



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](http://www.sopf.gc.ca) - [info@sopf.gc.ca](mailto:info@sopf.gc.ca)

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

180, rue Kent, pièce 830, Ottawa, ON K1A 0N5  
Tél. : 613-991-1726 - Téléc. : 613-990-5423  
[www.cidphn.gc.ca](http://www.cidphn.gc.ca) - [info@cidphn.gc.ca](mailto:info@cidphn.gc.ca)

## LETTRE D'OFFRE

Ottawa, le 31 janvier 2022  
*Dossier de la CIDPHN : 120-900-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 : *Red Fir No. 9* – Baie English, Vancouver (Colombie-Britannique)**  
**Date de l'incident : 2019-10-25**

---

### 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 *Red Fir No. 9* (le « navire »). Le navire a partiellement coulé le 25 octobre 2019 dans la baie English, à Vancouver, en Colombie-Britannique (l'« incident »).

[2] Le 6 octobre 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 37 526,55 \$ 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 15 058,52 \$ (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. Les motifs de l'offre sont exposés ci-après.

## DEMANDE D'INDEMNISATION RECUE

[5] 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.

### Exposé

[6] D'après l'exposé, le 25 octobre 2019, la GCC a été avisée que le navire coulait dans la baie English. Trois agents de la GCC ont été envoyés sur les lieux pour vider l'eau du navire et le maintenir à flot. Ils ont constaté que des hydrocarbures flottaient dans le compartiment moteur du navire et ils ont ordonné au propriétaire de les enlever. La quantité et le type d'hydrocarbures se trouvant à bord du navire étaient inconnus.

[7] Le 27 octobre 2019, les agents de la GCC ont vu le propriétaire en train de pomper le contenu de la cale du navire et lui ont fourni du matériel absorbant.

[8] Le 30 octobre 2019, la GCC a encore une fois demandé au propriétaire de nettoyer tous les hydrocarbures qui restaient à bord du navire et de lui fournir une preuve que cela avait été fait. Le propriétaire n'a pas fourni la preuve demandée et il a déplacé le navire à False Creek, un bras de mer adjacent au centre-ville de Vancouver. La GCC a tenté sans succès de communiquer avec lui.

[9] Le 9 novembre 2019, des agents de la GCC ont aperçu le navire à False Creek alors qu'ils répondaient à un incident sans rapport. Après avoir fait enquête, ils ont découvert une irisation d'hydrocarbures dans l'eau autour du navire et ont trouvé d'autres hydrocarbures dans la cale du compartiment moteur. Lorsque la GCC a communiqué avec le propriétaire, ce dernier a dit qu'il était absent et qu'il nettoierait le navire à son retour le 11 novembre.

*Figure 1 – Une irisation d'hydrocarbures dans l'eau autour du navire*

[10] Le 10 novembre 2019, la GCC a avisé le propriétaire qu'elle prendrait en charge l'intervention s'il refusait d'obtempérer. Le propriétaire a répondu que son représentant était en route pour le navire. Le lendemain, le propriétaire a informé la GCC que les hydrocarbures avaient été enlevés de la cale du navire, mais il n'a pas fourni la preuve demandée par la GCC.

[11] Le 15 novembre 2019, des agents de la GCC se sont rendus sur les lieux pour évaluer le navire. Le propriétaire était apparemment à la cour à ce moment-là, et il a donc envoyé quelqu'un pour le représenter. L'extrait suivant de l'exposé, à la page 3, décrit en détail l'état dans lequel le navire était ce jour-là :

[traduction]

Un produit récupérable très visible, formant une couche de plus de 2 pouces d'épaisseur, a été observé dans la cale. L'eau s'infiltrait dans le navire par l'arbre d'hélice à un débit de 1 à 2 litres toutes les 10 minutes. La pompe de cale fonctionnait et rejetait de l'eau et des hydrocarbures hors du compartiment moteur et dans l'environnement marin. [...] Une légère irisation d'hydrocarbures irrécupérable était visible dans l'eau rejetée.

[12] La GCC a déterminé que le propriétaire ne s'était pas conformé à ses directives et a pris l'opération en charge. La GCC a demandé des devis à trois entrepreneurs pour faire remorquer le navire jusqu'au chantier de Shelter Island Marina & Boatyard (« Shelter Island ») à Richmond (C.-B.), et elle a finalement engagé Blue Flasher Marine Towing & Salvage Work (« Blue Flasher »).

[13] Le 19 novembre 2019, des agents de la GCC sont retournés sur les lieux et ont constaté que le navire était dans le même état et que l'eau s'y infiltrait à peu près au même débit qu'elle avait observé quatre jours auparavant. Le matériel absorbant que la GCC avait fourni au représentant du propriétaire n'avait pas été utilisé. La GCC a employé ce matériel pour récupérer les hydrocarbures se trouvant dans le compartiment moteur du navire. Blue Flasher a ensuite remorqué le navire jusqu'au chantier de Shelter Island, où il a été sorti de l'eau.

