



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

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

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

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

Ottawa, le 17 décembre 2020
Dossier de la CIDPHN : 120-871-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 : *Maverick IV* – Cowichan Bay (Colombie-Britannique)
Date de l'incident : 2018-10-05

SOMMAIRE ET OFFRE D'INDEMNITÉ

Cette lettre est en réponse à une demande d'indemnisation présentée par la Garde côtière canadienne (la « GCC ») relativement à l'embarcation de plaisance *Maverick IV* (le « navire »), qui a été impliquée dans un incident survenu le 5 octobre 2018 à Cowichan Bay, en Colombie-Britannique (l'« incident »).

Le 24 septembre 2020, le bureau de l'administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la « Caisse ») a reçu une demande d'indemnisation de la GCC au nom de l'administrateur. Dans sa demande d'indemnisation, la GCC a réclamé des frais s'élevant à 52 522,45 \$ 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 18 905,55 \$ (l'« offre ») est offerte à la GCC relativement à sa demande d'indemnisation, plus les intérêts prévus par la loi qui seront calculés à la date où la somme offerte sera versée, en conformité avec l'art. 116 de la LRMM.

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

DEMANDE D'INDEMNISATION RECUE

La demande d'indemnisation comprend un exposé qui décrit les événements liés à l'incident. Elle comprend aussi un sommaire des frais réclamés par la GCC, ainsi que des documents justificatifs. Dans la mesure où l'exposé et les documents justificatifs se rapportent à la décision, ils sont examinés ci-après.

L'exposé et les photos

D'après l'exposé, le 5 octobre 2018, la marina Pier 66, située à Cowichan Bay (Colombie-Britannique), a avisé la GCC que [traduction] « le Maverick, d'une longueur d'environ 55 pieds, était en train de couler. Le personnel de la marina a placé plusieurs petites pompes à bord. [Le personnel de la marina] a été incapable de prendre contact avec le propriétaire. »

L'exposé se poursuit ainsi :

[traduction]

La station de bateau de sauvetage de Ganges a été chargée d'évaluer et d'atténuer toute menace de pollution. Eagle Eye Marine se trouvait non loin et a été engagé pour prêter son assistance en raison de sa proximité/ disponibilité et de sa capacité à récupérer le navire au cas où celui-ci coulerait. Eagle Eye Marine disposait également de pompes additionnelles en cas de besoin. Une équipe [d'intervention environnementale] (2 agents) de la base de la Garde côtière de Victoria est en route avec un bateau d'intervention environnementale (733 FRC) en remorque. Ce bateau sera mis à l'eau à l'Institut des sciences de la mer (ISM), dans la baie Patricia.

Eagle Eye Marine est arrivé le premier et a constaté que le navire avait été détaché du quai, qu'il flottait encore (il gîtait par tribord) et qu'il dérivait vers d'autres navires dans la marina. Une légère irisation d'hydrocarbures a été observée. Eagle Eye a remorqué le navire en eau peu profonde et l'a échoué loin des autres navires.

L'équipe de la station de bateau de sauvetage de Ganges est arrivée sur les lieux plus tard et a placé un barrage flottant autour du navire pour atténuer la menace de pollution. L'équipe de la station de bateau de sauvetage de Ganges n'était pas formée pour s'occuper d'un navire coulé et du sauvetage, et elle a attendu l'arrivée du personnel spécialisé en intervention environnementale de Victoria.

L'équipe d'intervention environnementale est arrivée sur les lieux à 12 h 11. L'équipe de la station de bateau de sauvetage de Ganges a mis fin à ses activités. On a observé que du carburant diesel s'échappait du navire et remontait à la surface de l'eau. Le personnel d'intervention environnementale a placé un autre barrage flottant. Il n'était toujours pas possible de prendre contact avec le propriétaire. Le personnel d'intervention

environnementale ne pouvait pas attendre que le propriétaire soit contacté pour planifier l'opération de sauvetage. Il y avait une quantité inconnue de polluants à bord et une remontée constante d'hydrocarbures s'échappant du navire.

Eagle Eye allait tenter à nouveau de déplacer le navire en eau moins profonde. Le plan de sauvetage était d'attendre la marée basse (vers 8 h 00) pour vider l'eau du navire et le renflouer. Le navire serait ensuite remorqué jusqu'au chantier de Vector Marine, où il serait sorti de l'eau.

L'équipe d'intervention environnementale est retournée à Victoria en passant par l'ISM. Le bateau a été amarré à l'ISM pour être utilisé le lendemain.

L'équipe d'intervention environnementale est arrivée à Victoria à 15 h 00.

L'exposé se poursuit ainsi pour la journée du 6 octobre 2018 :

[traduction]

L'équipe d'intervention environnementale (2 agents) a quitté la base de la Garde côtière de Victoria à destination de l'ISM pour monter à bord du bateau d'intervention environnementale (FRC 733) et se rendre à l'endroit où se trouvait le Maverick.

Le personnel d'intervention environnementale est arrivé à l'endroit où se trouvait le Maverick à 8 h 15. Eagle Eye Marine était déjà sur les lieux et avait commencé à vider l'eau du navire. Il y avait encore une légère irisation d'hydrocarbures autour du navire. L'équipe d'intervention environnementale était sur place pour veiller à ce que l'opération de sauvetage se déroule en toute sécurité et pour mettre en place d'autres barrages flottants et des pompes en cas de besoin.

