



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

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

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

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

LETTRE D'OFFRE

Ottawa, le 28 janvier 2021
Dossier de la CIDPHN : 120-873-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 : *Halary No. 1 – Campbell River (Colombie-Britannique)*
Date de l'incident : 2018-10-11

SOMMAIRE ET OFFRE D'INDEMNITÉ

Cette lettre est en réponse à une demande d'indemnisation présentée par la Garde côtière canadienne (la « GCC ») relativement au navire de pêche *Halary No. 1* (le « navire »), qui a coulé le 11 octobre 2018 à Campbell River, en Colombie-Britannique (l'« incident »).

Le 9 octobre 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 la 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 25 413,44 \$ 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 17 021,27 \$ (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'article 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 et photos

Selon l'exposé, le 11 octobre 2018 à 8 h 10, le service d'intervention environnementale de la GCC a été avisé qu'un ancien navire de pêche de 35 pieds, identifié comme étant le « *Halary* », avait coulé au quai de la marina Discovery, à Campbell River (Colombie-Britannique). Une équipe de la station locale de bateau de sauvetage a été dépêchée sur les lieux pour évaluer la situation.

L'exposé se poursuit ainsi :

[TRADUCTION]

À son arrivée, l'équipe de la station de bateau de sauvetage de Campbell River (personnel de la Garde côtière) a constaté que des hydrocarbures s'échappaient du navire coulé et remontaient à la surface de l'eau. Elle a déployé des barrages flottants et des matelas absorbants autour du navire. Le directeur du port est aussi arrivé sur les lieux et a déployé d'autres barrages flottants et matelas absorbants pour aider à contenir l'irisation d'hydrocarbures qui s'était répandue dans toute la marina. Le propriétaire [...] a indiqué qu'il pouvait y avoir jusqu'à 200 gallons de carburant à bord du navire. Il a dit être incapable de fournir une aide quelconque, financière ou autre, pour sauver son navire. [...] Le [personnel] de la station de bateau de sauvetage est demeuré sur place jusqu'à l'arrivée de l'entrepreneur en sauvetage. [II] s'est ensuite remis en état de disponibilité de recherche et sauvetage.

0818LT L'officier de service en intervention environnementale a pris des dispositions avec Rilaur Enterprise pour sauver le navire et éliminer toute menace de pollution. Rilaur était la seule compagnie de sauvetage locale qui était disponible et qui avait les moyens d'intervenir rapidement et de manière appropriée. La recherche d'un entrepreneur à l'extérieur de la région aurait retardé l'opération de sauvetage, ce qui veut dire que le navire aurait continué de rejeter des hydrocarbures dans l'eau et qu'il y aurait eu un risque de causer d'autres dommages à l'environnement marin. Pacific Pro Dive avait des plongeurs qualifiés et de l'équipement surface-air, ce qui était exigé par [la GCC], et le Beaufort Range Marine Group allait se charger de déséquiper, de transporter et d'entreposer le navire une fois qu'il serait sorti de l'eau.

0930LT Rilaur Enterprise est arrivé sur les lieux et a pris la relève du personnel [de la station de bateau de sauvetage]. Le personnel de Rilaur Enterprise, en collaboration avec le directeur du port, a

continué de remplacer et d'enlever les barrages flottants et le matériel absorbant selon le besoin. Le personnel de Pacific Pro Dive (plongeurs) est arrivé plus tard et a mis en place des sacs de levage. Cette mesure, en plus de l'usage de pompes et de génératrices fournies par Rilaur Enterprise pour vider l'eau, étaient nécessaires pour renflouer le navire.

1403LT L'officier de service en intervention environnementale a communiqué avec l'expert maritime de Building Sea Marine, pour connaître sa disponibilité. Il a dit ne pas pouvoir venir à Campbell River pour inspecter le navire avant que celui-ci ne soit sorti de l'eau. Il a indiqué qu'il inspecterait le navire au chantier de Beaufort Range Marine Group à Comox.

