

LETTRE D'OFFRE

2019-12-06

Ottawa (Ontario)
Dossier de la CIDPHN : 120-797-C1
Dossier de la GCC : n.d.

PAR COURRIER RECOMMANDÉ

Directeur, Opérations des affaires
Garde côtière canadienne
200, rue Kent (5N177)
Ottawa (Ontario) K1A 0E6

Monsieur,

OBJET : *Anapaya* – Ladysmith (C.-B.)

Date de l'incident : 2017-10-21

SOMMAIRE ET OFFRE D'INDEMNITÉ

Cette lettre est en réponse à la demande d'indemnisation que la Garde côtière canadienne (la « GCC ») a présentée relativement au navire *Anapaya*. Ce navire a été impliqué dans un incident survenu le ou vers le 21 octobre 2017 près de Ladysmith, en Colombie-Britannique.

Le 10 septembre 2019, 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 de la GCC une demande d'indemnisation pour les frais liés à l'incident. La Caisse a examiné la demande d'indemnisation et elle est parvenue à une décision. Par la présente, la Caisse explique sa décision et fait une offre d'indemnité conformément aux articles 105, 106 et 116 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (la « LRMM »).

La Caisse a déterminé que la demande d'indemnisation de la GCC est recevable en partie. La somme de 317 467,67 \$ (l'« offre ») est offerte relativement à cette demande d'indemnisation.

L'offre comprend un montant de 296 024,24 \$ pour les frais, plus un montant de 21 443,43 \$ pour les intérêts courus.

Les motifs de l'offre sont exposés ci-après.

DEMANDE D'INDEMNISATION

La demande d'indemnisation de la GCC comprend un exposé qui décrit les événements pertinents relatifs à l'incident de l'*Anapaya*. Elle comprend aussi un sommaire des frais réclamés, les documents à l'appui de certains frais réclamés, les documents d'un sous-entrepreneur, ainsi qu'un rapport d'inspection maritime. Dans la mesure où ces documents se rapportent à la décision de la Caisse, ils sont examinés ci-après.

L'exposé

Selon l'exposé, le 21 octobre 2017 à 13 h 10, la GCC a été avisée qu'un navire non identifié avait coulé à un endroit connu sous le nom de « Dog Patch », près de Ladysmith, en Colombie-Britannique. La GCC a communiqué avec un entrepreneur maritime dont les installations se trouvent à proximité du lieu du naufrage. L'entrepreneur, Saltair Marine Services (« Saltair Marine »), a indiqué que le navire en question était un navire à coque de bois de 90 pieds appelé l'*Anapaya*.

Saltair Marine a avisé la GCC que des hydrocarbures s'échappaient du navire coulé et remontaient à la surface de l'eau. La GCC a donné pour instructions à Saltair Marine de prendre des mesures de lutte contre la pollution par les hydrocarbures, y compris le déploiement d'un barrage flottant de 24 pouces.

Le propriétaire du navire n'a pas pu être trouvé, malgré les efforts de la GCC.

Le 22 octobre 2017, des membres du personnel de la GCC de Victoria (C.-B.) ont été dépêchés sur les lieux pour inspecter le navire. À son arrivée, le personnel de la GCC a immédiatement observé des signes de pollution par les hydrocarbures, dont la majeure partie était contenue à l'intérieur du barrage flottant. Le personnel de la GCC a pris d'autres mesures de lutte contre la pollution par les hydrocarbures.

D'après ses observations du lieu de l'incident, et ne sachant pas quelles quantités d'hydrocarbures il y avait à bord de l'épave de l'*Anapaya*, la GCC a déterminé qu'il fallait renflouer le navire. Saltair Marine a été engagé pour renflouer le navire à l'aide d'une grue et de plongeurs.

Une inspection sous-marine effectuée en vue de renflouer le navire a révélé qu'il y avait des dommages considérables à la coque de l'*Anapaya*. Des mesures ont été prises pour réparer la coque afin de pouvoir renflouer le navire.

Le 2 novembre 2017, l'*Anapaya* a été renfloué avec succès. À la suite d'une inspection maritime effectuée le 7 novembre 2017, la décision a été prise de déconstruire l'*Anapaya*, étant donné qu'il restait des quantités considérables de carburant à bord du navire et que celui-ci était souillé d'hydrocarbures. En raison de la taille du navire, il a été déterminé qu'il fallait le déconstruire dans l'eau.

L'*Anapaya* a été déconstruit le 31 décembre 2017. Les efforts pour atténuer la pollution ont dû se poursuivre jusqu'à ce que le navire soit complètement détruit. De plus, des mesures ont dû être prises pour maintenir l'*Anapaya* à flot.

Le sommaire des frais

La demande d'indemnisation comprend le sommaire suivant des frais réclamés par la GCC :

POLLUTION INCIDENT			
INCIDENT:	ANAPAYA	PROJECT CODE:	NA
INCIDENT DATE:	Oct 21 2017	DATE PREPARED:	Aug 20/19
DEPARTMENT:	CANADIAN COAST GUARD	PREPARED BY:	H. Wong
			<u>SCH</u>
MATERIALS AND SUPPLIES	-		1
CONTRACT SERVICES	291,249.82		2
TRAVEL	363.01		3
SALARIES - FULL TIME PERSONNEL	3,102.77		4
OVERTIME - FULL TIME PERSONNEL	3,523.46		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)	12,085.69		11
VEHICLES	657.50		12
ADMINISTRATION	91.11		13
	<hr/>		
TOTAL CCG COST OF INCIDENT	\$ 311,073.37		

Figure 1 - Copie d'écran du sommaire des frais de la GCC

Le rapport d'inspection maritime

La demande d'indemnisation de la GCC comprend un rapport d'inspection produit par Building Sea Marine. Daté du 31 décembre 2017, ce rapport est basé sur une inspection effectuée le 7 novembre 2017. L'inspection a été faite peu de temps après le renflouement du navire.