[14] Du 21 au 27 novembre 2019, un expert maritime a inspecté le navire. Le 4 décembre 2019, il a présenté son rapport, dans lequel il a indiqué que le navire était vieux et en état de détérioration et qu'il n'avait aucune réelle valeur marchande. Cependant, il a estimé que l'équipement et la machinerie du navire avaient une valeur résiduelle de 3 000 \$.

*Figure 2 – Photo du navire entreposé au chantier de Shelter Island à Richmond (C.-B.), prise entre le 21 et le 27 novembre 2019*

[15] Le 20 décembre 2019, Transports Canada a ordonné la détention du navire. L'ordonnance de détention interdisait que le navire soit déplacé sans autorisation et exigeait qu'il soit réparé à la satisfaction d'un inspecteur de Transports Canada.

[16] Le 24 décembre 2019, la GCC a avisé le propriétaire que le navire serait démantelé s'il ne payait pas les frais de 10 016,45 \$ au plus tard le 6 janvier 2020. Ce montant était incorrect et, le 7 janvier 2020, la GCC a envoyé au propriétaire un avis révisé indiquant que la somme correcte à payer était de 6 785,45 \$. L'avis révisé indiquait aussi que le délai de paiement était prolongé jusqu'au 15 janvier 2020.

[17] Le 14 janvier 2020, le propriétaire s'est informé auprès de la GCC à propos de la cause de la fuite d'hydrocarbures provenant du navire, et il a demandé des détails sur les frais indiqués dans l'avis de démantèlement. La réponse de la GCC, s'il en est, n'était pas incluse dans l'exposé.

[18] Le lendemain, une déclaration a été signifiée à la GCC au nom du propriétaire, qui avait intenté une poursuite à la cour des petites créances contre la GCC et un agent de la GCC ayant participé à l'opération. Cet agent a informé le propriétaire que, parce qu'il n'avait pas répondu, la GCC présumait qu'il ne voulait pas ou ne pouvait pas payer les frais exigés. Le propriétaire a ensuite ordonné à la GCC de ne pas démanteler le navire, au prétexte qu'il n'avait pas été avisé de ce qu'on attendait de lui.

[19] Le démantèlement a été reporté en raison de la poursuite judiciaire, ce qui a entraîné des frais additionnels pour l'entreposage du navire au chantier de Shelter Island. Entre-

temps, la GCC a fait enlever les hydrocarbures accessibles du navire. La cause de la fuite d'hydrocarbures était toujours inconnue.

[20] Le 26 septembre 2020, la poursuite judiciaire engagée par le propriétaire contre la GCC a été rejetée. La poursuite contre l'agent s'est poursuivie.

[21] Le 19 novembre 2020, la GCC a décidé de faire démanteler le navire malgré la procédure judiciaire en instance. La GCC en a avisé le propriétaire et lui a donné jusqu'au 17 décembre 2020 pour payer les frais exigés. Il semble qu'aucune autre communication n'ait été reçue du propriétaire. Le 15 janvier 2021, Shelter Island a informé la GCC que le navire avait été démantelé.

### Sommaire des frais

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

		<u>SCH</u>
MATERIALS AND SUPPLIES	-	1
CONTRACT SERVICES	33,612.71	2
TRAVEL	-	3
SALARIES - FULL TIME PERSONNEL	1,261.06	4
OVERTIME - FULL TIME PERSONNEL	-	5
OTHER ALLOWANCES	-	6
SALARIES - CASUAL PERSONNEL	-	7
SHIPS' COSTS (EXCL. FUEL & O/T)	-	8
SHIPS PROPULSION FUEL	-	9
AIRCRAFT	-	10
POLLUTION COUNTER-MEASURES EQUIPMENT (PCME)	2,504.46	11
VEHICLES	148.32	12
ADMINISTRATION	-	13
	<hr/>	
TOTAL CCG COST OF INCIDENT	<u>\$ 37,526.55</u>	

*Figure 3 – Copie d'écran du sommaire des frais*

[23] Bien que le sommaire ci-haut montre que des frais d'administration n'ont pas été réclamés, la demande d'indemnisation de la GCC était accompagnée d'un formulaire dans lequel des frais d'administration au montant de 32,47 \$ sont réclamés. Il est présumé que la GCC avait l'intention de réclamer ces frais. Ce montant a donc été inclus parmi les frais réclamés dans l'évaluation de la demande d'indemnisation.



[30] Le total partiel de la facture de Shelter Island n° 5363-111820-2 indiqué dans le sommaire, soit 8 553,80 \$, est incorrect. Le montant exact est 7 553,80 \$. Il s'agit sans doute d'une simple erreur, car les autres montants sont corrects.

[31] Les frais relatifs aux services contractuels sont justifiés par plusieurs factures. Les éléments pertinents sont examinés ci-après, à peu près dans l'ordre selon lequel les services associés ont été fournis.

