



LETTRE D'OFFRE

Ottawa, le 28 septembre 2021
Dossier de la CIDPHN : 120-882-C1
Dossier de la GCC :

PAR COURRIEL

Gestionnaire, Services et planification d'intervention
Garde côtière canadienne
200, rue Kent (5N167)
Ottawa (Ontario) K1A 0E6

**OBJET : Navire à moteur *Rolano* – Havre Gorge, île Cortes
(Colombie-Britannique) - Date de l'incident : 2019-02-10**

SOMMAIRE ET OFFRE D'INDEMNITÉ

[1] Cette lettre est en réponse à une demande d'indemnisation présentée par la Garde côtière canadienne (la « GCC ») concernant le navire à moteur *Rolano* (le « navire »), qui s'est échoué le 10 février 2019 dans le havre Gorge, sur l'île Cortes, en Colombie-Britannique (l'« incident »).

[2] Le 4 février 2021, 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. En vertu des articles 101 et 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, L.C. 2001, ch. 6 (la « LRMM »), la GCC a réclamé la somme de 248 265,04 \$ pour les frais des mesures d'intervention qu'elle a prises en réponse à l'incident.

[3] 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 LRMM.

[4] La somme de 71 058,05 \$ (l'« offre ») est offerte à la GCC en réponse 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.

[5] Les motifs de l'offre sont exposés ci-après, en plus d'une description de la demande d'indemnisation.

DEMANDE D'INDEMNISATION RECUE

[6] La demande d'indemnisation comprend un exposé qui décrit les événements relatifs 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, leur contenu est examiné ci-après.

L'exposé

[7] Selon l'exposé, le 10 février 2019, l'équipe d'intervention environnementale de la GCC a été avisée qu'un navire à moteur en bois d'environ 70 pieds, identifié comme étant le *Rolano*, s'était échoué et gîtait à l'extrémité ouest du havre Gorge, sur l'île Cortes, en Colombie-Britannique. L'exposé indique que le navire était en mauvais état, [traduction] « qu'il y avait plusieurs barils et seaux d'hydrocarbures sur le pont du navire, et qu'il restait une quantité inconnue de carburant dans [ses] réservoirs. On savait que les réservoirs de carburant du navire avaient une capacité de plus de 10 000 litres. »

[8] La GCC s'est efforcée de communiquer avec le propriétaire du *Rolano*,¹ mais elle appris qu'il était décédé quelque temps avant l'incident. Elle a tenté de communiquer avec la succession du défunt propriétaire, mais sans succès. La GCC est donc intervenue en réponse à l'incident :

[traduction]

Un rapport sur les vulnérabilités a été demandé immédiatement au Centre national des urgences environnementales (CNUE). Selon ce rapport, un rejet de carburant diesel et d'huile à moteur dans le havre Gorge aurait constitué une menace considérable pour les bancs de palourdes des Premières Nations et pour l'importante industrie d'aquaculture, en plus d'avoir un impact sur une espèce protégée d'oiseau de mer.

En raison de la menace potentielle de pollution, du lieu de l'incident et des vulnérabilités environnementales, [la GCC] a jugé qu'une intervention immédiate était nécessaire pour prévenir la pollution. La GCC n'était pas en mesure de se rendre sur les lieux rapidement, et elle a donc chargé [la Western Canada] Marine Response Corporation [...], qui se trouvait non loin à Campbell River, de prendre les mesures nécessaires pour atténuer la menace de pollution. [...] La GCC a aussi fait des efforts pour obtenir des services de sauvetage afin d'enlever le *Rolano* de la plage et de pouvoir évaluer la situation davantage.

¹ Selon les détails d'immatriculation du navire figurant dans le Registre canadien d'immatriculation des bâtiments, le propriétaire du *Rolano* était en fait (et l'était encore, au moment de la rédaction de la présente lettre) une société commerciale de la Colombie-Britannique. Les mentions du « propriétaire » dans l'exposé de la GCC ont donc été interprétées comme étant un directeur ou un représentant de cette société. De plus, il semble que la société propriétaire ait été dissoute avant l'incident, ce qui semble vouloir dire que le propriétaire du navire au moment de l'incident était en fait la province de la Colombie-Britannique.

[9] Le 11 février 2019, la Western Canada Marine Response Corporation (« la WCMRC ») [traduction] « est arrivée sur les lieux tôt dans la matinée et elle a placé un barrage flottant autour du navire pour contenir tout rejet de pollution qui pourrait survenir. L'équipe de la WCMRC a confirmé la présence de plusieurs barils et seaux d'hydrocarbures sur le pont du navire. »

[10] La GCC a aussi dépêché des ressources sur les lieux de l'incident :

Une équipe d'intervention environnementale de la GCC (composée de quatre membres du personnel) a quitté Victoria à bord d'un camion remorquant un bateau de travail (PRV 1), et elle arrivée plus tard dans la journée. Normalement, il faut trois membres du personnel, mais en raison de la grosseur du navire et de l'ampleur des travaux prévus, il a été décidé qu'une autre personne serait nécessaire. Une fois rendus à Campbell River, deux membres du personnel d'intervention environnementale de la GCC ont été transportés à l'endroit où se trouvait le *Rolano* à bord de l'embarcation de sauvetage rapide de la station de bateau de sauvetage de Campbell River pour faire une évaluation initiale. L'aide de la station de bateau de sauvetage a permis à l'équipe d'intervention environnementale de se rendre sur les lieux rapidement, sans avoir à mettre à l'eau le bateau PRV 1. L'évaluation initiale a révélé que le [*Rolano*] était solidement échoué et qu'il gîtait dangereusement sur tribord. Les réservoirs de carburant contenaient du carburant, dont la quantité a été estimée à plus de 2 000 litres. La présence d'huile lubrifiante à moteur et d'huile hydraulique a aussi été confirmée. La quantité totale de carburant et d'huile se trouvant à bord du navire a été estimée à plus de 3 000 litres. Un entrepreneur (Rilaur Enterprise Ltd) a été chargé de se rendre à l'endroit où se trouvait le *Rolano* à la prochaine marée haute, soit dans la matinée du 12 février. Cet entrepreneur a été engagé en raison de sa disponibilité, de sa connaissance de l'endroit et du lieu où il se trouvait (Campbell River). Il a été déterminé que le *Rolano* pouvait être remorqué à marée haute sans l'aide de plongeurs ou sans autre assistance. Le navire serait ensuite remorqué à Campbell River pour être évalué davantage.

[11] Le 12 février 2019 :

L'équipe d'intervention environnementale a mis à l'eau le bateau PRV 1 à Campbell River, et elle s'est rendue à l'endroit où se trouvait le *Rolano*. Lorsque l'équipe est arrivée, Rilaur Enterprise était déjà sur place avec son remorqueur, le *Night Drifter*, et il se préparait à remorquer le *Rolano*. Peu de temps après, le *Rolano* a été retiré de la plage avec succès. La WCMRC a enlevé le barrage flottant qui avait été placé autour du navire. Une fois ce travail terminé, il a été déterminé que l'aide de la WCMRC n'était plus nécessaire, et elle a été retirée de l'opération. Par mesure de précaution, plusieurs

pompes à eau ont été installées à bord du *Rolano*. Tout au long du remorquage jusqu'à Campbell River (havre Discovery), deux membres du personnel d'intervention environnementale se sont occupés des pompes à bord du *Rolano* et ont évalué l'état du navire, tandis que les deux autres membres du personnel d'intervention environnementale ont accompagné le remorqueur à bord du bateau PRV 1 pour assurer la sécurité et embarquer les autres membres de l'équipe si nécessaire.

À l'arrivée à Campbell River, le bateau PRV 1 a aidé le remorqueur à accoster le *Rolano*. Une fois le navire accosté, le personnel d'intervention environnementale a sondé les réservoirs de carburant, d'huile et de liquide hydraulique, et elle a décidé que l'usage d'un camion aspirateur serait le meilleur moyen d'enlever les hydrocarbures accessibles.