En ce qui concerne le besoin de déconstruire le navire, les conclusions pertinentes suivantes figurent à la page 6 du rapport d'inspection maritime :

The machinery space bilge is moderately fouled with diesel fuel and oil. The fuel tanks are considered to likely be empty of any fuel after being submerged for at least a week. The state of contents within any of the sundry tanks is unknown. There are various sized batteries strewn about the deck and interior spaces.

SURVEYOR'S COMMENTS and CONCLUSIONS:

It is reported the vessel recently sank for unknown reasons and has since been recovered after sitting on the bottom for at least a week. The general state of the vessel, as surveyed, is considered to be consistent with that report.

It is considered that the hull was originally well made from good quality materials.

The vessel's hull generally appears to have had very little maintenance or repairs conducted over the past decade, or longer.

The condition of the hull planking, decking and internal structural members of the topside hull, extending throughout the hull is generally considered poor.

The condition of the planking and internal structural members of the underwater hull could not be confidently determined but poor condition is inferred from the amount of soft patching required to keep the vessel afloat and the rate of water ingress visible within the aft hold sump.

It is considered very likely the underwater and topside plank seams require complete recaulking.

Without docking the vessel for underwater inspection to establish the actual condition of the underwater hull and root cause of the water ingress, it is considered the vessel will remain an immediate risk to the environment and navigable waters of BC.

It is considered the hull, deck and deckhouse could be rebuilt to a seaworthy standard but that would take very significant resources and time. The machinery and systems require complete rebuilding &/or replacement.

Figure 2 - Extrait du rapport d'inspection maritime, page 6

La description de la cale de l'*Anapaya* comme étant [traduction] « quelque peu souillée de carburant diesel et d'huile », au haut de la page 6 du rapport d'inspection maritime, est la seule mention de contamination du navire lui-même par les hydrocarbures dans ce rapport.

Les documents de l'entrepreneur

Saltair Marine a fourni des documents photographiques de ses travaux. Les photos sont accompagnées de commentaires utiles.

Un de ces documents, intitulé « “Vessel ‘Anapaya’ 2017 photos », comprend des photos et une description de l'état de l'*Anapaya* montrant qu'il était souillé d'hydrocarbures après avoir été

renfloué. Les photos et les descriptions suivantes de la contamination par les hydrocarbures figurent à la page 7 de ce document :

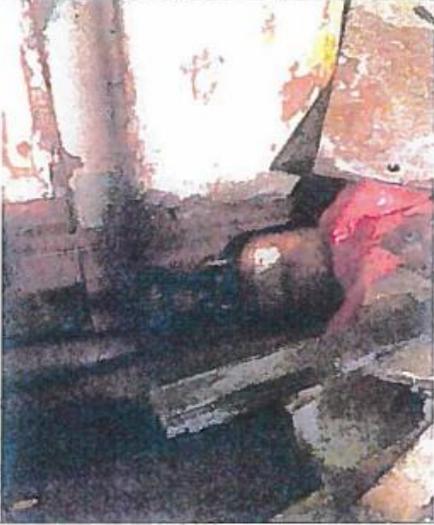
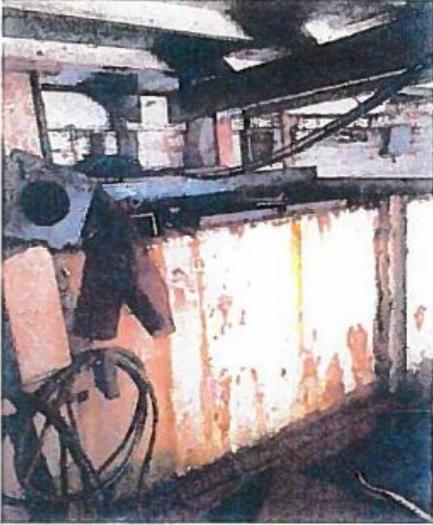
	
<p>11/3/2017 Change out absorbants as required. Oily substance coating interior walls, floor and debris inside of the vessel. Additional clean up required.</p>	<p>11/03/2017 Change out absorbants as required. Oily substance coating interior walls, floor and debris inside of the vessel. Additional clean up required.</p>
	
<p>11/3/2017 Change out absorbants as required. Oily substance coating the interior of vessel and debris. Propain tank requireing to be removed. Additional containment and clean up required.</p>	<p>11/3/2017 Change out absorbants as required. Fuel tanks in haul of vessel. Above decks and debris requiring to be removed to safely pump remove fuel tank. Oily sludge and debris under tanks required additional containment and clean up.</p>

Figure 3 - Extraits de la page 7 du document « Vessel 'Anapaya' 2017 photos »

CONCLUSIONS DE L'ADMINISTRATEUR

L'admissibilité du demandeur

L'administrateur a déterminé que la GCC est un demandeur admissible pour l'application de l'art. 103 de la *LRMM*. Il a aussi été déterminé que certains frais réclamés par la GCC sont indemnisables par la Caisse.