*Blue Flasher Marine Towing & Salvage Work*

[32] La facture de Blue Flasher, datée du 22 novembre 2019, présente une brève chronologie de l'opération de remorquage qui a eu lieu le 19 novembre. La portion pertinente de cette facture est reproduite ci-dessous.

REGARDING converted ex tug RED FIR removal from False Creek.

Tuesday Nov. 19 2019  
11:00 after rigging vessel for towing depart False Creek for Shelter Island.

16:00 arrive Shelter Island place vessel in lift pocket, depart for False Creek

19:30 arrive back at dock False creek

OUR FEE	\$1800 :00
TAX	90:00
TOTAL OWING	\$ 1890:00

Figure 5 – Copie d'écran de la facture de Blue Flasher

*Chris Small Marine Surveyors Ltd.*

[33] La facture pour l'inspection du navire par un expert maritime indique que l'inspection a été faite entre le 21 et le 27 novembre 2019. Une portion de cette facture est reproduite ci-dessous.

**I N V O I C E**

---

**GST #:** R120325899  
**FILE #10614** **Date:** November 27, 2019

**TO:** Fisheries and Oceans Canada (DFO)  
200 - 401 Burrard Street  
Vancouver, BC, V6C 3S4

**ATTENTION:** [REDACTED]  
**VIA EMAIL:** [REDACTED]

**RE:** Inspection and reporting on M/V "Red Fir No 9"; our activities between the 21<sup>st</sup> and 27<sup>th</sup> of November 2019

**PRINCIPAL:** See attached activity log

**FEE:** Survey **GST:** \$675.00  
33.75

**TOTAL AMOUNT DUE:** **\$708.75**

Please quote our file #10614 with your payment

Figure 6 – Copie d'écran de la facture de Chris Small Marine Surveyors (le nom et l'adresse de courriel de l'employé de la GCC sont caviardés)

[34] La facture était accompagnée d'une copie du rapport d'inspection. La partie de ce rapport qui donne une estimation de la valeur résiduelle du navire est reproduite ci-dessous.

**Vessel Valuation**

The various items of equipment noted aboard and listed on page 2 of this report would have some degree of salvage value, however all of the items combined in that list would realistically not fetch more than approx. \$1,000.00 on the used market, in consideration of the labour required to remove and market those items.

Therefore, in summary it is the undersigned's opinion that the vessel currently has a potential salvage value including equipment, main engine and structure at approx. \$3,000.00. However, the costs to realize that salvage value would exceed the reasonable salvage recovery costs. It is the undersigned's opinion that due to the costs of salvage and disposal; the vessel currently represents a significant net financial loss.

As there is an extremely limited market for an older wood vessel of this type, it would not make practical sense to incur the significant cost to repair the "Red Fir" as the costs of the required repairs would not be represented in her market value upon their completion.

*Figure 7 – Copie d'écran du rapport d'inspection de Chris Small Marine Surveyors*

[35] Il est important de noter que, d'après le rapport d'inspection, le navire avait une valeur maximale d'environ 3 000,00 \$ dans l'état où il se trouvait alors.

*Shelter Island Marina & Boatyard*

[36] La demande d'indemnisation comprend six factures de Shelter Island pour l'entreposage et la déconstruction du navire, et pour le nettoyage et l'élimination des hydrocarbures récupérables. Un sommaire de ces factures est présenté ci-dessous. Un montant total de 31 013,96 \$ a été payé à Shelter Island.

<b>Numéro de la facture</b>	<b>Date de la facture</b>	<b>Travaux accomplis</b>	<b>Coût</b>
5363-122319	2019-12-23	Sortie du navire de l'eau, entreposage	1 431,99 \$
5363-111820-2	2020-01-15	Nettoyage et élimination des hydrocarbures et des déchets	7 931,49 \$
5363-062220	2020-06-22	Entreposage	6 106,59 \$
5363-111820-1	2020-11-18	Entreposage	3 502,59 \$
5363-033121-1	2021-03-31	Entreposage	1 751,30 \$
5363-033121-2	2021-03-31	Déconstruction et élimination	10 290,00 \$
			<b>31 013,96 \$</b>

*Tableau 1 – Sommaire des factures de Shelter Island*

[37] Les factures du sous-traitant Sumas Environmental Services Inc. sont aussi incluses. Ces factures sont datées du 23 mars et du 2 avril 2020 et elles couvrent le nettoyage et l'enlèvement des déchets d'hydrocarbures. Des portions de ces factures sont reproduites ci-dessous.