[12] Le 13 février 2019 :

Rilaur Entreprise a remorqué le *Rolano* jusqu'à une autre section du havre Discovery, avec l'aide du bateau PRV 1 et de l'équipe d'intervention environnementale, afin de permettre au camion aspirateur (Walco Industries, de Port Alberni) de se rapprocher suffisamment pour pouvoir pomper le carburant et les huiles du navire. Une fois le pompage terminé, il a été confirmé que plus de 3 000 litres de carburant et d'huile avaient été enlevés. Le navire a été remorqué à l'endroit où il avait été accosté plus tôt dans le havre Discovery, où il a été surveillé pendant la planification des prochaines étapes.

Le personnel d'intervention environnementale de la GCC a été incapable de trouver un entrepreneur à Campbell River qui pouvait s'occuper du *Rolano* et le surveiller, et il n'a pas pu trouver non plus un quai convenable pour y amarrer le navire pendant une longue période de temps. Il fallait donc trouver un autre endroit. Plusieurs installations situées à une distance raisonnable ont été contactées, mais Saltair Marine était la seule, à ce moment-là, qui était capable d'accueillir un navire de cette taille et qui avait le personnel et les moyens de s'en occuper. Rilaur Entreprise était disponible pour remorquer le *Rolano* de Campbell River jusqu'au chantier de Saltair Marine à Ladysmith. Rilaur Entreprise a pris en remorque le *Rolano* et a quitté Campbell River le 14 février, et le *Rolano* a été accosté au quai de Saltair Marine, à Ladysmith, le 16 février.

La GCC a pris contact avec l'administrateur de la succession [...] du propriétaire du *Rolano*. [L'administrateur] a indiqué que la succession, y compris les enfants du défunt, n'avait pas les fonds ni les moyens nécessaires pour prendre des mesures quelconques à

l'égard du navire, et qu'elle n'avait pas l'intention de le faire. Par conséquent, le navire est demeuré sous le contrôle de la GCC.

[13] Le 11 mars 2019, Building Sea Marine (« BSM »), qui avait été engagé par la GCC « selon sa disponibilité », a fait une inspection du *Rolano* dans l'eau au chantier de Saltair Marine Services Ltd. (« Saltair ») à Ladysmith. Dans son rapport, l'expert maritime a indiqué que le navire [traduction] « va continuer de présenter un risque immédiat pour l'environnement et les eaux navigables de la C.-B. s'il est remis dans l'eau dans son état actuel. » Bien que la possibilité de reconstruire le *Rolano* ait jugée raisonnable, l'expert maritime a noté que cela coûterait très cher et que, dans leur état actuel, le navire et son contenu n'avaient aucune valeur. Voici ce qu'on peut lire dans l'exposé :

[traduction]

[Le *Rolano*] est en mauvais état et n'est pas apte à prendre la mer. La construction du navire et l'état de la salle des machines montrent que, même si l'enlèvement du carburant et de l'huile en vrac a réussi, il reste encore du carburant et de l'huile résiduels dans les réservoirs, la tuyauterie et la salle des machines. Il y a aussi des bordages imprégnés d'hydrocarbures dans la cale de la salle des machines. Si le navire est remis à l'eau, il risque de couler et de causer de la pollution.

[14] Le 19 juin 2019, la GCC a émis un ordre à l'administrateur de la succession du propriétaire du *Rolano*. Aucune réponse n'a été reçue.

[15] L'exposé se poursuit comme suit :

En raison des résultats de l'inspection maritime, de l'absence de réponse de la part de la succession, et du coût élevé des réparations à faire au *Rolano*, la GCC a décidé que le meilleur moyen d'atténuer la menace de pollution était de sortir le navire de l'eau. Pour empêcher que le navire soit remis à l'eau et qu'il pose une future menace de pollution, tout le reste du carburant et des huiles seront enlevés et le navire sera déconstruit pour éliminer les bordages imprégnés d'hydrocarbures.

[16] Saltair a débuté le processus de déconstruction le 26 août 2019. D'après l'exposé, [traduction] « Saltair [a] été engagé car [il] avait les moyens d'éliminer convenablement le reste du carburant et de l'huile, il disposait des installations nécessaires pour sortir le navire de l'eau et le déconstruire, et il offrait le meilleur rapport coût-efficacité. » L'exposé se poursuit ainsi :

[traduction]

Tout au long du processus, plusieurs tentatives ont été faites pour amener la succession et les héritiers de la succession à accepter la responsabilité du *Rolano* et des frais engagés pour le récupérer et le déconstruire. Aucun héritier n'a voulu ou n'a pu assumer la responsabilité du navire. C'est pour cette raison, en plus du temps qu'il a fallu aux entrepreneurs pour présenter des soumissions, que

le début des travaux de déconstruction a été retardé. Il convient de souligner que, durant tout ce temps, il a fallu s'occuper du *Rolano* et le surveiller pour s'assurer qu'il ne coule pas et/ou qu'il ne cause pas de pollution dans l'environnement marin.

[17] La déconstruction du *Rolano* a été terminée le 18 octobre 2019.

Le sommaire des frais

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

		<u>SCH</u>
MATERIALS AND SUPPLIES	-	1
CONTRACT SERVICES	230,769.20	2
TRAVEL	3,163.59	3
SALARIES - FULL TIME PERSONNEL	5,564.10	4
OVERTIME - FULL TIME PERSONNEL	3,361.68	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)	4,776.00	11
VEHICLES	389.44	12
ADMINISTRATION	241.03	13
	<hr/>	
TOTAL CCG COST OF INCIDENT	<u>\$ 248,265.04</u>	

Figure 1 – Copie d'écran du sommaire des frais

Les documents internes de la GCC

[19] Divers sommaires et des feuilles de temps ont été fournis à l'appui des frais de salaire et des frais des heures de travail supplémentaires réclamés. Les frais de salaire normal réclamés comprennent une majoration de 20 % pour les coûts du régime d'avantages sociaux des employés, tandis que tous les frais des heures de travail supplémentaires ont été réclamés au taux et demi du salaire normal, sans compter les coûts du régime d'avantages sociaux des employés. Les documents fournis montrent que les quatre membres du personnel d'intervention environnementale ont fait de longues journées, y compris des heures de travail supplémentaires, du 11 au 13 février 2019. Ils ont fait seulement des heures normales de travail le 14 février 2019.

[20] La demande d'indemnisation comprend quatre « registres quotidiens du personnel et de l'équipement », datés du 11 au 14 février 2019. En général, ces registres correspondent aux documents déjà décrits dans cette lettre. Cependant, ils contiennent quelques renseignements additionnels :

