



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](http://www.sopf.gc.ca) - [info@sopf.gc.ca](mailto: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](http://www.cidphn.gc.ca) - [info@cidphn.gc.ca](mailto:info@cidphn.gc.ca)

## LETTRE D'OFFRE

Ottawa, le 13 avril 2023  
*Dossier de la CIDPHN : 120-940-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 de nom inconnu — Valleyfield, baie de Bonavista (T.-N.-L.)**  
**Date de l'incident : 2021-11-02**

---

### 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 un navire de pêche à coque en fibre de verre, d'une longueur de 31 pieds, dont le nom est inconnu (le « navire »). Le 2 novembre 2021, la GCC a été avisée que le navire coulait dans le port de Valleyfield, du côté ouest de la baie de Bonavista, à Terre-Neuve-et-Labrador (l'« incident »).
- [2] Le 16 novembre 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 29 967,86 \$ 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 15 969,89 \$ (l'« offre ») est offerte à la GCC en réponse à sa demande d'indemnisation. Si l'offre est acceptée, les intérêts courus jusqu'à la date à laquelle la somme offerte sera versée seront calculés en conformité avec l'article 116 de la LRMM. Les motifs de l'offre sont présentés 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. Ces frais sont résumés ci-dessous :

| <b>COST SUMMARY<br/>POLLUTION INCIDENT</b>  |           |  |            |
|---|-----------|--|------------|
| INCIDENT: SUNKEN FV - VALLEY FIELD, NL      |           | PROJECT CODE: 72-2E209-00-00-00-00-A01 |            |
| INCIDENT DATE: NOVEMBER 02, 2021            |           | DATE PREPARED: MAY 30, 2022            |            |
| DEPARTMENT: CANADIAN COAST GUARD            |           | PREPARED BY:                           |            |
|   |           |  | <u>SCH</u> |
| MATERIALS AND SUPPLIES                      | \$        | -                                      | <u>1</u>   |
| CONTRACT SERVICES                           | \$        | 16,707.39                              | <u>2</u>   |
| TRAVEL                                      | \$        | 3,807.90                               | <u>3</u>   |
| SALARIES - FULL TIME PERSONNEL              | \$        | 3,807.57                               | <u>4</u>   |
| OVERTIME - FULL TIME PERSONNEL              | \$        | 3,675.36                               | <u>5</u>   |
| OTHER ALLOWANCES                            | \$        | -                                      | <u>6</u>   |
| SALARIES - CASUAL PERSONNEL                 | \$        | -                                      | <u>7</u>   |
| SHIPS' COSTS (EXCL. FUEL & O/T)             | \$        | -                                      | <u>8</u>   |
| SHIPS PROPULSION FUEL                       | \$        | -                                      | <u>9</u>   |
| AIRCRAFT                                    | \$        | -                                      | <u>10</u>  |
| POLLUTION COUNTER-MEASURES EQUIPMENT (PCME) | \$        | 694.45                                 | <u>11</u>  |
| VEHICLES                                    | \$        | 1,008.10                               | <u>12</u>  |
| ADMINISTRATION                              | \$        | 267.09                                 | <u>13</u>  |
| <b>TOTAL CCG COST OF INCIDENT</b>           | <b>\$</b> | <b>29,967.86</b>                       |            |

*Figure 1 - Sommaire des frais de la GCC*

## CONSTATATIONS ET CONCLUSIONS

### La demande d'indemnisation est admissible

- [6] La GCC est un demandeur admissible et sa demande d'indemnisation a été reçue dans le délai de prescription applicable. L'incident s'est produit dans la mer territoriale ou les eaux intérieures du Canada pour l'application de l'article 103 de la LRMM, et il a présenté un risque réel de pollution par les hydrocarbures causée par un navire.

- [7] Les frais réclamés par la GCC ont été engagés pour intervenir en réponse à un incident de pollution par les hydrocarbures causée par un navire. De tels frais peuvent être indemnisables.
- [8] La demande d'indemnisation est donc admissible, sous réserve d'une évaluation de sa raisonnable.

La GCC a mené et a surveillé une intervention raisonnable en réponse à un incident de pollution par les hydrocarbures