Au cours de l'opération de sauvetage, l'équipe d'intervention environnementale a dû fournir d'autres pompes et une génératrice pour aider à renflouer le navire.

À 9 h 30, le navire était renfloué et prêt à être remorqué jusqu'au chantier de Vector Marine. L'équipe d'intervention environnementale a récupéré les barrages flottants.

À 10 h 25, le Maverick a été pris en remorque par Eagle Eye Marine. Des membres du personnel d'Eagle Eye Marine sont restés à bord du navire pour faire fonctionner les pompes durant le remorquage. L'ISM, situé dans la baie Patricia, se trouvait sur la route vers le chantier de Vector Marine; par conséquent, le bateau d'intervention environnementale a accompagné le remorqueur pour veiller à ce que l'opération de remorquage se déroule en toute sécurité et pour fournir d'autres pompes ou de l'assistance en cas de besoin.

À 11 h 00, le remorqueur se trouvait non loin de la baie Patricia. Eagle Eye Marine et l'équipe d'intervention environnementale ont déterminé que l'opération de remorquage se déroulait en toute sécurité et que l'assistance du bateau d'intervention environnementale n'était plus nécessaire. Le personnel d'intervention environnementale est retourné à l'ISM.

Une fois rendu à l'ISM, le bateau d'intervention environnementale a été sorti de l'eau, placé sur une remorque et ramené à la base de la Garde côtière à Victoria.

L'équipe d'intervention environnementale est arrivée à Victoria à 12 h 15. Le bateau d'intervention environnementale a été nettoyé et ses moteurs ont été rincés à l'eau.

L'exposé se termine en notant qu'à 14 h 25, [traduction] « Eagle Eye Marine a avisé que le Maverick avait été sorti de l'eau au chantier de Vector Marine. Aucune autre mesure n'a été prise par le personnel d'intervention environnementale de la GCC. »

La demande d'indemnisation comprend plusieurs photos qui ne sont pas datées ni annotées.

Sommaire des frais

Les frais réclamés¹ dans la demande d'indemnisation de la GCC sont résumés comme suit :

		<u>SCH</u>
MATERIALS AND SUPPLIES	-	1
CONTRACT SERVICES	41,128.61	2
TRAVEL	-	3
SALARIES - FULL TIME PERSONNEL	1,393.35	4
OVERTIME - FULL TIME PERSONNEL	1,229.27	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)	8,569.00	11
VEHICLES	166.34	12
ADMINISTRATION	35.88	13
	<hr/>	
TOTAL CCG COST OF INCIDENT	<u>\$ 52,522.44</u>	

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

¹ La somme des montants réclamés par la GCC s'élève en fait à 52 522,45 \$, soit 0,01 \$ de plus que ce qui est indiqué à la figure 1.

Documents des entrepreneurs

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

CONTRACT SERVICES	AMOUNT	GST	TOTAL	REFERENCE
VECTOR YACHT SERVICES	30,105.55	1,505.28	31,610.83	INV 30638
VECTOR YACHT SERVICES	1,251.80	62.59	1,314.39	INV 31181 <i>Paid Feb 1/19</i>
BUILDING SEA MARINE	2412.75	120.64	2,533.39	INV 716 <i>Paid Jan 25/19</i>
EAGLE EYE MARINE SERVICES	5400	270	5,670.00	INV 1038 <i>Paid Nov 21/18</i> <i>Paid by GAC</i>

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

Les frais réclamés pour les services des entrepreneurs, illustrés à la figure 2, sont justifiés par quatre principales factures payées par la GCC et dix factures secondaires provenant de sept différents sous-traitants et fournisseurs.

La première facture de Vector Yacht Services Ltd. (« Vector ») est datée du 9 janvier 2019. Elle couvre l'enlèvement, l'entreposage pendant quatre jours, la déconstruction et l'élimination du *Maverick IV*. Elle comprend de brèves descriptions de ces travaux, dont une grande partie a été effectuée par des sous-traitants avec l'aide de fournisseurs :

Work To Be Performed:
NON TECH

Work Performed:
Started removing garbage from boat.
Cut up furniture to be able to fit in dumpster.
Removed contents of vessel.
Break out window on stbd side and start cleaning out cabin.
Drilled holes and started removing fuel from boat.
Cut a hole in side of the boat for removal of garbage.
Pumped diesel/water out of tanks, threw garbage away.
Cleaned out garbage Took out everything from inside boat. Tidy it up.
Threw away metal/garbage from inside boat.

Grind off shafts.
Removed props and took to shop.
Continued with demoitioning boat.
Started Pulling metal off boat.
Suck out transmission oil. Cleaned bilge. Pumped water and oil out.
Removed deck railings, mast and hardware from boat.
Disposing/recycling of boat.
Pumped out fuel tanks of all remaining fuel.120 gallons. Separate copper, metal and general disposal of vessel into bins.

Break down boat and put into dumpsters. Separate metals.
Continued with clean up.
Clean up from break down.

Sub-totals for job: Labour: 12,474.00 Parts: 0.00 Other: 0.00

Work To Be Performed:
HAUL BOAT TRAVEL LIFT
PRESSURE WASH
BLOCK

Work Performed:
Emergency haul out.
Scraped and shovelling mussels from boat.