Type	Description	QTY	Unit	Price	Amount
Waste	Catch Basin (<3% Oil)	9000	Kilogram	\$0.18	\$1,620.00
Service	Vac Truck and Operator	5.5		\$165	\$907.50
Red fir #9:					
	Catch Basin (<3% Oil)			\$1,350.00	
	Vac Truck Operator	-		\$907.50	
				SUBTOTAL	\$2,257.50
BOAT YARD				3323	
OK					

Comments:

<b>Subtotal</b>	<b>\$2,527.50</b>
<b>GST</b>	<b>\$126.38</b>
<b>PST</b>	<b>\$0.00</b>
<b>INVOICE TOTAL</b>	<b>\$2,653.88</b>

Due and payable upon receipt. A finance charge of 2% per month will be charged on overdue accounts.

GST# 896458452RT PST# 1002-1283

Figures 8 et 9 – Copies d'écran des factures du sous-traitant Sumas Environmental Services Inc. (les noms des employés sont caviardés)

Type	Description	QTY	Unit	Price	Amount
Waste	Bilge Water	6000	Litre	\$0.28	\$1,680.00
Waste	Oil Filters	1	Pail	\$35	\$35.00
Waste	Oily Solids (Rags, Filter)	4	Drum	\$150	\$600.00
Waste	Antifreeze/Oil mix	1	Drum	\$100	\$100.00
Waste	Gunwash/Gasoline	1	Drum	\$185	\$185.00
Service	Drum Truck and Operator	2.25		\$115	\$258.75
Material	Documentation and Labels	1		\$25	\$25.00
Red fir #9:					
	Bilge Water -			\$1,204.00	
				SUBTOTAL	\$1,204.00
BOAT YARD				3329	

Comments:

<b>Subtotal</b>	<b>\$2,883.75</b>
<b>GST</b>	<b>\$144.19</b>
<b>PST</b>	<b>\$1.75</b>
<b>INVOICE TOTAL</b>	<b>\$3,029.69</b>

Due and payable upon receipt. A finance charge of 2% per month will be charged on overdue accounts.

[38] La seconde facture, datée du 2 avril 2020, indique que les déchets d'hydrocarbures enlevés du navire comprenaient 6 000 litres d'eau de cale, un baril d'un mélange d'antigel et d'hydrocarbures, un baril d'un mélange de nettoyant pour pistolet et d'essence, quatre barils de matériaux solides imprégnés d'hydrocarbures, et un seau de filtres à huile souillés. La première facture indique que 9 000 litres d'eau usée huileuse ont aussi été enlevés.

[39] Enfin, la facture du sous-traitant Jim Galbraith Trucking Ltd. couvre la déconstruction et l'élimination du navire. La portion pertinente de cette facture est reproduite ci-dessous.

		P.O. No.	Terms	Project
Qty	Description		Rate	Amount
	RE: Shelter Island Marina			
2	Machinery Moves.		500.00	1,000.00
90.34	Dump Fee. (90.34 Tons @ \$150.00)		150.00	13,551.00
5	Dump Fee. (Transaction Fees)		5.00	25.00
5	Trucking Of The 5 Loads Of Demolition.		350.00	1,750.00
19	Hrs. 225 Excavator Rental.		150.00	2,850.00
	GST On Sales		5.00%	958.80
	<i>Red fir #9</i>			
	<i>Trucking \$833.33</i>			
	<i>Dumping \$4,583.33</i>			
	<i>Excavating \$1,333.33</i>			
<b>Total</b>				<b>\$20,134.80</b>
GST/HST No. 895722544				

Figure 10 – Copie d'écran de la facture du sous-traitant Jim Galbraith Trucking Ltd. (le nom de l'employé est caviardé)

## CONSTATATIONS ET DÉCISIONS

### La demande d'indemnisation de la GCC pourrait être admissible

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

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

[42] La preuve indique qu'il y a eu un rejet d'hydrocarbures, et la demande d'indemnisation a été reçue dans le délai de prescription énoncé à l'alinéa 103(2)a) de la LRMM, qui s'applique s'il y a eu des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

[43] 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 selon la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soude, et ils pourraient donc être indemnisables.

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

## Identification et description du *Red Fir No. 9*

[45] Le navire était un remorqueur à coque en bois de 44 pieds. Il était propulsé par une machine diesel de 225 chevaux-vapeur, et il avait une jauge brute de 13,94. Une recherche effectuée dans le registre d'immatriculation de Transports Canada montre que le navire a été construit au Michigan en 1943.

[46] L'information contenue dans la base de données de Nauticapedia corrobore partiellement celle se trouvant dans le registre d'immatriculation de Transports Canada en ce qui concerne le constructeur du navire et l'année de construction. Cette base de données montre aussi que, depuis l'année de sa construction jusqu'en 2005, lorsque son certificat d'immatriculation délivré par Transports Canada a été annulé, le navire a eu jusqu'à douze propriétaires.

[47] Il semble que « *Red Fir No. 9* » soit l'ancien nom du navire. Le registre d'immatriculation de Transports Canada montre que le nom du navire a été changé à « *Tomram* » en 1973.

