



Office of the Administrator of the Ship-source
Oil Pollution Fund

Suite 830, 180 Kent St., Ottawa, ON K1A 0N5
Tel.: 613-991-1726 - Facsimile: 613-990-5423
www.sopf.gc.ca - info@sopf.gc.ca

Bureau de l'administrateur de la Caisse
d'indemnisation des dommages dus à la
pollution par les hydrocarbures causée par les
navires

180, rue Kent, pièce 830, Ottawa, ON K1A 0N5
Tél. : 613-991-1726 - Téléc. : 613-990-5423
www.cidphn.gc.ca - info@cidphn.gc.ca

Ottawa, le 27 avril 2020
Dossier de la CIDPHN : 120-814-C1
Dossier de la GCC : n.d.

PAR LA POSTE ET PAR COURRIEL

Directeur, Opérations des affaires
Garde côtière canadienne
200, rue Kent (6S049)
Ottawa (Ontario) K1A 0E6

OBJET : *Nom inconnu (chalutier bleu) – Campbell River (Colombie-Britannique)*
Date de l'incident : 2017-11-25

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 un navire dont le nom est inconnu (le « navire »). Le navire a été impliqué dans un incident survenu le ou vers le 25 novembre 2017, à ou près de Campbell River, en Colombie-Britannique (l'« incident »).

Le 30 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, au nom de l'administrateur, une demande d'indemnisation s'élevant à 26 640,92 \$ pour les frais des mesures d'intervention prises par la GCC en réponse à l'incident.

La demande d'indemnisation a fait l'objet d'une enquête et a été évaluée par l'administrateur en vertu de l'art. 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (la « LRMM »). À la suite de l'enquête et de l'évaluation, l'administrateur a rendu des décisions, notamment sur l'indemnisation disponible.

Par la présente, une offre d'indemnité est faite à la GCC conformément aux articles 105, 106 et 116 de la LRMM. Cette lettre contient aussi une description de la demande d'indemnisation de la GCC ainsi qu'une explication des décisions rendues par l'administrateur.

La demande d'indemnisation est recevable en partie. La somme de **23 505,95 \$** (l'« offre ») est offerte à la GCC relativement à la demande d'indemnisation, plus les intérêts courus prescrits par la loi qui seront calculés selon l'art. 116 de la LRMM à la date où la somme offerte sera versée.

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

DEMANDE D'INDEMNISATION

La demande d'indemnisation comprend un exposé qui décrit certains événements relatifs à l'incident.

La demande d'indemnisation comprend aussi un sommaire des frais réclamés, des documents à l'appui de certains frais réclamés, ainsi que des documents provenant d'entrepreneurs qui ont accompli des travaux.

Dans la mesure où ces documents se rapportent aux décisions rendues par l'administrateur, ils sont examinés ci-après.

Exposé

Le 25 novembre 2017 (un samedi), la GCC a été avisée qu'un navire avait coulé pendant la nuit dans l'estuaire de Campbell River. On a signalé que des quantités inconnues d'hydrocarbures s'échappaient du navire coulé et remontaient à la surface de l'eau.

Les membres de la station de bateau de sauvetage de Campbell River se sont rendus sur les lieux le même jour. Ils ont déplacé le navire partiellement coulé à un endroit plus sûr. Ils ont aussi déployé un barrage flottant pour contenir les hydrocarbures qui s'échappaient du navire.

L'équipe d'intervention environnementale de la GCC, située à Victoria, est aussi intervenue en prenant contact avec le propriétaire du navire. Ce dernier a indiqué qu'il n'avait pas les ressources financières nécessaires pour intervenir en réponse au naufrage de son navire.

Selon l'information obtenue de la station de bateau de sauvetage de Campbell River, l'équipe d'intervention environnementale de la GCC a décidé qu'il fallait sortir le navire de l'eau. Elle a engagé Rilaur Enterprises Limited à cette fin.

Le 26 novembre 2017, l'équipe d'intervention environnementale a quitté Victoria pour se rendre sur les lieux afin de surveiller les opérations d'atténuation des risques et de récupération. Après son arrivée à Campbell River, elle a déployé d'autre équipement de lutte contre la pollution. Cependant, après le début de ses travaux, l'équipe d'intervention environnementale a dû quitter Campbell River pour s'occuper d'un incident impliquant un autre navire, le *Jake Shearer*.

