



LETTRE D'OFFRE

2025-01-13

Ottawa (Ontario)

Dossier de la CIDPHN : 120-1011-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.CCGCostRecoveryRSP-
RecouvrementdescoutsGCC.MPO@dfo-mpo.gc.ca*

OBJET : Kamara – Bras Northwest, Halifax (Nouvelle-Écosse)
Date de l'incident : 2023-06-30

SOMMAIRE ET OFFRE D'INDEMNITÉ

- [1] Cette lettre est en réponse à une réclamation présentée par la Garde côtière canadienne (la « GCC ») concernant un incident impliquant un navire à moteur de plaisance de 30 pieds, le *Kamara* (le « navire »). Le navire a coulé partiellement le 30 juin 2023 dans le bras Northwest à Halifax, en Nouvelle-Écosse (l'« incident »).
- [2] Le 13 août 2024, le Fonds Navire d'Indemnisation Navire et Rail Canada (le « Fonds ») a reçu une réclamation de la GCC au nom de l'administrateur. La réclamation était présentée 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 y demandait l'indemnisation des frais et dépenses qu'elle a engagés pour les mesures prises en réponse à l'incident, pour une somme totale de 42 902,26 \$.
- [3] La réclamation a été évaluée et une décision a été prise concernant les frais réclamés. Par la présente, une offre d'indemnisation est faite à la GCC conformément aux articles 105 et 106 de la LRMM.
- [4] La somme de 8 887,70 \$ (l'« offre ») est offerte à la GCC, 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 réclamation.

RÉCLAMATION REÇUE

- [6] La réclamation comprend un exposé qui décrit les événements relatifs à l'incident. Elle comprend aussi un résumé des frais et dépenses 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.

Résumé de l'exposé

- [7] D'après l'exposé, le 30 juin 2023, le Centre des opérations régionales (« COR ») a envoyé un rapport de pollution à la division d'Intervention environnementale et dangers maritimes (« IEDM ») l'informant que le navire était partiellement immergé.
- [8] Le 30 juin, les agents d'intervention de la GCC du Programme des bateaux de sauvetage côtiers ont été déployés sur le lieu de l'incident. Ils devaient évaluer les risques et s'assurer que personne n'était à bord. Les agents d'intervention n'ont pas observé de pollution.
- [9] Le 1^{er} juillet, deux agents d'IEDM de la GCC se sont rendus sur le lieu de l'incident pour réaliser une évaluation. Les agents ont fait le déplacement en camion en raison de l'épais brouillard qui sévissait. Les agents ont remarqué une légère irisation arc-en-ciel émanant du navire.
- [10] La GCC a identifié le propriétaire du navire et a communiqué avec lui.
- [11] Les deux agents d'IEDM sont rentrés au dépôt de Dartmouth. Deux agents sont retournés sur le site de l'incident par bateau et un troisième a voyagé en camion. Les agents ont déployé un barrage flottant. Après que les agents ont installé le barrage, un drone a capturé des prises de vue d'une irisation argentée à l'intérieur du barrage.
- [12] La GCC a discuté avec le propriétaire et lui a demandé de fournir un plan d'intervention au plus tard le 3 juillet.
- [13] Le 3 juillet, le propriétaire initial du navire a informé la GCC l'avoir vendu. Il n'y avait pas d'acte de vente. Les agents d'intervention de la GCC sont retournés sur le lieu de l'incident.
- [14] Le même jour, l'agent de service s'est entretenu avec le nouveau propriétaire. Le nouveau propriétaire a renseigné la GCC sur son plan d'intervention.
- [15] Le 4 juillet, six intervenants de la GCC se sont rendus sur le lieu de l'incident à bord de deux bateaux de lutte contre la pollution. Ayant reçu un plan d'intervention approprié du nouveau propriétaire, les intervenants de la GCC ont récupéré le barrage flottant. Les intervenants n'ont pas observé d'irisation.
- [16] Le 4 juillet, la GCC a discuté avec le nouveau propriétaire pour s'assurer de son intention de suivre le plan d'intervention qu'il avait fourni. Le nouveau propriétaire a nié que le navire lui appartenait. La GCC a joint le propriétaire initial et l'a informé qu'il était responsable de l'intervention.
- [17] Le 5 juillet, le propriétaire a essayé en vain de renflouer le navire.
- [18] Le 6 juillet, le propriétaire a demandé à la GCC de prendre l'intervention en main.

