



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@sofp.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

Ottawa, le 24 décembre 2020
Dossier de la CIDPHN : 120-872-C1
Dossier de la GCC :

PAR COURRIEL

Directeur principal de la gestion des incidents, Direction des interventions
Garde côtière canadienne
200, rue Kent (5N177)
Ottawa (Ontario) K1A 0E6

OBJET : *Atanook* – Marina de Ganges (Colombie-Britannique)
Date de l'incident : 2018-10-07

SOMMAIRE ET OFFRE D'INDEMNITÉ

Cette lettre est en réponse à une demande d'indemnisation présentée par la Garde côtière canadienne (la « GCC ») relativement à l'*Atanook* (le « navire »), un voilier ayant une coque en ferro-ciment et une longueur de 42 pieds, qui a été impliqué dans un incident survenu le 7 octobre 2018 dans le port de Ganges, en Colombie-Britannique (l'« incident »).

Le 25 septembre 2020, 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. Dans sa demande d'indemnisation, la GCC a réclamé des frais s'élevant à 19 017,43 \$ pour les mesures d'intervention qu'elle a prises en réponse à l'incident.

La demande d'indemnisation a été examinée et une décision a été prise concernant les frais réclamés. Par la présente, une offre d'indemnité est faite à la GCC conformément aux articles 105 et 106 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, L.C. 2001, ch. 6 (la « *LRMM* »).

La somme de 4 905,93 \$ (l'« offre ») est offerte à la GCC relativement à sa demande d'indemnisation, plus les intérêts prévus par la loi qui seront calculés à la date où la somme offerte sera versée, en conformité avec l'art. 116 de la *LRMM*.

Les motifs de l'offre sont exposés ci-après, ainsi qu'une description de la demande d'indemnisation de la GCC.

DEMANDE D'INDEMNISATION RECUE

La demande d'indemnisation comprend un exposé qui décrit les événements liés 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, ils sont examinés ci-après.

Exposé

Le 7 octobre 2018, le directeur du port de Ganges a avisé le poste d'alerte du Centre des opérations régionales de la GCC que le navire prenait l'eau et coulait à l'entrée de la marina de Ganges.

L'agent de service d'intervention environnementale a dépêché des membres du personnel de la GCC pour évaluer le risque de pollution que posait le navire. L'équipe de la GCC a signalé que le navire avait pris l'eau. En collaboration avec le personnel de l'entreprise de travaux maritimes Eagle Eye Marine, l'équipe a placé des pompes à bord du navire pour l'empêcher de chavirer.

L'agent de service d'intervention environnementale a ordonné que le navire soit déplacé jusqu'au chantier de Eagle Eye Marine qui se trouvait non loin, afin d'évaluer l'état du navire et de le surveiller.

La propriétaire du navire a été trouvée. Lorsque la GCC a pris contact avec elle, cette dernière a dit être incapable d'intervenir en réponse à l'incident et elle n'a pas pu confirmer la quantité d'hydrocarbures qu'il y avait à bord du navire.

Le 8 octobre 2018, Eagle Eye Marine a signalé que 45 gallons d'eau avaient pénétré dans la cale du navire durant la nuit, et il a confirmé que les réservoirs du navire contenaient du carburant ou un mélange de carburant et d'eau. L'agent de service d'intervention environnementale a chargé Eagle Eye Marine de continuer à surveiller le navire.

Le 9 octobre 2018, la GCC a évalué l'état du navire et a confirmé qu'il y avait du carburant dans les réservoirs et ce qui semblait être une substance huileuse dans la cale. L'eau continuait à s'infiltrer dans le navire, mais les parties ont été incapables d'en déterminer la source. Il n'a donc pas été possible de faire une inspection complète du navire pendant qu'il était encore dans l'eau.

La GCC a jugé que le navire constituait une menace de pollution et elle a pris des dispositions pour le faire remorquer jusqu'au chantier de Saltair Marine à Ladysmith (C.-B.). Le 26 octobre 2018, Saltair Marine a remorqué le navire jusqu'à son chantier à Ladysmith et l'a sorti de l'eau pour l'entreposer.

Le 7 décembre 2018, un expert maritime de Building Sea Marine a fait une inspection du navire et a conclu que, même s'il était réparé, il poserait encore un risque de pollution à cause de son mauvais état. L'exposé indique que, d'après les résultats de l'inspection et parce que la propriétaire ne voulait pas intervenir en réponse à l'incident, la GCC a recommandé que le navire soit déconstruit.