L'administrateur a également déterminé que l'incident est survenu dans la mer territoriale du Canada.

L'incident de naufrage

L'*Anapaya* a coulé près de Ladysmith (C.-B.) le 21 octobre 2017. Construit en 1918 comme navire de pêche, il avait une coque en bois et une longueur de 88 pieds. Le navire ne semble pas avoir été conçu ni adapté pour le transport d'hydrocarbures. L'administrateur a conclu que le navire n'était pas un navire-citerne ni un bâtiment de mer ou un engin marin.

L'endroit où l'*Anapaya* a coulé est officiellement désigné comme le lot de district 651. Appelé localement le « Dog Patch », cet endroit est bien connu pour être un dépotoir de vieux navires délabrés. L'*Anapaya* était un tel navire. Il avait été classé comme « navire inquiétant » par Transports Canada. Apparemment abandonné, il se trouvait dans le Dog Patch depuis plusieurs années, avant de couler le ou vers le 21 octobre 2017.

Après avoir coulé, l'*Anapaya* était complètement immergé à une profondeur d'eau de 25 pieds. Seul le mât du navire dépassait de la surface de l'eau à marée haute.

La menace de pollution

Les témoins présents sur les lieux du naufrage ont observé une irisation d'hydrocarbures à la surface de l'eau. La Caisse a déterminé que l'*Anapaya* était la source de la pollution par les hydrocarbures dans les eaux du Dog Patch.

Après le naufrage, la GCC a été incapable de trouver le propriétaire du navire. On ne disposait d'aucun renseignement sur la quantité d'hydrocarbures se trouvant à bord du navire, sauf pour le fait qu'il y en avait suffisamment pour causer une remontée continue de polluants à la surface de l'eau.

Le Dog Patch est un endroit sensible à la pollution par les hydrocarbures. Des communautés de Premières Nations et d'autres font la récolte de palourdes dans le secteur général. Il était raisonnable pour la GCC d'être inquiète que la pollution provenant de l'*Anapaya* se propage et cause des dommages à l'environnement et au public.

Les hydrocarbures remontant de l'épave de l'*Anapaya* constituaient un rejet de polluants pour l'application des articles 75 et 77 de la LRMM. Un certain degré d'intervention était raisonnable dans les circonstances.

Les observations initiales et la prise de mesures de lutte contre la pollution

Après avoir été avisée de la pollution, la GCC a dépêché des membres de son personnel pour recueillir des observations. La Caisse considère que les mesures d'observation et de surveillance étaient raisonnables d'après les rapports fournis à la GCC. Cependant, la raisonnablement de la décision d'envoyer une équipe de trois personnes par bateau exige une analyse plus approfondie.

Le personnel de la GCC qui était présent au Dog Patch a observé que des hydrocarbures s'échappaient de l'*Anapaya* et remontaient à la surface de l'eau. En réponse, la GCC (par l'intermédiaire de son entrepreneur, Saltair Marine) a déployé des barrages flottants de 24 pouces pour contenir la pollution par les hydrocarbures ainsi que du matériel absorbant pour récupérer

les hydrocarbures. La Caisse considère que de telles mesures étaient appropriées dans les circonstances et qu'elles ont été prises de manière raisonnable.

D'après les documents fournis par la GCC, la Caisse conclut que l'*Anapaya* constituait une menace continue de pollution.

Le renflouement du navire

La GCC a déterminé que l'*Anapaya* devait être renfloué pour arrêter le rejet de polluants dans l'eau. Par la suite, des plongeurs ont effectué des inspections sous-marines qui ont révélé des dommages considérables à la coque du navire, dont certains avaient vraisemblablement été causés lorsque le navire a coulé. À cause de l'importance des dommages à la coque, d'autres plongées ont été nécessaires pour colmater et réparer la coque afin de pouvoir renflouer l'*Anapaya*. Une fois le navire renfloué, en raison de son mauvais état, il a fallu également le surveiller et le vider d'eau par pompage pour le maintenir à flot.

Une fois que l'*Anapaya* a été remis à flot, la décision a été prise de le remorquer à une installation appartenant à Saltair Marine et, par la suite, de le déconstruire dans l'eau. La raisonnable de la décision de déconstruire le navire, en particulier par l'octroi d'un contrat d'urgence, exige un examen approfondi.

Les documents fournis par la GCC ne comprennent aucune justification de la décision de déconstruire l'*Anapaya* dans l'eau au lieu de le sortir de l'eau et de le déconstruire à terre. Une explication est nécessaire étant donné que la déconstruction du navire dans l'eau :

- a duré plus de 30 jours;
- a exigé une surveillance constante pendant 22 jours pour pomper l'eau du navire et le maintenir à flot; et
- a nécessité le déploiement de trois différents ensembles de chalands et de grues pour maintenir le navire à flot.

Le 9 octobre 2019, la Caisse a demandé des explications supplémentaires. La GCC a indiqué que l'*Anapaya* a été laissé dans l'eau parce que Saltair Marine n'avait pas les installations nécessaires pour mettre à terre un navire de la taille de l'*Anapaya*. Pour que Saltair Marine puisse déconstruire le navire, il fallait que ce soit fait dans l'eau.