- L'entrée du 11 février 2019 contient la note suivante : [traduction] « Trois barils de 205 litres d'huile ont été trouvés sur le pont. Plus de 20 seaux de 5 gallons d'huile ont été trouvés dans la salle des machines et ailleurs dans le navire. Les réservoirs internes contenaient plus de 1 000 litres de diesel, d'huile hydraulique, d'huile à moteur et d'autres hydrocarbures. »
- L'entrée du 12 février 2019 contient la note suivante : [traduction] « À 13 h 30 heure locale, le *Rolano* a été retiré de la plage avec succès sans aucune infiltration d'eau à bord du navire ni aucun rejet de pollution. La WCMRC a été démobolisée. Le navire est amarré en toute sécurité au quai du havre Discovery (Campbell River). Il est confirmé que les réservoirs internes contiennent au moins 3 500 litres de carburant et d'huile. Il est aussi confirmé qu'il y a au moins 1 000 litres d'hydrocarbures en vrac dans des barils et des seaux. [...] Le navire sera surveillé pendant la nuit. Des pompes sont en place pour le vider d'eau en cas d'urgence. »
- L'entrée du 13 février 2019 contient la note suivante : [traduction] « Il n'y a eu aucune infiltration d'eau pendant la nuit. [...] L'entrepreneur va surveiller le navire jusqu'à ce que les conditions météorologiques soient propices (probablement le 15 février) pour remorquer le navire vers le sud jusqu'à Saltair Marine, où une inspection plus approfondie de l'état du navire sera faite. Il faudra s'occuper du navire jusqu'à ce que son sort soit décidé, à cause des boues et des résidus d'hydrocarbures qui restent dans tous les réservoirs internes et dans la cale. La cale est encore souillée d'hydrocarbures, en dépit du fait qu'elle ait été vidée par pompage aujourd'hui. Le conducteur du camion aspirateur a estimé que plus de 3 000 litres d'huile et de carburant ont été enlevés. Aujourd'hui, une inspection plus approfondie de la coque a révélé qu'il y a des dommages considérables dus à la pourriture et au manque d'entretien. La charpente de la coque (en fer) est très corrodée. Les bordages de la coque (en bois) sont très endommagés près des fixations au-dessus de la ligne de flottaison. »

Les documents des entrepreneurs

[21] Les frais réclamés pour les services des entrepreneurs sont résumés comme suit :

CONTRACT SERVICES	AMOUNT	GST	TOTAL	REFERENCE
			-	
WALCO INDUSTRIES LTD	4,210.82	210.54	4,421.36	INV 36752
			-	Paid by GAC
RILAUER ENTERPRISES LTD	2,637.50	131.88	2,769.38	INV 022619-1
			-	Paid April 26/19
RILAUER ENTERPRISES LTD	9,187.50	459.38	9,646.88	INV 021719-1
			-	Paid April 24/19
WESTERN CANADA MARINE RESP CORP	29,940.07	1497	31,437.07	INV 190106
			-	Paid Mar 29/19
TERRAPURE	1,690.00	84.50	1,774.50	INV 92916574
			-	Paid by GAC
BUILDING SEA MARINE	4,737.50	236.88	4,974.38	INV 771
			-	Paid Jun 21/19
SALTAIR MARINE	167,376.79	8,368.84	175,745.63	INV 6639

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

[22] Les frais des services contractuels résumés à la figure 2 sont justifiés par un grand nombre de factures présentées par les principaux entrepreneurs et les sous-traitants, et par des reçus. Les éléments pertinents sont examinés ci-après, dans l'ordre approximatif selon lequel les services ont été rendus.

WCMRC

[23] Les frais de la WCMRC sont justifiés par une facture principale, datée du 19 mars 2019, qui contient la liste suivante des services fournis et des frais engagés, dont le total s'élève à 29 940,07 \$, plus la TPS de 1 497,00 \$:

S-19-0005 - CCG-GORGE HARBOUR - FEB.10,2019			
LOGISTICS	1	525.00	525.00
FINANCE FEE	1	80.00	80.00
OPERATIONS	1	4,226.25	4,226.25
WCMRC EQUIPMENT	1	2,130.00	2,130.00
MILEAGE	1	130.65	130.65
BOOM RENTAL	1	1,716.00	1,716.00
CONTRACTORS	1	17,166.75	17,166.75
DISBURSEMENT	1	896.23	896.23
MEALS	1	312.82	312.82
HANDLING FEE	1	2,756.37	2,756.37 - 15%

Figure 3 – Copie d'écran de la facture principale de la WCMRC datée du 19 mars 2019

[24] D'autres documents de la WCMRC donnent des détails sur les frais de main-d'oeuvre, qui comprennent 41,25 heures de travail accomplies du 10 au 12 février 2019 par quatre différents employés aux taux horaires suivants : cinq heures à 105,00 \$ l'heure pour la logistique; une heure à 80,00 l'heure pour le soutien administratif (finances); 27,75 heures à 105,00 \$ l'heure pour les opérations à terre; et 7,5 heures à 175,00 \$ pour les opérations sur l'eau. Les frais de main-d'oeuvre internes de la WCMRC, dont le total s'élève à 4 831,25 \$, couvrent les trois premiers éléments de la figure 3.

[25] Bien que des registres quotidiens aient été fournis à l'appui du travail accompli, ils contiennent peu de détails. L'entrée dans le registre du 10 février 2019 dit [traduction] « Mobilisation à Heriot Bay [sur l'île Quadra] et entreposage de l'équipement pour le lendemain ». L'entrée du 11 février 2019 indique qu'un barrage flottant de 650 pieds a été

déployé. L'entrée du 12 février 2019 indique qu'un autre barrage flottant de 300 pieds a été déployé et [traduction] « Démobilisation ». Les documents montrent qu'un seul employé de la WCMRC était sur les lieux et qu'il a fait un total de 7,5 heures de travail sur l'eau et 22,5 heures de travail à terre. Le reste des opérations à terre facturées à la GCC, qui représentent 5,25 heures de travail, semblent avoir été accomplies par un employé de la WCMRC qui n'était pas présent sur les lieux et dont les tâches spécifiques n'ont pas été décrites.

[26] Les frais d'équipement de la WCMRC comprennent l'usage et le kilométrage d'un seul véhicule pendant trois jours (910,65 \$), l'usage d'une remorque d'équipement pendant trois jours (750,00 \$), et l'usage d'un détecteur de benzène pendant deux jours (600,00 \$). De plus, la location d'un barrage flottant a été facturée au taux de 0,08 \$ l'heure par pied.

[27] Les documents de la WCMRC montrent qu'elle a engagé Strategic Natural Resource Consultants Inc. (« Strategic ») comme sous-traitant pour l'aider dans ses opérations sur le terrain. Les documents fournis à l'appui indiquent que Strategic a déployé trois employés, un camion et un bateau de débarquement du 10 au 12 février 2019. L'équipe de Strategic a apparemment voyagé par traversier de BC Ferries de Campbell River à l'île Cortes le 11 février 2019. Les frais engagés par Strategic sont résumés comme suit :

Ref#S-19-005			Heure	Taux	Montant
Spill Response					
Crewman		Field	22.00	85.00	1,870.00
Crewman - OT		Field	7.50	128.00	960.00
Crewman		Field	22.00	85.00	1,870.00
Crewman - OT		Field	7.50	128.00	960.00
Vessel Operator		Field	22.00	90.00	1,980.00
Vessel Operator - OT		Field	7.50	135.00	1,012.50
Hydra - Running			29.50	175.00	5,162.50
BC Ferries			1.00	23.95	23.95
BC Ferries			1.00	132.80	132.80
Truck Day Rate			3.00	140.00	420.00
Sat Phone			3.00	125.00	375.00
				Block subtotal	14,766.75
				Ref #S-19-005 subtotal	14,766.75

Figure 4 – Copie d'écran du sommaire des frais de Strategic (les noms des employés de Strategic ont été caviardés)

[28] Les documents de la WCMRC montrent aussi qu'elle a engagé Az-Tec Freight (2018) Inc. (« Az-Tec ») comme sous-traitant au coût de 2 400,00 \$, plus la TPS. Aucune description du travail accompli n'a été fournie, mais la facture d'Az-Tec comprend des [traduction] « Frais de port » du terminal pour chalands de Duncan Bay, situé à Campbell River, jusqu'au havre Gorge à l'île Cortes le 10 février 2019.

[29] Des factures et des reçus ont été fournis pour justifier les frais de repas (312,82 \$) et d'hébergement (892,40 \$). Pour ce qui est de l'hébergement, les factures montrent que cinq chambres (trois employés de Strategic, un employé de la WCMRC et un employé d'Az-Tec) ont été louées au Heriot Bay Inn pour la nuit du 10 février 2019, au prix de 74,52 \$. Pour la nuit du 11 février 2019, quatre chambres (seulement les employés de Strategic et de la WCMRC) ont été louées au Gorge Harbour Marina Resort, au prix de 129,95 \$.

