



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 4 octobre 2023

*Dossier de la CIDPHN : 120-948-C1*

*Dossier de la GCC :*

### PAR COURRIEL

Gestionnaire, Services et planification d'intervention  
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 *Tracey (ou Tracy) Isle* – Marina MK Bay, Kitimat  
(Colombie-Britannique) - Date de l'incident : 2021-04-04**

---

### 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 ancien navire de pêche au saumon (le « navire »), qui a causé un rejet d'hydrocarbures près de Kitimat, en Colombie-Britannique, le 4 avril 2021 (l'« incident »).
- [2] Le 16 février 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 la demande d'indemnisation de la GCC. 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 118 155,63 \$ 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 105 et 106 de la LRMM.

- [4] La somme de **99 459,13 \$** (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. 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 un sommaire des frais réclamés par la GCC ainsi que des documents justificatifs.

#### Sommaire de l'exposé

- [6] Le 4 avril 2021 à 7 h 53, la GCC de Prince Rupert a été avisée que le *Tracey Isle* (aussi épilé *Tracy Isle* dans certains documents) – un ancien navire de pêche commerciale à la traîne au saumon, d'une longueur d'environ 10,5 mètres, bordé à franc-bord et construit en 1967 – prenait l'eau et risquait de polluer l'environnement marin à la marina MK Bay, à Kitimat, en Colombie-Britannique. La GCC a communiqué avec le propriétaire du navire, qui a dit être physiquement et financièrement incapable d'intervenir. La GCC a donc pris en charge l'opération d'intervention et s'est rendue sur les lieux de l'incident à bord de véhicules tirant une remorque d'intervention et un bateau de lutte contre la pollution de classe PRV II (CGE 752).
- [7] Lorsque les agents de la GCC sont arrivés sur les lieux, ils ont constaté que le *Tracey Isle* avait été détaché du quai, qu'il était en grande partie immergé à une profondeur de 30 à 40 pieds d'eau, et que du carburant s'en échappait de façon continue. Ils ont déployé un barrage flottant et du matériel absorbant autour de l'endroit. Ils sont ensuite retournés à Prince Rupert.
- [8] Le 6 avril, deux agents de la GCC sont retournés sur les lieux de l'incident. Ils ont constaté la présence d'hydrocarbures à l'intérieur de la zone du barrage flottant, ils ont récupéré les matelas absorbants souillés, ils ont remplacé le barrage flottant et les matelas absorbants, et ils sont retournés à l'entrepôt. Ils ont laissé la remorque d'intervention et le bateau de lutte contre la pollution PRV II sur place.
- [9] Le 8 avril, deux agents de la GCC sont retournés sur les lieux, ils ont rajusté le barrage flottant, ils ont récupéré les matelas absorbants, et ils ont signalé qu'il y avait peu d'hydrocarbures récupérables à l'intérieur de la zone du barrage flottant. Ils ont laissé le bateau de lutte contre la pollution PRV II sur place, mais ils ont ramené la remorque d'intervention à l'entrepôt.
- [10] Le 9 avril, des plongeurs engagés à contrat ont obturé les événements des réservoirs de carburant du navire pour éviter un rejet d'hydrocarbures. Les deux agents d'intervention de la GCC qui étaient présents sur les lieux ont signalé qu'il n'y avait aucun déchet d'hydrocarbures à récupérer.

- [11] Le 29 avril, trois agents de la GCC ainsi que des entrepreneurs travaillant à l'aide d'un remorqueur et d'un chaland ont soulevé le *Tracey Isle* hors de l'eau, ils l'ont placé sur le pont du chaland, et ils l'ont vidé d'eau. Les entrepreneurs ont quitté les lieux de l'incident en transportant le navire à bord du chaland, et ils sont retournés à leur chantier situé à Prince Rupert. Les agents de la GCC ont récupéré le matériel absorbant et les débris se trouvant à l'intérieur de la zone du barrage flottant, et ils ont ensuite enlevé le barrage. Ils ont quitté les lieux de l'incident à 15 h 30.
- [12] Le 3 mai, trois agents de la GCC se sont rendus au chantier de l'entrepreneur afin d'examiner le navire et de le préparer en vue d'une inspection. À la suite de l'inspection du navire, il a été conclu qu'il n'avait aucune valeur résiduelle. Les agents de la GCC ont enlevé davantage d'eau et de carburant du navire, et ils ont passé le reste de la journée de travail à enlever les débris contaminés et les hydrocarbures qui restaient à l'intérieur du navire. Les efforts de nettoyage se sont poursuivis pendant les deux jours suivants.
- [13] Le 6 mai, le navire a été déconstruit, et les déchets dangereux récupérables ont été éliminés de manière appropriée.