Charges For Job:	Description	Quantity	Price	Extended
ZZZ11	HAUL/LAUNCH BOAT /EMERGENCY HAUL	1.5	778.00	1,167.00
ZZZ131	LAY DAYS (PER DAY) 10/6/2018	4	117.00	468.00

RECEIVED
JAN 18 2019

ZZZ132	PRESSURE WASH	56	3.00	168.00
ZZZ1321	ENVIRONMENTAL PRESSURE WASH FEE	56	0.66	36.96
KI-510	5" X10' LINKABLE OIL BOOM	6	42.00	252.00
Sub-totals for job:		Labour: 858.00	Parts: 2,091.96	Other: 0.00
Work To Be Performed: SUPPLY PARTS FROM STOCK FOR SERVICE ORDER				
Work Performed:				
Charges For Job:	<u>Description</u>	<u>Quantity</u>	<u>Price</u>	<u>Extended</u>
AWA306017	304 SS HOSECLAMP 40/64-45/64	2	3.23	6.46
COVERALL	COVERALL	2	9.16	18.32
75123	BLUE PAPER SHOP TOWELS ROLL	1	3.12	3.12
C27946	MARINE CLEANER 946ML	1	14.98	14.98
ZZZ47	ENVIRO-CONTAMINATED/OILY WATER	625	1.00	625.00
Sub-totals for job:		Labour: 0.00	Parts: 667.88	Other: 0.00
Work To Be Performed: SPECIAL ORDER PARTS FOR SERVICE ORDER:				
Work Performed:				
Charges For Job:	<u>Description</u>	<u>Quantity</u>	<u>Price</u>	<u>Extended</u>
ZZZ30	FREIGHT RUSH SERVICE	1	75.00	75.00
KI-XB25D	XSORB OUTDOOR ALL-PURPOSE ABSORBENT (25LB BAG)	20	44.80	896.00
ZZZ133	SUB CONTRACT- ANALYSIS FOR ASBESTOS/LEAD LEACHATE TEST/LABOUR & DRIVE TIME/REPORT PREP AREC#13283	1	1,263.90	1,263.90
ZZZ103	DLBINS#44100-REMOVAL OF BOAT	1	1,962.75	1,962.75
ZZZ105	DEMOLITION-LEADER#13611	1	1,500.00	1,500.00
ZZZ40	ENVIRO - DISPOSAL WASTE ABSORBANT PADS/OILY WATER-HETHRINGTON#85534	1	2,520.00	2,520.00
ZZZ103	REMEDiate ASBESTOS CONTAINING PIPE INSULATION FRM FURNACE CHIMNEY-LOCAL#1024	1	385.00	385.00
ZZZ104	RENTAL OF CUTOFF SAW	1	66.55	66.55
KI-900	US-M-WM- MED WEIGHT OIL ABSORBENT PADS	1,000	0.84	840.00
KI-DBAG	HD HAZMAT YELLOW DISP BAG	50	3.36	168.00
KI-510	5" X10' LINKABLE OIL BOOM	8	42.00	336.00
ZZZ104	DLBINS#44119-REMOVAL & TIPPING FEE	1	3,075.51	3,075.51
ZZZ104	ENVIRO FEE=TERRAPURE#84205	1	925.00	925.00
Sub-totals for job:		Labour: 0.00	Parts: 14,013.71	Other: 0.00

Total Parts: \$16,773.55	SubTotal:	\$30,105.55
Total Labor: \$13,332.00	PST:	\$0.00
Total Sublet: \$0.00	Shipping:	\$0.00
Total Disposal: \$0.00	GST:	\$1,505.28
Pickup/Delivery: \$0.00	Total:	\$31,610.83
Service Call: \$0.00	Payment Received:	\$0.00
	Balance Due:	\$31,610.83

Figures 3 à 6 – Copies d'écran de la facture de Vector datée du 9 janvier 2019

La facture de Vector du 9 janvier 2019 est aussi justifiée par neuf factures provenant de sept différents sous-traitants et fournisseurs. Ces factures concordent généralement avec les détails illustrés dans les figures 3 à 6, et peu d'entre elles contiennent des détails additionnels.

L'une des factures, celle de West Coast Spill Supplies Ltd. (« West Coast »), ne concorde pas avec l'information présentée dans les figures 3 à 6. La facture de West Coast porte le numéro 37636 et est datée du 20 décembre 2018 :

Quantity	Item No.	Description	Tax	Unit Price	Amount
20	KI-XB25D	XSORB Outdoor All-Purpose Absorbent (25 lb. Bag)	G	32.00	640.00
10	KI-900	US-M-WM - Medium Weight Oil Absorbent Pads (100 per bundle)	G	60.00	600.00
1	KI-DBAG	HD Yellow Hazmat Disposal Bags (33" x 45" x 6 mil, 50 per roll)	G	120.00	120.00
2	KI-510	5" x 10' Linkable Oil Absorbent Boom (4 per bundle)	G	120.00	240.00
		Subtotal:			1,600.00
		Freight	G		75.00
		G - GST @ 5%			

B Reed
 B Alex
 M Sob 38

Pads = \$.60
 → .84
 MU = 40%

Bags = \$2.40
 → \$3.36
 MU = 40%

Boom = \$30
 → \$42 40%

Figure 7 – Copie d'écran de la facture de West Coast datée du 20 décembre 2018

La deuxième facture de Vector est datée du 11 janvier 2019 et elle couvre une seule facture d'un sous-traitant, soit celle de D.L. Bins Ltd (« D.L. »). La facture de Vector contient la description [traduction] « Frais d'élimination supplémentaires ». La facture de D.L. est datée du 11 janvier 2019 et elle comprend deux montants qui ne sont pas décrits :

Date	Item	Ticket #	Qty	Price Each	Amount
2018-12-18	Haul Charge - Large	67042 - 40y 4005	1	275.00	275.00
2018-12-20	Tipping Fee	20190108	4.44	220.00	976.80
				5.00%	62.59

Figure 8 – Copie d'écran de la facture de D.L. datée du 11 janvier 2019

La facture de Building Sea Marine (« BSM ») est datée du 19 octobre 2018. Elle couvre une [traduction] « Inspection de l'état du navire et estimation de sa valeur de récupération » effectuées le 15 octobre 2018, y compris un rapport d'inspection et des photos.