La Caisse a déterminé que, dans ce cas, les mesures susmentionnées prises par la GCC étaient raisonnables, compte tenu de la menace continue de pollution que posait l'*Anapaya* et en raison de :

- la taille et l'état du navire, y compris les dommages subis lorsqu'il a coulé;
- l'absence de ressources locales de sortir de l'eau un navire de cette taille;
- l'impossibilité de trouver le propriétaire présumé du navire;
- le besoin d'amarrer l'*Anapaya* à un chaland pour le maintenir à flot; et
- le besoin de maintenir une équipe de surveillance à bord pour vider l'eau du navire.

La Caisse constate que la GCC a utilisé son pouvoir d'accorder des contrats d'urgence pour engager Saltair Marine et lui confier ces mesures. Les documents fournis par la GCC

n'expliquent pas la raison pour laquelle il a été décidé d'accorder un contrat d'urgence. Dans les circonstances de ce dossier, on peut supposer que c'est parce que Saltair Marine possède une installation à Ladysmith ainsi que de l'expérience à s'occuper de navires délabrés et contaminés. Il est important de justifier une décision d'accorder un contrat d'urgence, car si la Caisse ne peut en déduire le motif raisonnablement, une telle décision pourrait être jugée déraisonnable.

La Caisse note également que la raisonnablement d'accorder un contrat d'urgence à Saltair Marine pour déconstruire un navire que l'entreprise ne pouvait pas mettre à terre parce qu'elle n'avait pas les installations nécessaires n'est pas claire. Dans ce cas, la Caisse note aussi qu'un nombre limité d'employés ont été affectés à la déconstruction du navire, ce qui a eu pour effet de prolonger la durée des travaux et d'en augmenter le coût. Étant donné l'expérience de ce dossier, dans ses futures demandes d'indemnisation, la GCC devrait fournir une justification de la décision d'accorder un contrat d'urgence; elle devrait aussi indiquer si elle sait que l'entrepreneur n'a pas la capacité de mettre un navire à terre et que les travaux pourraient être plus longs et les coûts plus élevés parce que l'entrepreneur ne dispose que d'un nombre limité d'employés pour effectuer les travaux. Le besoin pour la GCC de justifier la décision d'accorder un contrat d'urgence pourrait être atténué en établissant une offre à commandes avec d'éventuels adjudicataires de contrats d'urgence, et en joignant ces contrats à la demande d'indemnisation.

Le rapport d'inspection, la décision de déconstruire le navire et les autres documents justificatifs

Selon l'exposé fourni par la GCC, Building Sea Marine a conclu dans son rapport sur l'*Anapaya* [traduction] « que le navire [...] avait à son bord des quantités considérables de carburant et d'hydrocarbures dans différents réservoirs et que le navire lui-même était souillé d'hydrocarbures ». L'exposé indique que la décision de déconstruire l'*Anapaya* a été fondée sur cette preuve et d'autres renseignements. Les documents fournis par la GCC sont problématiques.

Building Sea Marine a inspecté l'*Anapaya* le 7 novembre 2017 et a présenté un rapport d'inspection daté du 22 décembre 2017. Les documents concernant les travaux effectués par Saltair Marine montrent que la déconstruction de l'*Anapaya* a débuté durant la semaine du 12 novembre 2017. Les travaux de déconstruction ont donc commencé avant la présentation du rapport d'inspection. La proposition selon laquelle la décision de déconstruire le navire était fondée sur le rapport d'inspection est inexacte, du moins en partie.

Dans la mesure où la décision de déconstruire le navire était fondée sur les commentaires préliminaires de Building Sea Marine, ces commentaires ne sont pas documentés. Cela met en doute les faits à la base des motifs invoqués pour justifier la déconstruction de l'*Anapaya*.

Deuxièmement, le contenu du rapport de Building Sea Marine ne correspond pas aux faits décrits dans l'exposé fourni par la GCC. Alors que :

- l'exposé de la GCC dit qu'il y avait [traduction] « des quantités considérables de carburant et d'hydrocarbures dans différents réservoirs », le rapport de Building Sea Marine indique que [traduction] « [l]es réservoirs de carburant sont considérés comme étant vides de tout carburant après avoir été submergés pendant au moins une semaine. L'état du contenu des autres divers réservoirs est inconnu. »
- l'exposé de la GCC dit que [traduction] « le navire lui-même était souillé d'hydrocarbures », le rapport de Building Sea Marine indique seulement que [traduction]

« la cale de l'espace machines du navire était quelque peu souillée de carburant diesel et d'huile ».

Malgré la disparité entre la description du rapport d'inspection de Building Sea Marine donnée dans l'exposé de la GCC et le contenu de ce rapport, la section des « commentaires et conclusions » du rapport d'inspection semble indiquer que les principaux problèmes posés par l'*Anapaya* n'étaient pas reliés à la pollution. Cette section du rapport contient une liste de réparations à faire à l'*Anapaya* avant que celui-ci ne puisse être remis à l'eau. Aucune de ces réparations n'avait pour but d'enlever ou autrement de réduire la contamination par les hydrocarbures. Bien que la section des conclusions du rapport dise que le navire constituait [traduction] « un risque immédiat pour l'environnement et les eaux navigables », rien dans cette section n'indique que l'*Anapaya* représentait une menace de pollution **par les hydrocarbures**, par opposition à une menace plus générale pour l'environnement et la navigation.