1649LT Le navire a été renfloué, vidé d'eau et remorqué par Rilaur Enterprise jusqu'à une rampe de mise à l'eau située non loin, en attendant l'arrivée d'un camion transporteur de bateau (de Beaufort Range Marine Group) le lendemain matin. Le personnel de Rilaur Enterprise a aussi enlevé les barrages flottants et le matériel absorbant souillés de la marina. Étant donné que la source d'infiltration d'eau n'a pu être trouvée, le *Halary* risquait de couler à nouveau et de rejeter d'autres hydrocarbures dans l'environnement marin. L'officier de service en intervention environnementale a demandé à Rilaur Enterprise de continuer à faire fonctionner les pompes à bord du navire durant toute la nuit pour le garder à flot.

L'exposé se poursuit ainsi pour le 12 octobre 2018 :

[TRADUCTION]

0908LT Rilaur Enterprise a quitté les lieux et le personnel de Beaufort Range a commencé à déséquiper le *Halary* et à le préparer pour qu'il soit enlevé et transporté. Plus tard dans l'après-midi, le navire a été sorti de l'eau et transporté au chantier de Beaufort Range Group à Comox.

1759LT [Beaufort Range Marine Group] a indiqué que le navire était entreposé en toute sécurité à [son] chantier et qu'il attendait l'arrivée de l'expert maritime [...].

L'exposé dit ensuite que Heatherington Industries Ltd. a ramassé des sacs de matériel absorbant souillé à Campbell River le 15 octobre 2018. Il est noté dans l'exposé que [traduction] « le rapport d'inspection a été reçu » le 23 octobre 2018. Le passage suivant de ce rapport est inclus dans l'exposé :

"The main engine and marine gear remain assembled so it is assumed they also remain with their internal lubricating & hydraulic oils mostly in place in the sumps, except where likely part-displaced with seawater. Total volume estimated to be 20 gallons of gear oil and diesel engine oil. The main engine keel-cooling system is considered to remain full and so with approximately 20 gallons. It is considered that the fuel tanks are part-full of gasoline / water mixture, so containing approximately 50 to 75 gallons each.

The underwater hull carries a very heavy and mature growth of weed, mussel, barnacle and general sea-growth across all areas visible with the propeller and rudder heavily encrusted. The rudder is heavily rusted and it is apparent the vessel has not been dry docked for regular maintenance in a very long time and similarly has not operated for a very long time. There are no anodes remaining. Carefully examining the underwater planking along the keel shows the garboard seem to be poor in several locations along the starboard side. The machinery space bilge is lightly fouled with oil and fuel.

Without significant repairs, rebuilding and replacement of ships systems the vessel will remain an immediate risk to the environment and navigable waters of BC if put back into the water as is.

There is ZERO residual value in the complete hull, structure & equipment of the vessel as they currently exist.

There is ZERO residual value in the hull, structure & equipment of the vessel if the vessel was deconstructed.

There is ZERO residual value in salvage of the electronics, machinery or any components onboard the vessel."

Figure 1 – Copie d'écran d'un extrait de l'exposé citant un passage du rapport d'inspection

L'exposé se termine ensuite comme suit :

[TRADUCTION]

D'après cette information, et parce que le propriétaire était incapable de fournir une aide quelconque, financière ou autre, et que le navire n'avait aucune valeur résiduelle, il a été recommandé de déconstruire le navire.

30 octobre 2018

[Beaufort Range Marine Group] a été autorisé à déconstruire le *Halary* par le service d'intervention environnementale de la GCC.

22 décembre 2018

Beaufort Range Marine Group a indiqué que le *Halary* avait été déconstruit et que ses composantes avaient été éliminées.

L'exposé comprend plusieurs photos sans légende ni date :

Figures 2 à 4 – Copies d'écran de certaines photos jointes à la demande d'indemnisation

Sommaire des frais

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

apporte plus de détails à l'exposé de la GCC : Rilaur a utilisé deux bateaux durant l'opération et a dû déplacer un voilier se trouvant tout près afin de pouvoir atteindre le navire coulé. La facture de Rilaur comprend aussi la liste suivante, à peine lisible, des services fournis et du coût de ces services :

DATE OF SERVICE	TIME	DESCRIPTION	RATE	TOTAL
Oct 11 2018	3.75 Hrs	2 men X \$50.00 hr (8:30 a.m. - 12:20 p.m.)	\$100.00	\$375.00
Oct 11 2018	5 Hrs	Night Diver / including deckhand (12:20 p.m. - 5:15 p.m.)	\$300.00	\$1500.00
Oct 11 2018	1/2 day	Skiff / Outboard	\$150.00 day	\$75.00
Oct 11-12 2018	15.75 Hrs	Night Diver / including deckhand - @ rate : 5:15 p.m. - 9:00 a.m.	\$150.00	\$2,362.50