Enfin, la facture de Eagle Eye Marine Services (« Eagle Eye ») est datée du 12 octobre 2018 :

DATE	ACTIVITY	AMOUNT
05/10/2018	Maverick - 60ft Vessel Sinking in Cowichan Bay	0.00
05/10/2018	Tow vessel to beach, deployed absorption boom, picked up debris, 6 @ \$200.00	1,200.00
06/10/2018	Pumped, patched and towed vessel to Vector (2 response vessels and 5 crew), 1 @ \$4,200.00	4,200.00

Figure 9 – Copie d'écran de la facture de Eagle Eye datée du 12 octobre 2018

Courriels de BSM et de la GCC datés du 15 octobre 2018 et rapport d'inspection de BSM

Un courriel de BSM adressé à la GCC et daté du 15 octobre 2018 contient un sommaire préliminaire des conclusions de l'expert maritime. Ce sommaire confirme que le *Maverick IV* était bel et bien le navire immatriculé sous ce nom, à savoir une embarcation de plaisance en bois construite en 1959, ayant une longueur d'environ 52 pieds et une jauge brute de 40 tonnes, d'après un numéro matricule de Transports Canada gravé dans les bordages du navire.

Le sommaire contenu dans le courriel de BSM conclut que le navire était en mauvais état et qu'il n'avait aucune valeur de récupération. Il indique que certaines parties de l'intérieur du navire étaient inaccessibles à cause de déchets, et il fait deux mentions de la présence d'hydrocarbures : « (1) [traduction] « Le navire [était] placé sur des blocs dans le chantier, et de l'eau de cale huileuse s'échappait de plusieurs jointures ouvertes et de certaines parties du joint de galbord le long du côté bâbord »; et (2) Il est présumé que les réservoirs de carburant et les machines étaient remplis d'hydrocarbures et/ou d'eau.

La demande d'indemnisation comprend aussi un courriel interne de la GCC, daté du 15 octobre 2018, dont l'objet était de transmettre le sommaire des conclusions de l'expert maritime et de faire la recommandation suivante : [traduction] « Je recommande que ce navire soit déconstruit. Le propriétaire ne veut pas le faire et en est incapable, et il nie également que le navire lui appartient. »

Le texte principal du rapport d'inspection de BSM, daté du 19 octobre 2018, compte neuf pages. Le rapport d'inspection comprend aussi une annexe contenant 74 photos en couleurs annotées du *Maverick IV*. Le rapport donne la description suivante des tâches :

[traduction]

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

- l'état actuel du navire;
- si le navire pouvait être réparé et remis à l'eau en toute sécurité;
- s'il était raisonnable de le déconstruire; et

– quelle était la valeur résiduelle (s'il en est) du navire s'il était déconstruit.

Le rapport d'inspection ne diffère pas grandement du sommaire contenu dans le courriel du 15 octobre 2018, bien qu'il donne un peu plus de détails sur les hydrocarbures, y compris une estimation des quantités se trouvant à bord du navire :

[traduction]

Les machines principales, les engrenages et le système hydraulique sont encore assemblés, donc il est présumé qu'il reste de l'huile lubrifiante et hydraulique dans les carters.

La quantité totale d'huile pour engrenages et d'huile à moteur est estimée à 60 gallons (270 litres).

La quantité totale d'huile hydraulique est estimée à 20 gallons (90 litres).

[...]

Les systèmes des machines auxiliaires Isuzu sont intacts, et il est donc estimé qu'ils contiennent 5 gallons de liquide de refroidissement et 5 gallons d'huile dans les carters, ou 25 litres chacun.

Il est estimé que les réservoirs de carburant sont remplis d'un mélange de diesel et d'eau, de sorte qu'ils contiennent environ 300 gallons chacun, soit un total de 600 gallons (2 700 litres).

Le poêle au diesel et la chaudière au diesel sont encore branchés, donc ces systèmes contiennent encore du combustible.

Les photos jointes au rapport d'inspection confirment que le navire était en mauvais état et que les parties inférieures des espaces intérieurs étaient encombrées. Bien que certaines photos de l'extérieur font voir une courte section de barrage absorbant placée sur le sol sous le navire, les photos de l'intérieur ne semblent pas montrer que le navire était saturé d'hydrocarbures.

Registres quotidiens du personnel et de l'équipement

Deux registres du personnel et de l'équipement (les « registres ») sont joints à la demande d'indemnisation de la GCC. Les deux registres sont datés du 5 octobre 2018, bien que le premier porte la mention [traduction] « JOUR 1 » et le second la mention « JOUR 2 ».²

D'après les registres, deux membres du personnel de la GCC ont commencé à travailler à 6 h 00 le 5 octobre 2018; l'un d'eux a terminé à 15 h 00 et l'autre a travaillé jusqu'à 18 h 00 pour rédiger un rapport. Le lendemain, les deux membres du personnel ont commencé à travailler à 6 h 00 et ont terminé à 14 h 00.

