



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 3 mars 2023

Dossier de la CIDPHN : 120-923-C1

Dossier de la GCC :

PAR COURRIEL

Directrice principale intérimaire de la gestion des incidents
Garde côtière canadienne
200, rue Kent
Ottawa (Ontario) K1A 0E6

OBJET : Navire de pêche *Callie Belle* — baie Oak (Colombie-Britannique)
Date de l'incident : 2020-07-28

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 un navire de pêche immatriculé sous le nom de *Callie Belle* (le « navire »). Le navire a coulé complètement ou partiellement à quelques reprises au large de la pointe Cattle, à Victoria, en Colombie-Britannique, le et vers le 28 juillet 2020 (l'« incident »).

[2] Le 11 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 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 42 247,10 \$ 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 11 945,61 \$ (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. Les motifs de l'offre sont exposés ci-après, en plus d'une description de la demande d'indemnisation.

DEMANDE D'INDEMNISATION RECUE

[5] La demande d'indemnisation comprend un exposé qui décrit les événements relatifs à l'incident. Elle comprend aussi des documents à l'appui des frais réclamés par la GCC.

[6] Dans bien des cas, les affirmations faites dans l'exposé n'étaient pas étayées par la preuve. Dans plusieurs cas, ces affirmations étaient contradictoires à la preuve disponible. Qui plus est, la GCC a refusé de fournir certains documents additionnels demandés par la Caisse.

CONSTATATIONS ET CONCLUSIONS

La demande d'indemnisation est admissible

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

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

[9] La demande d'indemnisation a été reçue dans le délai de prescription énoncé au paragraphe 103(2) de la LRMM.

[10] 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. Par ailleurs, ces frais pourraient avoir été engagés pour la prise de « mesures de sauvegarde », comme le prévoit la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soude. Dans l'un ou l'autre cas, certains frais réclamés pourraient être indemnisables.

[11] Par conséquent, la demande d'indemnisation pourrait être admissible en vertu de l'art. 103 de la LRMM.

[12] Il est nécessaire de déterminer si les mesures prises par la GCC étaient raisonnables.

Conclusions concernant l'incident

[13] Le *Callie Belle* était un bateau de plaisance à coque en bois d'une longueur de 85 pieds. Il était immatriculé aux États-Unis avant d'être remorqué au Canada. Il ne semble pas avoir été immatriculé au Canada. Au début de l'incident, le navire était ancré à environ un mille au large de la côte.

[14] Au moment de l'incident, les moteurs du *Callie Belle* ne fonctionnaient pas. Cependant, il y avait des hydrocarbures à bord du navire pour alimenter les génératrices, et il était possible que les systèmes des moteurs hors service contenaient encore de l'huile lubrifiante.

[15] La GCC a pris connaissance du *Callie Belle* le ou vers le 28 juillet 2020. Le propriétaire du navire a signalé que celui-ci était en train de couler et qu'il n'y avait personne à bord. La station de bateau de sauvetage de Victoria a été chargée de vider l'eau du navire et d'évaluer le risque de pollution. Il semble que le propriétaire ait pu redémarrer les génératrices à bord du navire et que celui-ci ait été vidé d'eau. Cependant, le propriétaire ne connaissait pas bien les systèmes du navire, et les agents d'intervention n'étaient pas sûrs s'il y avait assez de carburant à bord pour maintenir les génératrices (et donc les pompes) en marche.

[16] Il est évident que le *Callie Belle* prenait l'eau. Dans sa demande d'indemnisation, la GCC a indiqué que l'eau s'infiltrait par des fissures dans la coque, mais cela n'est pas établi par la preuve. Ce qui est clair, c'est que même si une certaine quantité d'eau s'infiltrait dans le navire, le *Callie Belle* ne risquait pas de couler tant que les pompes fonctionnaient.

[17] Dans son exposé, la GCC affirme que le navire posait [traduction] « un risque élevé de pollution ». La preuve à l'appui de cette conclusion est limitée. De plus, d'après sa réaction initiale, le personnel d'intervention environnementale de la GCC ne croyait pas qu'il y avait un risque élevé de pollution. Au départ, seul un avertissement verbal a été donné au propriétaire. Aucune mesure concrète n'a été prise à l'égard du navire pendant plus de deux semaines après que la GCC ait pris connaissance de l'état du *Callie Belle*.

[18] Malgré la preuve limitée du risque que posait le navire, il y a bel et bien eu un déversement. Une irisation d'hydrocarbures a été observée dans l'eau autour du navire le matin du 22 août 2020. Le propriétaire en a rejeté la responsabilité sur un intrus qui serait monté à bord du navire. La GCC a en effet constaté qu'une personne autre que le propriétaire se trouvait à bord du *Callie Belle*, mais il est loin d'être évident que l'irisation d'hydrocarbures ait été causée par un voyou qui serait monté à bord du navire pour pomper des hydrocarbures dans l'eau. Par conséquent, étant donné que le *Callie Belle* était en mauvais état et qu'il dépendait de génératrices alimentant des pompes pour le garder à flot, il est accepté que le navire risquait de causer un incident de pollution par les hydrocarbures, bien que cet incident aurait été minime.