Les travaux de déconstruction du navire ont débuté le 13 décembre 2018 et ont pris fin le 11 janvier 2019.

Sommaire des frais

Les frais réclamés dans la demande d'indemnisation de la GCC sont résumés comme suit :

		<u>SCH</u>
MATERIALS AND SUPPLIES	-	1
CONTRACT SERVICES	18,369.53	2
TRAVEL	18.90	3
SALARIES - FULL TIME PERSONNEL	612.64	4
OVERTIME - FULL TIME PERSONNEL	-	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)	-	11
VEHICLES	-	12
ADMINISTRATION	16.36	13
	<hr/>	
TOTAL CCG COST OF INCIDENT	<u>\$ 19,017.43</u>	

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

Documents des entrepreneurs

Les frais réclamés pour les services des entrepreneurs sont résumés dans la demande d'indemnisation comme suit :

SCHEDULE #2

INCIDENT: ATANOOK PROJECT CODE: FHVU5
 INCIDENT DATE: October 7, 2018 DATE PREPARED: September 18, 2019
 DEPARTMENT: CANADIAN COAST GUARD PREPARED BY: [REDACTED]

CONTRACT SERVICES	AMOUNT	GST	TOTAL	REFERENCE
SALT AIR MARINE SERVICES	13,788.79	689.44	14,478.23	INV 6464 Paid feb 25/19
EAGLE EYE MARINE SERVICES	2,150.00	107.5	2,257.50	INV 1039 Paid by GAC
BUILDING SEA MARINE	1556	77.8	1,633.80	INV 731 Paid Feb 15/19

Figure 2 – Copie d'écran du sommaire des frais des entrepreneurs

Les frais réclamés pour les services des entrepreneurs sont justifiés par des factures présentées par Saltair Marine Services Ltd. (« Saltair »), D.B.L. Disposal Services Ltd. (un sous-traitant de Saltair), Terrapure (un sous-traitant de Saltair), Eagle Eye Marine Services et Building Sea Marine. Les documents justificatifs comprennent aussi une série de photos annotées prises par Saltair.

La facture de Saltair Marine Services comprend une liste des frais à la première page et une description détaillée des travaux par jour à la deuxième page :

Serviced	Description	Hours	Rate	Amount
	Environmental Containment, Monitoring & Clean up of Vessel 'Atanok'			
	Trade Personal - Per Hour	55	85.00	4,675.00
	SM Stock: Bundle absorbent pads	1	67.00	67.00
	SM Excavator - No Operator	18	114.00	2,052.00
	Haul out vessel from the marine environment		278.23	278.23
	39' Vessel Storage - per day	49	33.42	1,637.58
	Material			
	DBL Disposal - Invoice 160049		5,251.73	5,251.73 ✓
	Terrapure - Invoice E-84394		57.04	57.04
	Schnitzer Steel - Invoice TSNARF		-229.79	-229.79 ✓
	GST 5% On Sales		5.00%	689.44

Date	Description	Employee/Services	Type	Break			Hours	Reg	Storage
10/26/2018	Receive vessel from Eagle Eye Towing, tow into SMS dock and secure; assess vessel; install pumps into vessel inner haul; haul vessel out of the marine environment	MH,CP,DRP,MP IP	Trade Personnel	0	15:30	17:00	1.5	6	
				0	16:00	17:00	1	1	
10/27/2018	to 12/12/2018 - Storage								
12/13/2018	Move ways and remove mast; move sailboat to containment pad; secure on cement blocks and clear ways from vessel; prepare for clean up; change out absorbents as required; locate and pump fuel tanks; start to gain access to fuel tanks and engine for access to clean up	DP, CP MH, SP 1/2 Bale	Trade Personnel Trade Personnel Oil Absorbents	0.5	8:00	16:30	8	16	1
				0	13:00	16:30	3.5	7	
			SM Excavator	0	8:00	16:30	8		
12/14/2018	Change out absorbents as required; Fuel tanks, batteries & hydraulic pumps, hydraulic lines are inaccessible in vessel, gain access & remove from vessel; drain, secure hydraulic lines, pumps & remove from the vessel; cut recyclebale material to fit into bins; clean up debris & containment pad.	DP MP, CP 1/2 Bale	Trade Personnel Trade Personnel SM Excavator Oil Absorbents	0.5	8:00	13:30	5	5	1
				0.5	8:00	16:30	8	16	
				0.5	8:00	16:30	8		
	2 - 40 yard bins (21.33 Tons)	DBL-Invoice 160049							
12/17/2018	Absorbents & oily water disposal	Terrapure- Invoice E84394							
12/20/2018	Load recyclable material into bins	MP,CP	Trade Personnel SM Excavator	0	10:00	12:00	2	4	
				0	10:00	12:00	2		
1/11/2019	Recyclable material	Schnitzer Steel- TSNARF							