Le 27 novembre 2017, l'entrepreneur engagé par la GCC, Rilaur Enterprises Ltd., a réussi à sortir le navire de l'eau et le placer sur la terre ferme.

Le 21 décembre 2017, un expert de Building Sea Marine a inspecté le navire. De l'avis de la GCC, les résultats de l'inspection justifiaient la décision de déconstruire le navire.

Sommaire des frais

La demande d'indemnisation présentée par la GCC comprend le sommaire suivant des frais qu'elle a engagés :

POLLUTION INCIDENT			
INCIDENT:	NO NAME - BLUE TRAWLER	PROJECT CODE:	NA
INCIDENT DATE:	Novemeber 25, 2017	DATE PREPARED:	18-Sep-19
DEPARTMENT:	CANADIAN COAST GUARD	PREPARED BY:	

		<u>SCH</u>
MATERIALS AND SUPPLIES	-	1
CONTRACT SERVICES	22,404.90	2
TRAVEL	243.87	3
SALARIES - FULL TIME PERSONNEL	-	4
OVERTIME - FULL TIME PERSONNEL	2,566.43	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)	1,236.23	11
VEHICLES	181.96	12
ADMINISTRATION	7.54	13
	<hr/>	
TOTAL CCG COST OF INCIDENT	<u>\$ 26,640.92</u>	

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

CONCLUSIONS DE LA CAISSE

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

L'incident a causé des dommages subis à l'intérieur des eaux territoriales du Canada, et il a entraîné des frais pour la prise de mesures visant à prévenir d'autres dommages ou à les réduire au minimum. Par conséquent, la demande d'indemnisation relative à l'incident pourrait 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).

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 le navire, comme le prévoit la partie 6, section 2 de la LRMM, et ils sont donc indemnisables.

Pour les raisons qui précèdent, il est conclu que la demande d'indemnisation pourrait être admissible selon l'art. 103 de la LRMM.

Conclusions concernant l'incident

Dans la matinée du 25 novembre 2017, le navire était en détresse. Situé à un quai dans l'estuaire de Campbell River, il avait coulé en grande partie et il causait de la pollution par les hydrocarbures, où il était à risque de causer une telle pollution. À 11 h 00 ce jour-là, une équipe de la station de bateau de sauvetage de Campbell River est arrivée sur les lieux. Les membres de l'équipe ont déplacé le navire plus près du rivage, dans le but de l'empêcher de couler complètement. Ils ont aussi déployé un barrage flottant d'une longueur de 100 pieds comme mesure de prévention en cas de rejet d'hydrocarbures.

La preuve ne montre pas clairement si le navire avait causé un important rejet d'hydrocarbures à ce stade. L'exposé fourni par la GCC indique qu'à l'arrivée de l'équipe de la station de bateau de sauvetage de Campbell River, [traduction] « des quantités considérables d'hydrocarbures récupérables ont été observées autour de l'endroit, ainsi que des déchets et des objets en plastique couverts d'hydrocarbures qui flottaient librement. » La description contenue dans le rapport d'incident initial, qui est inclus au volet 3c de la demande d'indemnisation de la GCC, ne correspond pas à l'exposé. Comme il est indiqué dans le rapport initial, aucune pollution n'a été observée à l'origine lorsque l'équipe de la station de bateau de sauvetage est arrivée sur les lieux :

The vessel has pushed towards the shoreline to keep it from sinking entirely. Campbell River Lifeboat St will be deploying 100 feet of containment boom around the vessel as a precaution to any discharge of pollutants. Duty Officer will be hearing back from the owner soon with his intentions. A decision on how best to proceed will be made based on the owners plans to mitigate the pollution threat. No pollution has been observed at this time. Stand by for updates.

TY

Figure 2 - Extrait du rapport initial de la GCC figurant au volet 3c de la demande d'indemnisation

Il est conclu qu'aucune pollution importante n'était visible lorsque l'équipe de la station de bateau de sauvetage de Campbell River est arrivée en premier sur les lieux de l'incident. Au lieu de cela, des hydrocarbures ont commencé à s'accumuler à l'intérieur du barrage flottant pendant que l'équipe était sur place pour intervenir en réponse à l'incident. Cette accumulation d'hydrocarbures a été observée plus tard durant l'intervention. L'observation d'hydrocarbures appuie la conclusion selon laquelle il était raisonnable pour l'équipe de la station de bateau de sauvetage de prendre des mesures, y compris la surveillance du lieu de l'incident et le déploiement de matériel de lutte contre la pollution. La divergence entre la preuve et l'exposé met en doute la fiabilité de l'exposé. Pour les besoins de la demande d'indemnisation, ce doute crée des difficultés, car aucuns frais n'ont été réclamés pour les mesures prises par l'équipe de la station de bateau de sauvetage de Campbell River.

