



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 21 mars 2024
Dossier de la CIDPHN : 120-955-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 de pêche ORCA G – Ladysmith (Colombie-Britannique)
Date de l'incident : 2021-12-21

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 de pêche *ORCA G* (le « navire »), qui a coulé le ou vers le 21 décembre 2021, près de Ladysmith, en Colombie-Britannique (l'« incident »).

[2] Le 20 juin 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 la GCC au nom de l'administrateur. La GCC a réclamé la somme de 89 037,95 \$ 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 18 691,87 \$ (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.

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 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

[7] D'après l'exposé, le 21 décembre 2021, l'agent de service de la GCC a été avisé que le navire avait coulé près du port de Ladysmith. Le navire déversait du carburant diesel et des hydrocarbures persistants dans l'environnement marin.

[8] L'agent de service a contacté la société Saltair Marine Services (« Saltair ») pour donner suite au rapport. Saltair a déclaré que le navire était délabré et que des personnes vivaient à son bord avant qu'il coule. Le propriétaire n'était pas connu.

[9] Le navire était un bateau de pêche de 50 pieds pouvant contenir jusqu'à 10 000 litres de carburant et d'huile pour moteurs. La quantité de carburant à bord étant inconnue, l'équipe d'intervention environnementale de la GCC a décidé d'intervenir.

[10] Le 22 décembre 2021, la GCC a envoyé sur place un spécialiste en intervention environnementale pour effectuer une évaluation du navire et du barrage flottant que Saltair a déployé autour de lui. Il a observé que le navire continuait de déverser des hydrocarbures et qu'une petite quantité de pollution s'échappait du barrage flottant. La GCC a essayé de trouver le propriétaire, en vain.

[11] Il a été décidé que le navire devait être enlevé de l'environnement marin. La société Colmor Marine Co (« Colmor ») a été engagée pour aider Saltair à remonter le navire à la surface.

[12] Le 23 décembre 2021, Colmor et Saltair ont réussi à sortir le navire de l'eau et l'ont mis sur cale au chantier naval de Saltair à Ladysmith. Saltair a enlevé les déchets et la pollution du barrage flottant.

[13] Le 24 décembre 2021, le membre du personnel d'intervention environnementale de la GCC est arrivé au chantier et a éliminé tous les hydrocarbures du navire. La GCC a de nouveau essayé de trouver le propriétaire, sans succès. Il a été déterminé que le navire ne pouvait retourner dans l'environnement marin en raison de son état et du défaut de pouvoir désigner un propriétaire.

[14] Le navire est resté entreposé jusqu'en juillet 2022, date à laquelle il a été déconstruit. Cela a mis fin à l'opération de la GCC.

Sommaire des frais

[15] 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	88 634,57
3. Déplacements	Néant
4. Salaires – Personnel à temps plein	393,26
5. Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein	Néant
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	Néant
12. Véhicules	Néant
13. Administration	10,13
Total des frais réclamés	89 037,95

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

[16] 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.

[17] La GCC est un demandeur admissible pour l'application de l'article 103 de la LRMM.

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

[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, et ils pourraient donc être indemnisables.

[20] 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

[21] 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 – mais les mesures prises ne sont pas toutes considérées comme étant raisonnables d'après la description des faits

[22] Le navire a coulé et a déversé du carburant diesel dans l'environnement marin au moment où il a coulé. La quantité de polluants présents à bord n'a pas pu être confirmée. Ces faits justifient au moins certaines des mesures d'intervention.

[23] Outre cette menace, la GCC a engagé Saltair Marine pour installer un barrage flottant autour du navire. Par la suite, le navire a été sorti de l'eau et les polluants présents à bord ont été enlevés. Là encore, ces mesures étaient justifiées d'après les renseignements disponibles.

[24] Certaines des factures présentent des divergences dans cette phase initiale. Les sommes totales apparaissant sur les factures ne concordent pas avec les quantités mentionnées. Il est donc nécessaire de réduire les frais de ces mesures par ailleurs raisonnables.

[25] La difficulté de cette demande d'indemnisation réside dans le fait que l'essentiel des dépenses a été engagé pour la déconstruction du navire. La déconstruction d'un navire

n'est pas en soi une mesure prise à l'égard de la pollution par les hydrocarbures. La déconstruction peut être acceptée comme mesure prise concernant un incident de pollution par les hydrocarbures lorsqu'il est prouvé que le navire lui-même constituait une menace de pollution par les hydrocarbures même après que d'autres mesures ont été prises. Dans le cas présent, il n'y a pas de preuve que le navire lui-même présentait une menace de pollution exigeant qu'il soit déconstruit. En conséquence, il est déterminé que les frais liés à la déconstruction ne sont pas raisonnables.

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

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

[27] 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 : 88 634,57 \$

[28] Ces frais résultent des factures pour les services fournis par plusieurs sociétés différentes : Saltair, pour un montant de 24 268,67 \$, Colmor, pour 5 145,90 \$, Frykas Marine Service (« Frykas »), pour 630,00 \$, et Khowutzun Industrial & Marine Joint Venture (« Khowutzun »), pour 58 590,00 \$. La facture de Saltair concerne le matériel et la main-d'œuvre utilisés pour contenir la pollution, pour surveiller le navire, pour sortir le navire de l'eau et pour l'entreposer. La facture de Colmor est pour l'aide apportée à Saltair pour renflouer et enlever le navire. La facture de Frykas est pour l'inspection réalisée lorsque le navire était entreposé et la facture de Khowutzun, pour la déconstruction du navire.