[30] Enfin, la WCMRC a facturé à la GCC des [traduction] « frais de manutention » de 15 % appliqués aux frais des sous-traitants, aux frais d'hébergement et aux frais de repas.

Rilaur Enterprises Ltd.

[31] La demande d'indemnisation comprend deux factures de Rilaur Enterprises Ltd. (« Rilaur »), datées du 26 et du 27 février 2019 respectivement. La première facture, dont le total s'élève à 2 769,38 \$, y compris la TPS, couvre l'opération de sauvetage et le remorquage du *Rolano* à partir de Campbell River le 12 février 2019, plus le repositionnement du navire à Campbell River le 13 février 2019 :

Feb.12, 2019	8.5 hrs	Left Campbell River, and ran to Gorge Harbour, arrived at vessel and then cleared the snow off our decks and got bridle ready while waiting for tide to come in a bit more. We hooked the bridle onto the Rolano, and then gently yarded her off the beach into a floating position in the water. Towed Rolano to Campbell River, and tied her to dock.	\$285.00	\$2,422.50
Feb.13, 2019	1 hr.	Started at 7:15 am, moved vessel Rolano over to the sheet wall at Discovery Harbour so fuel & oil could be pumped out. Tied her back up at South Harbour at 8:15 am.	\$250.00	\$250.00
Feb.13, 2019	1 hr.	Coast Guard men have fuel all pumped out. At 1:00 pm. we left the sheet wall dock towing the Rolano and took her over to the South Harbour dock and tied her up. Finished at 2:00pm.	\$250.00	\$250.00
		(A lot of help was received from Coast Guard Crew)	Discount on quote	-\$285.00

Figures 5 et 6 – Copies d'écran de la facture de Rilaur datée du 26 février 2019

[32] La deuxième facture de Rilaur, dont le total s'élève à 9 646,88 \$, y compris la TPS, couvre le remorquage du navire jusqu'à Ladysmith :

Feb.14-16 2019	36.75 Hrs	Feb.14 th . Left Campbell River South Harbour at 3:45pm with 'Rolano' in tow for Sultair Ladysmith Harbour. We ran into 15-25 knots of S E at the bottom end of Hornby Island so we went into Baine Sound, made a few circles till the wind went down then carried on. Feb.15 th . Arrived in Ladysmith at 4:30 p.m. Tied the Rolano to the dock and removed our pumps and gear off her. Left Ladysmith at 5:00 p.m. heading back to Campbell River stopped at New Castle Island and anchored for the night. At 7:15 pm Feb.16 th . At 6:15 am we carried on for Campbell River arriving at 3:30 pm	\$250.00	\$9,187.50
-------------------	--------------	--	----------	------------

Figure 7 – Copie d'écran de la facture de Rilaur datée du 27 février 2019

Walco Industries Ltd. et Terrapure Environmental

[33] La facture de Walco Industries Ltd. (« Walco »), dont le total s'élève à 4 421,36 \$, y compris la TPS, est datée du 20 février 2019. Elle couvre l'usage d'un camion aspirateur pour enlever les hydrocarbures se trouvant dans la cale, les réservoirs de carburant et les barils du *Rolano* le 13 février 2019. Elle couvre aussi le transport de 3 530 litres de polluants enlevés du navire jusqu'à Terrapure Environmental (« Terrapure ») le 20 février 2019. La facture semble indiquer que Walco a payé à Terrapure la somme de 1 495,57 \$, plus la TPS, pour l'élimination des polluants.

[34] La demande d'indemnisation de la GCC comprend aussi une copie d'une facture de Terrapure, datée du 15 février 2019, dont le total s'élève à 1 774,50 \$, y compris la TPS (ou 1 690,00 \$ sans compter la TPS). D'après la date de cette facture, son montant, le fait qu'elle ait été payée directement par la GCC, et la description des travaux accomplis (qui comprenaient l'élimination des déchets d'hydrocarbures, de l'eau huileuse et des déchets solides huileux), elle semble couvrir l'élimination de déchets additionnels qui n'ont pas été traités par Walco.

BSM

[35] La facture de BSM est datée du 16 juin 2019 et s'élève à 4 974,38 \$, y compris la TPS. Elle comprend une inspection sous-marine, effectuée en sous-traitance par Sundown Diving, qui a coûté 682,50 \$, sans compter la TPS. La facture de BSM contient la description suivante des travaux accomplis : [traduction] « Voyage jusqu'à [Saltair] Ladysmith, C.-B., et inspection de l'ancien navire de pêche commerciale ROLANO à flot au quai de l'État le 11 mars. Retour le 25 mars pour assister avec des plongeurs à l'inspection de la carène du navire. »

[36] Le rapport d'inspection de BSM, daté du 12 avril 2019, contient 55 photos annotées du navire. Selon le rapport, BSM a été chargé d'évaluer ce qui suit : (1) l'état du navire; (2) si le navire était en état de navigabilité et/ou s'il pouvait être réparé efficacement; (3) s'il était raisonnable de reconstruire le navire; et (4) quelle serait la valeur résiduelle du navire (s'il en est) s'il était déconstruit. Tout au long, le rapport d'inspection contredit la facture de BSM et l'exposé de la GCC, car il indique que le *Rolano* a été inspecté pour la première fois le 1^{er} mars 2019, et non le 11 mars 2019.

[37] Le rapport a indiqué que le *Rolano* était construit en bois sur une charpente en acier, et que le navire avait été modifié [traduction] « pour être utilisé comme voilier à moteur à gréement ketch ». Il a conclu que le *Rolano* n'avait aucune valeur résiduelle, dans son état actuel ou s'il était démantelé. Il a aussi conclu qu'à moins que certaines réparations recommandées ne soient faites, [traduction] « le navire va continuer de présenter un risque immédiat pour l'environnement et les eaux navigables de la C.-B. s'il est remis dans l'eau dans son état actuel. » Cependant, les constatations spécifiques du rapport sur ce point, qui sont résumées ci-dessous, sont mitigées :

- Le *Rolano* flottait [traduction] « à égal tirant d'eau, il avait une faible gîte, et la ligne d'algues sur la coque indiquait qu'il flottait dans ses lignes depuis longtemps ».
- Les bordages du pont supérieur étaient généralement en bon état, bien qu'ils étaient faibles par endroits et que certains joints étaient visiblement ouverts, ce qui laissait probablement une grande quantité d'eau de pluie s'infiltrer dans la coque.
- La structure du navire était généralement solide, et tous les joints des bordages sous la ligne de flottaison étaient étanches : [traduction] « Il ne semble y avoir aucune infiltration d'eau visible dans le navire, et les pompes de cale installées par Saltair ne se sont jamais mises en marche durant les inspections. » Cependant, quelques-unes des membrures internes en acier étaient très corrodées par endroits.

- L'arbre du gouvernail avait été déplacé d'environ trois pouces vers le haut, mais le gouvernail n'était pas désaligné, et les joints de direction étaient toujours en place et non endommagés.
- Une inspection sous-marine a révélé que le sabot de la quille était endommagé, mais elle a confirmé que les bordages et les joints sous la ligne de flottaison étaient visiblement en bon état, de même que l'hélice.
- Le navire était [traduction] « essentiellement complet, et probablement pleinement opérationnel après un bon nettoyage, un entretien soigneux et les remplacements nécessaires. »
- Il n'y avait pas d'huile dans le moteur ni dans les engrenages, et les réservoirs de carburant étaient vides. Il y avait probablement de l'huile dans le système hydraulique, [traduction] « la cale de la salle des machines [était] légèrement souillée de carburant diesel et d'huile, et la cale inférieure sous les ponts était fortement encrassée d'huile noire. »

Saltair

[38] La facture de Saltair, datée du 26 novembre 2019, s'élève à 175 745,63 \$, y compris la TPS. Elle contient une répartition des frais d'entreposage, de surveillance, de déconstruction et d'élimination du *Rolano*. Les services fournis par Saltair sont justifiés par 41 pages de documents, y compris des relevés de travaux, des factures de sous-traitants et des reçus. Aucun énoncé des travaux ou contrat n'a été fourni à l'appui des frais engagés par Saltair, ni aucune correspondance entre la GCC et Saltair.