L'équipe d'intervention environnementale de la GCC n'était pas sur les lieux le 25 novembre 2017, mais elle était au courant de l'incident et elle a fait des efforts pour prendre contact avec le propriétaire du navire. À 12 h 01, l'équipe d'intervention environnementale de la GCC a communiqué avec le propriétaire du navire et a été informée que ce dernier n'avait pas les ressources nécessaires pour intervenir lui-même. En raison de l'incapacité du propriétaire d'intervenir, le personnel d'intervention environnementale de la GCC a engagé l'entrepreneur Rilaur Enterprises Ltd. pour remorquer le navire à la marina Freshwater et le sortir de l'eau.

Le 26 novembre 2017, une équipe d'intervention environnementale de la GCC a quitté Victoria et s'est rendue sur les lieux de l'incident. Cette équipe a été dépêchée pour gérer le lieu de l'incident le 26 novembre 2017 et observer la sortie du navire de l'eau par un entrepreneur le lendemain. Une fois rendu sur place ce jour-là, le personnel d'intervention environnementale de la GCC a vérifié le barrage flottant et a remplacé les matelas absorbants.

Dans la soirée, après être revenue à l'hôtel où elle logeait, l'équipe d'intervention environnementale de la GCC a été redéployée ailleurs pour s'occuper d'un autre incident. L'équipe d'intervention environnementale de la GCC n'est pas retournée à Campbell River. Une équipe de la station de bateau de sauvetage de Campbell River a été chargée d'achever l'intervention en réponse à l'incident.

Le 27 novembre 2017, sous la supervision de membres de la station de bateau de sauvetage de Campbell River, Rilaur Enterprises Ltd. a remorqué le navire à la marina Freshwater et l'a ensuite sorti de l'eau.

Le 30 novembre 2017, la GCC a engagé Building Sea Marine pour faire une inspection du navire. Les travaux de déconstruction ont apparemment débuté le 6 décembre 2017.

Le 28 décembre 2017, un expert de Building Sea Marine a présenté le rapport signé de son inspection. Cela a marqué la fin de l'intervention de la GCC en réponse à l'incident.

Dans sa demande d'indemnisation, la GCC n'a réclamé aucuns frais pour les mesures prises par la station de bateau de sauvetage de Campbell River les 25 et 27 novembre 2017, ni à aucune autre date. Les mesures prises par la station de bateau de sauvetage de Campbell River semblent être raisonnables, et elles avaient pour but d'intervenir en réponse à un rejet d'hydrocarbures dans l'environnement marin. Cependant, puisque les frais de ces mesures n'ont pas été réclamés, ils ne peuvent être pris en compte dans la demande d'indemnisation. Par conséquent, ces mesures ne font pas partie des conclusions énoncées dans la présente lettre.

Certaines parties de l'intervention de la GCC en réponse à l'incident étaient inefficaces au point d'être déraisonnables

Il est nécessaire d'expliquer en détail les conclusions tirées à propos de deux parties de la demande d'indemnisation. Il s'agit de la décision de déconstruire le navire et de la décision de déployer du personnel de Victoria à Campbell River.

En ce qui concerne la déconstruction, la demande d'indemnisation semble indiquer que l'inspection faite le 1^{er} décembre 2017 était centrée sur la pollution par les hydrocarbures et qu'elle a mené à la décision de déconstruire le navire.

La preuve fournie par la GCC montre que les travaux de déconstruction du navire ont débuté le 6 décembre 2017. Pourtant, le rapport d'inspection n'a été terminé que le 28 décembre 2017. Aucune preuve n'a été présentée pour montrer que les résultats de l'inspection ont été communiqués à la GCC d'une façon quelconque avant cette date.

