

LETTRE D'OFFRE

2019-12-20

Ottawa (Ontario)
Dossier de la CIDPHN : 120-816-C
Dossier de la GCC : n.d.

PAR COURRIER RECOMMANDÉ

Directeur, Opérations des affaires
Garde côtière canadienne
200, rue Kent (5N177)
Ottawa (Ontario) K1A 0E6

OBJET : *White Orca* – Ladysmith (C.-B.)

Date de l'incident : 2017-11-15

SOMMAIRE ET OFFRE D'INDEMNITÉ

Cette lettre est en réponse à la demande d'indemnisation que la Garde côtière canadienne (la « GCC ») a présentée relativement au navire *White Orca*. Ce navire a été impliqué dans un incident survenu le ou vers le 15 novembre 2017 près de Ladysmith, en Colombie-Britannique.

Le 24 septembre 2019, le bureau de l'administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la « Caisse ») a reçu de la GCC une demande d'indemnisation pour les frais liés à l'incident. La Caisse a examiné la demande d'indemnisation et elle est parvenue à une décision. Par la présente, la Caisse explique sa décision et fait une offre d'indemnité conformément aux articles 105, 106 et 116 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (la « LRMM »).

La Caisse a déterminé que la demande d'indemnisation de la GCC est recevable en partie. La somme de 52 824,08 \$ (l'« offre ») est offerte relativement à cette demande d'indemnisation.

L'offre comprend un montant de 49 005,97 \$ pour les frais, plus un montant de 3 818,11 \$ pour les intérêts courus.

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

DEMANDE D'INDEMNISATION

La demande d'indemnisation de la GCC comprend un exposé qui décrit certains événements relatifs à l'incident du *White Orca*. Elle comprend aussi un sommaire des frais réclamés, les documents à l'appui de certains frais réclamés, les documents d'un entrepreneur, ainsi qu'un rapport d'inspection maritime.

Dans la mesure où ces documents se rapportent à la décision de la Caisse, ils sont examinés ci-après.

L'exposé

Le 15 novembre 2017, selon l'exposé qu'elle a fourni, la GCC a été alertée qu'un navire avait coulé à un endroit connu sous le nom de « Dog Patch », près de Ladysmith, en Colombie-Britannique.

Le matin même, la GCC s'est rendue sur les lieux du naufrage et a observé une irisation à la surface de l'eau, laquelle a été attribuée aux hydrocarbures qui s'échappaient du navire partiellement coulé et remontaient à la surface. Une entreprise locale de services maritimes, Saltair Marine Services (« Saltair Marine »), s'est aussi rendue sur les lieux et a déployé un barrage flottant pour contenir la pollution par les hydrocarbures.

La GCC a identifié le navire coulé comme étant le *White Orca*. Elle a communiqué avec un homme qu'elle croyait être le propriétaire du navire. Cet individu a fermement nié que le navire lui appartenait; la GCC est donc intervenue en réponse au naufrage en presumant que le propriétaire ne prendrait aucune mesure à l'égard du navire.

La GCC a déterminé qu'il fallait renflouer le navire pour arrêter le rejet d'hydrocarbures dans l'eau et elle a engagé Saltair Marine pour effectuer ce travail. Après avoir confirmé qu'un barrage flottant était en place pour contenir la pollution qui s'échappait du *White Orca* et remontait à la surface de l'eau, le personnel de la GCC qui était sur place est retourné à sa base.

Le personnel de la GCC est retourné sur les lieux les 16 et 17 novembre 2017 pour remplacer le matériel absorbant souillé et rajuster le barrage flottant qui entourait le *White Orca* partiellement coulé. Entre-temps, Saltair Marine s'affairait sur place et se préparait à renflouer le *White Orca*.

Le 18 novembre 2017, vers 13 h 15, Saltair Marine a réussi à renflouer le *White Orca*, pendant que la GCC surveillait l'opération. Par la suite, le navire a été sorti de l'environnement marin et placé sur la terre ferme.

Le 7 décembre 2017, Building Sea Marine a effectué une inspection maritime du *White Orca*. L'expert maritime a noté que la coque du navire était en très mauvais état et parsemée de trous et de points faibles.