Compte tenu de ce qui précède, la Caisse a déterminé que le rapport de Building Sea Marine ne justifie pas la décision de déconstruire l'*Anapaya*, comme il est décrit dans l'exposé de la GCC. De plus, dans la mesure où le rapport de Building Sea Marine est fiable, il permet de conclure que la déconstruction de l'*Anapaya* par l'octroi d'un contrat d'urgence n'était pas une mesure raisonnable prise pour prévenir ou réduire la pollution par les hydrocarbures. La Caisse conclut que, dans la mesure où la décision de déconstruire l'*Anapaya* était fondée sur le contenu du rapport de Building Sea Marine, cette décision n'était pas raisonnable et, selon l'exposé de la GCC, elle n'avait aucun autre fondement.

D'après les faits particuliers de ce dossier, la conclusion précédente n'est pas la fin de l'analyse de la décision de déconstruire le navire. La Caisse a examiné la demande d'indemnisation de la GCC en entier. Celle-ci contient d'autres documents pertinents qui ne sont pas mentionnés dans l'exposé. Les photos et les notes fournies par l'entrepreneur engagé pour renflouer et déconstruire l'*Anapaya*, Saltair Marine, sont instructives et méritent d'être examinées par rapport à la question de la déconstruction du navire.

Le document intitulé « Vessel 'Anapaya' 2017 photos » a été produit par Saltair Marine, dans le cadre des travaux que l'entrepreneur a effectués sous contrat. Les pages 6 à 11 de ce document montrent des photos, accompagnées de notes, qui abondent de représentations de l'état huileux de l'*Anapaya* le 2 novembre 2017 (c.-à-d. après que le navire ait été renfloué). On peut voir la présence d'une substance huileuse partout dans le navire, ainsi que des seaux de matériel huileux se trouvant à l'intérieur des espaces d'habitation de l'*Anapaya*. La Caisse a déterminé que le document de Saltair Marine prouve que l'*Anapaya* était considérablement pollué. Dans les circonstances, la décision de déconstruire l'*Anapaya* était donc raisonnable.

En conclusion, étant donné la divergence entre les documents de Saltair Marine et le rapport de Building Sea Marine, la Caisse a déterminé que le rapport de Building Sea Marine ne devrait pas être considéré comme un compte rendu fiable de l'état de l'*Anapaya* en ce qui concerne la pollution par les hydrocarbures. La Caisse aurait rejeté les frais relatifs au rapport de Building Sea Marine, si la GCC avait réclamé ces frais. De toute façon, d'après le contenu de la demande d'indemnisation, il semble que la GCC n'ait pas réclamé ces frais.

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

La demande d'indemnisation de la GCC est répartie en plusieurs catégories. La présente section de la lettre d'offre examine chacune de ces catégories en détail et explique les raisons pour lesquelles certaines portions de la demande d'indemnisation ont été rejetées.

Annexe 2 – Services contractuels

Montant réclamé : 291 249,82 \$

La GCC a retenu les services d'un seul entrepreneur, Saltair Marine, pour intervenir en réponse à l'incident de pollution initial, pour renflouer l'*Anapaya* et pour ensuite déconstruire le navire.

Saltair Marine a produit un énoncé des travaux, intitulé « Action Plan » (plan d'action), qui a été présenté à la GCC et apparemment approuvé. Les mesures suivantes étaient proposées dans ce plan d'action :

- Mettre en place un barrage de rétention autour du lieu;
- Adapter l'équipement de sauvetage et de levage, fabriquer des bandes de colmatage et des supports, raccorder (2) pieux;
- Plongeurs commerciaux colmatent le côté tribord du navire submergé;
- Mobiliser un chaland à pieux d'ancrage (Saltair Rigger), installer des ducs d'albe et des blocs d'amarrage, installer une sangle de levage, stabiliser le navire, colmater le côté babord du navire, installer des supports et des barils de flottabilité;
- Mobiliser des chalands/grues, des pompes de sauvetage, du matériel d'absorption d'hydrocarbures, de l'équipement de location, mettre en place les sangles de levage. Lever le navire jusqu'à fleur d'eau, ensuite vider l'eau de la coque par pompage, évaluer le navire, colmater les autres fuites, préparer le navire pour le remorquer;
- Maintenir les pompes et l'équipement de sauvetage à bord de l'*Anapaya* et le remorquer jusqu'aux installations de Saltair Marine dans le port de Ladysmith; et
- Évaluer le navire.

Les documents fournis par la GCC font peu mention du plan d'action de Saltair Marine, mais il semble que celui-ci ait été suivi. La Caisse a déterminé que le plan d'action était approprié dans les circonstances.

Saltair Marine a retenu les services de plusieurs sous-entrepreneurs pour effectuer les travaux de renflouement et de déconstruction de l'*Anapaya*. Les documents de la GCC contenaient des copies des factures des sous-entrepreneurs, qui ont été examinées soigneusement par la Caisse. Le tableau suivant montre la répartition des frais présentée à la GCC par Saltair Marine :

Tableau 1 - Répartition des frais de l'entrepreneur et des sous-entrepreneurs

Entrepreneur	Travaux	Coût	Majoration %	Majoration \$	Montant réclamé
Saltair Entrepreneur	Mesures de rétention, surveillance et				226 385,57 \$