Par ailleurs, le rapport d'inspection lui-même ne justifie pas pleinement la décision de déconstruire le navire, et il ne semble pas être centré sur la pollution par les hydrocarbures. Le rapport d'inspection contient une seule ligne disant que l'intérieur du navire était souillé de carburant diesel, ainsi qu'un bref commentaire sur la présence d'huile hydraulique et de réservoirs remplis d'un mélange d'eau et de carburant diesel. D'après la première page du rapport, l'inspection avait pour but de déterminer quel était l'état du navire, s'il pouvait être réparé et remis à l'eau, s'il était raisonnable de le reconstruire, et quelle était sa valeur résiduelle. La preuve fournie ne permet pas de rejeter le but de l'inspection énoncé dans le rapport lui-même et d'accepter plutôt celui indiqué dans l'exposé de la GCC.

De plus, bien qu'une constatation que l'intérieur du navire était souillé d'hydrocarbures serait pertinente par rapport à la décision de le déconstruire, et même s'il est convenu qu'une telle constatation a été faite dans le rapport d'inspection, cela ne veut pas dire que le rapport d'inspection était nécessaire. Une telle constatation aurait pu facilement être faite par l'une ou l'autre équipe de la GCC (ou par l'entrepreneur) qui a examiné le navire après qu'il ait été sorti de l'eau.

L'affirmation selon laquelle le rapport d'inspection était centré sur la pollution par les hydrocarbures et celle voulant que la décision de déconstruire le navire était fondée sur le rapport d'inspection sont toutes deux rejetées.

Néanmoins, il est accepté que le navire était au moins partiellement contaminé par les hydrocarbures. Il est également accepté que, dans ce cas-ci, il aurait probablement coûté plus cher de nettoyer complètement le navire avant de le remettre à l'eau, que ce qu'il en a coûté pour le déconstruire. De plus, étant donné le manque de ressources du propriétaire du navire, il aurait peut-être aussi coûté plus cher d'entreposer le navire aux frais de la GCC que de le déconstruire. Compte tenu de la modicité des frais de déconstruction du navire, il est conclu que la déconstruction était une mesure raisonnable, tout comme les frais associés. Cette conclusion a été tirée en dépit du fait que la raison invoquée par la GCC pour justifier la déconstruction du navire ait été rejetée.

La deuxième question a rapport au caractère approprié des frais de déplacement réclamés. D'après les faits, l'équipe d'intervention environnementale de la GCC a voyagé de Victoria à Campbell River le 26 novembre 2017. Après s'être rendue sur place pour observer l'incident et remplacer le matériel absorbant, l'équipe d'intervention environnementale de la GCC a été déployée ailleurs pour intervenir en réponse à un autre incident. Cela a fait suite à l'intervention initiale de la station de bateau de sauvetage de Campbell River le 25 novembre 2017 – et a été suivi de l'intervention ultérieure de la station de bateau de sauvetage de Campbell River le 27 novembre 2017.

La station de bateau de sauvetage de Campbell River se trouve à proximité du lieu de l'incident. Les membres de cette station possèdent la formation et l'équipement nécessaires pour intervenir en réponse à un incident de pollution par les hydrocarbures comme celui qui s'est produit à cet endroit, comme en atteste le fait que la station de bateau de sauvetage se soit effectivement chargée de l'intervention primaire.

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

Les frais réclamés dans la demande d'indemnisation de la GCC sont répartis 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 jugées recevables et d'autres ont été rejetées.

Annexe 2 – Services contractuels

Montant réclamé : 22 404,90 \$

La GCC a réclamé les frais des services contractuels fournis par cinq entrepreneurs :

- Hetherington Industries, qui a éliminé les déchets d'hydrocarbures (173,25 \$);
- Rilaur Enterprises Ltd., qui a renfloué le navire, l'a déplacé et l'a vidé d'eau par pompage (5 071,50 \$);
- Innovative Pressure Systems, qui a soulevé le navire à deux reprises, une première fois pour le sortir de l'eau et une deuxième fois pour le placer sur une remorque (1 055,25 \$);

- Building Sea Marine, qui a fait une inspection du navire (1 404,90 \$); et
- J.W. Timber Co. Ltd., qui a déconstruit le navire et s'en est débarrassé (14 700 \$).

Hetherington Industries

Cet entrepreneur s'est débarrassé du matériel absorbant solide qui a été déployé et ensuite récupéré par la GCC. Ces frais sont raisonnables et découlent nécessairement des mesures raisonnables prises par la GCC en réponse à la pollution par les hydrocarbures.

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

Rilaur Enterprises Ltd.

