



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 24 avril 2024
Dossier de la CIDPHN : 120-969-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 à moteur *Maggie Mae* — Marina de Discovery Harbour,
Campbell River, (Colombie-Britannique)
Date de l'incident : 2022-11-04

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 le navire à moteur *Maggie Mae* (le « navire »), qui a coulé le ou vers le 4 novembre 2022, dans la marina de Discovery Harbour près de Campbell River, en Colombie-Britannique (l'« incident »).

[2] Le 24 août 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 104 739,19 \$ 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 99 855,19 \$ (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 4 novembre 2022, la GCC a été avisée par le personnel de la marina qu'un navire à moteur en bois de 64 pieds avait coulé dans la marina de Discovery Harbour. Le personnel de la marina a remarqué une grande quantité de carburant à la surface de l'eau et a placé des matelas absorbants sur la pollution rejetée. L'équipage du bateau de sauvetage a confirmé que du carburant récupérable flottait à la surface de l'eau et a déployé un barrage flottant autour du carburant diesel qui s'échappait du navire.

[8] À 16 h 23, la GCC a identifié le propriétaire et a pris contact avec lui. Il n'était pas certain de la quantité de carburant à bord, mais le réservoir auxiliaire contenait au moins 50 gallons de diesel. Le propriétaire n'a pas réussi à élaborer un plan de prévention de la pollution; la GCC a donc engagé la société Strategic Resources Inc. (« Strategic ») pour entretenir les matelas absorbants et le barrage flottant.

[9] Les 5 et 6 novembre 2022, Strategic s'est rendue sur le lieu de l'incident. Strategic a signalé une irisation mineure à la surface de l'eau et les mesures prises pour contenir le carburant étaient efficaces. Le propriétaire était en discussion avec un entrepreneur pour l'enlèvement du navire.

[10] Le 10 novembre 2022, la GCC a pris la relève du propriétaire pour planifier l'enlèvement du navire en raison du défaut du propriétaire de fournir un plan adéquat.

[11] Le 17 novembre 2022, la GCC a engagé la société Colmor Marine Services (« Colmor ») pour enlever le navire une fois qu'il ne présenterait plus de menace de pollution.

[12] Le 14 décembre 2022, Colmor a réussi à remonter le navire, a pu monter à son bord et a enlevé environ 30 gallons de carburant diesel et 10 gallons d'huile pour moteurs.

[13] Le 15 décembre 2022, le personnel de la GCC s'est rendu sur le lieu de l'incident pour enlever les matelas absorbants restants et le barrage flottant. Cela a mis fin à l'opération de la GCC.

Sommaire des frais

[14] 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	83 015,51
3. Déplacements	771,70
4. Salaires – Personnel à temps plein	1 564,98
5. Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein	1 232,27
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	17 826,33
12. Véhicules	264,26
13. Administration	64,14
Total des frais réclamés	104 739,19

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

[15] 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.

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

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

[18] 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 indemnifiables.

[19] 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

[20] 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 et certaines des mesures prises sont admissibles

[21] Le personnel de la marina a signalé une irisation d'huile récupérable autour du navire immergé. De plus, le navire possédait environ 50 gallons de carburant diesel à son bord. Bien que faible, la menace de pollution était toujours présente après que le navire avait coulé. La menace justifiait au moins une intervention initiale – ce que la GCC a effectué.

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

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

[23] 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 indemnifiables 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 : 83 015,51 \$

[24] Ces frais résultent des factures pour les services fournis par plusieurs sociétés différentes : Strategic, pour un montant de 9 977,51 \$ et Colmor, pour 73 038,00 \$. La facture de Strategic concerne la surveillance du navire et la maintenance des matelas absorbants et du barrage flottant du 4 au 16 novembre. La facture de Colmor est pour le renflouement et l'enlèvement du navire.

[25] La facture de Strategic est acceptée. La facture est étayée par des documents justificatifs relatifs aux travaux réalisés chaque jour. La répartition des tâches pour chaque jour était raisonnable et nécessaire, et les frais étaient raisonnables compte tenu de la quantité de travail déclarée. Les tâches réalisées par Strategic étaient également nécessaires parce que le propriétaire n'avait pas adopté de plan d'intervention adéquat et que la GCC n'a pas pris la relève de la planification des travaux avant le 10 novembre.

[26] La facture de Colmor est aussi acceptée. Cette facture était accompagnée d'un énoncé des travaux, d'une base de paiement ainsi que d'autres documents justificatifs. L'entrepreneur a respecté l'énoncé des travaux. Les travaux réalisés étaient raisonnables et nécessaires à des fins de prévention d'une pollution plus importante. Les frais engagés pour les travaux réalisés étaient aussi raisonnables.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux services contractuels est acceptée en entier.

Annexe 3 – Déplacements

Montant réclamé : 771,70 \$

[27] Ces frais résultent du transport de deux membres de l'équipe d'intervention environnementale de la GCC les 14 et 15 décembre. Les frais sont consignés dans les états des frais de déplacement, même s'ils n'ont pas été signés. Les reçus d'hôtel ont été joints à la demande d'indemnisation, et les frais de repas et frais accessoires étaient conformes aux taux approuvés par le Conseil du Trésor. La présence de membres du personnel de la GCC à cette phase des opérations était raisonnable et les frais étaient aussi raisonnables.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux déplacements est acceptée en entier.