La GCC a décidé de déconstruire le *White Orca*. Selon l'exposé, cette décision était basée sur l'inspection maritime et sur d'autres facteurs tels que l'état délabré du navire et la présence de pollution par les hydrocarbures à bord.

Le sommaire des frais

La demande d'indemnisation comprend le sommaire suivant des frais réclamés par la GCC :

		<u>SCH</u>
MATERIALS AND SUPPLIES	-	1
CONTRACT SERVICES	45,613.11	2
TRAVEL	72.00	3
SALARIES - FULL TIME PERSONNEL	2,626.22	4
OVERTIME - FULL TIME PERSONNEL	1,630.79	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)	13,039.71	11
VEHICLES	353.18	12
ADMINISTRATION	69.85	13
	<hr/>	
TOTAL CCG COST OF INCIDENT	<u>\$ 63,404.86</u>	

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

Le rapport d'inspection maritime

La demande d'indemnisation de la GCC comprend un rapport d'inspection produit par Building Sea Marine. Ce rapport, daté du 9 janvier 2018, est basé sur l'inspection qui a été menée le 7 décembre 2017, peu de temps après le renflouement du *White Orca*.

En ce qui concerne le besoin de déconstruire le navire, les conclusions pertinentes suivantes figurent à la page 7 du rapport d'inspection maritime :

The vessel is a terrible mess throughout and all of the interior below-deck spaces are lightly fouled with diesel fuel.

POLLUTANTS AND HAZARDS

The main engine, marine gear and hydraulic system remain assembled so it is assumed they also remain with their internal lubricating & hydraulic oils mostly in place in the sumps, except where likely part-displaced with seawater. Total volume estimated to be 40 gallons of gear oil and diesel engine oil.

Figure 2 - Extrait du rapport d'inspection maritime, page 7

À part un inventaire des réservoirs de carburant à bord du navire, le rapport d'inspection ne fait aucune autre mention de pollution par les hydrocarbures. Notamment, la section du rapport intitulée « Surveyor's Comments and Conclusions » (commentaires et conclusions de l'expert maritime) fait état de nombreux problèmes différents qui auraient empêché de remettre le navire à l'eau – mais le risque de pollution par les hydrocarbures ne figure pas parmi ceux-ci.

Les documents de l'entrepreneur

Saltair Marine a fourni des photos de ses travaux, lesquelles sont accompagnées de commentaires utiles. Ces photos sont incluses dans un document intitulé « Vessel 'White Orca' 2017 photos ».

Ce document comprend des photos et une description de l'état huileux du *White Orca* après sa remise à flot. À la page 5 du document se trouvent les photos suivantes, accompagnées de commentaires décrivant la contamination par les hydrocarbures :