#### Sommaire des frais

- [14] Les frais de 118 155,63 \$ réclamés par la GCC dans sa demande d'indemnisation sont résumés comme suit :

		<u>SCH</u>
MATERIALS AND SUPPLIES	-	1
CONTRACT SERVICES	\$98,212.89	2
TRAVEL	-	3
SALARIES - FULL TIME PERSONNEL	\$6,798.02	4
OVERTIME - FULL TIME PERSONNEL	\$4,210.08	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)	\$7,746.60	11
VEHICLES	\$1,012.99	12
ADMINISTRATION	\$175.05	13
	<hr/>	
TOTAL CCG COST OF INCIDENT	<u>\$ 118,155.63</u>	

Figure 1 – Copie d'écran du sommaire des frais

## CONSTATATIONS ET CONCLUSIONS

### La demande d'indemnisation est admissible

- [15] La majeure partie des frais réclamés sont acceptés. En bref, des réductions ont été apportées aux frais réclamés dans les cas où la preuve ne montre pas qu'ils ont été engagés pour la prise de mesures raisonnables.
- [16] 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.
- [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 dans les délais prescrits 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. 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.
- [20] Par conséquent, la demande d'indemnisation pourrait être admissible en vertu de l'art. 103 de la LRMM.
- [21] Il est nécessaire d'évaluer si les mesures prises par la GCC étaient raisonnables.

### L'opération d'intervention de la GCC était raisonnable

- [22] L'intervention de la GCC était généralement raisonnable. Néanmoins, certains frais ont été engagés inutilement, car la GCC a effectué des tâches qui avaient été confiées par contrat à des tierces parties.
- [23] Les frais réclamés pour les services contractuels, énoncés à l'annexe 2, s'élèvent à 98 212,89 \$. Le montant de 84 173,81 \$ est accepté. Les frais des services contractuels ont été payés à trois sous-entrepreneurs généraux : 94 875,08 \$ à Heiltsuk Horizon Maritimes Services Ltd. (« HHMS »), 2 273,81 \$ à Terrapure Environmental, et 1 064,00 \$ à Quality Marine Surveyors Ltd.
- [24] Les frais réclamés pour les services de HHMS ont été réduits, et seuls ceux qui sont justifiés par la preuve ont été acceptés. En réponse à une demande d'information supplémentaire de la Caisse, la GCC a fourni l'énoncé des travaux ainsi qu'une copie de la commande subséquente à une offre à commandes passée à HHMS; par la suite, elle a aussi fourni la facture de Wainwright à HHMS.

- [25] L'exposé semble indiquer que Wainwright a été engagé directement par la GCC pour agir comme entrepreneur maritime. Cette décision ne serait pas surprenante, car la GCC a retenu les services de Wainwright en rapport à d'autres demandes d'indemnisation faites à la Caisse dans le passé. Cependant, ce n'est pas ce qui est arrivé.
- [26] En réponse aux questions de la Caisse, la GCC a indiqué que HHMS a agi comme courtier négociant de tierce partie entre Wainwright et la GCC. En d'autres mots, la GCC a engagé HHMS, puis HHMS a engagé Wainwright. La réponse de la GCC, datée du 12 juillet 2023, indique que [traduction] « la GCC s'est adressée directement à Wainwright, mais on lui a dit qu'il fallait passer par HHMS pour que les travaux soient accomplis en temps voulu. HHMS a sous-traité les travaux à Wainwright, car c'était le moyen le plus simple et le plus rapide de répondre aux besoins de la GCC. »
- [27] L'explication ci-haut n'a pas été donnée dans l'exposé ni dans les communications directes avec la GCC. Lorsque la Caisse a pris contact avec le représentant de Wainwright, ce dernier a dit qu'il n'avait pas refusé de travailler directement pour la GCC. De plus, il a dit ne pas savoir que Wainwright ait participé de façon importante à l'intervention de HHMS, et il n'y a aucune mention d'une telle participation dans les documents de la GCC.
- [28] Au-delà de l'information contradictoire à propos des raisons pour lesquelles HHMS a été engagé, les documents de HHMS sont ambigus et ne peuvent être acceptés de prime abord comme un énoncé des travaux qu'il a effectués. La facture de Wainwright fournie par la GCC en réponse aux questions de la Caisse montre que Wainwright a facturé à HHMS la somme de 81 900,00 \$ pour ses travaux d'intervention. Étant donné le montant total des frais réclamés pour les services de HHMS, les travaux faits par Wainwright ont dû représenter la majeure partie, voire la totalité, des travaux d'intervention inclus dans la facture de HHMS. Cependant, la facture de HHMS ne fait aucune mention de Wainwright. Par conséquent, on ne peut pas s'appuyer sur la facture de HHMS pour confirmer que celui-ci a effectué lui-même les travaux d'intervention.
- [29] On ne sait donc pas si HHMS a ajouté une valeur quelconque aux travaux d'intervention. D'ailleurs, il n'est pas non plus évident quel rôle un gestionnaire de HHMS ait pu jouer dans l'intervention, même si HHMS a participé à l'intervention.
- [30] En l'absence de preuve montrant que les activités de HHMS ne se sont pas limitées à engager Wainwright, en plus de l'absence d'une raison vérifiable expliquant pourquoi Wainwright n'a pas été engagé directement par la GCC, la facture de HHMS est rejetée. Le montant de la facture de Wainwright (81 900,00 \$) est accepté. Si Wainwright avait été engagé directement par la GCC, sa facture aurait été incontestable.
- [31] Les frais engagés par Terrapure Environmental sont raisonnables et acceptés en entier.