Figure 7 – Copie d'écran de la facture de Rilaur datée du 31 octobre 2018

La facture de Pacific Pro Dive Ltd. (« Pacific Pro ») est datée du 11 octobre 2018. Elle comprend la liste suivante des services fournis et du coût de ces services :

Description	Qty	Rate	Amount
Surface Supply Labour - Golby , 11:00-1630 - 10/11/18	5.5	173.75	955.62
Surface Supply Labour - Bright , 11:00-1630 - 10/11/18	5.5	173.75	955.63
Surface Supply Labour - Coltart , 11:00-1630 - 10/11/18	5.5	173.75	955.63
Surface Supply Labour - Wills , 11:00-1630 - 10/11/18	5.5	173.75	955.63
Mileage - Bright - Nanaimo:Campbell River	285	0.80	228.00
Mileage - Coltart - Comox: Campbell River	130	0.80	104.00
Misc. Rental - Cylinders Aluminum 80	9	15.00	135.00
Lift Bag (2 x 2000#, 2 x 4000#)	4	300.00	1,200.00
Supplies (Decon. Line)	1	85.00	85.00
Pump 2" Gas	2	150.00	300.00
GST On Sales		5.00%	277.13

Figure 8 – Copie d'écran de la facture de Pacific Pro datée du 11 octobre 2018

La facture de Beaufort Range Marine Group Ltd. (« Beaufort ») est datée du 22 décembre 2018. Elle comprend la liste annotée suivante des services fournis et du coût de ces services :

Project Management Services, Logistics and Support required the after raising of the wooden vessel "Halary"at Campbell River Fishermans Wharf on Thursday October 11/18 x 17	#85/HR	\$1,445.00
OCT. 12- Travel to CR, Unstep mast, rigging, radar, exhaust, vent stacks and aft deck cover. Package and prepare for transport via Bowline Boat Moving for dry land storage in Comox. Prepare ground cover, unload and block vessel. Labour by 2 men. x 8	#45/HR	\$720.00
Trucking from Discovery Harbour Boat Ramp to Storage Yard in Comox		\$619.00 ✓
Labour and mechanical for removal of engine/gear, driveline, tankage, remaining fuel/oils, metals, electrical, hosing, deconstruct and package for transport to Comox Valley Waste Management for final disposal. x 63	#45/HR	\$2,835.00
Crane Truck service to remove engine/gear, fuel tanks, heavy metals and transport for recycling x 7		\$700.00
Hetherington Industries Ltd for pumping and pick up of old fuel/oil, oily bilge waters spill booms and pads		\$1,582.91 ✓
Trucking from storage to Comox Valley Waste Management site in Cumberland		\$600.00 ✓
Disposal Fees		\$1,244.25 ✓
Bundle of Spill Pads		\$85.00 ✓
Hyseas Bilge Cleaner x 4		\$47.72 ✓

Meals while in Campbell River	\$40.66
Consumables and shop supplies (Missing one receipt \$10.11)	\$109.57 ✓
Storage, Boat stands, tarping ground cover and clean up x 3	\$450.00 /1047
Administration Fees and Service 10%	\$1,047.91
<hr/>	
Subtotal	\$11,527.02
GST	\$576.35
<hr/>	
Total	\$12,103.37

Figures 9 et 10 – Copies d'écran de la facture de Beaufort datée du 22 décembre 2018

La facture de Beaufort était accompagnée de onze factures et reçus provenant de huit différents sous-traitants et fournisseurs; l'une de ces factures est presque entièrement illisible. Ces factures secondaires et ces reçus se rapportent aux services et articles décrits aux figures 9 et 10. Dans chaque cas, Beaufort a payé la TPS et/ou la TVP à ses sous-traitants et fournisseurs. Les documents semblent montrer que, dans plusieurs factures qu'il a présentées à la GCC, Beaufort a appliqué la TPS à des montants qui incluaient déjà les taxes.

La facture de Heatherington Industries Limited (« Heatherington ») est datée du 15 octobre 2018. Elle couvre l'élimination de quatre barils de matériel absorbant souillé, au prix de 160,00 \$ le baril, et elle comprend des frais de documentation de 5,00 \$.