[39] Le contenu de la facture de Saltair est divisé en trois phases. La phase Un a duré 41 jours, soit du 15 février au 27 mars 2019. D'après les registres de Saltair, ses employés ont surveillé le navire chaque jour durant cette période (des notes quotidiennes identiques disent [traduction] « Équipe de jour : pomper selon le besoin » et « Remplacer le matériel absorbant selon le besoin »); ces frais semblent être intégrés aux frais quotidiens de [traduction] « Surveillance et mouillage » s'élevant à 148,30 \$. Il y a aussi des frais de 24,00 \$ par jour pour la location d'une pompe. Les seuls frais de main-d'oeuvre associés à la phase Un ont été facturés pour l'arrivée du navire le 15 février 2019 : quatre heures à 95,00 \$ l'heure, soit un total de 380,00 \$. La facture indique que les frais de la phase Un ont été facturés aux tarifs d'urgence. Le total des frais associés à la phase Un, sans compter la TPS, s'élève à 7 444,30 \$.

[40] La phase Deux s'est déroulée du 28 mars au 8 juillet 2019. Comme la phase Un, la phase Deux comprenait seulement l'entreposage et la surveillance du *Rolano*, y compris la location d'une pompe et le remplacement du matériel absorbant [traduction] « selon le besoin », bien que les frais facturés pour ces services aient été un peu moins élevés durant la phase Deux : 114,98 \$ pour la surveillance et le mouillage quotidiens, et 430,00 \$ pour la location mensuelle d'une pompe. Le total des frais associés à la phase Deux, sans compter la TPS, s'élève à 13 300,64 \$.

[41] La déconstruction et l'élimination du *Rolano* (et la phase Trois) ont débuté le 26 août 2019. Une grande partie de la déconstruction a été faite pendant que le navire était

encore dans l'eau. Le navire a finalement été sorti de l'eau le 23 septembre 2019, et les derniers travaux d'élimination ont été terminés le 18 octobre 2019. Tout au long du processus de déconstruction, de grandes quantités de matériel absorbant ont été utilisées pour récupérer les hydrocarbures et le matériel souillé se trouvant à bord du navire. Ces hydrocarbures et ce matériel ont été éliminés selon les modes de gestion de déchets appropriés, en plus de quantités de boues, d'hydrocarbures et d'eau huileuse.

CORRESPONDANCE ENTRE LA CAISSE ET LA GCC ET RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES FOURNIS

[42] Le 4 mars 2021, la Caisse a communiqué avec la GCC pour demander des photos de l'intervention en réponse à l'incident, ainsi que des détails sur le *CGE 734*. La GCC a répondu peu de temps après.

Figure 8 – Photo fournie par la GCC

[43] Le 10 juin 2021, la Caisse a fait trois demandes de renseignements à la GCC. Ces demandes de renseignements, et les réponses à celles-ci (texte en vert) reçues de la GCC le 24 juin 2021, étaient les suivantes :

1. CCG, likely accompanied by Rilaur Enterprise, boarded the Rolano shortly after the vessel was refloated on 12th February 2019. Both CCG and Rilaur would have wanted to verify water ingress and CCG did establish pumping arrangements for the tow to Discovery Harbour (Campbell River). A copy of any notes made by either CCG and/or Rilaur as to what was observed would be appreciated.

CCG boarded the vessel once it was removed from the shore by Rilaur Enterprise. The vessel was inspected stern to bow. Starting with the aft compartment and stuffing box which had minimal amount of water ingress, the machinery space which had minimal water ingress, the fish hold which had minimal water ingress, and the focsle which had no water ingress.

2. It is highly likely that both CCG and Rilaur would have satisfied themselves as to the rate of water ingress into the hull prior to the tow from Campbell River to Ladysmith which started on February 14th. Similar to question 1, please provide a copy of any notes/observations that were made prior to the start of that tow as well as a brief description of any contingency pumping arrangements that may have been installed.

CCG was happy with the vessel condition prior to the tow, while under tow we did 20 minute rounds to check for water ingress in all spaces. 2" gas de-watering pumps were installed in all spaces but were unnecessary during the tow.

3. CCG engaged Saltair to monitor the Rolano on its behalf shortly after the vessel's arrival in Ladysmith on February 15th until the start of deconstruction on August 26th. Saltair invoicing notes that the vessel was pumped out and sorbents were changed as required during this period. Did Saltair provide CCG any indication/notes/reports as to how often pumping was required along with any estimated water volumes?

The Rolano File logs note 'Day Crew: pump as required' 'Change out absorbents as required'. We monitored the vessels once a day for ingress and had a 2" pump in position on the vessel and additional pumps on stand-by. There were no measurable volumes of water pumped out. The supplied reports are the reports corresponding to the Rolano.

Figure 9 – Copie d'écran de la correspondance entre la Caisse et la GCC datée des 10 et 24 juin 2021

[44] En ce qui concerne le troisième point dans la figure 9, la GCC a communiqué avec Saltair, qui a fourni la réponse demandée dans un courriel qu'elle a adressé à la GCC. La GCC a ensuite transmis ce courriel à la Caisse le 23 juin 2021. La preuve principale demandée par la Caisse n'a pas été reçue.

CONSTATATIONS ET DÉCISIONS

La demande d'indemnisation de la GCC pourrait être admissible

[45] L'incident a menacé de rejeter des 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 un rejet d'hydrocarbures. La demande d'indemnisation relative à l'incident pourrait donc être admissible.

[46] La GCC est un demandeur admissible pour l'application de l'article 103 de la LRMM.

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

[48] 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, ou pour la prise de « mesures de sauvegarde » prévues par la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute, et ils pourraient donc être indemnisables.

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

Identification, description et propriété du *Rolano*

[50] Une recherche a été faite dans le registre d'immatriculation de Transports Canada pour identifier correctement le *Rolano*. Un navire correspondant à peu près à la description fournie par la GCC est immatriculé au Canada sous ce nom, sous le numéro matricule 371083. Le navire est décrit comme étant un bâtiment de pêche d'une jauge brute de 77,48, d'une longueur de 21,88 mètres, d'une largeur de 6,25 mètres, et d'un creux de 2,56 mètres. Il est aussi décrit comme étant construit en acier et propulsé par une seule machine diesel de 200 chevaux-vapeur. Aucune information sur l'âge du navire ne figure dans le registre d'immatriculation de Transports Canada.

[51] Il est conclu que le navire en cause était bel et bien le *Rolano* décrit dans le paragraphe précédent, mais il est à noter que sa coque était en fait construite principalement en bois et renforcée de membrures en acier, et que le navire était équipé d'un vaste gréement et de voiles. De plus, à la suite d'une brève enquête sur l'historique du *Rolano*, il a été déterminé qu'il a été construit pour la marine allemande durant la Seconde Guerre mondiale. La coque en bois renforcée d'acier semble indiquer qu'il s'agissait d'un dragueur

de mines. La configuration inhabituelle de la coque pourrait expliquer l'inexactitude partielle des détails d'immatriculation figurant dans le registre de Transports Canada.

Conclusions concernant la preuve fournie par la GCC

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

[52] La GCC a joint à sa demande d'indemnisation un exposé et d'autres documents justificatifs qui énoncent les faits de l'incident de façon assez détaillée. La GCC a aussi répondu aux demandes de renseignements de la Caisse. Les descriptions des événements importants contenues dans les documents de la GCC et les réponses aux demandes de renseignements de la Caisse sont acceptées comme étant généralement exactes. Cependant, il y a des lacunes et des divergences importantes dans la preuve, qui sont examinées en détail ci-après.