[19] La GCC a déterminé qu'il fallait remorquer le navire à un chantier maritime pour éliminer le risque de pollution par les hydrocarbures qu'il posait. Il est admis que cette décision était raisonnable à la suite de l'incident de rejet.

[20] Par contre, la manière dont cette mesure a été prise n'est pas jugée tout à fait raisonnable. Le navire, qui se trouvait près de Victoria, a été remorqué jusqu'à Ladysmith au lieu d'une installation plus proche. Dans sa demande d'indemnisation, la GCC a affirmé qu'il fallait utiliser le chantier de Ladysmith, mais la preuve disponible ne le montre pas. Pour cette raison, les frais réclamés sont réduits en fonction des frais plus élevés attribuables au remorquage du navire sur une distance plus grande que celle jugée raisonnable.

Évaluation des frais réclamés

[21] Les frais de 42 247,10 \$ réclamés par la GCC dans sa demande d'indemnisation sont résumés comme suit :

		<u>SCH</u>
MATERIALS AND SUPPLIES	-	1
CONTRACT SERVICES	19,279.85	2
TRAVEL	265.83	3
SALARIES - FULL TIME PERSONNEL	2,513.21	4
OVERTIME - FULL TIME PERSONNEL	3,111.62	5
OTHER ALLOWANCES	-	6
SALARIES - CASUAL PERSONNEL	-	7
SHIPS' COSTS (EXCL. FUEL & O/T)	-	8
SHIPS PROPULSION FUEL	-	9
AIRCRAFT	-	10
POLLUTION COUNTER-MEASURES EQUIPMENT (PCME)	16,838.00	11
VEHICLES	165.67	12
ADMINISTRATION	72.93	13
	<hr/>	
TOTAL CCG COST OF INCIDENT	<u>\$ 42,247.10</u>	

Figure 1 – Copie d'écran du sommaire des frais

[22] Les frais réclamés pour les services contractuels ne sont pas justifiés par un contrat signé ou une offre à commandes, et il n'y a aucun document montrant comment les travaux ont été attribués, quel prix a été convenu pour l'achèvement des travaux, ou si un plafond de dépenses a été établi. Il est difficile d'évaluer la raisonnable d'un contrat à durée indéterminée qui est accompagné de peu de documents.

[23] Saltair Marine a fourni un compte rendu détaillé de ses frais, qui sont résumés dans le tableau ci-dessous :

Tableau 1 - Compte rendu détaillé des frais de Saltair Marine Services

Sommaire de la facture de Saltair Marine Services Ltd.			
		Par heure/unité	
31,5	Ouvriers – Heures normales de travail	95,00	2 992,50
9	Ouvriers – Heures de travail supplémentaires rémunérées au taux et demi (au-delà de 8 heures et jusqu'à 11 heures)	142,50	1 282,50
19,5	Ouvriers – Heures de travail supplémentaires rémunérées au taux double (au-delà de 11 heures)	190,00	3 705,00
17	Pompage	100,00	1 700,00

Sommaire de la facture de Saltair Marine Services Ltd.			
17,5	Gros remorqueur et exploitant - 335,10 \$ par heure	335,10	5 864,25
8	Amarrage au quai – 1 50 \$ par pied et par jour	132,00	1 056,00
0,26	Électricité – 2 \$ par pied et par mois	176,00	45,76
0,5	Chariot élévateur à fourche et conducteur	125,00	
	Terrapure – Facture n° 93140130		667,10
Total partiel			17 375,61
TPS			868,78
Total			18 244,39

[24] Les documents qui accompagnent la demande d'indemnisation comprennent un autre compte rendu détaillé qui montre combien de temps a été consacré aux diverses tâches. Le remorquage du navire jusqu'à Ladysmith a nécessité des ressources considérables, comparativement à ce qu'il aurait fallu pour le remorquer à un endroit situé à Victoria ou non loin, ce qui aurait pris une ou deux heures.