Entrepreneur	Travaux	Coût	Majoration %	Majoration \$	Montant réclamé
principal	nettoyage du navire <i>Anapaya</i>				
Northwest Wire Rope Facture du 30 oct. 2017	Des câbles métalliques et des manilles ont été fournis. L'équipement a été décrit comme n'étant pas réutilisable	1 078,60 \$	10 %	107,86 \$	1 186,46 \$
SunDown Diving Facture du 3 nov. 2017	Plongées pendant six jours; y compris une inspection sous-marine du navire	14 625,00 \$	10 %	1,462,50 \$	16 087,50 \$
Robinson Rentals Facture du 6 nov. 2017	Câbles porteurs et poulies à chape ouvrante; équipement de levage nécessaire	1 348,20 \$ TVP incluse	10 %	126,00 \$	1 474,20 \$
Robinson Rentals Facture du 8 nov. 2017	Pompes à résidus et boyaux; nécessaire pour vider l'eau du navire et le stabiliser après le levage	415,75 \$ TVP incluse	10 %	38,89 \$	454,64 \$
Bumper to Bumper Facture du 17 nov. 2017	3 pièces, enlèvement des roues	29,55 \$ TVP incluse	10 %	2,62 \$	32,17 \$
DBL Disposal Facture du 30 nov. 2017	Déchets de construction et de démolition, principaux travaux de mise au rebut les 28-29 nov. Travaux terminés le 30 novembre	4 740,30 \$	10 %	474,03 \$	5 214,33 \$
Hetherington Facture du 7 déc. 2017	3 bidons de matériel absorbant souillé; 3 bidons d'eau huileuse. 7 décembre 2017	770,00 \$	10 %	77,00 \$	847,00 \$
Hetherington Facture du 12 déc. 2017	1 bidon de pots de peinture usée. 11 décembre 2017	447,00 \$	10 %	44,70 \$	491,70 \$
DBL Disposal Facture du 31 déc. 2017	Déchets de construction et de démolition de l' <i>Anapaya</i> . Frais de déversement. Facture	23 463,33 \$	10 %	2 346,33 \$	25 809,63 \$

Entrepreneur	Travaux	Coût	Majoration %	Majoration \$	Montant réclamé
	seulement (106,40 tonnes). Ces travaux ont été terminés le 7 décembre, les déchets ont été transportés à la fin du mois.				
Excavating Facture du 1 ^{er} janv. 2018	Linkbelt, démolition du navire. Facture datée du 1 ^{er} janvier 2018	1 030,00 \$	10 %	103,00 \$	1 133,00 \$
Schnitzer Steel Can Ltd	Crédit pour l'acier				(3 031,92 \$)
TPS	Facture du 15 janvier 2018				13 804,21 \$
Montant total réclamé par Saltair	Facture du 15 janvier 2018				289 888,49 \$

La demande d'indemnisation de la GCC comprenait les factures de Saltair Marine et de ses sous-entrepreneurs, comme il est indiqué ci-haut. La Caisse a examiné les documents relatifs aux sous-entrepreneurs de Saltair Marine. Il a été déterminé que les factures semblent se rapporter à des mesures prises en réponse à un incident de pollution par les hydrocarbures et qu'elles sont autrement raisonnables. La partie de la demande d'indemnisation qui correspond à ces frais a été jugée appropriée. Elle est recevable en entier.

Dans sa demande d'indemnisation, la GCC a également fourni des registres détaillés des travaux effectués par Saltair Marine. Des registres séparés ont aussi été produits pour montrer les travaux faits par la GCC. La Caisse a consolidé ces registres en un tableau qui est présenté ci-dessous (les dates en rouge représentent des fins de semaine ou des jours fériés) :

Tableau 2 - Registres consolidés du personnel pour l'intervention relative à l'Anapaya

Date	GCC HN	GCC HS	Saltair HN	Saltair HS	Commentaires
21 oct.		10,5		14	Deux agents de la GCC se rendent à Ladysmith; voyage en véhicule particulier
22 oct.		21	4		Trois agents de la GCC se rendent à Ladysmith; voyage en véhicule de la GCC
24 oct.	21		21,5		Trois agents de la GCC pour surveiller l'inspection sous-marine; voyage en véhicule de la GCC
25 oct.			32	0,5	
26 oct.	3		28,25	3	Des plongeurs colmatent le côté tribord du navire

Date	GCC HN	GCC HS	Saltair HN	Saltair HS	Commentaires
27 oct.		21	35	1	Saltair, mobilisation sur les lieux, chargement des barils de flottabilité, mobilisation de la grue à bord du Saltair Rigger
28 oct.		30	15	31	Trois agents de la GCC aident au nettoyage, s'occupent du barrage; la GCC utilise un bateau de lutte contre la pollution de classe II pour se rendre de Sidney à Ladysmith; mobilisation sur les lieux; mise en place de la sangle de levage
29 oct.			12,25	25,25	Mise en place de la grue de levage de 70 tonnes
30 oct.			48	1,5	Construction d'un support de levage, retrait du mât de charge, colmatage du côté tribord du navire
31 oct.	14,25		45,5	0,5	Trois agents de la GCC surveillent l'avancement des travaux de sauvetage; la GCC utilise un bateau de lutte contre la pollution de classe II pour se rendre de Sidney à Ladysmith; colmatage du côté bâbord du navire
1^{er} nov.	13		40	2,0	Deux agents de la GCC surveillent les opérations de sauvetage; la GCC récupère un bateau de lutte contre la pollution de classe II de l'ISM; voyage de Sidney à Ladysmith.
2 nov.	22,5	16,5	48	7,5	Surveillance par trois agents de la GCC en matinée et en après-midi, surveillance du levage du navire. Levage du navire, en raison de l'infiltration constante d'eau, Saltair a dû pomper l'eau du navire à intervalles réguliers et assurer une surveillance constante du navire. La GCC récupère un bateau de lutte contre la pollution de classe II de l'ISM, voyage de Sidney à Ladysmith en bateau
3 nov.			24	0,5	Surveillance par deux employés de Saltair en matinée et en après-midi
4 nov.					Surveillance par deux employés de Saltair en matinée et en après-midi
5 nov.					Surveillance par deux employés de Saltair en matinée et en après-midi
6 nov.			5,5		Surveillance par deux employés de Saltair en matinée et en après-midi
7 nov.	15	13	10		Surveillance par deux agents de la GCC en matinée et en après-midi, observation de l'inspection du navire. La GCC récupère un bateau de lutte contre la pollution de classe II de l'ISM, voyage de Sidney à Ladysmith en bateau
8 nov.					Surveillance par deux employés de Saltair en