² D'après l'exposé et le contenu des registres, il semble que « JOUR 2 » soit en fait le 6 octobre 2018.

Les registres contiennent aussi de l'information sur l'usage d'une embarcation de la GCC, d'un véhicule, d'équipement et de matériel. Les deux registres montrent qu'un Ford F-350 a été utilisé pour parcourir 80 kilomètres chaque jour. De plus, les registres montrent qu'un [traduction] « CGE 777 (embarcation d'intervention rapide - 8,6 m) » a été utilisé durant les deux jours de l'intervention de la GCC. Enfin, en ce qui concerne l'équipement et le matériel, les registres montrent l'usage d'un barrage flottant de 80 pieds, d'une génératrice et de deux pompes électriques de deux pouces.

Autres documents internes de la GCC

Le sommaire suivant est joint à la demande d'indemnisation pour justifier les frais de salaire réclamés pour deux membres du personnel de la GCC :

	Group & Level	Time (Hours)	Rate	COST	REFERENCE
	GT 04	15.0	43.76	656.40	As per Personnel log
	GT 05	15.0	49.13	736.95	As per Personnel log

Figure 10 – Copie d'écran du sommaire des frais de salaire du personnel de la GCC (les noms des membres du personnel ont été caviardés)

Un autre sommaire a été fourni pour justifier les frais des heures de travail supplémentaires réclamés pour les deux mêmes membres du personnel de la GCC :

	Group & Level	1.5 x	2.0 X	Total Overtime Hours	Rate	COST	REFERENCE
	GT 04	9		13.50	36.47	492.35	Oct 5 to 6
	GT 05	12		18.00	40.94	736.92	Oct 5 to 6

Figure 11 – Copie d'écran des frais des heures de travail supplémentaires des membres du personnel de la GCC (les noms des membres du personnel ont été caviardés)

D'autres registres des heures de travail supplémentaires montrent que le premier des deux membres du personnel de la GCC (GT 04) a fait une heure de travail supplémentaire le 5 octobre 2018 et huit heures de travail supplémentaires le 6 octobre 2018. Le deuxième membre du personnel (GT 05) semble avoir fait quatre heures de travail supplémentaires le 5 octobre 2018 et huit heures de travail supplémentaires le 6 octobre 2018. Les heures de travail supplémentaires de ces deux personnes ont été rémunérées au taux de salaire normal majoré de 50 %, sans compter les avantages sociaux.

Un autre sommaire a été fourni pour justifier les frais réclamés pour l'usage d'équipement de lutte contre la pollution :

Description	BALE	TIME (days)	RATE (per ft)	RATE (daily)	COST	REFERENCE
SORBENT BOOM	2			75.00	150.00	Ref Equip Log
CGE 777 (Fast Resp Craft)		2.00		4209.50	8,419.00	Ref Equip Log

Figure 12 – Copie d'écran du sommaire des frais relatifs à l'équipement de lutte contre la pollution utilisé par la GCC

Enfin, les frais réclamés pour l'utilisation d'un véhicule et les frais d'administration sont justifiés par d'autres documents internes de la GCC, dont le contenu concorde avec ce qui a déjà été décrit ci-haut.

CONCLUSIONS ET DÉCISIONS

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

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

Conclusions concernant les preuves fournies par la GCC

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

La demande d'indemnisation de la GCC comprend un exposé qui décrit les faits de l'incident, jusqu'à et y compris la sortie du navire de l'eau le 6 octobre 2018. Cette description des faits est acceptée comme étant généralement exacte.

La menace de pollution que posait 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 risquait d'occasionner des dommages à l'environnement, et que l'incident a aussi menacé de causer de futurs rejets d'hydrocarbures. Pendant que le navire était sous l'eau, on ne savait pas quelle quantité d'hydrocarbures il restait à bord. Le navire a continué de rejeter des hydrocarbures, comme en témoignent la remontée constante d'hydrocarbures s'échappant du navire et l'irisation d'hydrocarbures à la surface de l'eau. Par conséquent, il est conclu que toutes les mesures prises jusqu'à et y compris la sortie du navire de l'eau étaient raisonnables en réponse à une menace démontrée de pollution par les hydrocarbures. Pour autant que ces mesures aient été prises par Eagle Eye et Vector, les frais associés sont aussi jugés raisonnables.

À part d'une possible réclamation des frais relatifs au matériel absorbant déployé dans la matinée du 5 octobre 2018, qui sont jugés raisonnables, la GCC n'a réclamé aucuns frais pour les efforts accomplis par sa station de bateau de sauvetage de Ganges.

Les lacunes dans la preuve relative aux décisions prises par la GCC après la sortie de l'eau du navire posent des problèmes

À l'exception du bref courriel interne de la GCC daté du 15 octobre 2018, la demande d'indemnisation ne contient aucune preuve testimoniale ou directe concernant les décisions prises après que le navire ait été sorti de l'eau le 6 octobre 2018, bien que 60 % des frais réclamés aient été engagés par la suite. En l'absence de preuve pertinente concernant ces frais, il n'a pas été possible de déterminer s'ils étaient indemnisables en vertu de la partie 7 de la LRMM.

En général, la GCC peut recouvrer les frais raisonnables associés à la déconstruction et à l'élimination d'un navire entier, lorsqu'il est démontré que le navire lui-même est une épave souillée d'hydrocarbures. Dans le cas des navires en bois, par exemple, il se peut que les bordages de la coque soient très imprégnés d'hydrocarbures, au point où il devient rentable de déconstruire le navire pour s'assurer qu'il ne pose plus une menace pour l'environnement marin. Pour le démontrer, il faut fournir une preuve directe montrant que le navire est souillé d'hydrocarbures.