- [9] Le navire se trouvait au quai depuis 2017. Au fil des ans, l'administration portuaire de Valleyfield a tenté à maintes reprises de communiquer avec le propriétaire pour qu'il s'occupe de son navire, mais en vain. Elle a dû placer des pompes à bord du navire de façon périodique afin de le vider d'eau et de l'empêcher de couler.
- [10] Le 2 novembre 2021, l'administration portuaire a signalé à la GCC que le navire était en train de couler à l'endroit où il se trouvait, du côté ouest du port. L'eau s'était infiltrée rapidement à bord du navire durant la nuit. Celui-ci avait à son bord une quantité inconnue de carburant, de l'huile à moteur, et de 15 à 20 gallons d'huile hydraulique. Une irisation d'hydrocarbures était visible à la surface de l'eau autour du navire. L'administration portuaire a déployé un barrage flottant pour contenir les hydrocarbures.
- [11] Le même jour, trois agents d'intervention de la GCC ont quitté le dépôt de matériel de Mount Pearl à 12 h 50 avec une remorque et de l'équipement. Ils sont arrivés sur les lieux de l'incident à 16 h 50 et ont commencé à évaluer l'état du navire. Ils ont quitté les lieux à 17 h 20.
- [12] Le matin du 3 novembre, la GCC a tenté sans succès de communiquer avec le propriétaire du navire. Elle a préparé un énoncé des travaux pour renflouer le navire, le vider d'eau, le décontaminer et le stabiliser. Elle a passé un contrat avec Sea-Force Diving Ltd pour effectuer ces travaux. Aucun camion-grue n'était disponible dans la région à ce moment-là.
- [13] Le 4 novembre, la GCC a constaté que l'état du navire n'avait pas changé depuis les deux jours précédents. Le personnel de Sea-Force Diving a bouché les trous, a renfloué le navire et l'a vidé d'eau. À 15 h 35, tous les polluants récupérables avaient été enlevés du navire.
- [14] Le matin du 5 novembre, le navire était encore à flot et aucune irisation d'hydrocarbures n'était visible dans l'eau. Cependant, il y avait de l'eau dans la partie arrière de la cale et dans la soute à poisson. Après avoir fait des recommandations au directeur du port sur les mesures à prendre pour s'occuper du navire, les agents d'intervention de la GCC ont quitté les lieux. Dans l'après-midi, l'administration portuaire a téléphoné aux agents de la GCC pour les informer que l'eau s'infiltrait dans la cambuse du navire. L'administration portuaire a utilisé une pompe pour évacuer l'eau.

- [15] Le 6 novembre, les agents d'intervention de la GCC sont arrivés sur les lieux à 8 h 10. Ils ont continué à vider l'eau du navire à l'aide de la pompe qui avait été placée à bord la veille.
- [16] À 10 h 00, le navire a été remorqué jusqu'à la rampe de halage de l'administration portuaire, où une chargeuse frontale a tiré le navire et l'a sorti de l'eau. À 11 h 36, le navire était complètement hors de l'eau. La GCC a décidé de laisser le navire sur la propriété de l'administration portuaire, car celle-ci avait demandé des fonds pour le faire enlever en raison de l'inaction du propriétaire. Les agents d'intervention de la GCC ont quitté les lieux à 12 h 00 et sont arrivés au dépôt de matériel de Mount Pearl à 16 h 45.

Certains frais engagés ne sont pas raisonnables

- [17] La GCC a réclamé les frais des services contractuels, énoncés à l'annexe 2, fournis par deux entrepreneurs : un montant de 14 304,49 \$ payé à Sea-Force Diving Ltd pour le renflouement du navire, et un montant de 2 402,90 \$ payé à Pardy's Waste Management and Industrial Services Ltd pour l'enlèvement de 1 500 litres d'eau huileuse.
- [18] Le montant des frais des services contractuels fournis par Sea-Force Diving a été réduit de 14 304,49 \$ à 12 492,09 \$, car le nombre d'heures de travail réclamé n'est pas pleinement justifié par la preuve. La GCC a confirmé que le seul document justificatif disponible est la facture jointe à la demande d'indemnisation, qui indique qu'une équipe de cinq personnes a fait dix-sept (17) heures de travail sur place et qu'une équipe de deux personnes a fait dix (10) heures de travail pour nettoyer l'équipement. Étant donné les heures d'arrivée et de départ consignées pour la journée du 4 novembre (11 h 10 à 14 h 00), le temps de déplacement (environ huit heures), les préparatifs (environ une heure), la durée des travaux (environ trois heures) et la démobilisation (environ une heure), il est raisonnable de conclure que treize (13) heures de travail ont été faites.
- [19] Les autres frais réclamés pour les services de Sea-Force Diving sont raisonnables et sont acceptés.
- [20] Le montant des frais des services contractuels fournis par Pardy's Waste Management a été réduit de 2 402,90 \$ à 1 813,72 \$, car une partie des frais réclamés pour les heures de travail supplémentaires n'est pas justifiée par la preuve. Le trajet entre Mount Pearl et le lieu de l'incident prend environ quatre heures, ce qui veut dire que l'aller et le retour auraient pris environ 8,5 heures (une demi-heure a été ajoutée au trajet de retour pour tenir compte du chargement d'eau huileuse pris en remorque). Il est donc raisonnable de conclure que le temps de déplacement, en plus de la durée des travaux sur place, aurait représenté au total dix (10) heures, et non pas treize (13) heures, comme il a été réclamé. Le nombre d'heures de travail supplémentaires accepté a donc été réduit de cinq (5) à deux (2) heures (soit de 742,50 \$ à 297,00 \$) et, par conséquent, le supplément pour carburant a été réduit de 252,98 \$ à 186,15 \$.