55 49

Date/Hours	Type	Rate	Total
55	Trade Personal - per hour	\$ 85.00	\$ 4,675.00
1	SM Stock: Bundle absorbant pads	\$ 67.00	\$ 67.00
18	SM Excavator - No Crew	\$ 114.00	\$ 2,052.00
1	Haul out Vessel	\$ 278.23	\$ 278.23
49	39' Vessel Storage - per day	\$ 33.42	\$ 1,637.58
12/15/2018	DBL Disposal - Invoice 160049		\$ 5,251.73
12/17/2018	Terrapure-absorbents & oily water disposal- Invoice E84394		\$ 57.04
1/11/2019	Schnitzer Steel - Invoice #TSNARF		\$ (229.79)
	Sub-Total		\$ 13,788.79
	GST		\$ 689.44
	Total		\$ 14,478.23

Figures 3 et 4 – Extraits de la facture de Saltair

La facture de Terrapure contient une description du matériel qui a été éliminé :

E-14	Litre	420	Oily Water "Miss Terry"	G	0.46	193.20
E-14	Litre	220	Oily Water "Sailboat"/"Condor II"	G	0.46	101.20
E-88	Each	1	Documentation Fee	G	5.00	5.00
			Subtotal:			299.40
			G - GST5%			
			GST			14.97

Figure 5 – Copie d'écran de la facture de Terrapure datée du 20 décembre 2018

Rapport d'inspection maritime

La demande d'indemnisation comprend un rapport d'inspection maritime produit par Building Sea Marine et daté du 25 janvier 2019. Le rapport d'inspection est accompagné d'une série de photos.

Le but de l'inspection maritime est décrit comme suit dans le rapport :

The purpose of the surveys was to sight the vessel externally & internally, as much as was physically possible and permitted by the state of the vessel, in order to determine the following:

- The current condition of the vessel;
- If the vessel could be considered seaworthy &/or efficiently repaired;
- If the vessel is a reasonable candidate for salvage and reconstruction; and,
- What is the residual value (if any) if the vessel was de-constructed.

Figure 6 – Extrait du rapport d'inspection maritime

[traduction de la figure 6]

L'inspection avait pour but d'examiner l'extérieur et l'intérieur du navire, dans la mesure où cela était physiquement possible et que l'état du navire le permettait, afin de déterminer ce qui suit :

- l'état actuel du navire;
- si le navire pouvait être réparé et remis à l'eau en toute sécurité;
- s'il était raisonnable de le récupérer et de le reconstruire; et
- quelle était la valeur résiduelle (s'il en est) du navire s'il était déconstruit.

Le rapport d'inspection maritime décrit le navire comme un voilier en ferro-ciment qui était en mauvais état et qui semblait ne pas avoir été utilisé depuis longtemps. Le rapport fait peu mention de pollution par les hydrocarbures, et aux endroits où une telle pollution est mentionnée, elle est décrite en termes théoriques. Par exemple, le rapport note que [traduction] : « Le moteur principal et les engrenages marins resteront peut-être en place et, si c'est le cas, ils seront partiellement ou pleinement assemblés, donc il est présumé qu'ils contiennent encore une certaine quantité d'huile lubrifiante et hydraulique dans les carters ainsi que du liquide de refroidissement, dont la quantité est estimée à 15 gallons chacun. »

De même, le rapport note la présence possible de déchets d'hydrocarbures dans la cale, mais il ne conclut pas que c'était bien le cas :

The bilge is full of a nasty looking glop that could be oil and fuel.