[48] Bien que certains détails concernant l'immatriculation et la propriété du navire indiqués dans le registre de Transports Canada et la base de données de Nauticapedia se recoupent, l'information est incomplète. Il n'existe aucun renseignement sur la propriété du navire après 2005, et l'information la plus fiable sur l'identité du navire fournie dans la demande d'indemnisation est une photo montrant le nom *Red Fir No. 9* sur le côté du navire.

[49] Des recherches ont été faites dans les bases de données des États-Unis sur l'immatriculation des navires, mais aucun des deux noms du navire n'a été trouvé. Bien que le navire ait apparemment été vendu à un résident des États-Unis en 2005 ou plus tard, rien n'indique que le navire ait quitté le Canada.

[50] Malgré ces divergences, la preuve montre raisonnablement que les noms *Red Fir No. 9* et *Tomram* désignent le navire, et que ce dernier nom était son plus récent.

## Conclusions concernant la preuve fournie par la GCC

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

[51] L'exposé que la GCC a joint à sa demande d'indemnisation est accepté comme étant généralement exact. Cependant, la preuve comporte des lacunes et des divergences qui sont examinées en détail ci-après.

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

[52] Il est admis que le navire posait une menace de pollution par les hydrocarbures lorsqu'il a coulé partiellement le 25 octobre 2019. Le navire contenait une quantité inconnue d'hydrocarbures, comme le montrent les photos jointes à la demande d'indemnisation et comme en atteste l'exposé indiquant que les agents de la GCC ont constaté la présence d'hydrocarbures dans la cale et le compartiment moteur du navire.

[53] La quantité d'hydrocarbures à bord du navire n'a pas été précisée; cependant, il est raisonnable de supposer qu'un navire de la grosseur et du type du *Red Fir No. 9* aurait contenu au moins 500 litres de carburant diesel, d'huile lubrifiante à moteur, d'huile de chauffage et d'huile hydraulique.

[54] Il faut aussi tenir compte de l'endroit où l'incident s'est produit. La ville de Vancouver a mis fin à toute activité industrielle dans le bras de mer False Creek pendant des décennies afin de faciliter le retour de diverses espèces animales. Ce secteur a aussi une importante valeur touristique, il soutient une industrie de navigation de plaisance, et il abrite des organismes culturels et de services des Premières Nations. Il était raisonnable pour la GCC de réduire au minimum le risque de pollution que présentait le navire, afin de prévenir les dommages dans ce secteur.

[55] Enfin, étant donné que le propriétaire reconnu du navire a été identifié au début de l'opération d'intervention, il était raisonnable pour la GCC de surveiller ses actions. La demande d'indemnisation contient des preuves suffisantes montrant que la GCC lui a donné l'occasion de prendre des mesures et qu'elle lui a fourni un barrage flottant et des matelas absorbants.

*Les frais relatifs aux entrepreneurs pour l'entreposage et la déconstruction du navire  
sont déraisonnables*

[56] En raison de la menace de pollution que posait le navire, il était raisonnable de le sortir de l'eau. Cependant, la preuve ne justifie pas les frais engagés pour l'entreposage à long terme, la déconstruction et l'élimination du navire. Il est admis que la poursuite judiciaire intentée par le propriétaire contre la GCC ait retardé l'opération d'intervention. Toutefois, cela ne veut pas dire que les frais d'entreposage et de déconstruction ultérieure du navire sont raisonnables.

[57] La GCC a reporté la déconstruction du navire en attendant l'issue de la poursuite judiciaire intentée par le propriétaire en janvier 2020. Cependant, en novembre 2020, la GCC a décidé de procéder à la déconstruction du navire malgré la poursuite judiciaire en instance. Les documents de la demande d'indemnisation n'indiquent pas la raison de ce revirement et n'expliquent pas de manière satisfaisante pourquoi les frais d'entreposage du navire ont excédé sa valeur.

[58] La preuve ne montre pas non plus que la déconstruction et l'élimination du navire étaient des mesures raisonnables. D'après les factures des entrepreneurs, plus de 15 000 litres de déchets d'hydrocarbures ont été enlevés du navire avant qu'il ne soit déconstruit. Cela aurait eu pour effet d'éliminer la menace documentée de pollution par les hydrocarbures que posait le navire. De plus, il semble que la GCC était disposée à rendre le navire à son propriétaire – à condition que ce dernier paye les frais engagés. Le fait que le propriétaire ait payé ces frais ou non n'aurait pas dû influencer sur la question de savoir si le navire constituait une menace de pollution par les hydrocarbures qui exigeait sa déconstruction.

[59] Dans l'ensemble, la preuve ne montre pas que le navire posait encore une menace de pollution par les hydrocarbures après que les hydrocarbures aient été enlevés. Les frais de déconstruction du navire ne sont donc pas acceptés.

