,39 \$

(46) Le montant des frais recevables s'élève à **951,39 \$**. 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.

(47) Dans votre examen de l'offre, veuillez prendre note des choix et des délais suivants énoncés à l'article 106 de la LRMM.

(48) 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.

(49)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.

(50)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.

(51)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 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.