Date	GCC HN	GCC HS	Saltair HN	Saltair HS	Commentaires
					matinée et en après-midi
9 nov.			13		Surveillance par deux employés de Saltair en matinée et en après-midi
10 nov.			16		Surveillance par deux employés de Saltair en matinée et en après-midi
11 nov.					Surveillance par deux employés de Saltair en matinée et en après-midi
12 nov.					Surveillance par deux employés de Saltair en matinée et en après-midi
13 nov.					Surveillance par deux employés de Saltair en matinée et en après-midi
14 nov.			20		Surveillance par deux employés de Saltair en matinée et en après-midi
15 nov.			30		Surveillance par deux employés de Saltair en matinée et en après-midi; près de la déconstruction
16 nov.			16		Surveillance par deux employés de Saltair en matinée et en après-midi
17 nov.			12		Surveillance par deux employés de Saltair en matinée et en après-midi
18 nov.					Surveillance par deux employés de Saltair en matinée et en après-midi
19 nov.					Surveillance par deux employés de Saltair en matinée et en après-midi
20 nov.			23		Surveillance par deux employés de Saltair en matinée et en après-midi
21 nov.			18		Surveillance par deux employés de Saltair en matinée et en après-midi
22 nov.			18		Surveillance par deux employés de Saltair en matinée et en après-midi
23 nov.			17		Surveillance par deux employés de Saltair en matinée et en après-midi
24 nov.			32		Surveillance par deux employés de Saltair en matinée et en après-midi
25 nov.			5		Surveillance par un employé de Saltair en matinée et en après-midi
27 nov.			24		Des parties importantes du navire et les réservoirs de carburant sont déchargés du chaland
28 nov.			19		Déconstruction du navire
29 nov.			40		Déconstruction du navire
30 nov.			37,5		Déconstruction du navire
1^{er} déc.			23,5		Démobilisation de la grue, préparation de l'aire de rétention
4 déc.			41		Nettoyage final de l'aire de rétention

Date	GCC HN	GCC HS	Saltair HN	Saltair HS	Commentaires
5 déc.			32,5		Démobilisation, nettoyage du barrage de rétention
6 déc.			28,5		Séparation des déchets à mettre au rebut dans des bacs et des barils
7 déc.			27		Chargement du matériel absorbant et des barils d'eau huileuse
8 déc.			1		Mise au rebut du métal
11 déc.					Achèvement de tous les travaux

La Caisse a déterminé que les travaux effectués par Saltair Marine étaient une série de mesures prises en réponse à un incident de pollution par les hydrocarbures. Les frais relatifs à la main-d'oeuvre et à l'équipement qui sont documentés dans la demande d'indemnisation sont raisonnables. La Caisse juge entièrement recevable la partie de la demande d'indemnisation qui correspond à la facture de Saltair Marine.

Le rapport produit par Building Sea Marine a fait l'objet d'une facture que la GCC a jointe aux documents qu'elle a fournis. La GCC n'a pas inclus cette facture dans le sommaire de sa demande d'indemnisation. La Caisse comprend que la GCC n'avait pas l'intention de réclamer les frais relatifs à ce rapport, et elle est d'accord qu'il est approprié que la GCC n'ait pas inclus la facture dans sa demande d'indemnisation, étant donné les autres conclusions de la Caisse.

Annexe 3 – Déplacements

Montant réclamé : 363,01 \$

La GCC a réclamé les frais de déplacement du personnel qu'elle a envoyé à Ladysmith en réponse au naufrage de l'*Anapaya*.

La Caisse a examiné les registres des activités du personnel de la GCC (voir le Tableau 2 - Registres consolidés du personnel pour l'intervention relative à l'*Anapaya*). Le personnel de la GCC a été présent pendant huit jours séparés pour surveiller l'*Anapaya*, mettre en place de l'équipement de rétention d'hydrocarbures, et surveiller les travaux de l'entrepreneur Saltair Marine. Ces déplacements sont liés à des activités considérées comme des mesures d'intervention raisonnables en réponse à un incident de pollution par les hydrocarbures.

Cette partie de la demande d'indemnisation est recevable en entier.

Annexe 4 – Salaires du personnel à temps plein

Montant réclamé : 3 102,77 \$

La GCC a réclamé les salaires de quatre différents membres de son personnel qui sont intervenus en réponse au naufrage de l'*Anapaya*. Les employés de la GCC étaient présents pour surveiller l'*Anapaya*, mettre en place de l'équipement de rétention d'hydrocarbures, et surveiller les travaux de l'entrepreneur Saltair Marine. Ces efforts représentent des mesures raisonnables prises en réponse à un incident de pollution par les hydrocarbures.