[28] Ces frais ont été engagés pour les deux spécialistes en intervention de la GCC qui étaient sur le lieu de l'incident les 14 et 15 décembre 2022. La demande d'indemnisation soumise comprend le nombre total d'heures travaillées par chaque personne et le taux horaire respectif, de même que des descriptions des travaux réalisés.

[29] Le 14 décembre, les deux employés ont travaillé de 7 h à 21 h. La demande d'indemnisation indique qu'ils ont surveillé les travaux de levage du navire, ont allégé le navire et ont installé des pompes.

[30] Le 15 décembre, les deux employés ont travaillé de 7 h à 18 h. La demande d'indemnisation indique qu'ils ont récupéré le barrage, ont remballé l'équipement et sont rentrés à la base à Victoria.

[31] Il était raisonnable que le personnel de la GCC participe à cette partie de l'opération et réalise ces tâches. Les frais étaient aussi raisonnables.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux salaires est acceptée en entier.

Annexe 5 – Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein Montant
réclamé : 1 232,27 \$

[32] Ces frais ont été engagés pour les deux spécialistes en intervention de la GCC qui étaient sur le lieu de l'incident les 14 et 15 décembre 2022. La demande d'indemnisation soumise comprend les documents justificatifs pour cette partie de la demande.

[33] Les frais réclamés pour le 14 décembre concernent 6,5 heures de travail supplémentaires au taux de salaire et demi effectuées par les deux employés. Les frais réclamés pour le 15 décembre concernent 3,5 heures de travail supplémentaires au taux de salaire et demi effectuées par les deux employés. La description des travaux réalisés figure à l'annexe 4.

[34] Il était raisonnable et nécessaire que le personnel de la GCC encoure des heures supplémentaires pour cette partie de l'opération. Les travaux réalisés et les frais étaient aussi raisonnables.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux heures de travail supplémentaires est acceptée en entier.

Annexe 11 – Équipement de lutte contre la pollution Montant réclamé : 17 826,33 \$

[35] La GCC a réclamé le montant de 16 884,00 \$ pour le déploiement de 600 pieds d'un barrage côtier de 24 pouces, au tarif journalier de 0,067 \$ le pied. La GCC a également réclamé 500,01 \$ pour des pompes électriques, 25,65 \$ pour des tuyaux d'évacuation et 416,67 \$ pour une pompe péristaltique. La nécessité de tout cet équipement est établie étant donné la pollution qui s'échappait du navire et les tâches requises pour enlever le navire.

[36] Selon le manuel GCC/6031, le coût de remplacement est estimé à 20,00 \$ le pied. Le coût de remplacement de 600 pieds serait donc de 12 000,00 \$. Ce montant devrait être considéré comme un plafond des montants réclamés pour l'utilisation d'un barrage. Le montant réclamé pour le barrage flottant est réduit pour prendre en compte cette différence.

La portion de la demande d'indemnisation relative à l'équipement de lutte contre la pollution est acceptée en partie au montant de 12 942,33 \$.

Annexe 12 – Véhicules Montant réclamé : 264,26 \$

[37] La GCC a réclamé 0,22 \$ le kilomètre plus le tarif journalier de 67,56 \$ pour l'usage d'un véhicule, une camionnette Ford F-250, afin de transporter les deux employés de la GCC sur le lieu de l'incident et de les ramener, les 14 et 15 décembre 2022.

[38] Selon le journal de bord du véhicule, 587 km ont été parcourus pendant l'intervention, mais les Fiches journalières du personnel et de l'équipement indiquent 598 km parcourus. Les frais réclamés sont conformes au tarif journalier énoncé et à la distance figurant dans le journal de bord du véhicule. L'usage d'un moyen de transport était nécessaire et les frais étaient raisonnables.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux véhicules est acceptée en entier.

Annexe 13 – Administration Montant réclamé : 64,14 \$

[39] 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 et aux frais de déplacement.

[40] Le taux de 3,09 % est généralement accepté comme étant raisonnable. Les frais d'administration ont été recalculés en fonction du réajustement des frais de salaire et de déplacement réclamés. La somme des frais acceptés (Annexe 3 = 771,70 \$, Annexe 4 [moins les cotisations au régime d'avantages sociaux des employés] = 1 304,15 \$) s'élève donc à 2 075,85 \$. L'application du taux de 3,09 % à cette somme donne le montant de 64,14 \$.

La portion de la demande d'indemnisation relative à l'administration est acceptée en entier.

SOMMAIRE DE L'OFFRE ET CONCLUSION

[41] 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	83 015,51	83 015,51
Déplacements	771,70	771,70
Salaires – Personnel à temps plein	1 564,98	1 564,98
Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein	1 232,27	1 232,27
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	17 826,33	12 942,33
Véhicules	264,26	264,26
Administration	64,14	64,14
Total des frais réclamés	104 739,19	99 855,19

Tableau 1 – Sommaire des montants réclamés et des montants acceptés

[42] Le montant total des frais acceptés s'élève à 99 855,19 \$. 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.

[43] 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.

[44] 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.

[45] 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.

[46] Enfin, lorsque le demandeur accepte l'offre d'indemnité faite par la Caisse, 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