The fuel tanks are buried deep in the bilge immediately forward the machinery space and likely with some residual fuel.

Figure 7 – Extrait du rapport d'inspection maritime

[traduction de la figure 7]

La cale est pleine d'une vilaine crasse qui pourrait être de l'huile et du carburant.

Les réservoirs de carburant sont enfouis profondément dans la cale tout juste à l'avant du compartiment machines et ils contiennent probablement une certaine quantité de carburant résiduel.

Registres quotidiens du personnel et de l'équipement

La demande d'indemnisation est accompagnée d'un certain nombre de registres qui servent à justifier les frais réclamés par la GCC. Ces registres ne sont pas décrits en détail dans la présente lettre, car il a été jugé que leur contenu concorde en grande partie avec l'exposé.

Le registre quotidien du personnel et de l'équipement du 9 octobre 2018 contient une note qu'il convient de souligner. Cette note est la suivante :

NOTES:

ER Personnel departed Victoria CG Base to Ganges Harbour to assess incident. Fuel was found in the fuel tanks, a mixture of fuel/oil and oil soaked planking in the bilge area. Due to the ingress of water survey would have to be delayed until the vessel was removed from the marine environment. Departed Ganges Harbour and returned to CG base at 1300.

Figure 8 – Note tirée du registre quotidien du personnel et de l'équipement du 9 octobre 2018

[traduction de la figure 8]

Le personnel d'intervention environnementale a quitté la base de la GC de Victoria et s'est rendu au port de Ganges pour évaluer l'incident. Du carburant a été trouvé dans les réservoirs de carburant, un mélange de carburant et d'huile, et les bordages dans la cale étaient imprégnés d'hydrocarbures. À cause de l'infiltration d'eau, l'inspection a dû être retardée jusqu'à ce que le navire soit sorti de l'eau. Le personnel d'intervention environnementale a quitté le port de Ganges et est revenu à la base de la GC à 13 h 00.

CONCLUSIONS ET DÉCISIONS

La demande d'indemnisation de la GCC pourrait être admissible selon l'article 103 de la LRMM

L'incident a menacé de causer des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dans la mer territoriale ou les eaux intérieures du Canada, et il a occasionné des frais pour la prise de mesures visant à prévenir de tels dommages. La demande d'indemnisation relative à l'incident pourrait donc être admissible.

La GCC est un demandeur admissible pour l'application de l'art. 103 de la LRMM.

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

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 indemnissables.

Par conséquent, la demande d'indemnisation pourrait être admissible selon l'art. 103 de la *LRMM*.

Conclusions concernant les preuves

Les faits de l'incident présentés par la GCC sont généralement acceptés

Les faits présentés dans l'exposé sont généralement acceptés, à part une exception importante.

Dans son exposé, la GCC affirme que [traduction] « les bordages dans la cale étaient imprégnés d'hydrocarbures ». La GCC s'appuie sur cette affirmation comme preuve que le navire lui-même menaçait de causer de la pollution par les hydrocarbures dans l'eau. Ce point exige une analyse plus approfondie qui est présentée ci-après.

Le navire coulait et il était raisonnable de prendre certaines mesures pour prévenir un rejet

Il est accepté que l'incident, tel qu'il a été décrit par la GCC, menaçait de causer des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Le navire était en train de couler lorsque la GCC est arrivée sur les lieux. Même si le navire était un voilier, il était équipé d'un moteur à carburant comme moyen de propulsion secondaire. Il était raisonnable pour la GCC de prendre des mesures pour garder le navire à flot et l'échouer, afin de prévenir un rejet possible de quantités inconnues d'hydrocarbures.

Ces travaux ont été effectués principalement par l'entrepreneur Eagle Eye Marine Services (« Eagle Eye »). Par conséquent, tous les frais réclamés pour les services fournis par Eagle Eye sont acceptés.

Le besoin de déconstruire le navire n'a pas été établi

On ne peut présumer que le navire lui-même, plutôt que les hydrocarbures qu'il pouvait avoir à son bord, constituait une menace de pollution par les hydrocarbures. Bien qu'il soit possible qu'un navire devienne saturé d'hydrocarbures au point où sa structure pose un risque de pollution par les hydrocarbures, une telle conclusion exige une preuve.