L'intervention initiale en réponse à l'incident était généralement raisonnable

[53] Il est admis que le *Rolano* constituait une menace de pollution par les hydrocarbures après qu'il se soit échoué, bien que les détails de cette menace n'aient pas été pleinement compris immédiatement par la GCC. La chronologie précise des événements des 10 et 11 février 2019 n'est pas claire, mais la preuve disponible permet de conclure que l'intervention initiale en réponse à l'incident était généralement raisonnable.

[54] Lorsque l'incident a été signalé à la GCC le 10 février 2019, les quelques détails qui étaient alors connus justifiaient une intervention de plus grande envergure que celle qui aurait menée si un plus petit navire s'était échoué. D'une longueur d'environ 70 pieds, le *Rolano* était un navire relativement gros, dont les réservoirs et les machines pouvaient contenir des quantités considérables d'hydrocarbures. La GCC avait aussi été avisée qu'il y avait des récipients sur le pont du navire qui contenaient peut-être des hydrocarbures, de sorte qu'il était raisonnable de présumer qu'une certaine quantité d'hydrocarbures puisse avoir été déjà rejetée dans l'eau. On savait que le navire était en mauvais état, qu'il était solidement échoué et qu'il gîtait, et que le havre Gorge était une zone particulièrement vulnérable. Si le *Rolano* s'était brisé ou s'il avait coulé plus à fond que ses plats-bords, cela aurait pu causer un important rejet d'hydrocarbures. Enfin, il semblait très peu probable qu'un propriétaire responsable allait se manifester.

[55] Puisque la GCC n'était pas capable de déployer rapidement des ressources au havre Gorge, elle a engagé la WCMRC pour s'assurer que tout rejet d'hydrocarbures du *Rolano* puisse être contenu et récupéré dans la mesure du possible. Même si la preuve ne montre pas qu'un rejet d'hydrocarbures se soit produit, il était raisonnable pour la GCC de présumer qu'un tel rejet était probable, et il est admis qu'il était aussi raisonnable de se préparer à intervenir efficacement et rapidement, même si cela a occasionné des dépenses considérables pour retenir les services de la WCMRC. Pour ces raisons, les frais relatifs aux services de la WCMRC sont généralement acceptés, à part quelques exceptions qui sont examinées dans la prochaine section de cette lettre.

[56] Il est à noter que les conclusions énoncées aux paragraphes précédents sont fondées uniquement sur l'information présentée dans l'exposé de la GCC, un document qui a sans

doute été rédigé longtemps après l'incident. Bien que les affirmations factuelles pertinentes contenues dans l'exposé soient acceptées dans le cas présent, les demandeurs devraient faire tous les efforts pour préserver, compiler et fournir des preuves contemporaines, ce qui aurait pu inclure, dans ce cas-ci, les rapports d'incident initiaux, ainsi que toutes notes ou pièces de correspondance concernant la mobilisation et la passation de contrats. Pour que la Caisse puisse évaluer la raisonnable des mesures prises pour atténuer la pollution par les hydrocarbures, il est essentiel de fournir un dossier montrant ce qui était connu aux moments pertinents d'une opération d'intervention. Dans l'idéal, ce dossier devrait décrire le processus décisionnel et montrer quelles mesures ont été approuvées, pour quelle raison, à quel moment, et par qui.

[57] Le personnel de la WCMRC et de Strategic est arrivé sur les lieux tôt dans la matinée du 11 février 2019 et il a commencé à déployer un barrage flottant autour du *Rolano*. Quelques heures plus tard, le personnel d'intervention environnementale de la GCC est arrivé pour évaluer la situation. Étant donné la taille du *Rolano* et la complexité probable de ses espaces intérieurs, et compte tenu du fait que la WCMRC ne monte pas à bord de navires en détresse, il est accepté que le déploiement de quatre membres du personnel de la GCC et d'un bateau de type PRV était raisonnable sur le plan de l'affectation de ressources.

[58] Le personnel de la GCC qui est monté à bord du *Rolano* et l'a inspecté était satisfait que le navire pouvait être renfloué à marée haute le 12 février 2019, sans l'aide de plongeurs. La décision a donc été prise d'engager Rilaur pour ce faire. Cette décision, l'opération de sauvetage menée par Rilaur, le remorquage du navire jusqu'à Campbell River, ainsi que tous les frais associés sont jugés raisonnables. Les amarres du navire dans le havre Gorge s'étaient rompues, et en l'absence d'un propriétaire responsable, il était nécessaire de s'assurer que le *Rolano* puisse être amarré en toute sécurité et inspecté convenablement à quai.

[59] La décision d'enlever les hydrocarbures accessibles du *Rolano* à son arrivée à Campbell River, prise par mesure de précaution, est aussi jugée raisonnable, de même que tous les frais relatifs au pompage, y compris ceux engagés par Rilaur, Walco et Terrapure.

Les mesures prises après l'opération de pompage du 13 février 2019 sont acceptées en partie

[60] Un navire qui contient des hydrocarbures ne constitue une menace de pollution par les hydrocarbures que s'il risque de rejeter ces hydrocarbures. Même s'il y a un risque de rejet, toute mesure prise en réponse à ce risque doit être raisonnable, c'est-à-dire proportionnelle à la menace. D'après les faits disponibles, la GCC aurait dû reconnaître à un certain moment après le 13 février 2019 que le *Rolano* ne risquait plus de couler.

[61] Les entrées des 12 et 13 février 2019 dans les registres quotidiens du personnel et de l'équipement indiquent qu'il n'y avait [traduction] « aucune infiltration d'eau » dans le navire. Les observations faites ultérieurement par Saltair et BSM indiquent également qu'il n'y avait aucune infiltration d'eau. La réponse de la GCC à la demande de renseignements de la Caisse du 10 juin 2021 indique qu'une [traduction] « faible infiltration d'eau » avait

été constatée. Il y a donc lieu de conclure qu'aucune quantité significative d'eau ne s'est infiltrée à bord du *Rolano* durant ou après l'incident.

[62] D'après les registres quotidiens du personnel et de l'équipement, le personnel de la GCC a fait une seconde inspection du *Rolano* à Campbell River le 13 février 2019. Il a noté la présence d'hydrocarbures résiduels dans la cale et les machines du navire, et il a exprimé des préoccupations à propos de son état : [traduction] « Une inspection plus poussée de la coque effectuée aujourd'hui a révélé des dommages importants causés par la pourriture et le manque d'entretien. La charpente de la coque (en fer) est très corrodée. Les bordages de la coque (en bois) sont très endommagés près des chevilles au-dessus de la ligne de flottaison. »

[63] De toute évidence, la GCC a reconnu qu'elle ne connaissait pas suffisamment l'état du *Rolano* le 13 février 2019 pour lui permettre de déterminer si le navire risquait de prendre l'eau et de couler, bien qu'elle ait exprimé quelques craintes raisonnables et noté la présence d'hydrocarbures résiduels. Si le *Rolano* avait coulé à ce stade de l'intervention, il aurait probablement rejeté une certaine quantité d'hydrocarbures. Étant donné la taille, la complexité et l'âge du *Rolano*, la décision de faire procéder à une inspection professionnelle de l'état du navire est acceptée.