Étant donné que la raisonabilité d'une mesure dépend de ce qui était connu au moment où cette mesure a été prise, les détails du processus décisionnel sont aussi importants.

La demande d'indemnisation ne contient aucune preuve de ce genre. Le peu d'information au dossier après le 6 octobre 2018 (c.-à-d. la recommandation faite dans le courriel interne du 15 octobre 2018) semble indiquer que le navire ait été déconstruit principalement parce que son propriétaire apparent n'avait pas la capacité ni la volonté d'agir. D'après le dossier, il n'est pas possible de déterminer exactement quand ou pourquoi la décision a été prise de déconstruire le navire. Les autres lacunes dans la preuve sont examinées plus en détail ci-dessous.

L'inspection et la déconstruction du navire ne sont pas acceptées comme étant des mesures raisonnables prises pour limiter la pollution par les hydrocarbures

Les documents de BSM et les diverses factures associées aux travaux de Vector constituent la principale preuve relative à la déconstruction du navire. Cette preuve n'est pas suffisante pour démontrer que le navire était une épave souillée d'hydrocarbures. Par conséquent, une grande partie des frais réclamés pour les services contractuels ne peuvent être considérés comme ayant été engagés raisonnablement pour limiter la pollution par les hydrocarbures, aux fins de l'application de la partie 7 de la LRMM.

D'après l'exposé, tous les barrages flottants qui avaient été déployés ont été récupérés par le personnel de la GCC vers 9 h 30 le 6 octobre 2018, juste après que le navire ait été renfloué. Eagle Eye a ensuite remorqué le navire jusqu'au chantier de Vector, et une génératrice a été placée à bord pour alimenter des pompes afin de tenir le navire à flot durant le trajet. Le personnel d'intervention de la GCC a escorté le remorqueur jusqu'à la baie Patricia, et il est ensuite retourné à Victoria.

Selon la preuve, il semble que la seule inspection du navire ait été faite par BSM, dont l'expert maritime n'a pas été expressément chargé d'évaluer les hydrocarbures se trouvant à bord.

Bien que l'inspection de BSM donne une estimation des quantités d'hydrocarbures se trouvant dans les réservoirs et les machines du navire, la probabilité de la présence d'huile à moteur dans un système fermé est rarement suffisante pour rendre indemnisables les frais de déconstruction d'un navire entier. Le rapport d'inspection mentionne aussi que de l'eau huileuse s'échappait des bordages inférieurs de la coque du navire pendant que celui-ci était entreposé sur des blocs au chantier de Vector. Cette constatation n'est pas concluante non plus : le navire avait récemment été immergé, et la présence d'eau huileuse dans sa cale ne veut pas dire que ses bordages étaient saturés d'hydrocarbures.

Le rapport de BSM indique que l'expert maritime n'a pas pu inspecter la cale et le compartiment machines parce que certaines parties de l'intérieur du navire étaient encombrées de débris. Rien dans la preuve n'indique que ces débris n'auraient pas pu être enlevés avant l'inspection, ou que l'inspection n'aurait pas pu être retardée pour être faite après l'enlèvement de ces débris. Par conséquent, et à la lumière des tâches énoncées dans le rapport de BSM, il est déterminé que l'évaluation de la pollution par les hydrocarbures ne faisait pas partie des principales tâches de BSM. Pour ces raisons, l'inspection menée par BSM n'est pas considérée comme une mesure raisonnable prise pour déterminer si le navire posait une menace résiduelle de pollution par les hydrocarbures.

Les factures de Vector et celles des sous-traitants et des 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.

En l'absence de preuve directe, il ne peut être conclu que les bordages du navire étaient saturés d'hydrocarbures. Par conséquent, la majeure partie des services de déconstruction et d'élimination du navire fournis par Vector et ses sous-traitants et fournisseurs ne sont pas considérés comme des mesures raisonnables prises en réponse à la pollution par les hydrocarbures. Les détails de cette conclusion sont exposés 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 six annexes, dont chacune est examinée brièvement ci-dessous.

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 n'ont pas déjà été exposés

dans la présente lettre, les paragraphes suivants expliquent pourquoi certaines portions de la demande d'indemnisation de la GCC ont été jugées recevables et d'autres ont été rejetées.

Annexe 2 – Services contractuels

Montant réclamé : 41 128,61 \$

Les services contractuels étaient répartis entre trois compagnies, dont l'une a présenté deux factures séparées :

Compagnie	Date de la facture	Description des travaux	Montant réclamé
Eagle Eye	2018-10-12	Remorquage, déploiement de matériel absorbant, pompage	5 670,00 \$
BSM	2018-10-19	Inspection, déplacements, rapport d'inspection, photos	2 533,39 \$
Vector	2019-01-09	Enlèvement, entreposage, déconstruction, élimination	31 610,83 \$
Vector	2019-01-11	Autres frais d'élimination	1 314,39 \$

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, certains documents fournis par deux des entrepreneurs, ajoutés à d'autres preuves, ont été suffisants pour établir la raisonnable d'une partie des frais réclamés, mais, dans d'autres cas, de telles omissions auraient pu entraîner le rejet de ces frais. L'absence de preuves présumément disponibles pour établir une demande d'indemnisation peut mener à une conclusion défavorable si les frais réclamés ne sont pas suffisamment justifiés.