Sur ce point, l'exposé dit que [traduction] « les bordages dans la cale étaient imprégnés d'hydrocarbures ». L'exposé décrit avec précision la note contenue dans le registre quotidien du personnel et de l'équipement du 9 octobre 2018. La note elle-même est plutôt concluante, mais il est présumé qu'elle était fondée sur les observations du personnel de la GCC. Cependant, la demande d'indemnisation ne contient aucune autre preuve montrant que le navire lui-même constituait une menace de pollution par les hydrocarbures.

L'expert maritime a eu de la difficulté à faire une observation précise à cause de l'état général de saleté à bord du navire. Il s'est donc montré prudent dans ses conclusions. Le rapport d'inspection maritime indique que la cale était crasseuse. Il note la présence possible d'hydrocarbures dans la « crasse » observée dans la cale du navire, mais il ne donne aucune description d'une quelconque saturation par les hydrocarbures des bordages qui s'y trouvaient.

Il est admis que la « crasse » dans la cale contenait probablement des hydrocarbures. Le navire a été envahi par l'eau, qui s'est vraisemblablement infiltrée dans les réservoirs de carburant. Le carburant déplacé aurait alors contaminé les surfaces du navire à mesure que l'eau montait. Une fois le navire sorti de l'eau, une partie de cette matière serait descendue dans la cale, en plus d'autres saletés et ordures, ce qui pourrait expliquer la « crasse » observée dans la cale.

Cela étant dit, il n'est pas accepté que la présence de « crasse » huileuse démontre que les bordages du navire lui-même étaient saturés d'hydrocarbures au point de poser un risque de pollution par les hydrocarbures. Par ailleurs, les autres preuves ne permettent pas non plus de tirer une telle conclusion. Le navire était un voilier équipé de moteurs et de réservoirs de carburant de dimension moyenne. De plus, le navire semblait ne pas avoir été utilisé depuis un certain temps avant l'incident. Aussi, le navire était construit en ferrociment, un matériau qui généralement n'absorbe pas les hydrocarbures. L'exposé et les registres mentionnent la présence de bordages, vraisemblablement en bois, qui servaient de cloison ou de soutien. En somme, cela signifie qu'il y avait peu de carburant à bord du navire et peu de matériaux qui auraient pu devenir saturés d'hydrocarbures. Il ne s'ensuit donc pas nécessairement que ces matériaux constituaient une menace pour l'environnement, même s'ils étaient entrés en contact avec l'eau.

D'autres faits contenus de la demande d'indemnisation permettent de conclure que les matériaux n'étaient pas saturés au point de poser un risque de pollution par les hydrocarbures. Des pompes ont été placées et utilisées à bord du navire pour l'empêcher de couler. Aucune irisation d'hydrocarbures n'a été signalée lorsque l'eau a été pompée par-dessus bord – ce qui semble indiquer que toute présence d'hydrocarbures était minime et ne présentait aucun risque pour l'environnement. L'usage de matériel absorbant par Saltair durant l'incident est le seul qui ait été consigné, et d'après la description, il semble que ce matériel ait été placé à l'intérieur du navire lui-même.

En ce qui concerne la note au sujet des « bordages imprégnés d'hydrocarbures », les faits complets aident à replacer la note dans son contexte. Le personnel de la GCC a fait cette observation le 9 octobre 2018. Le navire est ensuite resté dans l'eau pendant plusieurs semaines, apparemment sans qu'aucune mesure de lutte contre la pollution ne soit déployée autour de celui-ci. Il est présumé que le personnel de la GCC qui a observé le navire ne croyait pas qu'il constituait une menace de pollution par les hydrocarbures. En d'autres mots, le personnel de la GCC qui a écrit la note ne voulait probablement pas dire qu'il y avait saturation d'hydrocarbures, étant donné les mesures qu'il a prises ou n'a pas prises.

Par conséquent, il est conclu que le navire lui-même n'était pas saturé d'hydrocarbures au point où il constituait une menace pour l'environnement marin.

Pour cette raison, les frais relatifs à la déconstruction du navire sont rejetés, à quelques exceptions près. Cette conclusion a un effet considérable sur la facture de Saltair.