Rilaur Enterprises a mobilisé le navire de sauvetage *Night Drifter* et a fait appel à une entreprise de plongée en sous-traitance pour renflouer le navire et le déplacer afin de le sortir de l'eau. Ces mesures étaient raisonnables et ont été prises en réponse à un incident de pollution par les hydrocarbures, et les frais associés à ces mesures sont aussi raisonnables.

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

Innovative Pressure Systems

Cet entrepreneur a soulevé le navire à deux reprises.

Dans un premier temps, il a soulevé le navire de l'eau et l'a déposé sur des blocs à la marina Freshwater. Cette mesure était raisonnable et a été prise en réponse à un incident de pollution par les hydrocarbures, et les frais associés à cette mesure sont raisonnables.

Dans un deuxième temps, l'entrepreneur a soulevé le navire de l'endroit où il était placé sur des blocs et l'a déposé sur une remorque pour qu'il soit transporté à un lieu d'élimination. Cette mesure n'était pas raisonnable en soi, car pendant que le navire était placé sur des blocs sur la terre ferme, il est évident qu'il ne posait pas un risque de pollution par les hydrocarbures de l'environnement marin. Cependant, d'après les faits établis, il est accepté qu'il aurait probablement coûté plus cher d'enlever les hydrocarbures du navire pour le remettre à l'eau que de s'en débarrasser. Par conséquent, cette mesure est jugée raisonnable, tout comme les frais associés à celle-ci.

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

Building Sea Marine

Un expert de Building Sea Marine a fait une inspection du navire le 1^{er} décembre 2017 à la marina Freshwater (et non pas le 31 novembre 2017, comme il est indiqué dans l'exposé de la GCC). Le rapport d'inspection lui-même est daté du 28 décembre 2017. Il est à noter que les travaux de déconstruction du navire ont débuté le 6 décembre 2017.

Le rapport d'inspection contient des photos qui ont été difficiles à examiner dans le but de parvenir à des conclusions, en raison de la faible qualité des photocopies jointes à la

demande d'indemnisation. Dans la mesure où ces photos ont pu être utiles à l'examen, elles semblent montrer que le navire était légèrement souillé d'hydrocarbures.

Le rapport d'inspection ne décrit pas l'ampleur du risque de pollution que posait le navire lui-même. Il ne dit rien au sujet de la quantité d'hydrocarbures qui restait à bord du navire, sauf pour mentionner la présence de deux réservoirs d'essence et [traduction] « d'une machine principale, d'engrenages et d'un système hydraulique » pleinement assemblés qui contenaient vraisemblablement une quantité d'hydrocarbures.

D'après le rapport d'inspection, il est conclu que ce rapport a été obtenu pour des raisons autres que de traiter des aspects de l'incident ayant trait à la pollution par les hydrocarbures. Cette conclusion est appuyée par le fait que la GCC savait qu'il y avait des hydrocarbures à bord du navire avant même d'obtenir le rapport d'inspection, que le navire était en mauvais état, et que celui-ci a été contaminé par les hydrocarbures lorsqu'il a coulé. Le rapport d'inspection n'a ajouté aucune nouvelle information au sujet de la présence d'hydrocarbures pour les besoins de l'intervention.

Cette portion de la demande d'indemnisation est rejetée.

J.W. Timber Co. Ltd.

Comme il a déjà été noté, l'élimination du navire n'était pas une mesure raisonnable en soi, car après avoir été sorti de l'eau, le navire ne posait aucun risque immédiat de pollution par les hydrocarbures. Cependant, d'après les faits présentés et les conclusions tirées, il est accepté qu'il aurait coûté plus cher d'enlever tous les hydrocarbures du navire pour le remettre dans l'environnement marin en toute sécurité, que ce qu'il en a coûté pour éliminer le navire. Par conséquent, l'élimination du navire est considérée comme une mesure raisonnable, tout comme les frais associés à cette mesure.

