



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 11 mars 2024
Dossier de la CIDPHN : 120-959-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 : NOM INCONNU (port de Ladysmith) – Ladysmith (Colombie-Britannique)
Date de l'incident : 2021-12-24

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 nom inconnu (le « navire »), qui a coulé le ou vers le 24 décembre 2021, près de Ladysmith, en Colombie-Britannique (l'« incident »).

[2] Le 28 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 61 856,62 \$ 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 10 064,20 \$ (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 24 décembre 2021, l'agent de service de la GCC a été avisé qu'un navire prenait l'eau au port de Ladysmith (Colombie-Britannique). La société Saltair Marine Services Ltd (« Saltair ») se trouvait dans le secteur pour réaliser l'évaluation d'un autre navire à proximité. L'exposé indique que, selon le rapport de Saltair, le navire déversait activement des polluants. Le navire en bois était dans un état très délabré et présentait une dégradation nette de la coque. Saltair a également fait part d'une irisation d'hydrocarbures autour du navire. La GCC a convenu que le navire risquait de couler complètement et qu'une intervention était justifiée.

[8] La GCC a engagé Saltair pour qu'elle déploie un barrage flottant autour du navire et tente de renflouer le navire au moyen de pompes de sauvetage. Les pompes ont contribué à empêcher que le navire ne coule, mais Saltair n'a pas pu le renflouer en raison d'importantes voies d'eau. Saltair n'a pas pu monter à bord du navire du fait de la présence de grandes quantités de débris à son bord. Le propriétaire n'a pas pu être trouvé. La GCC a déterminé que le seul moyen d'éliminer la menace de pollution était d'enlever le navire de l'environnement marin.

[9] À 17 h 18, Saltair a réussi à renflouer le navire, puis l'a transporté à ses installations à Ladysmith pour l'inspecter.

[10] Le 1^{er} avril 2022, l'inspection a été réalisée par la société Frykas Marine Services Ltd (« Frykas »). Elle a déterminé que la coque était gorgée d'hydrocarbures et que le navire ne pouvait retourner dans l'environnement marin.

[11] En août 2022, le navire a été transporté aux installations de Khowutzun Industrial & Marine Joint Venture (« Khowutzun ») pour être déconstruit. Cela a mis fin à l'opération de la GCC.

Sommaire des frais

[12] 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	61 856,62
3. Déplacements	Néant
4. Salaires – Personnel à temps plein	Néant
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	Néant
Total des frais réclamés	61 856,62

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

[13] 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.

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

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

[16] 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.

[17] Par conséquent, la demande d'indemnisation pourrait être admissible selon l'article 103 de la LRMM.

Conclusions concernant la preuve fournie par la GCC

La preuve fournie est grandement insuffisante pour soutenir la demande d'indemnisation

[18] La demande souffre d'un manque de preuve.

[19] Aucun agent de la GCC ne s'est rendu sur les lieux pour inspecter le navire pendant l'incident.

[20] Les photographies montrent que le navire était dans un même état de délabrement les jours précédant la date présumée de l'incident. L'exposé donne à penser qu'un changement de son état s'est produit. La preuve fournie ne contribue pas à résoudre ce point de confusion.

[21] De même, d'après l'exposé, les entrepreneurs ont entouré le navire d'un barrage flottant. D'après les images, le barrage flottant n'entourait pas le navire mais plutôt un navire coulé qui le jouxtait. Là encore, la preuve fournie est insuffisante pour permettre de clarifier ce point de confusion.

[22] D'après l'exposé, le navire a été déconstruit parce qu'il présentait lui-même une menace de pollution par les hydrocarbures. La déconstruction peut constituer une mesure valable prise en cas de menace de pollution par les hydrocarbures causée par les navires, y compris lorsqu'il est démontré que la mesure a été prise de manière raisonnable pour éviter des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. Une telle preuve n'existe pas.