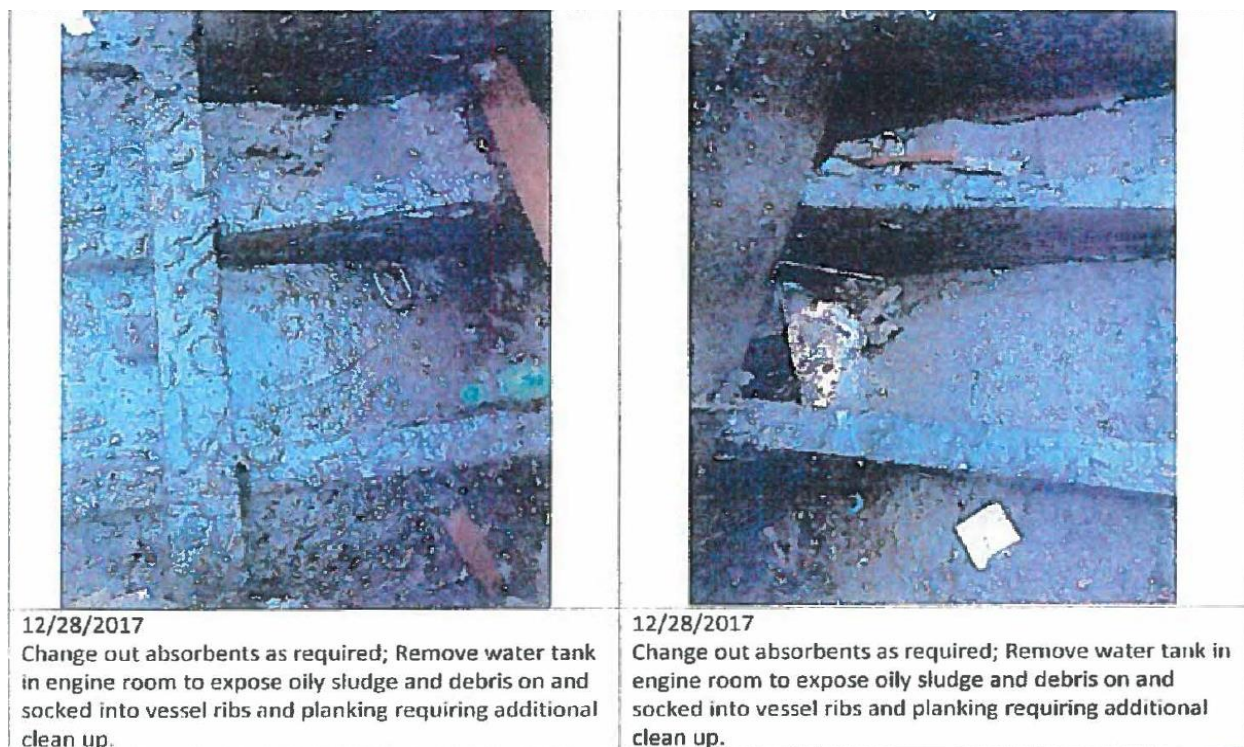


Figure 3 - Extrait de la page 5 du document « Vessel 'White Orca' 2017 photos »

Ces photos, et d'autres, semblent montrer que le *White Orca* était complètement contaminé par les hydrocarbures.

CONCLUSIONS DE L'ADMINISTRATEUR

L'admissibilité du demandeur

L'administrateur a déterminé que la GCC est un demandeur admissible pour l'application de l'art. 103 de la *LRMM*. Il a aussi été déterminé que certains frais réclamés par la GCC sont indemnisables par la Caisse.

L'administrateur a également déterminé que l'incident est survenu dans la mer territoriale du Canada.

L'incident de naufrage

Le *White Orca* a coulé près de Ladysmith, en Colombie-Britannique, le ou vers le 15 novembre 2017.

Construit en 1958 comme yacht à moteur, le *White Orca* avait une coque en bois et une longueur de 16 mètres. Il a été utilisé comme navire de plaisance pendant de nombreuses années. Le *White Orca* a apparemment servi d'habitation pendant un certain temps avant de couler, mais il ne semble pas que sa structure ait été modifiée à cette fin d'une manière quelconque.

Le navire ne semble pas avoir été conçu ni adapté pour le transport d'hydrocarbures. L'administrateur a conclu que le navire n'était pas un navire-citerne et qu'il n'était pas un bâtiment de mer ou un engin marin au moment où il a coulé.

L'endroit où le *White Orca* a coulé est officiellement désigné comme le lot de district 651. Appelé localement le « Dog Patch », cet endroit est bien connu pour être un dépotoir de vieux navires délabrés. On ne sait pas exactement depuis combien de temps le *White Orca* se trouvait au Dog Patch.

La menace de pollution et l'absence de propriétaire

Selon les comptes rendus du lieu du naufrage, il y avait une irisation d'hydrocarbures à la surface de l'eau près de l'endroit où le *White Orca* a coulé. La Caisse a déterminé que le *White Orca* était la source de la pollution par les hydrocarbures observée dans les eaux du Dog Patch le 15 novembre 2017 et pendant plusieurs jours après.

Le propriétaire inscrit du navire était une compagnie apparemment dissoute qui était basée à Victoria. Après le naufrage, la GCC a pris contact avec un individu qu'elle croyait être le propriétaire actuel (non inscrit) du navire. Cet individu a fermement nié que le *White Orca* lui appartenait – mais il a aussi demandé à la GCC, une fois le navire renfloué, de lui permettre de monter à bord pour récupérer des effets personnels, y compris un lit. Après que la GCC ait découvert ce qu'elle a décrit comme étant des [traduction] « quantités de drogues » à bord du *White Orca*, le présumé propriétaire avait disparu.