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

Sommaire

Le tableau ci-dessous présente un sommaire des conclusions tirées à propos des frais relatifs aux travaux des entrepreneurs :

Factures et détails		
Aucune date	Hetherington Industries a éliminé un baril de matériel absorbant souillé [provenant de barrages flottants]	173,25 \$
27 nov. 2017	Rilaur Enterprises Ltd. a mobilisé le bateau de sauvetage <i>Night Drifter</i> et a tiré le navire jusqu'au rivage, il a partiellement renfloué la poupe à l'aide d'une grue [<i>Raider Crane Lift</i>] fournie par le sous-traitant Coastal Seatrucking, et il a vidé l'eau du navire par pompage. Des travaux ont aussi été sous-traités à J.R.L. Diving. Le navire a été remorqué à la marina Freshwater.	5 071,50 \$

Factures et détails		
27 nov. - 5 déc. 2017	Innovative Pressure Systems a soulevé le navire pour le sortir de l'eau et l'a placé sur des blocs à la marina Freshwater (27 nov.).	1 055,25 \$
	Innovative Pressure Systems a aussi soulevé le navire de l'endroit où il était placé sur des blocs et l'a déposé sur une remorque le 5 décembre. Le navire a été entreposé pendant un total de 9 jours à raison de 45 \$ par jour (27 nov. - 5 déc.)	
1 ^{er} déc. 2017	Building Sea Marine a inspecté le navire pour évaluer son état et sa valeur résiduelle.	-
28 déc. 2017	Le rapport d'inspection a été présenté à l'équipe d'intervention environnementale de la GCC.	0,00 \$
6 déc. 2017	J.W. Timber Co. Ltd. a déconstruit le navire et s'en est débarrassé. Des travaux ont été sous-traités à A. Wood Bulldozing pour l'élimination des matériaux.	14 700,00 \$
	Total	22 404,90 \$

Figure 3 - Sommaire des frais relatifs aux travaux des entrepreneurs

Annexe 3 – Déplacements

Montant réclamé : 243,87 \$

La GCC a dépêché une équipe de trois agents d'intervention environnementale sur les lieux de l'incident les 26 et 27 novembre 2017. Cependant, après avoir été présente sur place le 26 novembre 2017, l'équipe a été déployée ailleurs pour s'occuper d'un autre incident. Par la suite, une équipe de la station de bateau de sauvetage de Campbell River a été déployée pour se charger des mesures d'intervention restantes.

La station de bateau de sauvetage de Campbell River se trouve à proximité du lieu de l'incident. Les membres de cette station se sont occupés de l'intervention primaire, et ils ont supervisé la sortie du navire de l'eau après que l'équipe d'intervention environnementale ait été déployée ailleurs pour s'occuper d'un incident séparé. Il est conclu que la station de bateau de sauvetage de Campbell River a effectivement été capable d'intervenir en réponse à l'incident.

Bien que les mesures que l'équipe d'intervention environnementale de la GCC a prises pendant qu'elle était sur place (enlever et remplacer le matériel absorbant, observer la situation) aient été raisonnables, il est conclu que les frais associés à ces mesures n'étaient pas raisonnables, étant donné la disponibilité et la proximité de la station de bateau de sauvetage de Campbell River. La station de bateau de sauvetage de Campbell River peut et doit donner priorité aux opérations de sauvetage, mais rien n'indique qu'une situation d'urgence soit survenue le 26 novembre 2017 qui aurait empêché la station de bateau de sauvetage de Campbell River de prendre elle-même ces mesures d'intervention.

Par conséquent, bien qu'il était raisonnable pour une équipe d'être présente sur place, de remplacer le matériel absorbant et d'observer la situation le 26 novembre 2017, de nombreux frais réclamés pour la prise de ces mesures ne sont pas raisonnables. Les frais réclamés pour le déplacement d'une équipe de Victoria à Campbell River ne sont pas raisonnables.

Cette portion de la demande d'indemnisation est rejetée.

Annexe 5 – Heures de travail supplémentaires du personnel à temps plein
Montant réclamé : 2 566,43 \$

Dans sa demande d'indemnisation, la GCC a réclamé 33 heures de travail supplémentaires pour la présence de son équipe d'intervention environnementale sur les lieux de l'incident le 26 novembre 2017, et 3,5 heures de travail supplémentaires pour le 25 novembre 2017.

Les documents accompagnant la demande d'indemnisation ne décrivent pas de façon précise les travaux effectués par l'un des membres de l'équipe le 25 novembre 2017. On sait que des efforts ont été faits pour prendre contact avec le propriétaire du navire. Les heures de travail indiquées (15 h 00 à 18 h 30) semblent avoir eu lieu après l'intervention primaire de la station de bateau de sauvetage de Campbell River. Étant donné que ce membre de l'équipe a travaillé une journée très complète le 25 novembre 2017 (sa feuille de temps montre qu'il s'est occupé d'un autre incident de 6 h 30 à 15 h 00), il est présumé que les heures indiquées ne correspondent pas aux heures de travail. Les heures consacrées à l'incident ont vraisemblablement coïncidé avec d'autres tâches accomplies durant la journée. Puisque l'incident est survenu un samedi, les heures de travail supplémentaires réclamées sont raisonnables, tout comme les frais associés à celles-ci.