- [19] Le 7 juillet, les membres du personnel de la GCC sont retournés sur le lieu de l'incident. Le navire présentait des brèches et gîtait sur tribord.
- [20] Entre le 7 et le 12 juillet, la GCC a surveillé le lieu de l'incident.
- [21] Le 14 juillet, les membres du personnel de la GCC ont enlevé du navire 140 litres d'eau diesel, 15 litres d'eau huileuse et 7 litres de liquide de refroidissement.
- [22] Le 2 août, la GCC a installé un dispositif de surveillance BRNKL sur le navire afin de détecter tout changement important de sa gîte.
- [23] Le 9 août, la GCC a octroyé à la société Dominion Diving un marché pour sortir le navire de l'eau, le déconstruire et l'éliminer.
- [24] Le 22 août, la démolition était achevée.

Résumé des frais

- [25] Les frais réclamés par la GCC dans sa réclamation sont résumés comme suit :

Annexe	Frais réclamés
2 – Services contractuels	28 692,50 \$
4 – Salaires – Personnel à temps plein	4 195,20 \$
5 – Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein	2 338,22 \$
11 – Équipement de lutte contre la pollution	7 546,71 \$
13 – Administration	129,63 \$
TOTAL	42 902,26 \$

Tableau 1 : Résumé des frais réclamés

CONSTATATIONS ET CONCLUSIONS

La réclamation de la GCC pourrait être admissible selon l'article 103 de la LRMM

- [26] L'incident a causé des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dans la mer territoriale ou les eaux intérieures du Canada. Et l'incident a occasionné des frais et des dépenses pour la prise de mesures visant à réparer ces dommages dus à la pollution et à atténuer d'autres dommages. La réclamation relative à l'incident pourrait donc être admissible.
- [27] La GCC est un demandeur admissible pour l'application de l'article 103 de la LRMM.
- [28] La réclamation a été reçue avant l'expiration des délais énoncés au paragraphe 103(2) de la LRMM.
- [29] Certains frais et dépenses 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. Ou alors, ces frais et dépenses découlent de la prise de « mesures préventives », en vertu de la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile

pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute. Dans chacun des cas, certains des frais et dépenses réclamés pourraient être indemnissables.

- [30] Par conséquent, la réclamation 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

- [31] La description des événements importants contenus 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

- [32] Le navire était partiellement immergé, ce qui justifiait certaines des mesures d'intervention.
- [33] D'après l'exposé, les membres du personnel de la GCC ont observé une légère irisation arc-en-ciel émanant du navire le 1^{er} juillet. Entre le 30 juin et le 14 juillet, les mesures d'intervention que la GCC a prises en réponse à l'incident étaient raisonnables à des fins de prévention de la pollution par les hydrocarbures.
- [34] Le 14 juillet, les membres du personnel de la GCC ont enlevé le pétrole en vrac du navire. Le navire avait coulé auparavant. Une fois le pétrole en vrac enlevé, on ne peut présumer que le navire continuait de présenter une menace de pollution par les hydrocarbures. La preuve n'établit pas qu'après l'enlèvement de ce pétrole, le navire constituait encore une menace de pollution par les hydrocarbures. Il ne semble pas en effet que la menace de pollution par les hydrocarbures ait été réévaluée après l'enlèvement du pétrole en vrac. Il est indiqué que les mesures visant à contenir la pollution n'étaient pas en place entre le 14 et le 17 juillet. On peut en déduire que l'équipe d'intervention de la GCC ne considérait pas que le navire continuait de présenter une menace importante de pollution par les hydrocarbures. Cela conforte la conclusion selon laquelle la menace de pollution par les hydrocarbures a effectivement pris fin le 14 juillet.
- [35] Une grande partie des dépenses engagées par la GCC visait la déconstruction du navire. La déconstruction peut être acceptée comme mesure prise pour lutter contre la pollution par les hydrocarbures. Pour cela, il doit être prouvé que le navire lui-même constituait une menace de pollution par les hydrocarbures même après que d'autres mesures ont été prises. Dans le cas présent, comme il est indiqué plus haut, il n'est pas établi que le navire lui-même présentait une menace de pollution par les hydrocarbures ou qu'il existait une quelconque menace raisonnable de pollution après le 14 juillet. Par conséquent, les frais liés à la déconstruction, de même que ceux engagés après le 14 juillet, sont rejetés.

DÉTAILS DE LA RÉCLAMATION ET DE L'OFFRE

- [36] Les frais et dépenses réclamés par la GCC au Fonds sont répartis en cinq annexes, dont chacune est examinée ci-après.
- [37] 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 indemnisables par le Fonds Navire. Dans la mesure où les motifs ne sont pas déjà exposés ailleurs dans la présente lettre, les sections suivantes les précisent.