[64] D'après l'exposé, il n'était pas possible de garder le *Rolano* à Campbell River et de le surveiller régulièrement, et les autres installations proches n'avaient pas la capacité nécessaire pour accueillir immédiatement le navire. Il en est résulté une opération de remorquage très longue et proportionnellement coûteuse (voir la figure 7) jusqu'à Ladysmith, où se trouvent les installations de déconstruction de navires de Saltair. Comme pour les premiers stades de l'opération d'intervention, aucune preuve primaire n'a été fournie à l'appui des décisions prises par la GCC à cet égard. Bien que l'absence de preuve directe soit problématique, la justification de l'opération de remorquage présentée dans l'exposé est convaincante, étant donné la taille du navire. Le remorquage du navire par Rilaur de Campbell River à Ladysmith est accepté, de même que tous les frais associés. Il est à noter, cependant, que le fait que la GCC ait été disposée à faire remorquer le navire sur une longue distance semble indiquer qu'elle n'avait pas de craintes importantes à propos de l'intégrité de sa coque.

[65] À l'arrivée du *Rolano* à Ladysmith, le personnel de Saltair a passé quatre heures à l'amarrer à un quai de l'État et, vraisemblablement, à se familiariser avec le navire et à installer des pompes à bord par mesure de précaution. Ces frais de main-d'oeuvre sont acceptés. En l'absence d'un énoncé des travaux ou d'un contrat, cependant, et sans aucune explication des tarifs d'urgence facturés pour l'amarrage, la surveillance et la location de pompes, ces tarifs ne sont pas acceptés. Au lieu de cela, ils ont été remplacés par les tarifs normaux facturés pour la phase Deux des opérations de Saltair.

[66] BSM a inspecté le *Rolano* à deux reprises. Bien que l'exposé de la GCC et la facture de BSM indiquent que la première inspection a eu lieu le 11 mars 2019, le rapport d'inspection, qui a été produit avant les deux autres documents, dit que cette inspection a été faite le 1^{er} mars 2019. La première de ces deux dates est acceptée comme étant exacte. De toute façon, plus de deux semaines s'étaient écoulées depuis l'arrivée du navire à Ladysmith avant qu'il ne soit inspecté la première fois. La deuxième inspection, à laquelle

ont participé des plongeurs, a eu lieu le 25 mars 2019. Pendant tout ce temps, les frais d'entreposage s'accumulaient. Étant donné qu'aucune explication raisonnable n'a été donnée à propos des retards, ces frais ne sont pas acceptés. Au lieu de cela, une période d'évaluation de 21 jours est acceptée.

[67] Le rapport d'inspection de BSM montre que le *Rolano* avait atteint ou était sur le point d'atteindre la fin de sa durée de vie utile lorsque l'incident s'est produit. Il confirme aussi qu'il y avait des quantités indéterminées d'hydrocarbures résiduels dans les cales et certaines machines du navire. Cela étant dit, ni le rapport d'inspection ni aucune des observations faites par le personnel de la GCC ou de Saltair n'indiquent que le navire prenait des volumes considérables d'eau, et encore moins en quantité ou à un débit suffisant pour qu'il risque de couler. Le seul risque d'infiltration d'eau indiqué dans le rapport de BSM était celui posé par l'eau de pluie qui pénétrait dans la coque par les ponts supérieurs, mais il n'y a aucune preuve qu'une telle infiltration d'eau ait été observée au cours d'une période de six mois durant laquelle il aurait plu abondamment. La position de la GCC selon laquelle le *Rolano* risquait de couler et de rejeter des hydrocarbures n'est pas acceptée.

[68] D'après l'information disponible, il est conclu que le *Rolano* n'aurait pas dû être considéré comme présentant une menace de pollution par les hydrocarbures après la période d'évaluation de 21 jours susmentionnée. Tous les frais engagés après cette période sont donc rejetés.

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

[69] Les frais réclamés par la GCC sont répartis en sept annexes, dont chacune est décrite ci-après. Dans la mesure où les motifs ne sont pas déjà exposés ailleurs dans cette 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 : 230 769,20 \$

[70] Pour les motifs déjà énoncés dans cette lettre, les montants réclamés pour les deux factures de Rilaur sont acceptés en entier, de même que les montants des factures de Walco, Terrapure et BSM. Les autres factures sont examinées dans les paragraphes qui suivent.

WCMRC

[71] Comme il a été noté, la majeure partie des frais réclamés pour les services de la WCMRC sont acceptés. Bien que ces frais soient élevés par rapport à ceux d'autres entrepreneurs et aux coûts d'exploitation de la GCC, les tarifs de la WCMRC sont publics et fixes, et les circonstances initiales de l'incident (un navire à coque en bois relativement gros et vieux, pouvant avoir une grande quantité d'hydrocarbures à son bord, s'était échoué sur un rivage dur) justifiaient une intervention rapide par mesure de précaution, ce que la WCMRC était capable de faire. Les seules réductions apportées aux frais réclamés pour les services de la WCMRC sont attribuables au peu de documents fournis à l'appui de ces frais.

[72] Premièrement, en l'absence d'un relevé quelconque des tâches attribuées au personnel de la WCMRC qui a travaillé ailleurs que sur les lieux de l'incident, il n'est pas accepté qu'un spécialiste des opérations à distance était nécessaire en plus d'un spécialiste de la logistique et d'un agent de soutien administratif. Par conséquent, les 5,25 heures de travail du spécialiste des opérations à distance, dont le coût total s'élève à 551,25 \$, ne sont pas acceptées.

[73] Deuxièmement, en l'absence d'une explication de la raison pour laquelle un autre barrage flottant de 300 pieds a été déployé le 12 février 2019 (un barrage flottant de 650 pieds avait déjà été déployé), les frais associés de 156,00 \$ sont rejetés.

[74] Troisièmement, en l'absence d'une explication de la raison pour laquelle un détecteur de benzène a été utilisé, les frais associés de 600,00 \$ sont rejetés. Bien que le benzène soit dangereux dans un espace clos, il se dissipe rapidement à l'air libre, et rien n'indique que le personnel de la WCMRC ou de Strategic soit monté à bord du *Rolano* ou ait pénétré dans les espaces clos du navire. Par conséquent, les frais associés ne sont pas justifiés.

[75] Quatrièmement, les documents de la WCMRC n'expliquent pas pourquoi elle a engagé Az-Tec. Il semble qu'Az-Tec ait livré la remorque d'équipement de la WCMRC au havre Gorge, mais on ne sait pas pourquoi cette remorque n'aurait pas pu être tirée par les véhicules de la WCMRC ou de Strategic qui étaient déjà en usage. Par conséquent, les frais associés à Az-Tec ne sont pas acceptés. Le total des frais rejetés associés à Az-Tec s'élève à 2 474,52 \$, y compris la location d'une chambre d'hôtel pour un membre de son personnel.

[76] Étant donné qu'une somme de 2 474,52 \$ en frais de sous-traitants et d'hébergement a été rejetée, les frais de manutention de 15 % facturés par la WCMRC doivent être ajustés, ce qui représente une réduction de 371,18 \$. Les réductions apportées à la facture de la WCMRC, sans compter la TPS, s'élèvent à 4 152,95 \$, ce qui donne un total partiel accepté de 25 787,12 \$. Les frais réclamés pour les services de la WCMRC, y compris la TPS, sont donc acceptés au montant de 27 076,48 \$.

Saltair

[77] Pour les motifs énoncés ci-haut, seuls les frais de main-d'oeuvre initiaux de Saltair, au montant de 380,00 \$, et seuls les frais d'entreposage, de surveillance et de location d'une pompe pendant les 21 premiers jours sont acceptés, aux tarifs normaux facturés pour la phase Deux (et non aux tarifs d'urgence facturés pour la phase Un). Les frais réclamés pour les services de Saltair, y compris la TPS, sont donc acceptés au montant total de 3 272,93 \$.