Conclusions concernant l'inspection maritime

Le rapport d'inspection maritime ne semble pas avoir été produit pour aider à répondre à un incident de pollution par les hydrocarbures. Le but du rapport, qui est décrit dans le rapport lui-même, est illustré à la figure 6 et répété ci-dessous par souci de commodité :

The purpose of the surveys was to sight the vessel externally & internally, as much as was physically possible and permitted by the state of the vessel, in order to determine the following:

- The current condition of the vessel;
- If the vessel could be considered seaworthy &/or efficiently repaired;
- If the vessel is a reasonable candidate for salvage and reconstruction; and,
- What is the residual value (if any) if the vessel was de-constructed.

[traduction]

L'inspection avait pour but d'examiner l'extérieur et l'intérieur du navire, dans la mesure où cela était physiquement possible et que l'état du navire le permettait, afin de déterminer ce qui suit :

- l'état actuel du navire;
- si le navire pouvait être réparé et remis à l'eau en toute sécurité;
- s'il était raisonnable de le récupérer et de le reconstruire, et
- quelle était la valeur résiduelle (s'il en est) du navire s'il était déconstruit.

Le contenu du rapport correspond à la description de son but – qui ne comprend pas l'évaluation d'une menace de pollution par les hydrocarbures.

Bien que l'évaluation du degré de pollution par les hydrocarbures à bord du navire puisse être interprétée comme faisant partie de l'évaluation de « l'état actuel du navire », le rapport d'inspection ne dit rien à ce sujet. On ne sait pas si l'expert maritime a inspecté les systèmes des moteurs, ou si son estimation de la quantité d'hydrocarbures dans les systèmes était purement théorique. Par ailleurs, la description de la « crasse » indique que celle-ci contenait en théorie des hydrocarbures, mais elle n'en dit pas plus.

Il est conclu que le rapport d'inspection maritime n'a pas été obtenu comme mesure en réponse à un incident de pollution par les hydrocarbures. Ces frais sont donc rejetés en entier.

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

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 la Caisse. Dans la mesure où les motifs ne sont pas déjà exposés dans la présente lettre, les paragraphes suivants expliquent pourquoi certaines portions de la demande d'indemnisation de la GCC ont été jugées recevables et d'autres ont été rejetées.

Les frais que la GCC a réclamés à la Caisse sont répartis en quatre catégories. L'analyse de la demande d'indemnisation est structurée de la même façon.

Annexe 2 – Services contractuels

Montant réclamé : 18 369,53 \$

Les services contractuels étaient répartis entre trois compagnies :

Compagnie	Date de la facture	Description des travaux	Montant réclamé
Eagle Eye	2018-12-10	Remorquage, pompage	2 257,50 \$
Building Sea Marine	2019-01-25	Inspection du navire et rapport	1 633,80 \$
Saltair	2019-01-18	Enlèvement du navire, entreposage, déconstruction	14 478,23 \$

Tableau 1 – Sommaire et brève description des frais réclamés pour les services contractuels

Dans sa demande d'indemnisation, la GCC a omis d'inclure certains documents importants concernant les entrepreneurs, notamment les énoncés des travaux ainsi que les tarifs convenus.

Eagle Eye

Pour les raisons énoncées ci-haut, les montants payés à Eagle Eye (5 251,73 \$) sont acceptés en entier.

BSM

Pour les raisons énoncées ci-haut, les frais de l'inspection menée par BSM ne sont pas acceptés.

Saltair

La facture de Saltair comprend des factures présentées par deux sous-traitants, ainsi qu'un crédit obtenu d'un troisième sous-traitant (récupération d'acier) :

Compagnie	Date de la facture	Description des travaux	Montant payé
D.B.L. Disposal	2018-12-15	Élimination des restes d'un voilier	5 251,73 \$
Terrapure	2019-01-10	Élimination de matériel absorbant souillé	59,89 \$
Schnitzer Steel	2018-12-20	Récupération d'acier	-229,79 \$
Total			15 388,23 \$

Tableau 2 – Sommaire et brève description des factures des sous-traitants et des fournisseurs payées par Saltair

Pour les raisons énoncées ci-haut, la majeure partie de la facture de Saltair est rejetée. Il n'a pas été établi que la déconstruction du navire était une mesure raisonnable prise pour prévenir un rejet d'hydrocarbures, et la facture de Saltair vise principalement la déconstruction du navire.

Cependant, quelques parties de la facture de Saltair sont acceptées comme étant des mesures prises en réponse à la pollution par les hydrocarbures.