Annexe 2 – Services contractuels

Montant réclamé : 28 692,50 \$

- [38] Les frais réclamés pour les services contractuels à l'annexe 2 s'élèvent à 28 692,50 \$. Les frais des services contractuels résultent d'une facture de la société Dominion Diving. La GCC a engagé Dominion Diving pour l'enlèvement, la déconstruction et l'élimination du navire.
- [39] L'enlèvement du navire a eu lieu après le 14 juillet. Aucun élément ne prouve que la menace de pollution par les hydrocarbures ait été réévaluée après que le pétrole en vrac a été enlevé du navire. Il n'est pas non plus établi que la menace persistait après cette date. Pour ces motifs, les frais d'enlèvement sont rejetés.
- [40] Les frais liés à la déconstruction et à l'élimination sont rejetés pour ces motifs. Ils sont aussi rejetés parce qu'il n'a pas été établi que le navire lui-même présentait une menace de pollution par les hydrocarbures. D'après l'exposé, les parties en bois sous l'extérieur en fibre de verre étaient gorgées d'eau huileuse. Si elle est établie, cette assertion peut appuyer une conclusion selon laquelle le navire lui-même présentait une menace de pollution par les hydrocarbures. Mais dans le cas présent, cette assertion n'est pas étayée par la preuve.
- [41] Les frais réclamés pour Dominion Diving sont donc rejetés.
- [42] Comme il est indiqué plus haut, le 14 juillet, les membres du personnel de la GCC ont enlevé du navire 140 litres d'un mélange d'eau et de carburant diesel, 15 litres d'eau huileuse et 7 litres de liquide de refroidissement. La GCC n'a pas fourni de documents concernant l'élimination de ces mélanges. Aucune réclamation n'a été soumise pour l'élimination des hydrocarbures connexes.
- [43] De même, la facture de Dominion Diving et la réclamation de la GCC ne fournissent pas de précisions sur l'élimination du flux de déchets, après la déconstruction du navire.
- [44] Ceci renforce la conclusion que la menace de pollution par les hydrocarbures, même avant le 14 juillet, était limitée.

La portion de la réclamation relative aux services contractuels est rejetée en entier.

Annexe 4 – Salaires – Personnel à temps plein

Montant réclamé : 4 195,20 \$

- [45] Les frais engagés pour les salaires (personnel à temps plein) concernent les heures normales travaillées par dix membres du personnel de la GCC à différents niveaux et taux horaires, y compris les cotisations au régime d'avantages sociaux des employés (RASE).
- [46] Les frais de salaire acceptés pour les neuf jours de l'incident sont résumés dans le tableau ci-dessous. Les motifs des réductions sont exposés sous le tableau.

Date – Juillet 2023	Frais de salaire acceptés, y compris 27 % de cotisations au RASE
1 ^{er} juillet	Sans objet
3 juillet	Sans objet
4 juillet	1 241,18 \$
5 juillet	245,40 \$
6 juillet	330,43 \$
7 juillet	294,42 \$
10 juillet	202,07 \$
12 juillet	202,07 \$
14 juillet	492,67 \$
Total	3 008,24 \$

[47] La GCC a réclamé 531,31 \$ pour le travail de six membres du personnel le 4 juillet. Il semble que ce montant soit sous-estimé. Le 4 juillet, chaque employé de la GCC a travaillé 4,5 heures. En se fondant sur la réclamation, la valeur exacte du salaire journalier le 4 juillet devrait être de 1 241,18 \$. La somme réclamée pour le 4 juillet est acceptée à un montant supérieur de 1 241,18 \$.

[48] Les frais de salaire engagés après le 14 juillet sont rejetés.

La portion de la réclamation relative aux salaires est acceptée en partie au montant de 3 008,24 \$.

Annexe 5 – Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein

Montant réclamé : 2 338,22 \$

[49] Les frais engagés pour les heures de travail supplémentaires (personnel à temps plein) sont raisonnables. Les frais concernent les heures normales travaillées par quatre membres du personnel de la GCC à différents niveaux et taux horaires.

[50] La GCC a engagé des frais pour les heures de travail supplémentaires des 1^{er} et 3 juillet. Ces frais étaient raisonnables car les membres du personnel de la GCC se sont rendus sur le lieu de l'incident un jour férié.

[51] La GCC a également engagé des frais pour les heures de travail supplémentaires du 5 juillet. Ces frais ont été engagés pour surveiller la tentative de renflouement du propriétaire. La présence du personnel de la GCC était raisonnable, et les frais sont acceptés.

[52] Les frais engagés pour les heures de travail supplémentaires étaient nécessaires pour cette intervention.

La portion de la réclamation relative aux heures de travail supplémentaires est acceptée en entier au montant de 2 338,22 \$.