- [32] Les frais engagés par Quality Marine Surveyors sont rejetés. L'inspection a été menée pour établir la valeur résiduelle du navire, et non pour déterminer si celui-ci constituait encore une menace de pollution par les hydrocarbures et dans quelle mesure.
- [33] Les frais de salaire réclamés, énoncés à l'annexe 4, s'élèvent à 6 798,02 \$. Le montant de 4 785,80 \$ est accepté. Les frais de salaire engagés du 4 au 29 avril sont raisonnables et acceptés. Ceux engagés du 3 au 6 mai sont déraisonnables, parce que les travaux accomplis par les agents d'intervention de la GCC auraient dû être effectués par les entrepreneurs, selon les modalités de l'entente. Les frais de salaire réclamés pour ces dates ont donc été réduits, et seuls ceux nécessaires à la présence d'un seul agent d'intervention pour assurer une surveillance sont acceptés.
- [34] Les frais réclamés pour les heures de travail supplémentaires, énoncés à l'annexe 5, s'élèvent à 4 210,08 \$. Le montant de 3 518,02 \$ est accepté. Les frais réclamés pour les heures supplémentaires faites par l'agent d'intervention EW le 4 avril sont réduits de deux heures, parce qu'ils ne sont pas suffisamment justifiés par la preuve dans les documents fournis; les frais réclamés pour les heures supplémentaires qu'il a faites le 29 avril sont aussi réduits de deux heures, en raison d'une divergence dans le nombre d'heures supplémentaires faites par différents agents. Les frais réclamés pour les heures supplémentaires du 3 au 6 mai sont rejetés pour les raisons expliquées au paragraphe précédent.
- [35] Les frais réclamés pour l'équipement de lutte contre la pollution, énoncés à l'annexe 11, s'élèvent à 7 746,60 \$. Le montant de 5 991,22 \$ est accepté. Les frais engagés pour l'usage quotidien du bateau de lutte contre la pollution PRV II les 6, 8 et 9 avril sont réduits de moitié, d'après le nombre d'heures d'usage établi par la preuve. Les frais engagés pour l'usage de l'équipement de la GCC du 3 au 5 mai sont rejetés, parce que d'après l'entente contractuelle, les travaux que la GCC a accomplis à ces dates auraient dû être effectués par l'entrepreneur. Malgré ces réductions, les frais acceptés pour l'usage du barrage flottant de type rideau se chiffrent à 737,00 \$, et non à 335,00 \$, en raison d'une erreur de calcul dans la demande d'indemnisation.
- [36] Les frais réclamés pour l'usage de véhicules, énoncés à l'annexe 12, s'élèvent à 1 012,99 \$. Le montant de 882,33 \$ est accepté. Les frais d'usage des véhicules 19-815 et 16-805 sont acceptés pour une seule journée, et non deux, d'après le contenu des journaux de bord quotidiens des véhicules et des registres quotidiens du personnel et de l'équipement.
- [37] Les frais d'administration réclamés, énoncés à l'annexe 13, s'élèvent à 175,05 \$. Le montant de 107,95 \$ est accepté. Cette baisse est due à la réduction correspondante des frais de salaire réclamés, comme il est expliqué ci-haut.

## SOMMAIRE DE L'OFFRE ET CONCLUSION

[38] Le tableau ci-dessous montre un sommaire des frais réclamés et des frais acceptés.

Annexe	Montant réclamé	Montant accepté
2 – Services contractuels	98 212,89 \$	84 173,81 \$
4 – Salaires – Personnel à temps plein	6 798,02 \$	4 785,80 \$
5 – Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein	4 210,08 \$	3 518,02 \$
11 – Équipement de lutte contre la pollution	7 746,60 \$	5 991,22 \$
12 – Véhicules	1 012,99 \$	882,33 \$
13 – Administration	175,05 \$	107,95 \$
<b>TOTAL</b>	<b>118 155,63 \$</b>	<b>99 459,13 \$</b>

*Tableau 1 – Total des frais réclamés et des frais acceptés*

[39] Le montant des frais acceptés s'élève à **99 459,13 \$**. 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.

\*\*\*

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

[41] 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 une 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