Enfin, la facture de Building Sea Marine (« BSM ») est datée du 23 janvier 2019. Elle couvre une [traduction] « Inspection du navire pour en déterminer l'état et la valeur de récupération », effectuée le 22 octobre 2018, y compris un rapport d'inspection et des photos. La facture de BSM est aussi censée comprendre un [traduction] « bref rapport par courriel », mais celui-ci ne figure pas parmi les documents fournis par la GCC; cependant, il se peut que des extraits en aient été inclus dans l'exposé (voir la figure 1).

Rapport d'inspection de BSM

Le rapport d'inspection de BSM est intitulé [traduction] « Inspection du navire pour en déterminer l'état et la valeur de récupération » et il est daté du 23 janvier 2019. Le principal texte du rapport a une longueur de sept pages. Il comprend aussi une annexe contenant 22 photos en couleur du navire qui sont annotées. Le rapport donne la description suivante des travaux accomplis :

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

- l'état actuel du navire;
- si le navire pouvait être réparé efficacement;
- s'il était raisonnable de reconstruire le navire; et
- quelle serait la valeur résiduelle du navire (s'il en est) s'il était déconstruit.

Le rapport d'inspection montre que le navire a été identifié avec certitude comme étant le *Halary No. 1*, un ancien navire de pêche à la traîne et à filet maillant construit en 1959, d'une longueur d'environ 31 pieds et d'une jauge brute de 10,26, d'après le numéro matricule de Transports Canada gravé dans les bordages du navire.

La conclusion du rapport d'inspection est reproduite dans l'exposé de la GCC et illustrée à la figure 1.

Les photos incluses dans le rapport d'inspection illustrent les conclusions de l'expert maritime :

Figures 11 à 13 – Copies d'écran de photos annotées contenues dans le rapport d'inspection de BSM

Autres documents internes de la GCC

La demande d'indemnisation comprend un seul registre quotidien du personnel et de l'équipement (le « registre »). Le registre est daté du 11 octobre 2018 et indique que, ce jour-là, de 8 h 30 à 16 h 00, un seul agent d'intervention environnementale de la GCC a géré à distance l'intervention en réponse à l'incident. Le registre montre aussi que cinq ballots de barrages flottants, d'une longueur totale de 200 pieds, ont été utilisés.

Le sommaire suivant est joint à la demande d'indemnisation à l'appui des frais de salaire réclamés :

	Group & Level	Time (Hours)	Rate	COST	REFERENCE
	GT 04	7.5	43.76	328.20	As per Personnel log

Figure 14 – Copie d'écran du sommaire des frais de salaire réclamés (le nom de l'employé de la GCC est caviardé)

Un autre sommaire est joint à la demande d'indemnisation à l'appui des frais réclamés pour l'équipement de lutte contre la pollution, à savoir cinq ballots de barrages flottants, au coût de 75,00 \$ le ballot.

Enfin, la demande d'indemnisation comprend un document d'une seule page montrant les calculs ayant servi à déterminer les frais d'administration réclamés par la GCC.

CONCLUSIONS ET DÉCISIONS

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

L'incident a causé des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, ou a menacé de causer de tels dommages, dans la mer territoriale ou les eaux intérieures du Canada, et il a occasionné des frais pour la prise de mesures visant à réduire ces 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 indemnisables.

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

Identification du navire

Une brève enquête, y compris une recherche dans le registre d'immatriculation de Transports Canada, a été faite pour identifier correctement le navire. Aucune information sur un navire appelé simplement « *Halary* » n'a été trouvée dans le registre d'immatriculation, mais un navire appelé « *Halary No. 1* » figure dans le registre. Les détails biographiques indiqués dans le registre correspondent à peu près à ceux du navire : il a une longueur de 9,51 mètres, comparativement à la longueur de 35 pieds décrite par la GCC, et le type de bâtiment et le matériau de construction de la coque sont les mêmes.

Il est donc conclu que le navire est bel et bien le *Halary No. 1*, tel qu'il est identifié dans le rapport d'inspection de BSM et dans le registre d'immatriculation de Transports Canada sous le numéro matricule 395610.