Sommaire des montants réclamés et des montants acceptés pour les frais des services contractuels

Entrepreneur	Description des travaux	Date de la facture	Montant réclamé	Montant accepté
WCMRC	Intervention initiale, déploiement d'un barrage flottant, surveillance	2019-03-19	31 437,07 \$	27,076,48 \$

Entrepreneur	Description des travaux	Date de la facture	Montant réclamé	Montant accepté
Rilaur	Reflouement, remorquage à Campbell River, repositionnement	2019-02-26	2 769,38 \$	2,769,38 \$
Rilaur	Remorquage à Ladysmith	2019-02-27	9 646,88 \$	9,646,88 \$
Walco	Enlèvement des hydrocarbures par camion aspirateur et élimination	2019-02-20	4 421,36 \$	4,421,36 \$
Terrapure	Élimination des déchets d'hydrocarbures	2019-02-15	1 774,50 \$	1,774,50 \$
BSM	Inspection sur l'eau, inspection sous-marine, rapport d'inspection	2019-06-16	4 974,38 \$	4,974,38 \$
Saltair	Entreposage sur l'eau, surveillance, déconstruction et élimination	2019-11-26	175 745,63 \$	3,272,93 \$
Totaux			230 769,20 \$	53 935,91 \$

Tableau 1 – Sommaire des montants réclamés et des montants acceptés pour les frais des services contractuels

La portion de la demande d'indemnisation relative aux services contractuels est recevable au montant de 53 935,91 \$.

Annexe 3 – Déplacements

Montant réclamé : 3 163,59 \$

[78] Les frais de déplacement réclamés pour les quatre membres du personnel d'intervention environnementale de la GCC qui ont participé à l'intervention en réponse à l'incident comprennent des indemnités de faux frais, des frais d'hébergement, une indemnité pour l'usage d'un véhicule particulier, et un billet de traversier. À part quelques exceptions, il est conclu que ces frais ont été engagés raisonnablement à l'appui d'une opération d'intervention en réponse à un incident de pollution par les hydrocarbures.

[79] Les frais problématiques concernent principalement un employé qui a pris un traversier de BC Ferries pour se rendre à Tsawwassen, près de Vancouver, dans la soirée du 10 février 2019, au coût de 74,70 \$. Une facture montre que l'employé a ensuite passé la nuit dans un hôtel près de l'aéroport international de Vancouver, au coût de 145,00 \$. Pour la journée du 10 février 2019, la GCC a aussi réclamé une indemnité de faux frais de 83,39 \$ pour cet employé, qui semble avoir rejoint ses collègues à Campbell River le lendemain (bien qu'on ne sache pas comment il s'y est rendu). De plus, on ne sait pas quel lien ce voyage à Vancouver le 10 février 2019 avait avec l'intervention en réponse à l'incident du *Rolano*, étant donné surtout qu'aucun membre du personnel d'intervention environnementale n'a consigné des heures de travail en rapport avec l'incident ce jour-là. Par conséquent, les montants indiqués dans ce paragraphe, dont le total s'élève à 303,09 \$, sont rejetés.

[80] Enfin, une indemnité de 59,41 \$ a été réclamée pour l'usage d'un véhicule particulier. D'après l'exposé et les registres, tous les membres du personnel d'intervention environnementale ont quitté Victoria, où ils étaient vraisemblablement basés, à bord d'un véhicule de la GCC. Aucune information ni aucune preuve n'indiquent expressément comment un véhicule particulier a été utilisé, et on ne peut tirer aucune conclusion raisonnable quant à son utilisation. Par conséquent, cette portion de la demande d'indemnisation n'est pas acceptée.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux déplacements est recevable au montant de 2 801,09 \$.

Annexe 4 – Salaires – Personnel à temps plein Montant réclamé : 5 564,10 \$

[81] La GCC a réclamé les frais de salaire de quatre membres de son personnel d'intervention environnementale, dont l'un était un superviseur d'intervention. Chacun de ces membres du personnel a fait un total de 30 heures de travail au taux de salaire normal durant l'intervention de la GCC en réponse à l'incident, du 11 au 14 février 2019. Pour les motifs énoncés ci-haut, cette affectation de ressources est jugée raisonnable. Les frais de salaire associés, y compris une majoration de 20 % qui représente les coûts du régime d'avantages sociaux des employés de la GCC, sont aussi jugés raisonnables.

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

Annexe 5 – Heures de travail supplémentaires – PTP Montant réclamé : 3 361,68 \$

[82] La GCC a réclamé les frais des heures de travail supplémentaires de quatre membres de son personnel d'intervention, qui ont fait chacun un total de 14,5 heures supplémentaires au taux et demi de leur taux horaire normal, moins les coûts du régime d'avantages sociaux des employés, du 11 au 13 février 2019. Pour les motifs énoncés ci-haut, cette affectation de ressources est jugée raisonnable. De plus, les frais associés sont aussi jugés raisonnables.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux heures de travail supplémentaires est recevable en entier.

Annexe 11 – Équipement de lutte contre la pollution Montant réclamé 4 776,00 \$

[83] La demande d'indemnisation de la GCC comprend des documents à l'appui de l'usage d'un *CGE 734* pendant quatre jours. Il s'agit d'un bateau de travail décrit comme étant un PRV I, mais pour lequel la GCC a réclamé un tarif d'usage quotidien (1 194,00 \$) généralement associé à l'usage d'un PRV II. À la demande de la Caisse, la GCC a fourni une photo et les spécifications du *CGE 734*, qui montrent que celui-ci a à peu près la même taille et les mêmes spécifications qu'un PRV II. Il est donc accepté que le tarif quotidien de 1 194,00 \$ était approprié pour l'usage de ce bateau, et que ce tarif est raisonnable. Il est donc conclu que le déploiement du *CGE 734* était raisonnablement nécessaire pour aider à l'opération d'intervention de la GCC.

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

Annexe 12 – Véhicules Montant réclamé : 389,44 \$

[84] Les documents montrent que la GCC a utilisé un véhicule durant les quatre jours de son intervention en réponse à l'incident, à savoir un camion Ford-350. La GCC a réclamé un taux quotidien de 65,57 \$ pour l'usage de ce véhicule, plus des frais de carburant de 127,16 \$, calculés au taux de 0,22 \$ par kilomètre pour les 578 kilomètres parcourus.

[85] Pour les motifs énoncés ci-haut, il est accepté qu'il était raisonnable, dans les circonstances, que le personnel de la GCC se rende sur les lieux de l'incident. De plus, les frais réclamés pour l'usage du véhicule sont raisonnables et conformes aux lignes directrices fédérales sur l'établissement des coûts.

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

Annexe 13 – Administration

Montant réclamé : 241,03 \$

[86] Cette portion de la demande d'indemnisation de la GCC représente 3,09 % des montants réclamés pour les frais de déplacement et les frais de salaire normal, lesquels ne comprennent pas la majoration de 20 % pour les coûts du régime d'avantages sociaux des employés. Cette méthode de calcul des frais d'administration est généralement acceptée comme étant raisonnable. La seule réduction qui a été faite au montant réclamé se rapporte à la somme réduite des frais de déplacement acceptés.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux frais d'administration est recevable au montant de 229,83 \$.

SOMMAIRE DE L'OFFRE ET CONCLUSION

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

Annexe	Frais réclamés	Frais recevables
2 – Services contractuels	230 769,20 \$	53 935,91 \$
3 – Déplacements	3 163,59 \$	2 801,09 \$
4 – Salaires – Personnel à temps plein	5 564,10 \$	5 564,10 \$
5 – Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein	3 361,68 \$	3 361,68 \$
11 – Équipement de lutte contre la pollution	4 776,00 \$	4 776,00 \$
12 – Véhicules	389,44 \$	389,44 \$
13 – Administration	241,03 \$	229,83 \$
Total	248 265,04 \$	71 058,05 \$

Tableau 2– Sommaire des montants réclamés et des montants recevables

[88] Le montant des frais recevables s'élève à 71 058,05 \$. 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.

[89] Dans votre examen de l'offre, veuillez prendre note des choix et des délais suivants énoncés à l'article 106 de la LRMM.

[90] 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.

[91] 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.

[92] 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.

[93] 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.