[29] Les frais présentés par Colmor pour l'aide apportée à Saltair dans l'enlèvement du navire sont acceptés en entier, car cette mesure est raisonnable à des fins de prévention de la pollution.

[30] Les frais engagés par Saltair pour contenir la pollution, et pour surveiller et enlever le navire sont acceptés en tant que mesures raisonnables pour prévenir la pollution. Toutefois, le compte d'heures précisé par Saltair dans la facture 1264 comportait des erreurs de calcul. Ces erreurs sont présentées dans le tableau ci-dessous :

Heures facturées par rapport aux heures vérifiées	Type	Taux	Montant total facturé par rapport au montant total vérifié
9,25 contre 11,25	Chef des opérations de sauvetage – heures normales de travail	165 \$	1 526,25 \$ contre 1 897,50 \$
49,25 contre 46	Ouvriers – à l’heure	100 \$	4 925,00 \$ contre 4 600,00 \$
7,5 contre 6,25	Ouvriers – heures supplémentaires	150 \$	1 125,00 \$ contre 937,50 \$
9,25	SR’ Barge & Crane	450 \$	4 162,50 \$
3	Barrage flottant – 200 pieds	200 \$	600,00 \$
4	Ballots de matériel absorbant	67 \$	268,00 \$
Jours : 55 contre 1	Entreposage quotidien de 49 pieds de hauteur	51,25 \$	2 818,75 \$ contre 51,25 \$
		Sous-total	15 425,50 \$ contre 12 516,75 \$
		TPS	771,28 \$ contre 625,83 \$
		Total	16 196,78 \$ contre 13 142,58 \$

[31] En l’absence de preuve que la menace éventuelle de pollution par les hydrocarbures demeurerait après le 24 décembre 2021, les frais d’entreposage au-delà de cette date sont rejetés. L’écart figure aussi dans le tableau ci-dessus et entraîne d’autres réductions des frais.

[32] En conséquence, la facture 1264 est acceptée au montant de 13 142,58 \$. L’autre facture de Saltair Marine est rejetée dans son intégralité car elle se rapporte à l’entreposage du navire pour une période prolongée sans qu’il soit étayé par une preuve.

[33] Les frais engagés pour réaliser une inspection sont rejetés car le libellé de l’inspection indique qu’elle ne visait pas une menace de pollution par les hydrocarbures.

[34] De même, les frais encourus par Khowutzun pour la déconstruction du navire sont rejetés car la preuve ne soutient pas le caractère raisonnable de la mesure prise de déconstruire le navire pour prévenir une pollution par les hydrocarbures.

La portion de la demande d’indemnisation relative aux services contractuels est acceptée en partie au montant de 18 288,48 \$.

Annexe 4 – Salaires – Personnel à temps plein

Montant réclamé : 393,26 \$

[35] Ces frais ont été engagés pour le seul membre du personnel d'intervention environnementale de la GCC qui s'est rendu sur le lieu de l'incident le 22 décembre afin d'évaluer le navire et de déployer le barrage flottant, et qui y est retourné le 24 décembre pour éliminer les polluants du navire une fois celui-ci entreposé au chantier naval.

[36] Peu de détails sont fournis sur l'intervention des employés sur place mais les mesures prises sont en lien avec l'objectif de prévenir la pollution et les frais sont raisonnables. Le montant des frais est donc accepté.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux salaires est acceptée en entier au montant de 393,26 \$.

Annexe 13 – Administration

Montant réclamé : 10,13 \$

[37] 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 salaire.

[38] Le taux de 3,09 % est généralement accepté comme étant raisonnable. Dans ce cas-ci, les frais d'administration s'appliquent uniquement aux salaires. Les frais d'administration ont été recalculés en fonction du réajustement des frais de salaire réclamés. La somme des frais acceptés (Annexe 4 [moins les cotisations au régime d'avantages sociaux des employés] = 393,26 \$) demeure 393,26 \$. L'application du taux de 3,09 % à cette somme donne le montant de 10,13 \$.

La portion de la demande d'indemnisation relative à l'administration est acceptée en entier au montant de 10,13 \$.

SOMMAIRE DE L'OFFRE ET CONCLUSION

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

Annexe	Montant réclamé (\$)	Montant accepté (\$)
Matériel et fournitures	Néant	Néant
Services contractuels	88 634,57	18 288,48
Déplacements	Néant	Néant
Salaires – Personnel à temps plein	393,26	393,26
Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein	Néant	Néant

Annexe	Montant réclamé (\$)	Montant accepté (\$)
Autres indemnités	Néant	Néant
Salaires – Personnel occasionnel	Néant	Néant
Frais relatifs aux navires (sauf le carburant et les heures de travail supplémentaires)	Néant	Néant
Carburant de propulsion des navires	Néant	Néant
Aéronefs	Néant	Néant
Équipement de lutte contre la pollution	Néant	Néant
Véhicules	Néant	Néant
Administration	10,13	10,13
Total des frais réclamés	89 037,95	18 691,87

Tableau 1 – Sommaire des montants réclamés et des montants acceptés

[40] Le montant total des frais acceptés s'élève à 18 691,87 \$. 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.

[41] 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.

[42] 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.

[43] 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.

[44] 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'administratrice adjointe de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution
par les hydrocarbures causée par les navires,

Chiamaka Mogo, MPPGA