Annexe 11 – Équipement de lutte contre la pollution

Montant réclamé : 7 546,71 \$

- [53] L'utilisation d'un équipement de lutte contre la pollution est acceptée en partie.
- [54] La GCC a réclamé la somme de 7 546,71 \$ pour l'utilisation de bateaux de lutte contre la pollution, d'un barrage flottant de 100 pieds et d'un ballot de barrage absorbant.
- [55] L'utilisation du barrage flottant de 100 pieds et du barrage absorbant est acceptée en entier.
- [56] Entre le 1^{er} juillet et le 22 août, la GCC a utilisé deux bateaux de lutte contre la pollution de classe I et un de classe II. Le tarif journalier d'un bateau de classe I est de 53,21 \$. Le tarif journalier d'un bateau de classe II est de 1 194,23 \$.
- [57] Le 1^{er} juillet, la GCC a utilisé un bateau de lutte contre la pollution de classe II pendant cinq heures. La GCC a présenté des frais pour une journée complète, soit 1 194,23 \$. Les frais acceptés sont de 1 194,23 \$. L'utilisation du bateau de lutte contre la pollution de classe II était nécessaire en raison de l'incertitude quant à l'intervention requise.
- [58] Le 3 juillet, la GCC a utilisé un bateau de lutte contre la pollution de classe II pendant 2,5 heures. La GCC a présenté des frais pour une journée complète, soit 1 194,23 \$. Les frais liés à l'utilisation d'une demi-journée sont acceptés, soit 597,12 \$.
- [59] Le 4 juillet, la GCC a déployé six employés dans deux bateaux pour récupérer le barrage flottant et le barrage absorbant. La GCC a utilisé un bateau de lutte contre la pollution de classe II pendant 4,5 heures et un bateau de classe I pendant 4,5 heures. Les frais acceptés sont de 1 247,44 \$. La GCC devait être présente sur le lieu de l'incident afin de gérer les complications concernant le propriétaire.
- [60] Le 5 juillet, la GCC a utilisé un bateau de lutte contre la pollution de classe II. La GCC a présenté des frais pour une journée complète, soit 1 194,23 \$. La GCC a surveillé la tentative du propriétaire de renflouer le navire. Les capacités opérationnelles d'un bateau de classe II n'étaient pas nécessaires. Les frais acceptés sont de 53,21 \$, soit le tarif journalier d'un bateau de classe I.
- [61] Les 6 et 7 juillet, deux membres du personnel de la GCC se sont rendus sur le lieu de l'incident. La GCC a présenté des frais pour une journée complète, soit 1 194,23 \$. Les capacités opérationnelles d'un bateau de classe II n'étaient pas nécessaires. Les frais acceptés sont de 53,21 \$, soit le tarif journalier d'un bateau de classe I.
- [62] Les 10, 12 et 14 juillet, la GCC a utilisé un bateau de lutte contre la pollution de classe I à des fins de surveillance. Le tarif journalier de 53,21 \$ est accepté au montant total de 158,63 \$.

La portion de la réclamation relative à l'équipement de lutte contre la pollution est acceptée en partie au montant de 3 468,05 \$.

Annexe 13 – Administration

Montant réclamé : 129,63 \$

- [63] Dans sa demande, la GCC a réclamé des frais d'administration au taux de 3,09 %, qui ont été appliqués aux frais de salaire à temps plein. Le taux de 3,09 % est généralement accepté comme étant raisonnable, appliqué aux frais de salaire. Les frais d'administration ont été

calculés pour les frais réclamés. La somme des frais de salaire acceptés s'élève à 3 008,24 \$, moins le montant des cotisations au RASE de 639,55 \$, soit 2 368,69 \$. L'application du taux d'administration de 3,09 % à 2 368,69 \$ donne le montant de 73,19 \$.

La portion de la réclamation relative à l'administration est acceptée en partie au montant de 73,19 \$.

SOMMAIRE DE L'OFFRE ET CONCLUSION

[64] Le tableau suivant présente un résumé des frais réclamés et des frais acceptés :

Annexe	Frais réclamés	Frais acceptés
2 – Services contractuels	28 692,50 \$	0 \$
4 – Salaires – Personnel à temps plein	4 195,20 \$	3 008,24 \$
5 – Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein	2 338,22 \$	2 338,22 \$
11 – Équipement de lutte contre la pollution	7 546,71 \$	3 468,05 \$
13 – Administration	129,63 \$	73,19 \$
TOTAL	42 902,26 \$	8 887,70 \$

Tableau 2 : Résumé des montants réclamés et des montants acceptés

[65] Le montant total des frais et dépenses acceptés s'élève à **8 887,70 \$**. 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.

[66] 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.

[67] 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.

[68] 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.

[69] Enfin, lorsque le demandeur accepte l'offre d'indemnité, l'administrateur devient subrogé dans les droits du demandeur relativement à l'objet de la réclamation. 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