Comme il a déjà été noté, les mesures prises par l'équipe d'intervention environnementale de la GCC le 26 novembre 2017 et les frais réclamés pour la présence de cette équipe sur les lieux de l'incident sont jugés raisonnables, mais les frais réclamés pour envoyer cette équipe de Victoria à Campbell River afin d'effectuer ces travaux ne le sont pas. Ces frais de déplacement sont rejetés. Cependant, il est conclu que les heures de travail et les frais associés à la présence sur place d'une équipe d'intervention environnementale de la GCC seraient comparables à ce qu'il en aurait coûté à la station de bateau de sauvetage de Campbell River pour être présente sur les lieux et faire le travail. Par conséquent, les frais associés à la présence de l'équipe d'intervention environnementale de la GCC sur les lieux de l'incident servent de mesure pour établir ce qu'il en aurait coûté à la station de bateau de sauvetage de Campbell River pour envoyer une équipe sur place et accomplir ce travail.

Les feuilles de temps de l'équipe d'intervention environnementale de la GCC montrent que, le 26 novembre 2017, trois membres de l'équipe ont fait des heures de travail supplémentaires. Chaque membre de l'équipe a fait 11 heures de travail supplémentaires, mais les périodes de ces heures de travail ne coïncident pas tout à fait. Les feuilles de temps de deux membres de l'équipe montrent qu'ils ont travaillé de 6 h 00 à 17 h 00, tandis que la feuille de temps du troisième membre de l'équipe montre qu'il a travaillé de 7 h 00 à 19 h 00 (ce qui représente 12 heures de travail). Il est présumé que deux membres de l'équipe ont fait les préparatifs du voyage avant l'arrivée du troisième membre, et que toute l'équipe a ensuite quitté Victoria.

Comme il a été noté plus tôt, les frais de déplacement de Victoria à Campbell River n'étaient pas raisonnables dans les circonstances. Par conséquent, trois heures de travail ont été déduites de la feuille de temps de chaque membre de l'équipe, et une heure de travail a été déduite de la feuille de temps de chacun des deux membres de l'équipe qui ont apparemment fait les préparatifs de voyage de 6 h 00 à 7 h 00 le 26 novembre 2017.

Le nombre d'heures de travail facturées pose aussi un problème. Les membres de l'équipe d'intervention environnementale de la GCC ont travaillé jusqu'à 17 h 00 ou 19 h 00 le 26 novembre 2017. Aucun document n'a été fourni pour expliquer ce que les membres de l'équipe ont fait sur les lieux de l'incident durant une période de sept heures. Cependant, un document accompagnant la demande d'indemnisation (Rapport de voyage quotidien) montre que le véhicule que l'équipe a utilisé pour voyager est revenu à Victoria à 15 h 00 le 26 novembre 2017. Les documents et l'information disponibles ne permettent pas de résoudre cette contradiction dans les éléments de preuve.

Il est considéré que la solution la plus raisonnable est de déduire les heures de déplacement (total de six heures, soit trois heures dans chaque direction) du nombre d'heures de travail supplémentaires réclamé par la GCC. Il reste ainsi cinq heures pour les travaux sur place, la mobilisation et la démobilitation. Cette solution est aussi appliquée pour résoudre la divergence entre les heures de début et de fin du travail dans les feuilles de temps qui ont été présentées. Le double du taux de salaire de base pour ces heures supplémentaires est accepté pour le travail fait un dimanche. Les cinq heures de travail de chaque employé le 26 novembre 2017 sont ajoutées aux trois heures et demie de travail le 25 novembre 2017 (le taux et demi du salaire de base pour ces heures supplémentaires est accepté), ce qui représente un total de 18,5 heures de travail supplémentaires.

Ces frais sont calculés comme suit :

Niveau	Heures de travail	Taux (par heure)	Total des frais
GT 5	3,5	36,02 x 1,5 = 54,03	189,10 \$
GT 5	5	36,02 x 2 = 72,04	360,20 \$
GT 4	10	36,02 x 2 = 72,04	720,40 \$
	18,5		1 269,70 \$

Figure 4 - Frais des heures de travail supplémentaires recevables

Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en partie au montant de 1 269,70 \$.