[23] Sur cette question précise, d'après l'exposé, le rapport d'inspection rédigé par un entrepreneur observait que le navire était [traduction] « gorgé d'hydrocarbures » et « présenterait un risque de pollution par les hydrocarbures s'il retournait dans l'environnement marin ». Cela constituerait la preuve de la nécessité de le déconstruire. L'exposé est toutefois inexact. Aucun de ces énoncés n'a pu être trouvé dans le rapport d'inspection. Le rapport d'inspection ne fait même pas mention des termes « hydrocarbures », ni « pollution ». Au mieux, le rapport s'avance à conclure que le navire est une [traduction] « perte réputée totale étant une responsabilité environnementale et financière » et indique que le navire devrait être éliminé d'une « manière respectueuse de l'environnement ». Ces commentaires s'appliquent à presque tout navire au-delà de sa durée utile de vie, qu'il constitue une menace de pollution par les hydrocarbures ou non.

[24] D'après l'exposé, le navire était à l'origine d'une irisation d'hydrocarbures à la surface de l'eau. Ce fondement probant semble provenir d'un rapport de l'entrepreneur présent sur les lieux (à savoir l'entrepreneur qui a averti la GCC de l'incident au départ). Là encore, aucun document direct n'est disponible et les éventuelles notes prises au sujet du rapport fait par l'entrepreneur ont été omises, rendant cette affirmation au mieux un ouï-dire double. De plus, il n'y a pas d'explication de la façon dont on a pu déterminer que les hydrocarbures provenaient de ce navire-là et non de l'un des nombreux autres navires dans le secteur (dont un qui avait apparemment coulé et autour duquel avait été installé un barrage flottant).

[25] En bref, très peu d'éléments probants permettent d'établir qu'un incident de pollution par les hydrocarbures causée par les navires s'est produit, encore moins d'établir le caractère raisonnable des mesures relativement onéreuses prises.

Les photographies sont une preuve utile

[26] En l'absence de preuve écrite dans cette demande, les photographies ont été intégrées dans la demande d'indemnisation. Ces photographies sont passablement utiles.

[27] Les photographies montrent que le navire était sur le flanc dans l'eau et dans un mauvais état général. Un jerrican comptait parmi les débris attachés au navire qui est d'ordinaire utilisé comme conteneur pour hydrocarbures.

[28] D'après la preuve fournie, les mesures prises par la GCC de faire surveiller le navire, puis de le faire enlever de l'eau, de même que les efforts connexes pour contenir la pollution dans l'environnement, étaient raisonnables. Les frais engagés pour ces mesures sont précisés dans la facture 1265 de Saltair Marine.

[29] La facture 1265 est généralement acceptée à l'exception de l'entreposage de 53 jours. Compte tenu des vacances de Noël, il aurait été raisonnable de calculer 9 jours d'entreposage pour permettre l'inspection du navire en vue de surveiller une menace constante d'hydrocarbures. Il convient de noter que le navire n'avait pas été inspecté à ce moment-là, ou ne semblait pas avoir été inspecté du tout afin d'évaluer s'il constituait une menace de pollution par les hydrocarbures. En conséquence, les frais engagés pour son entreposage au-delà de 9 jours sont rejetés.

[30] La preuve fournie ne démontre pas que les autres dépenses relatives aux services contractuels, notamment pour la déconstruction du navire, l'entreposage supplémentaire et l'inspection, ont été engagées en tant que mesures prises à l'égard d'une pollution par les hydrocarbures causée par les navires. En conséquence, elles sont rejetées.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux services contractuels est acceptée en partie au montant de 10 064,20 \$.

SOMMAIRE DE L'OFFRE ET CONCLUSION

[31] 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	61 856,62	10 064,20
Déplacements	Néant	Néant
Salaires – Personnel à temps plein	Néant	Néant
Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein	Néant	Néant
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	Néant	Néant
Total des frais réclamés	61 856,62	10 064,20

Tableau 1 – Sommaire des montants réclamés et des montants acceptés

[32] Le montant total des frais acceptés s'élève à 10 064,20 \$. 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. 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.

[34] 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.

[35] 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.

[36] 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