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

[60] Les frais réclamés par la GCC sont répartis en cinq annexes, dont chacune est examinée ci-après. Dans la mesure où les motifs ne sont pas déjà exposés ailleurs dans cette lettre, les sections suivantes 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 : 33 612,71 \$

#### *Shelter Island Marina & Boatyard*

[61] Les factures de Shelter Island sont examinées individuellement, à l'exception des trois factures pour l'entreposage du navire qui sont examinées ensemble.

[62] La facture 5363-1222319, au montant de 1 431,99 \$, couvre la sortie du navire de l'eau, le nettoyage de sa coque sous pression, l'entreposage du navire pendant un mois, et l'alimentation en électricité. Les frais relatifs à la sortie de l'eau et au nettoyage du navire, ainsi que les frais d'entreposage pendant un mois pour permettre de décider quoi faire du navire, sont raisonnables et acceptés. Cependant, il était inutile d'alimenter en électricité un navire inutilisé qui était entreposé à terre, et ces frais sont donc rejetés.

[63] Les frais pour l'usage du portique de transbordement, l'entreposage du navire pendant un mois et le nettoyage du navire s'élèvent à 1 303,80 \$. L'ajout de la TPS au taux de 5 % donne un total accepté de 1 368,99 \$.

[64] La facture 5363-111820-2, au montant de 7 931,49 \$, couvre l'enlèvement et l'élimination de carburant et de liquides.

[65] Shelter Island a facturé un taux de rémunération horaire de 85,00 \$ pour deux personnes qui ont fait un total de 20 heures de travail. Cela donne un total de 3 400,00 \$ en frais de main-d'oeuvre, taxes non comprises. Ces travaux sont justifiés par ce qui semble être un formulaire interne de Shelter Island, dans lequel les travaux sont consignés. Les documents ne correspondent pas à la facture pour ce qui est des dates des travaux, mais ils sont néanmoins acceptés comme étant exacts en ce qui concerne les travaux accomplis. Le taux de rémunération horaire et la durée du travail sont aussi jugés raisonnables.

[66] Le reste des frais inclus dans la facture 5363-111820-2 s'élève à 4 153,80 \$ et couvre les travaux effectués par le sous-traitant Sumas Environmental Services Ltd. Chose étrange, en plus des frais dactylographiés, des frais un peu moins élevés sont écrits à la main sur les deux factures (voir les figures 8 et 9). Il semble que les frais moins élevés écrits à la main, et non les montants imprimés sur les factures, soient ceux qui aient été attribués à ce sous-traitant.

[67] Il semble qu'un tarif de 0,15 \$ le litre ait été facturé pour l'élimination des déchets d'hydrocarbures du navire, et non le tarif de 0,18 \$ le litre dactylographié sur la facture. Cela donne un total de 1 350,00 \$ pour l'enlèvement de 9 000 litres d'hydrocarbures. Ces frais, ainsi que les frais pour l'usage d'un camion aspirateur et de son exploitant, sont jugés raisonnables.

[68] De même, les frais indiqués dans l'autre facture de Sumas Environmental Services Ltd., pour l'enlèvement et l'élimination des hydrocarbures, sont jugés raisonnables, à part la taxe injustifiée de 1,75 \$. Déduction faite de cette taxe, le total s'élève à 3 027,94 \$.

[69] Il est accepté que les frais de cette facture soient plus élevés que ceux de l'autre facture de Sumas Environmental Services Ltd., puisque l'eau de cale récupérée aurait contenu une quantité relativement élevée d'hydrocarbures et qu'il aurait coûté plus cher de l'enlever. Les autres déchets, comme le mélange d'antigel et d'hydrocarbures, sont des produits qu'on pourrait raisonnablement trouver dans un navire de même grosseur.

[70] Le total des montants dactylographiés dans les deux factures s'élève à 5 411,25 \$. Cependant, il semble que Shelter Island ait utilisé les montants moins élevés, écrits à la main (2 257,50 \$ et 1 204,00 \$), pour obtenir un total partiel de 3 461,50 \$. Une marge de 20 % a ensuite été ajoutée, donnant ainsi un total de 4 153,80 \$. Même avec l'ajout de la marge, ce total est inférieur à la somme calculée par ordinateur. Le montant inférieur est jugé raisonnable. Pour ces raisons, la facture 5363-111820-2, au montant de 7 931,49 \$, est jugée raisonnable.

[71] Les factures 5363-062220, 5363-111820-1 et 5363-033121-1, dont le total s'élève à 11 360,48 \$, couvrent les frais d'entreposage et d'alimentation en électricité qui ont été engagés pendant que le navire était entreposé au chantier de Shelter Island. Les frais d'entreposage et d'alimentation en électricité s'élevaient à environ 833,95 \$ par mois. Compte tenu de la valeur résiduelle du navire par rapport aux frais d'entreposage, et du fait que la GCC ait exigé du propriétaire qu'il paye ces frais pour reprendre possession de son navire, ils sont jugés déraisonnables. Cette portion des frais d'entreposage n'est pas acceptée.