Les frais engagés pour sortir le navire de l'eau (292,14 \$ taxes incluses) sont acceptés comme étant raisonnablement nécessaires en réponse à la pollution par les hydrocarbures. Les matelas absorbants compris dans la facture (70,35 \$ taxes incluses) sont acceptés comme étant une mesure prise en réponse à la pollution par les hydrocarbures, tout comme la facture de Terrapure pour l'élimination des liquides contaminés qui ont été enlevés du navire (59,89 \$).

Par ailleurs, une partie des frais relatifs aux 55 heures de main-d'oeuvre et aux 18 heures d'usage d'équipement facturés par Saltair a dû servir à éliminer la pollution par les hydrocarbures. Par exemple, il a fallu exposer et vider les réservoirs de carburant à bord du navire, afin de pouvoir les drainer et d'en éliminer le contenu chez Terrapure. La facture de Saltair donne quelques détails sur le temps de travail facturé (7 heures pour sortir le navire de l'eau, ce qui est accepté comme indiqué ci-haut, au taux de 89,25 \$ l'heure, soit un total de 624,75 \$), mais les autres parties du temps de travail ne sont pas détaillées, et les descriptions des travaux ne sont pas suffisamment précises pour déterminer quelles parties sont acceptables.

Il est considéré que la majeure partie des travaux ont consisté à déconstruire le navire lui-même, plutôt qu'à éliminer un quelconque risque de pollution par les hydrocarbures. D'après les descriptions, il est conclu que deux heures de travail (deux ouvriers payés 89,25 \$ l'heure chacun, plus l'excavatrice au taux de 119,70 \$ l'heure) ont été consacrées à l'élimination de la pollution par les hydrocarbures (953,40 \$).

Les parties de la facture de Saltair qui sont acceptées s'élèvent au total à 2 000,53 \$.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux services contractuels est recevable au montant de 4 258,03 \$.

Annexe 3 – Déplacements

Montant réclamé : 18,90 \$

Deux membres du personnel de la GCC se sont rendus au port de Ganges pour inspecter le navire. Cependant, seulement un des deux membres du personnel a réclamé des frais de repas durant ce voyage. Étant donné que le déplacement d'un membre du personnel de la GCC est accepté comme étant raisonnablement nécessaire pour faciliter la prise de mesures visant à prévenir un rejet d'hydrocarbures, et que le montant réclamé est raisonnable, cette portion de la demande d'indemnisation est acceptée.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux déplacements est recevable au montant de 18,90 \$.

Annexe 4 – Salaires – Personnel à temps plein

Montant réclamé : 612,64 \$

La GCC a réclamé les frais de salaire de deux membres de son personnel qui ont voyagé pour se rendre à l'endroit où le navire était amarré le long du quai de Eagle Eye Marine à Ganges le 9 octobre 2018. Ce voyage a duré sept heures. L'inspection du navire pour évaluer la menace de pollution par les hydrocarbures qu'il posait était une mesure raisonnable prise afin de prévenir un rejet d'hydrocarbures. Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en entier.

Il est à noter que la GCC n'a pas réclamé les frais du temps de travail de son personnel de recherche et sauvetage durant les premières étapes de l'intervention.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux salaires est recevable au montant de 612,64 \$.

Annexe 13 – Administration

Montant réclamé : 16,36 \$

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 déplacement et aux frais de salaire réclamés.

Le taux de 3,09 % est généralement accepté comme étant raisonnable. La portion de la demande d'indemnisation relative aux frais d'administration est recevable en entier.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux frais d'administration est recevable au montant de 16,36 \$.

SOMMAIRE DE L'OFFRE ET CONCLUSION

Le tableau suivant montre un sommaire des frais réclamés et des frais recevables relativement à la demande d'indemnisation de la GCC concernant le navire :

Annexe	Montant réclamé	Montant recevable
2 – Services contractuels	18 369,53 \$	4 258,03 \$
3 – Déplacements	18,90 \$	18,90 \$
4 – Salaires – Personnel à temps plein	612,64 \$	612,64 \$
13 – Administration	16,36 \$	16,36 \$
Totaux	19 017,43 \$	4 905,93 \$

Tableau 3 – Sommaire des montants réclamés et des montants recevables

Le montant des frais recevables s'élève à 4 905,93 \$. 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.

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.