Conclusions concernant la preuve fournie par la GCC

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

La GCC a joint à sa demande d'indemnisation un exposé qui énonce les faits de l'incident de façon assez détaillée. La description des événements importants est acceptée comme étant généralement exacte.

La menace de pollution que présentait le navire et les mesures prises en réponse à celle-ci

Il est accepté que l'incident, tel qu'il a été décrit par la GCC, a causé un rejet d'hydrocarbures qui menaçait d'endommager l'environnement et qu'il risquait de causer de futurs rejets d'hydrocarbures. Alors que le navire était sous l'eau, la GCC a appris de son propriétaire apparent qu'il pouvait y avoir jusqu'à 200 gallons de carburant à bord. De plus, il était raisonnable de supposer que les machines du navire contenaient d'autres hydrocarbures. Le navire a continué à causer de la pollution, comme en témoignent la remontée continue d'hydrocarbures qui formaient une irisation à la surface de l'eau, ainsi que le volume de matériel absorbant souillé qui a dû être éliminé par la suite. Par conséquent, il est conclu que toutes les mesures prises jusqu'à l'enlèvement du navire et son transport au chantier de Beaufort, inclusivement, où il a pu être inspecté et évalué, étaient des mesures raisonnables prises en réponse à une menace démontrée de pollution par les hydrocarbures. Les frais associés à ces mesures sont aussi jugés raisonnables.

À part les frais réclamés pour le matériel absorbant déployé le 11 octobre 2018, qui sont jugés raisonnables, la GCC n'a réclamé aucuns frais relatifs aux activités du personnel de sa station de bateau de sauvetage.

La preuve fournie par la GCC concernant son processus décisionnel est insuffisante

La demande d'indemnisation de la GCC comprend très peu d'éléments de preuve directs du processus décisionnel qu'elle a suivi durant son intervention en réponse à l'incident, laquelle a été gérée à distance et réalisée presque entièrement par des entrepreneurs. Étant donné que le caractère raisonnable d'une mesure dépend en grande partie de la raison pour laquelle cette mesure a été prise, il est très important d'avoir une preuve contemporaine du processus décisionnel.

Le processus décisionnel que la GCC a suivi après le 12 octobre 2018 n'est justifié par aucune preuve directe. L'exposé semble indiquer que le navire a été déconstruit en grande partie parce qu'il n'avait aucune valeur et que son propriétaire apparent n'avait pas la capacité ni la volonté d'agir, ce qui est problématique.

La déconstruction du navire n'est pas acceptée comme étant une mesure raisonnable prise pour réduire la pollution par les hydrocarbures

En général, la GCC peut être indemnisée des frais raisonnables qu'elle engage pour déconstruire et éliminer un navire complet, s'il est démontré que le navire lui-même était une épave souillée d'hydrocarbures. Dans le cas d'un navire en bois, il peut arriver, dans certains cas, que les bordages de la coque soient très saturés d'hydrocarbures, à tel point que la déconstruction du navire devient une mesure raisonnablement efficace par rapport au coût pour s'assurer qu'il ne pose plus une menace à l'environnement marin. Pour le démontrer, il faut fournir une preuve directe montrant que le navire était souillé d'hydrocarbures.

La seule inspection du navire indiquée dans les documents fournis par la GCC a été faite par BSM, mais l'expert maritime n'a pas été expressément chargé d'évaluer les hydrocarbures polluants se trouvant à bord. Bien que le rapport d'inspection contienne une estimation des quantités d'hydrocarbures polluants se trouvant dans les différents réservoirs et les machines du navire, la probabilité de la présence de carburant dans les réservoirs et d'huile à moteur dans les systèmes fermés est rarement suffisante pour justifier les frais de déconstruction d'un navire complet.

Le rapport d'inspection indique aussi que la cale du compartiment machines du navire était [traduction] « légèrement souillée d'huile et de carburant ». Les photos prises par BSM semblent montrer de petites quantités d'un liquide noir et apparemment huileux dans la cale du navire. Cela ne suffit pas non plus à justifier la déconstruction du navire. Puisque le navire avait récemment été immergé, la présence d'eau huileuse dans sa cale, et le fait que celle-ci était légèrement souillée d'hydrocarbures, ne signifient pas que les bordages du navire étaient saturés d'hydrocarbures.