[25] Les frais de remorquage acceptés sont indiqués dans le tableau ci-dessous :

Tableau 2 - Frais de remorquage acceptés

Description	Nombre d'employés	Heures de travail	Nombre total d'heures	Taux horaire (\$)	Total (\$)
Déplacement jusqu'au lieu où se trouvait le navire	3	1	3	95,00	285,00
Temps passé sur les lieux	3	2	6	95,00	570,00
Remorquage jusqu'au chantier	3	1	3	95,00	285,00
Remorqueur et exploitant	1	4	4	335,10	1 340,40

[26] Saltair Marine a aussi facturé la surveillance du navire. Il est noté que les hydrocarbures ont été enlevés du navire le 27 août. Aucune information n'a été fournie pour expliquer pourquoi le navire a continué d'être surveillé pendant cinq jours après que les hydrocarbures aient été enlevés. Il n'est donc pas accepté que le navire a été surveillé pour éviter un incident de pollution par les hydrocarbures. Les frais de surveillance du navire pendant les quatre premiers jours après le remorquage sont acceptés. Le tableau ci-dessous montre la répartition des frais acceptés.

Tableau 3 - Frais de surveillance acceptés

Description	Nombre d'heures	Taux (\$)	Total (\$)
Pompage/surveillance	9 heures	100,00 \$ par heure	900,00
Droits d'amarrage (80 pieds)	4 jours	1,50 \$ par pied et par jour	480,00
Électricité (80 pieds)	4 jours	2,00 \$ par pied et par mois	19,20
Chariot élévateur à fourche et conducteur	0,5 heure	125,00 \$ par heure	62,50

[27] Des frais d'élimination écologique par l'entreprise Terrapure, au montant de 1 035,45 \$, ont été réclamés. Ces frais sont acceptés en entier.

[28] En tout, les frais réclamés pour les services contractuels sont acceptés au montant de 5 875,12 \$.

[29] Les frais de déplacement réclamés sont attribuables à la décision de remorquer le navire jusqu'à Ladysmith. Il n'a pas été établi que cette décision était raisonnable. Les frais de déplacement sont donc rejetés en entier.

[30] En ce qui concerne les frais réclamés pour les salaires du personnel, un certain nombre de réductions sont nécessaires.

[31] Ces réductions sont nécessaires parce que les registres fournis par la GCC montrent que le nombre d'heures de travail effectuées par le personnel de la GCC est inférieur au nombre d'heures de travail réclamées. Par exemple, pour la journée du 29 juillet, les registres montrent que le bateau d'intervention de la GCC a quitté à 9 h 45 pour se rendre sur les lieux de l'incident du *Callie Belle* et qu'il a commencé à patrouiller à 10 h 44. Néanmoins, deux heures de travail sont réclamées pour chaque agent d'intervention de la GCC ce jour-là.

[32] De plus, la présence de trois membres du personnel de la GCC pour s'occuper du *Callie Belle* le 19 août est jugée excessive. À part de donner un ordre direct, le personnel de la GCC n'a fait aucun autre travail. Deux membres du personnel auraient suffi pour accomplir cette tâche.

[33] Les registres pour la journée du 27 août montrent que les travaux ont duré de 6 h 00 à 17 h 30. La demande d'indemnisation comprend aussi des heures de travail supplémentaires effectuées pour les propriétaires de 13 h 00 à 19 h 00. Le rapport quotidien des déplacements montre que le véhicule est revenu à la base à 17 h 30. Par conséquent, 11,5 heures sont acceptées.

[34] Le tableau ci-dessous montre un sommaire des réductions :

Tableau 4 - Frais de salaire acceptés pour chaque membre du personnel

Nom	Heures de travail réclamées	Heures de travail ajustées	Taux horaire \$ (comprend la marge de 27 % pour le RASE)	Frais ajustés \$	Frais réclamés \$
AT	14,25	12,25	55,17	675,83	786,17
JD	9,50	9,50	49,16	467,02	467,02
GR	9,25	9,25	49,16	454,73	454,73
PN	9,25	Néant	55,17	Néant	510,32
KW	3,00	1,00	49,16	49,16	147,48
HW	3,00	1,00	49,16	49,16	147,48
Total				1 695,90	2 513,20

[35] Les frais réclamés pour les heures de travail supplémentaires posent des problèmes semblables. Treize heures supplémentaires sont réclamées pour l'employé PN, mais les documents justificatifs montrent qu'il a effectué seulement sept heures de travail. Le reste des heures supplémentaires réclamées n'est justifié par aucune preuve.

[36] De plus, des frais ont été réclamés pour l'employé PN qui était présent le 22 août pour observer l'opération de remorquage menée par Saltair Marine. Il ne semble pas que la présence de quatre employés était nécessaire pour superviser les travaux de l'entrepreneur engagé par la GCC. Les frais réclamés pour trois employés sont acceptés.

[37] Les frais réclamés pour les heures de travail supplémentaires effectuées le 27 août se rapportent à la présence de plusieurs employés à Ladysmith pour inspecter le navire. Les heures de travail supplémentaires sont attribuables aux distances qui ont été parcourues. Étant donné que la décision de remorquer le navire loin de Victoria n'a pas été acceptée, cette portion des frais réclamés pour les heures de travail supplémentaires est rejetée.