- [21] Le montant accepté pour les frais des services contractuels, énoncés à l'annexe 2, est donc de 14 305,81 \$.
- [22] Les frais de déplacement réclamés, énoncés à l'annexe 3, s'élèvent à 3 807,90 \$. La majeure partie de ces frais est rejetée, car ils ne sont pas raisonnables et ils ne sont pas justifiés par la preuve.
- [23] Étant donné que l'intervention en réponse à l'incident était sous l'autorité et le contrôle de l'administration portuaire, qui avait la capacité de diriger les opérations et de surveiller les entrepreneurs, et que l'incident présentait un faible risque de pollution, il n'était pas raisonnable pour les agents d'intervention de la GCC de se rendre sur les lieux et d'en revenir à multiples reprises. D'après l'exposé, la GCC savait depuis au moins le 5 novembre que l'administration portuaire avait demandé des fonds pour enlever le navire de l'eau, ce qui a amené la GCC à décider de laisser le navire sous le contrôle de l'administration portuaire.
- [24] De plus, la décision de la GCC d'envoyer trois agents d'intervention pour surveiller les travaux des entrepreneurs, au lieu de deux agents comme elle le fait habituellement, était déraisonnable et n'est pas justifiée par la preuve. Les travaux des entrepreneurs ont été accomplis en une seule journée (le 4 novembre), ce qui veut dire que la GCC n'aurait eu à surveiller ces travaux que ce jour-là. Étant donné que l'administration portuaire avait déjà l'intention de sortir le navire de l'eau, l'intervention de la GCC n'était pas nécessaire, car elle aurait pu ordonner à l'administration portuaire d'enlever le navire et travailler avec celle-ci pour formuler un plan.
- [25] Les frais de déplacement, sauf les frais de repas, ont donc été réduits à 149,20 \$.
- [26] Les frais de salaire réclamés, énoncés à l'annexe 4, s'élèvent à 3 807,57 \$. Pour les raisons expliquées ci-haut à propos des frais de déplacement, certains frais de salaire réclamés sont déraisonnables et ne sont pas acceptés. Le montant de 748,13 \$ réclamé pour les travaux et les déplacements du 4 novembre est accepté.
- [27] Les raisons expliquées ci-haut s'appliquent aussi aux frais réclamés pour les heures de travail supplémentaires, énoncés à l'annexe 5, qui s'élèvent à 3 675,36 \$. Le montant de 412,34 \$ est accepté.
- [28] Les frais réclamés pour l'équipement de lutte contre la pollution, énoncés à l'annexe 11, s'élèvent à 694,45 \$. Ces frais sont rejetés pour les raisons expliquées ci-haut. Tout l'équipement que la GCC a apporté était inutile ou faisait double emploi avec l'équipement des entrepreneurs, et il n'a pas été expressément demandé.
- [29] Les frais réclamés pour l'usage de véhicules afin de se rendre sur les lieux de l'incident et d'en revenir, énoncés à l'annexe 12, s'élèvent à 1 008,10 \$. Pour les raisons expliquées ci-haut, les frais d'usage de véhicules auraient dû être réclamés pour une seule journée complète (le 4 novembre). Les frais de déplacement aller-retour engagés les 5 et 6 novembre représentent le mieux les frais et le kilométrage réels. Le reçu pour l'achat d'essence le 6 novembre, au montant de 264,04 \$, est donc accepté, plus le tarif de 67,56 \$ pour l'usage quotidien d'un véhicule. Par conséquent, le montant de 331,60 \$ est accepté.

- [30] Les frais d'administration réclamés, énoncés à l'annexe 13, s'élèvent à 267,09 \$. En conséquence des réductions apportées aux frais de déplacement et aux frais de salaire, pour les raisons expliquées ci-haut, les frais d'administration ont été réduits à 22,81 \$.

### **SOMMAIRE DE L'OFFRE ET CONCLUSION**

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

| <b>Annexe</b>   | <b>Frais réclamés</b> | <b>Frais acceptés</b> |
|---|-----------------------|-----------------------|
| 2 – Services contractuels                                       | 16 707,39 \$          | 14 305,81 \$          |
| 3 – Déplacements  | 3 807,90 \$           | 149,20 \$             |
| 4 – Salaires – Personnel à temps plein                          | 3 807,57 \$           | 748,13 \$             |
| 5 – Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein | 3 675,36 \$           | 412,34 \$             |
| 11 – Équipement de lutte contre la pollution                    | 694,45 \$             | 0,00 \$               |
| 12 – Véhicules  | 1 008,10 \$           | 331,60 \$             |
| 13 – Administration   | 267,09 \$             | 22,81 \$              |
| <b>Total</b>  | <b>29 967,86 \$</b>   | <b>15 969,89 \$</b>   |

*Tableau 1 – Sommaire des montants réclamés et des montants acceptés*

- [32] Le montant des frais acceptés s'élève à 15 969,89 \$. 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.

\*\*\*

- [33] Dans votre examen de l'offre, veuillez prendre note des choix et des délais suivants énoncés à l'article 106 de la LRMM.
- [34] 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.
- [35] 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.
- [36] 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.

[37] 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 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.