Enfin, la facture de Beaufort et celles de ses sous-traitants et fournisseurs semblent indiquer que, durant le processus de déconstruction, les hydrocarbures et l'eau huileuse se trouvant

à l'intérieur du navire ont été pompés et éliminés selon les modes de gestion de déchets appropriés. Le matériel absorbant souillé ayant servi durant l'intervention semble aussi avoir été éliminé selon les mêmes modes, mais rien n'indique que de quelconques parties du navire aient été éliminées d'une manière qui puisse porter à croire qu'elles étaient saturées d'hydrocarbures. Au lieu de cela, le personnel de Beaufort semble avoir utilisé un produit de nettoyage de cale dans les espaces du navire qui étaient légèrement huileux.

D'après la preuve présentée par la GCC, on ne peut conclure que les bordages du navire étaient saturés d'hydrocarbures. Par conséquent, une grande partie des frais réclamés pour les services contractuels associés aux travaux effectués par Beaufort et ses divers sous-traitants ne peuvent être établis comme ayant été engagés raisonnablement pour réduire la pollution par les hydrocarbures, pour l'application de la partie 7 de la LRMM. Les détails de cette conclusion sont énoncés ci-après.

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

Les frais que la GCC a réclamés à la Caisse sont répartis en quatre annexes, dont chacune est décrite ci-après.

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 ailleurs 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.

Annexe 2 – Services contractuels Montant réclamé ; 24 701,49 \$

Les services contractuels auxquels la GCC a fait appel en réponse à l'incident ont été répartis entre cinq entreprises :

Entreprise	Date de la facture	Description des travaux	Montant réclamé
Rilaur	2018-10-31	Évaluer l'incident, déployer du matériel absorbant, renflouer le navire et le sortir de l'eau	4 528,13 \$
Pacific Pro	2018-10-11	Remettre le navire à flot	6 151,64 \$
Beaufort	2018-10-22	Déséquiper et déconstruire le navire, éliminer le navire et son contenu	12 103,37 \$
Heatherington	2018-10-15	Éliminer quatre barils de matériel absorbant souillé	677,25 \$
BSM	2019-01-23	Inspecter le navire et faire rapport sur son état	1 241,10 \$

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. Dans ce cas-ci, les documents fournis étaient suffisants pour établir la raisonnable d'une partie des frais réclamés, mais, dans d'autres cas, de telles omissions

pourraient entraîner le rejet de ces frais. L'absence d'éléments de preuve vraisemblablement disponibles pour établir une demande d'indemnisation peut mener à une conclusion défavorable si les frais réclamés ne sont pas suffisamment justifiés.

Pour les raisons expliquées ci-haut, les montants payés à Rilaur, Pacific Pro et Heatherington sont acceptés en entier.

Étant donné que le personnel d'intervention d'urgence de la GCC n'a jamais été présent sur place pour inspecter lui-même le navire, la décision de le faire inspecter par un professionnel est jugée raisonnable. Cependant, le coût total de l'inspection du navire par BSM ne peut être accepté. Le mandat confié à BSM par la GCC était très général et ne faisait aucune mention expresse de pollution par les hydrocarbures. Néanmoins, le rapport d'inspection contenait certains renseignements sur les hydrocarbures polluants qui auraient pu être utiles au processus décisionnel de la GCC, bien que la majeure partie du contenu du rapport n'était pas pertinente. Étant donné que la GCC n'était pas présente sur place, le rapport d'inspection semble avoir tenu lieu d'inspection du navire pour ce qui est de la pollution par les hydrocarbures et des questions non liées à la pollution par les hydrocarbures. La moitié du montant réclamé pour le rapport d'inspection de BSM, soit 620,55 \$, est acceptée.

Pour les raisons énoncées ci-haut, seuls les frais engagés par Beaufort qui sont clairement associés à l'évaluation et à l'atténuation de la menace de pollution que posait le navire sont jugés indemnissables.

Beaufort a payé divers montants à huit différents sous-traitants et fournisseurs : Bowline Boat Moving Ltd. (« Bowline »), Comox Valley Waste Management (« CVWM »), Sound Marine (« Sound »), Comox Valley Hydraulic & Industrial Supply Ltd. (« CVH »), Canadian Tire (« CT »), Midland Tools (« Midland ») et Terrapure. Une facture d'un dernier sous-traitant est pratiquement illisible, mais il semble, d'après les descriptions contenues dans la facture de Beaufort, qu'elle couvrait l'usage d'un camion-grue pour enlever et transporter le moteur du navire, les réservoirs de carburant, ainsi que d'autres lourdes pièces de métal.