Annexe 11 – Équipement de lutte contre la pollution Montant réclamé : 1 236,23 \$

Cette portion de la demande d'indemnisation comprend les frais relatifs au déploiement de matériel absorbant et à l'usage d'un bateau de lutte contre la pollution PRV II. L'utilisation de matelas absorbants était une mesure raisonnable prise en réponse à un incident de pollution par les hydrocarbures, et cette portion de la demande d'indemnisation est acceptée. Il est à noter que, dans son intervention en réponse à l'incident, la GCC a apparemment utilisé une plus grande quantité de matériel absorbant et d'équipement (y compris un barrage flottant) que ce qu'elle a réclamé dans sa demande d'indemnisation. Les frais d'équipement qui n'ont pas été réclamés ne peuvent être pris en compte; par

conséquent, le paiement total pour les frais du matériel absorbant est limité au montant de 42,00 \$ qui a été réclamé.

Les frais réclamés pour l'usage du bateau de lutte contre la pollution PRV II exigent une analyse plus détaillée. Puisqu'il n'était pas raisonnable de dépêcher une équipe d'intervention environnementale de la GCC de Victoria à Campbell River pour une intervention d'une journée, le déploiement du bateau de lutte contre la pollution PRV II avec cette équipe doit aussi être examiné. En définitive, il est accepté que, si l'équipe de la station de bateau de sauvetage de Campbell River avait été déployée le 26 novembre 2017, elle aurait utilisé une embarcation à peu près semblable. L'usage d'une embarcation est jugé raisonnable, tout comme les frais d'utilisation d'un bateau de lutte contre la pollution PRV II. Par conséquent, cette portion de la demande d'indemnisation est recevable.

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

Annexe 12 – Véhicules

Montant réclamé : 181,96 \$

Cette portion de la demande d'indemnisation comprend le kilométrage parcouru par le véhicule routier ayant servi à transporter l'équipe d'intervention environnementale de la GCC de Victoria à Campbell River. Selon les conclusions tirées plus tôt, ces frais ne sont pas raisonnables. De plus, étant donné que les frais réclamés pour l'usage d'une embarcation à l'annexe 11 ont été acceptés, il semble qu'il n'y aurait eu aucun besoin d'utiliser un véhicule routier si l'équipe de la station de bateau de sauvetage de Campbell River avait été déployée le 26 novembre 2017.

Cette portion de la demande d'indemnisation est rejetée.

Annexe 13 – Administration

Montant réclamé : 7,54 \$

Dans sa demande d'indemnisation, la GCC a réclamé des frais d'administration au taux de 3,09 %. Le taux actuel convenu entre la Caisse et la GCC est de 2,53 %, lequel sera utilisé jusqu'à ce qu'une décision finale soit prise à propos d'une modification de ce taux.

Les frais d'administration réclamés par la GCC s'appliquent seulement aux frais de déplacement. Étant donné que les frais de déplacement ont été rejetés, les frais d'administration réclamés ne peuvent être acceptés.

Cette portion de la demande d'indemnisation est rejetée.

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 présentée par la GCC pour son intervention en réponse à l'incident.

Annexe		Montant réclamé	Montant offert
Services contractuels	Hetherington Industries	173,25 \$	173,25 \$

Annexe		Montant réclamé	Montant offert
	Rilaur Enterprises Ltd.	5 071,50 \$	5 071,50 \$
	Innovative Pressure Systems	1 055,25 \$	1 055,25 \$
	Building Sea Marine	1 404,90 \$	0,00 \$
	J.W. Timber Co. Ltd.	14 700,00 \$	14 700,00 \$
Déplacements		243,87 \$	0,00 \$
Heures de travail supplémentaires du personnel à temps plein		2 566,43 \$	1 269,70 \$
Mesures et équipement de lutte contre la pollution		1 236,23 \$	1 236,23 \$
Véhicules		181,96 \$	0,00 \$
Administration		7,54 \$	0,00 \$
Total		26 640,93 \$	23 505,95 \$

Figure 5 - Sommaire des montants réclamés et des montants offerts

Le montant de l'offre s'élève à 23 505,95 \$, plus les intérêts courus prescrits par la loi qui seront calculés selon l'art. 116 de la *LRMM* à la date où la somme offerte sera versée.

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.