[38] Le tableau ci-dessous montre un sommaire des frais acceptés pour les heures de travail supplémentaires.

Tableau 5 - Frais acceptés pour les heures de travail supplémentaires

Frais acceptés pour les heures de travail supplémentaires				
Nom	Heures de travail (selon les registres du personnel)	Nombre total d'heures supplémentaires (1,5 x)	Taux horaire \$	Frais \$
AT	7,0	10,5	43,44	456,12
JD	7,0	10,5	38,71	406,46
GR	7,0	10,5	38,71	406,46
Total				1 269,04

[39] Les frais réclamés pour les mesures de lutte contre la pollution représentent surtout les frais d'usage d'un bateau de la GCC. Premièrement, dans sa demande d'indemnisation, la GCC dit avoir utilisé le CGE 777 comme bateau de lutte contre la pollution de type PRV III. Cette classification n'est pas acceptée. Le CGE 777 se classe plutôt parmi les bateaux de lutte contre la pollution de type PRV II, et le tarif d'usage d'un bateau de ce type est appliqué.

[40] De plus, la GCC a réclamé les frais d'usage du bateau pendant quatre jours complets. Le bateau a été utilisé à trois reprises pendant deux heures et à une reprise pendant cinq heures. Si un bateau est utilisé pendant quelques heures seulement, il n'est pas raisonnable d'indemniser le propriétaire pour les frais d'usage du bateau pendant une journée complète. Dans ce cas-ci, la moitié du tarif d'usage quotidien est acceptée pour les jours où le bateau a été utilisé pendant deux heures, et le plein tarif quotidien est accepté pour la journée où il a été utilisé pendant cinq heures.

[41] Le tableau ci-dessous montre un sommaire des frais acceptés pour les mesures de lutte contre la pollution :

Tableau 6 - Frais acceptés pour les mesures de lutte contre la pollution

Frais acceptés pour l'usage d'un bateau de type PRV II			
Date/Aller/Retour (registres de bord du CGE 777)	Temps d'utilisation (heures)	Tarif d'usage applicable	Frais (\$)
29 juillet/09 h 45/11 h 48	2,05	½ journée	597,12
14 août/10 h 15/12 h 00	1,75	½ journée	597,12
19 août/9 h 20/10 h 40	1,33	½ journée	597,12
22 août/6 h 00/11 h 15	5,25	Journée complète	1 194,23
Total			2 985,59

[42] Les frais réclamés pour l'usage d'un véhicule de la GCC sont attribuables aux déplacements du personnel jusqu'à Ladysmith. Étant donné qu'il a été conclu que le navire n'aurait pas dû être remorqué à un endroit éloigné, les frais de kilométrage réclamés devraient être moins élevés. Des frais de kilométrage auraient quand même été engagés pour se rendre à un chantier maritime local. Par conséquent, 40 % des frais réclamés sont acceptés, ce qui représente un montant de 67,56 \$.

[43] Les frais d'administration réclamés sont basés sur un pourcentage des frais de salaire et des frais de déplacement. Étant donné que les montants de ces frais ont été réduits, il est nécessaire d'ajuster le calcul des frais d'administration :

Tableau 7 - Calcul des frais d'administration

Annexe	Frais réclamés \$
3 – Déplacements (selon le montant accepté)	Néant
4 – Salaires – Personnel à temps plein (selon le montant accepté de 1 695,90 \$, moins la marge de 27 % pour le RASE)	1 695,90
Total partiel	2 109,67
Frais d'administration (3,09 % du total partiel)	52,40
Total des frais d'administration (à l'exclusion du RASE)	52,40

SOMMAIRE DE L'OFFRE ET CONCLUSION

[44] Le tableau ci-dessous présente un sommaire des frais réclamés et des frais acceptés :

Tableau 8 - Sommaire des frais réclamés et des frais acceptés

Annexe	Montant réclamé \$	Montant offert \$
1 – Matériel et fournitures	Néant	Néant
2 -- Services contractuels	19 279,85	5 875,12
3 -- Déplacements	265,83	Néant
4 -- Salaires – Personnel à temps plein	2 513,21	1 695,90
5 -- Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein	3 111,62	1 269,04
6 -- Autres indemnités	Néant	Néant
7 -- Salaires du 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	16 838,00	2 985,59
12 -- Véhicules	165,67	67,56
13 -- Administration	72,93	52,40
TOTAL	42 247,11	11 945,61

[45] Le montant des frais acceptés s'élève à 11 945,61 \$. 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.

[46] Dans votre examen de l'offre, veuillez prendre note des choix et des délais suivants énoncés à l'article 106 de la LRMM.

[47] 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.

[48] 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.

[49] 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.

[50] 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.