[72] La dernière facture de Shelter Island (n° 5363-033121-2), au montant de 10 290,00 \$, couvre les frais de déconstruction et d'élimination du navire. Cette facture est justifiée par celle du sous-traitant Jim Galbraith Trucking Ltd. (figure 10), dont le total s'élève à 20 134,80 \$. Encore une fois, cette facture contient des montants dactylographiés et des montants écrits à la main qui ne concordent pas.

[73] Il est concevable qu'un vieux navire en bois puisse être contaminé par les hydrocarbures. Cependant, la demande d'indemnisation ne contient aucune preuve montrant que c'était le cas ici. Ces frais sont donc rejetés.

*Chris Small Marine Surveyors Ltd.*

[74] La GCC a réclamé des frais de 708,75 \$ pour l'inspection du navire. Il est indiqué dans le rapport d'inspection que celle-ci a été commandée pour déterminer la valeur du navire. Bien que cela ait été une sage mesure de précaution de la part de la GCC, cette

mesure n'a pas été prise en réponse à la menace de pollution par les hydrocarbures. Ces frais sont donc rejetés.

*Blue Flasher Marine Towing & Salvage Work*

[75] La GCC a aussi réclamé des frais de 1 890,00 \$ pour les services de remorquage fournis par Blue Flasher le 19 novembre 2019. La facture n'indique pas quels remorqueurs ont été utilisés ni le nombre de membres d'équipage. Cependant, si on divise le total partiel de 1 800,00 \$ par les heures de travail indiquées dans la facture (11 h 00 à 19 h 30, soit un total de 8,5 heures), cela donne un taux de rémunération horaire d'environ 211,76 \$.

[76] Étant donné l'inaction du propriétaire et de son représentant, le remorquage du navire à un chantier maritime et sa sortie de l'eau étaient des mesures raisonnables. Par comparaison avec des services de remorquage semblables offerts en Colombie-Britannique, qui peuvent coûter en moyenne jusqu'à 250,00 \$ l'heure, le prix facturé par Blue Flasher est compétitif. Pour ces raisons, les frais réclamés pour les services de Blue Flasher sont jugés raisonnables.

\*\*\*

[77] Le tableau ci-dessous donne un aperçu des frais réclamés et des frais recevables pour les services contractuels relatifs au *Red Fir No. 9*.

Entrepreneur	Description des travaux	Dates des factures	Montant réclamé	Montant recevable
Chris Small Marine Surveyors	Inspection du navire	2019-11-27	708,75 \$	0 \$
Blue Flasher	Remorquage du navire de False Creek au chantier de Shelter Island	2019-11-22	1 890,00 \$	1 890,00 \$
Shelter Island Marina	Entreposage, nettoyage, enlèvement des hydrocarbures et déconstruction du navire	2019-12-23, 2020-01-15, 2020-06-22, 2020-11-18, 2021-03-31	31 013,96 \$	9 300,48 \$
<b>Totaux</b>			<b>33 612,71 \$</b>	<b>11 190,48 \$</b>

*Tableau 2 – Sommaire des montants réclamés pour les services contractuels et des montants recevables*

**La portion de la demande d'indemnisation relative aux services contractuels est recevable au montant de 11 190,48 \$.**

Annexe 4 – Salaires – Personnel à temps plein Montant réclamé : 1 261,06 \$

[78] Les registres quotidiens du personnel et de l'équipement datés des 15 et 19 novembre 2019 montrent que deux agents de la GCC ont fait en tout de 26 heures de travail ces jours-là. D'après les frais de salaire réclamés et le nombre d'heures de travail, il a été déterminé que le taux de salaire horaire était de 48,50 \$ (y compris la cotisation de

20 % au régime d'avantages sociaux des employés). Ce calcul suppose que les deux agents étaient rémunérés au même taux de salaire.

[79] Le bureau de l'administrateur a demandé à la GCC des renseignements sur les frais de salaire réclamés. Dans sa réponse, la GCC a fourni le taux de salaire actuel des agents, mais elle n'a pas confirmé si ce taux était en vigueur au moment de l'intervention. Cependant, la GCC a confirmé que les deux agents sont rémunérés au niveau GT-04.

[80] Pour les besoins de l'évaluation de cette annexe, il a été présumé que :

- a. les deux agents étaient rémunérés au niveau GT-04 en novembre 2019;
- b. le taux de salaire annuel en vigueur à ce moment-là était de 74 724,00 \$ (à compter du 22 juin 2019, d'après le Secrétariat du Conseil du Trésor); et
- c. les heures de travail indiquées dans les registres quotidiens du personnel et de l'équipement sont généralement exactes.