Le tableau ci-dessous résume les travaux et les articles couverts par ces factures (voir aussi les descriptions aux figures 9 et 10); tous les montants indiqués dans le tableau comprennent les taxes facturées à Beaufort. Le tableau montre aussi les montants recevables; ceux qui n'ont pas été jugés recevables n'étaient pas accompagnés de détails justificatifs suffisants ou n'avaient aucun rapport à la réduction de la pollution par les hydrocarbures.

Entreprise	Date de la facture	Description des travaux	Montant payé	Montant recevable
Bowline	2018-10-12	Transport du navire jusqu'au chantier de Beaufort	619,00 \$	619,00 \$
CT	2018-10-12	Outils et fournitures d'atelier	36,79 \$	0,00 \$
CT	2018-10-12	Outils et fournitures d'atelier	40,28 \$	0,00 \$
Terrapure	2018-11-06	Élimination de matériel absorbant	341,25 \$	341,25 \$
Terrapure	2018-11-08	Enlèvement et élimination de 1 055 litres de liquides huileux	1 257,91 \$	1,257,91 \$

Entreprise	Date de la facture	Description des travaux	Montant payé	Montant recevable
Sound	2018-11-08	4 bidons de 4 litres de Hyseas Bilge Cleaner (produit de nettoyage de cale)	53,75 \$	53,75 \$
Midland	2018-11-08	Combinaisons jetables	22,38 \$	22,38 \$
CVH	2018-11-27	Ballot de 200 matelas absorbants	89,25 \$	89,25 \$
Bowline	2018-12-06	Transport du navire déconstruit jusqu'au site d'enfouissement	630,00 \$	0,00 \$
CVWM	2018-12-06	Élimination du navire	1 244,25 \$	0,00 \$
?	?	Enlèvement et recyclage de machines et de réservoirs	735,00 \$	0,00 \$
Totaux			5 069,86 \$	2 383,54 \$

Tableau 2 – Sommaire et brève description des factures des sous-traitants et des fournisseurs de Beaufort et montants recevables

En plus des frais relatifs aux services des sous-traitants et des fournisseurs illustrés au tableau 2, la GCC a versé à Beaufort une marge administrative de 10 % qui, dans bien des cas, a été appliquée à la TPS et/ou à la TVP déjà payée par Beaufort. Cette somme était en plus d'un montant de 1 445,00 \$ avant taxes (17 heures au taux horaire de 85,00 \$) payé pour des [traduction] « Services de gestion de projet, de logistique et de soutien ». Ces frais sont problématiques, car ils semblent faire double emploi. Les détails fournis sur les frais de gestion de projet sont insuffisants, et le taux horaire élevé de ces frais n'est nullement justifié. Par conséquent, ces frais sont rejetés en entier. Bien que la marge administrative de 10 % soit généralement jugée raisonnable, elle a été appliquée dans certains cas à des montants incluant la TPS et/ou la TVP, ce qui veut dire que la GCC a payé des taxes sur des taxes. Par conséquent, cette marge administrative est acceptée seulement sur les frais recevables des sous-traitants et des fournisseurs, ce qui représente un total de 238,35 \$, sans l'application de la TPS.

Les autres travaux effectués par Beaufort ont été facturés au taux de 45,00 \$ l'heure. Le 12 octobre 2018, deux membres du personnel de Beaufort se sont rendus à Campbell River et ont fait en tout 16 heures de travail pour déséquiper le navire et le préparer en vue de le transporter au chantier de Beaufort (720,00 \$ avant taxes, plus 40,66 \$ pour les repas, y compris les taxes). Ces montants sont jugés raisonnables et sont acceptés en entier, ce qui représente la somme de 796,66 \$, y compris la TPS sur les frais de salaire.

Au cours de l'opération de déconstruction du navire et d'enlèvement des polluants, le personnel de Beaufort a fait 63 heures de travail (2 835,00 \$ avant taxes). En l'absence d'une répartition détaillée, il est considéré qu'un total de 16 heures de travail, c'est-à-dire deux membres du personnel ayant fait chacun une journée de travail complète, était suffisant pour enlever les hydrocarbures polluants du navire. Par conséquent, le montant de 756,00 \$, y compris la TPS, est jugé recevable pour ces travaux.