Cette partie de la demande d'indemnisation est recevable en entier.

Annexe 5 – Heures de travail supplémentaires du personnel à temps plein Montant réclamé : 3 523,46 \$

Le personnel de la GCC a fait des heures de travail supplémentaires pendant sept jours partiels séparés pour intervenir en réponse au naufrage de l'*Anapaya*. Ces efforts représentent des mesures raisonnables prises en réponse à un incident de pollution par les hydrocarbures.

Cette partie de la demande d'indemnisation est recevable en entier.

Annexe 11 – Équipement de lutte contre la pollution Montant réclamé : 12 085,69 \$

La GCC a engagé Saltair Marine comme principal intervenant en réponse à cet incident. Les responsabilités de Saltair Marine consistaient notamment à déployer et à récupérer des barrages à panneau et du matériel absorbant pour contenir et recueillir la pollution par les hydrocarbures qui s'échappait de l'*Anapaya* et remontait à la surface de l'eau.

Lorsque le personnel de la GCC s'est rendu à Ladysmith, il a voyagé par véhicule routier jusqu'à l'Institut des sciences de la mer (ISM) et ensuite à bord d'un bateau de lutte contre la pollution depuis l'ISM jusqu'à Ladysmith; le voyage de retour s'est fait de la même façon. Dans les documents qu'elle a fournis, la GCC n'a pas expliqué pourquoi un tel bateau était nécessaire pour répondre à l'incident, en plus des navires déployés par Saltair Marine. Le plan d'action de Saltair Marine, que la Caisse a jugé raisonnable, ne prévoyait pas l'usage d'un bateau de la GCC.

Bien que la Caisse accepte qu'une surveillance des travaux de Saltair Marine était raisonnable, la GCC n'a fourni aucune justification de la raison pour laquelle son personnel a utilisé un bateau de lutte contre la pollution pour se déplacer, au lieu de voyager par la route. La Caisse a déterminé que la GCC n'a pas établi que l'usage de son bateau de lutte contre la pollution était une mesure raisonnable prise en réponse à un incident de pollution par les hydrocarbures. Les frais réclamés pour l'utilisation de ce bateau sont rejetés en entier.

La GCC a aussi réclamé des frais de 85,00 \$ pour des ballots de matelas absorbants. Ces frais sont approuvés en entier. Dans la mesure où la GCC croyait qu'il était nécessaire que son personnel mette en place ce matériel absorbant, la Caisse a déterminé qu'il aurait été plus approprié d'utiliser les navires de Saltair Marine qui étaient déjà sur les lieux. L'utilisation d'un bateau de lutte contre la pollution a plutôt occasionné une multiplication déraisonnable des frais d'équipement.

Cette partie de la demande d'indemnisation est recevable en partie au montant de 85,00 \$.

Annexe 12 – Véhicules Montant réclamé : 657,50 \$

La GCC a utilisé trois différents véhicules durant une période de sept jours séparés pour transporter son personnel. Il a déjà été déterminé que les activités de ce personnel étaient liées à des mesures prises en réponse à un incident de pollution par les hydrocarbures. Les frais réclamés pour l'usage de ces véhicules sont jugés raisonnables.

Cette partie de la demande d'indemnisation est recevable en entier.

La Caisse et la GCC avaient convenu précédemment d'augmenter les paiements des demandes d'indemnisation de la GCC pour tenir compte des frais administratifs généraux et des dépenses de préparation des demandes d'indemnisation. Le taux convenu précédemment est de 2,53 %.

La GCC a réclamé des frais administratifs au taux de 3,09 %. Des discussions sont en cours pour modifier le taux des frais administratifs, mais aucune entente n'a encore été conclue. Selon le taux précédemment établi, les frais administratifs s'élèvent à 74,60 \$.

Cette partie de la demande d'indemnisation est recevable en partie au montant de 74,60 \$.

SOMMAIRE DE L'OFFRE ET CONCLUSION

Le tableau suivant montre un sommaire des montants réclamés et des montants offerts relativement à la demande d'indemnisation de la GCC pour l'incident de l'*Anapaya*.

ANNEXE	MONTANT RÉCLAMÉ	MONTANT OFFERT	COMMENTAIRES
Services contractuels Saltair Marine	291 249,82 \$	288 217,90 \$	La différence s'explique par le crédit pour l'acier
Inspection maritime	0,00 \$	0,00 \$	Les frais de l'inspection n'ont pas été réclamés par la GCC
Déplacements	363,01 \$	363,01 \$	
Salaires de la GCC	3 102,77 \$	3 102,77 \$	
Heures de travail supplémentaires de la GCC	3 523,46 \$	3 523,46 \$	
Équipement de lutte contre la pollution	12 085,69 \$	85,00 \$	Rejet des frais d'utilisation d'un bateau de lutte contre la pollution pour voyager à destination et en provenance du lieu
Véhicules	657,50 \$	657,50 \$	
Administration	91,11 \$	74,60 \$	Taux de 2,53 % approuvé
Total	311 073,37 \$	296 024,24 \$	

Le montant de l'offre s'élève à 317 467,67 \$.

L'offre comprend un montant de 296 024,24 \$ pour les frais, plus un montant de 21 443,43 \$ pour les intérêts courus.

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.

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.

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.

Enfin, lorsque le demandeur accepte l'offre d'indemnité faite par la Caisse, celle-ci devient subrogée 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 adjoint 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.