[81] Bien que les relevés de paye de la GCC n'aient pas été fournis, il est admis que la présence de deux agents les 15 et 19 novembre 2019 était raisonnablement nécessaire. Le salaire annuel de niveau GT-4, soit 74 724,00 \$, a été divisé par 52,176 pour obtenir le taux hebdomadaire de 1 432,15 \$. Ce montant a été divisé par 37,5 pour obtenir le taux horaire de 38,19 \$, qui ne comprend pas la cotisation au régime d'avantages sociaux des employés. Une marge de 20 % a été ajoutée, ce qui a donné un taux horaire total accepté de 45,83 \$. Un nombre de vingt-six heures de travail à ce taux donne un total de 1 191,58 \$.

**La portion de la demande d'indemnisation relative aux salaires est recevable au montant de 1 191,58 \$.**

Annexe 11 – Équipement de lutte contre la pollution Montant réclamé : 2 504,46 \$

[82] Les frais réclamés par la GCC pour l'usage d'équipement de lutte contre la pollution comprennent l'utilisation d'un bateau PRV 2 pendant deux jours, un ballot de barrage flottant et un ballot de matelas absorbants.

[83] Le bateau employé par la GCC était un CGE 709, dont l'usage a été facturé au tarif d'un PRV 2. La GCC n'a pas fourni le registre de bord du bateau. Néanmoins, l'usage d'un bateau CGE 709 facturé au tarif d'un PRV 2 est jugé raisonnable pour les travaux accomplis le 15 novembre 2019. Il était aussi raisonnable que les agents de la GCC retournent sur les lieux de l'incident le 19 novembre pour vérifier si les mesures nécessaires avaient été prises.

[84] Le tarif d'usage quotidien d'un PRV 2 de 1 194,23 \$, qui a été appliqué au bateau CGE 709, est exact. Pour les raisons décrites ci-haut, l'usage de ce bateau pendant deux jours est jugé raisonnable. De même, les frais de 74,00 \$ réclamés pour un ballot de barrage flottant sont acceptés, car ce montant est inférieur à celui indiqué dans le manuel des tarifs des services externes de la GCC.

[85] Enfin, le manuel des tarifs des services externes de la GCC indique qu'un ballot de matelas absorbants coûte 35,00 \$, et non pas 42,00 \$ comme il est réclamé dans la demande d'indemnisation. Le montant accepté pour un ballot de matelas absorbants est donc 35,00 \$.

**La portion de la demande d'indemnisation relative à l'équipement de lutte contre la pollution est recevable au montant de 2 497,46 \$.**

Annexe 12 – Véhicules

Montant réclamé : 148,32 \$

[86] La GCC a réclamé les frais d'utilisation d'un camion F-150 pendant deux jours pour remorquer le bateau CGE 709 de la base de la GCC de Sea Island jusqu'à l'endroit où se trouvait le navire. Il est raisonnable de conclure qu'un camion aurait été utilisé pendant deux jours lorsque les agents de la GCC ont évalué le navire et ont surveillé l'intervention.

[87] Le tarif d'usage quotidien de 67,56 \$ est conforme au manuel des tarifs des services externes de la GCC, et le nombre de kilomètres parcourus à bord du camion correspond à la distance entre la base de la GCC et le lieu de l'incident. Bien qu'aucun reçu pour l'achat d'essence n'ait été fourni, le taux de 0,22 \$ par kilomètre réclamé a été jugé raisonnable dans les demandes d'indemnisation faites par la GCC dans le passé, et il est accepté dans ce cas-ci.

**La portion de la demande d'indemnisation relative aux véhicules est recevable au montant de 148,32 \$.**

Annexe 13 – Administration

Montant réclamé : 32,47 \$

[88] Cette portion de la demande d'indemnisation représente 3,09 % des frais de salaire réclamés, sans compter la marge de 20 % pour la cotisation au régime d'avantages sociaux des employés. Les frais de salaire acceptés s'élèvent à 1 191,58 \$. Si on déduit de ce montant la marge de 20 % pour la cotisation au régime d'avantages sociaux des employés, le total des frais de salaire admissibles est de 992,94 \$. Si on applique le taux accepté de 3,09 % à ce montant, cela donne un total de 30,68 \$.

**La portion de la demande d'indemnisation relative aux frais d'administration est recevable au montant de 30,68 \$.**

**SOMMAIRE DE L'OFFRE ET CONCLUSION**

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

Annexe	Frais réclamés	Frais recevables
2 – Services contractuels	33 612,71 \$	11 190,48 \$
4 – Salaires – Personnel à temps plein	1 261,06 \$	1 191,58 \$
11 – Équipement de lutte contre la pollution	2 504,46 \$	2 497,46 \$
12 – Véhicules	148,32 \$	148,32 \$
13 – Administration	32,47 \$	30,68 \$
<b>Totaux</b>	<b>37 559,02 \$</b>	<b>15 058,52 \$</b>

Tableau 3 – Sommaire des montants réclamés et des montants recevables

[90] Le montant des frais recevables s'élève à 15 058,52 \$. 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.

\*\*\*

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

[92] 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.

[93] 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.

[94] 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.

[95] 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.