Eagle Eye

Pour les raisons expliquées ci-haut, les montants payés à Eagle Eye sont acceptés en entier.

BSM

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

Vector

En ce qui concerne les factures de Vector (c.-à-d. celles datées des 9 et 11 janvier 2019, dont le total combiné s'élève à 32 925,22 \$), il est noté que Vector a payé divers montants à sept différents sous-traitants et fournisseurs : AREC Environmental (« AREC »), D.L., Sunbelt Rentals of Canada Inc. (« Sunbelt »), Local Hauling and Clean Ups Ltd. (« Local »), Terrapure Environmental (« Terrapure »), Leader Mercantile Ltd. (« Leader ») et West Coast. Il est utile de résumer brièvement les principaux travaux couverts par ces factures et de montrer tous les montants payés, y compris les taxes (voir aussi les figures 3 à 6) :

Compagnie	Date de la facture	Description des travaux	Montant payé
AREC	2018-11-19	Analyse d'amiante, test de lixiviation de plomb, préparation de rapport	1 327,10 \$
Terrapure	2018-12-07	Élimination de matériel absorbant souillé et d'eau huileuse	2 646,00 \$
Local	2018-12-11	Enlèvement d'amiante dans la cheminée de la chaudière	431,20 \$
Sunbelt	2018-12-20	Location d'une scie de tronçonnage à essence de 14 po et d'un bidon à essence	74,36 \$
West Coast	2018-12-20	Matériel absorbant (barrages, matelas), sacs pour élimination de matières dangereuses	1 758,75 \$
Leader	2018-12-21	Démolition du navire au chantier de Vector	1 575,00 \$
D.L.	2018-12-27	Frais de transport (7,435 tonnes)	2 060,89 \$
D.L.	2018-12-31	Frais de transport (6,43 tonnes), frais de déversement (4,845 tonnes)	3 229,29 \$
Terrapure	2019-01-10	Élimination de matériel absorbant souillé	971,25 \$
D.L.	2019-01-11	Frais de transport additionnels, frais de déversement (4,44 tonnes)	1 314,39 \$
Total			15 388,23 \$

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

En plus du total des services des sous-traitants et des fournisseurs indiqué au tableau 2, et comme il est expliqué en détail ci-haut, la GCC a payé une marge de 40 % sur les frais de 1 600,00 \$ avant taxes de West Coast, ce qui porte le total des frais associés à ce fournisseur à 2 430,75 \$, y compris la TPS, soit 672,05 \$ de plus que ce qui est indiqué au tableau 2.

Il convient aussi de noter que Vector a payé la TVP/TVH (c.-à-d. 12 %) à Sunbelt et à Local, mais qu'il a facturé seulement la TPS (c.-à-d. 5 %) à la GCC. Par conséquent, Vector a payé 31,43 \$ de plus que la GCC pour les services de ces deux compagnies.

Comme suite aux conclusions énoncées aux deux paragraphes précédents, il est déterminé que la GCC a payé la somme de 16 028,85 \$ à Vector, y compris la marge et les taxes, pour les services des sous-traitants et des fournisseurs.

De plus, la GCC a payé 13 998,60 \$ à Vector, y compris la TPS, pour les frais de main-d'oeuvre. La facture du 9 janvier 2019 contient quelques détails généraux sur l'attribution des tâches de main-d'oeuvre, mais il n'y a aucune répartition horaire des frais de main-d'oeuvre. Enfin, la GCC a payé 2 897,83 \$, y compris la TPS, pour les services de [traduction] « Pièces » fournis par Vector. Tous les frais mentionnés dans ce paragraphe sont illustrés aux figures 3 à 5.

Pour les raisons expliquées ci-haut, seuls les frais qui ont été visiblement engagés pour atténuer la menace de pollution que posait le navire ont été jugés indemnisables. Ainsi, les frais associés à Terrapure, qui s'élèvent à 3 617,25 \$, sont jugés raisonnables et sont donc acceptés en entier.

Il est accepté que les principaux frais du matériel fourni par West Coast (voir la figure 7) sont directement liés à l'atténuation de la pollution par les hydrocarbures, mais la marge de

40 % ne l'est pas. Cette marge a pour effet d'augmenter les prix du matériel absorbant de plus du double par rapport aux propres taux de la GCC. En général, et sans qu'il soit nécessaire de fournir une justification spéciale, une marge de l'ordre de 10 % sur les services sous-traités et les frais des fournisseurs est jugée raisonnable. Dans ce cas-ci, aucune justification spéciale n'a été donnée. Par conséquent, une marge de 10 % a été appliquée et est acceptée à la place de la marge de 40 % réclamée.

La marge ajustée appliquée au total partiel 1 600,00 \$ de la facture de West Coast représente un total partiel accepté de 1 760,00 \$, plus 75,00 \$ pour les frais de transport et 91,75 \$ pour la TPS, soit un total accepté de 1 926,75 \$.

Enfin, parce qu'il a été conclu que le navire constituait une menace de pollution par les hydrocarbures pendant qu'il était encore sous l'eau, la majeure partie des frais associés à son enlèvement (voir les figures 4 et 5) est acceptée. Les seuls frais à déduire sont ceux associés à six ballots de barrage flottant qui ne sont pas inclus dans la facture de West Coast, mais auxquels la même marge de 40 % semble avoir été appliquée. Si on applique la marge ajustée de 10 % à ces frais, cela réduit de 54,00 \$ le total avant taxes de 2 949,96 \$ pour l'enlèvement du navire, ce qui donne un montant total accepté avant taxes de 2 897,96 \$, ou 3 042,86 \$ y compris la TPS.