Enfin, Beaufort a facturé la somme de 450,00 \$ avant taxes pour l'entreposage du navire à son chantier, y compris [traduction] « supports, bâches pour couvrir le sol et nettoyage x 3 », ce qui semble indiquer que toute l'opération a duré trois jours. Il est considéré qu'une seule journée aurait suffi pour enlever les hydrocarbures polluants du

navire, donc cette portion de la demande d'indemnisation est recevable au montant de 157,50 \$, y compris la TPS.

En résumé, les frais réclamés par Beaufort sont recevables au montant de 4 332,05 \$, ce qui comprend 2 383,54 \$ pour les frais des sous-traitants et des fournisseurs; 238,35 \$ pour la marge administrative sur ce montant; 796,66 \$ pour les frais de salaire et de repas engagés pour préparer le navire en vue de le transporter de Campbell River au chantier de Beaufort; 756,00 \$ pour les frais de salaire engagés pour enlever les hydrocarbures du navire; et 157,50 \$ pour les frais d'entreposage et de nettoyage du navire.

Le tableau suivant montre un sommaire des montants réclamés et des montants recevables pour les frais des services contractuels :

Entreprise	Montant réclamé	Montant recevable
Rilaur	4 528,13 \$	4 528,13 \$
Pacific Pro	6 151,64 \$	6 151,64 \$
Beaufort	12 103,37 \$	4 332,05 \$
Heatherington	677,25 \$	677,25 \$
BSM	1 241,10 \$	620,55 \$
Totaux	24 701,49 \$	16 309,62 \$

Tableau 3 – Sommaire des montants réclamés et des montants recevables pour les frais des services contractuels

La portion de la demande d'indemnisation relative aux frais des services contractuels est recevable au montant de 16 309,62 \$.

Annexe 4 – Salaires – Personnel à temps plein Montant réclamé : 328,20 \$

Un seul employé de la GCC a fait 7,5 heures de travail au taux de salaire normal le 11 octobre 2018 afin de gérer à distance l'intervention en réponse à l'incident. Ce travail est jugé raisonnable pour faciliter la prise de mesures en réponse à la pollution par les hydrocarbures.

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

Annexe 11 – Équipement de lutte contre la pollution Montant réclamé : 375,00 \$

La demande d'indemnisation indique que le personnel de la station de bateau de sauvetage de la GCC, qui est arrivé sur les lieux en premier à la suite de l'incident, a déployé du matériel absorbant autour du navire. La GCC a réclamé les frais de cinq ballots de barrages flottants, au coût total de 375,00 \$. Il est accepté que ces frais ont été engagés raisonnablement pour faciliter la prise de mesures en réponse à la pollution par les hydrocarbures.

La portion de la demande d'indemnisation relative à l'équipement de lutte contre la pollution est recevable en entier.

Annexe 13 – Administration Montant réclamé : 8,45 \$

Dans sa demande d'indemnisation, la GCC a réclamé des frais d'administration au taux de 3,09 %, qui ont été appliqués aux frais de salaire réclamés, moins la marge de 20 % relative aux frais du régime d'avantages sociaux des employés.

Le taux de 3,09 % est généralement considéré raisonnable, et le montant des frais d'administration réclamé est aussi jugé raisonnable dans le contexte de l'ensemble de l'intervention en réponse à l'incident.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux frais d'administration est recevable en entier.

SOMMAIRE DE L'OFFRE ET CONCLUSION

Le tableau suivant montre un sommaire des frais réclamés et des frais recevables :

Annexe	Montant réclamé	Montant recevable
2 – Services contractuels	24 701,49 \$	16 309,62 \$
4 – Salaires – Personnel à temps plein	328,20 \$	328,20 \$
11 – Équipement de lutte contre la pollution	375,00 \$	375,00 \$
13 – Administration	8,45 \$	8,45 \$
Totaux	25 413,14 \$	17 021,27 \$

Tableau 4 – Sommaire des montants réclamés et des montants recevables

Le montant des frais recevables s'élève à 17 021,27 \$. 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.