En résumé, les montants suivants que la GCC a payés à Vector sont acceptés : 3 617,25 \$ pour l'élimination des déchets d'hydrocarbures par Terrapure; 1 926,75 \$ pour le matériel absorbant et les sacs d'élimination fournis par West Coast; et 3 042,86 \$ pour l'enlèvement du navire. Cela représente un total accepté de 8 586,86 \$ pour les services fournis par Vector.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux services contractuels est recevable au montant de 14 256,86 \$.

Annexe 4 – Salaires – Personnel à temps plein Montant réclamé : 1 393,35 \$

Il semble que chacun des deux membres du personnel de la GCC ayant pris part à l'intervention en réponse à l'incident ait fait 7,5 heures de travail au taux de salaire normal le 5 octobre 2018. Cela est considéré comme un déploiement raisonnable pour faciliter la prise de mesures en réponse à la pollution par les hydrocarbures. Inexplicablement, la GCC a réclamé un total de 15 heures de travail au taux de salaire normal pour chacun de ces deux membres de son personnel. Par conséquent, seulement la moitié du montant total réclamé pour les heures normales de travail est accepté.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux salaires est recevable au montant de 696,68 \$.

Annexe 5 – Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein Montant réclamé : 1 229,27 \$

La GCC a réclamé des heures de travail supplémentaires faites par deux membres de son personnel les 5 et 6 octobre 2018. Comme dans le cas des heures normales de travail, il est accepté que les frais des heures de travail supplémentaires ont été engagés pour faciliter la prise de mesures en réponse à la pollution par les hydrocarbures.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux heures de travail supplémentaires est recevable en entier au montant de 1 229,27 \$.

Annexe 11 – Équipement de lutte contre la pollution Montant réclamé : 8 569,00 \$

La demande d'indemnisation montre que le personnel de la GCC a utilisé une [traduction] « embarcation d'intervention rapide 733 » d'une longueur de 8,6 mètres pour se rendre de l'Institut des sciences de la mer à Cowichan Bay les 5 et 6 octobre 2018. Il a été déterminé que cette embarcation est un bateau pneumatique à coque rigide, dont la taille et les capacités sont semblables à celles d'un bateau de lutte contre la pollution de classe II (« PRV II »). L'usage de cette embarcation est jugé raisonnable dans les circonstances.

Cependant, sans aucune explication, la GCC a réclamé le taux d'usage quotidien d'un bateau de lutte contre la pollution de classe III, soit 4 209,50 \$, pour chacun des deux jours où elle a utilisé l'embarcation pneumatique à coque rigide. Cela ne peut être accepté sans justification. Au lieu de cela, le montant substitué de 1 194,23 \$, c'est-à-dire le taux d'usage quotidien d'un PRV II, est accepté pour chacun des deux jours où l'embarcation pneumatique à coque rigide a été utilisée, soit un montant total accepté de 2 388,46 \$.

La GCC a aussi réclamé les frais d'utilisation de deux ballots de barrage flottant, dont le montant total s'élève à 150,00 \$. Il est accepté que ces frais ont été engagés 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 au montant de 2 538,46 \$.

Annexe 12 – Véhicules Montant réclamé : 166,34 \$

La GCC a réclamé les frais d'utilisation d'un véhicule pour son intervention en réponse à l'incident, un Ford F-350 de modèle 2018 (16-824), qui semble avoir fait le voyage aller-retour entre Victoria et l'Institut des sciences de la mer les 5 et 6 octobre 2018. Le véhicule en question a parcouru un total de 160 kilomètres durant ces deux jours.

La GCC a réclamé un taux quotidien de 65,57 \$ pour l'usage de ce véhicule, plus les frais de carburant au taux de 0,22 \$ le kilomètre, soit 35,20 \$.

Il est accepté que l'usage du véhicule de la GCC en réponse à l'incident était raisonnable dans les circonstances. De plus, les frais réclamés pour l'usage du véhicule sont raisonnables et correspondent aux directives de la GCC sur l'établissement des coûts.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux véhicules est recevable en entier au montant de 166,34 \$.

Annexe 13 – Administration Montant réclamé : 35,88 \$

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 majoration de 20 % représentant les frais du régime d'avantages sociaux des employés.

Le taux de 3,09 % est généralement accepté comme étant raisonnable, mais les frais d'administration ont été ajustés à la baisse pour tenir compte de la réduction du montant des frais de salaire réclamés par la GCC.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux frais d'administration est recevable au montant de 17,94 \$.

SOMMAIRE DE L'OFFRE ET CONCLUSION

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

Annexe	Montant réclamé	Montant recevable
2 – Services contractuels	41 128,61 \$	14 256,86 \$
4 – Salaires – Personnel à temps plein	1 393,35 \$	696,68 \$
5 – Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein	1 229,27 \$	1 229,27 \$
11 – Équipement de lutte contre la pollution	8 569,00 \$	2 538,46 \$
12 – Véhicules	166,34 \$	166,34 \$
13 – Administration	35,88 \$	17,94 \$
Totaux	52 522,45 \$	18 905,55 \$

Tableau 3 – Sommaire des montants réclamés et des montants recevables

Le montant des frais recevables s'élève à 18 905,55 \$. 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.