Le Dog Patch est un endroit sensible à la pollution par les hydrocarbures. Des communautés de Premières Nations et d'autres font la récolte de palourdes dans le secteur général. Il était

raisonnable pour la GCC d'être inquiète que la pollution provenant du *White Orca* se propage et cause des dommages à l'environnement et au public. Il était aussi raisonnable pour la GCC de décider qu'elle devait prendre des mesures pour intervenir en réponse à l'incident de pollution par les hydrocarbures, plutôt que de poursuivre ses efforts pour trouver le propriétaire du *White Orca* et le contraindre à prendre des mesures.

Les hydrocarbures s'échappant du *White Orca* constituaient un rejet de polluants pour l'application des articles 75 et 77 de la *LRMM*. Dans les circonstances, il était raisonnable pour la GCC de prendre des mesures pour contenir et arrêter le rejet.

Les observations initiales et la prise de mesures de lutte contre la pollution

Le personnel de la GCC qui était présent au Dog Patch a observé des hydrocarbures qui s'échappaient du *White Orca* et remontaient à la surface de l'eau.

Saltair Marine, agissant à titre d'entrepreneur pour le compte de la GCC, a déployé des barrages flottants pour contenir la pollution par les hydrocarbures ainsi que du matériel absorbant pour récupérer les hydrocarbures. La Caisse considère que ces mesures étaient appropriées dans les circonstances et qu'elles ont été accomplies de manière raisonnable.

La Caisse note que la GCC et Saltair Marine ont tous deux pris des mesures de lutte contre la pollution pendant les jours qui ont suivi le naufrage du *White Orca*. La Caisse accepte que ces mesures étaient utiles, mais elle considère qu'il n'était pas nécessaire pour la GCC et Saltair Marine d'avoir tous deux des véhicules et de l'équipement en place pour prendre de telles mesures et que cela représentait une répétition inutile.

La Caisse note que les modalités du contrat accordé à Saltair Marine sont insuffisamment documentées et elle considère que, même s'il était approprié pour la GCC d'utiliser son pouvoir de passer un contrat d'urgence dans cette situation, il serait préférable que la GCC établisse un accord permanent avec de tels entrepreneurs. De cette façon, la GCC, l'entrepreneur et la Caisse sauraient clairement qui est responsable de quoi, ce qui éviterait les répétitions inutiles. En l'absence d'un tel accord, il serait utile de définir clairement l'énoncé des travaux.

Le renflouement du navire

La GCC a déterminé qu'il fallait renflouer le *White Orca* pour arrêter le rejet d'hydrocarbures par le navire. La Caisse a déterminé que la décision de renflouer le navire était une mesure raisonnable prise en réponse au rejet d'hydrocarbures dans l'environnement marin.

La GCC a utilisé son pouvoir de passer un contrat d'urgence pour confier à Saltair Marine les travaux de renflouement du navire.

Le 17 novembre 2017, Saltair Marine a fait une inspection en plongée du navire en vue de le renflouer. Par la suite, le 18 novembre 2017, le navire a été remis à flot, remorqué jusqu'au rivage et sorti de l'environnement marin de manière efficace.

Le rapport d'inspection, la décision de déconstruire et les autres documents justificatifs

La Caisse convient que la conclusion de la GCC selon laquelle le *White Orca* devait être déconstruit s'ensuit de la preuve qui est présentée dans sa demande d'indemnisation. Cependant, la Caisse note que l'exposé fourni par la GCC indique que la décision de déconstruire le navire était basée, du moins en partie, sur le rapport d'inspection maritime. Cela est problématique à plusieurs égards.

Premièrement, le rapport d'inspection est daté du 9 janvier 2018. Les travaux de déconstruction, qui avaient débuté le 15 décembre 2017, ont pris fin le 10 janvier 2018. Il est donc évident que la décision de déconstruire le navire n'était pas basée sur le rapport d'inspection. Bien que cette décision puisse avoir été fondée sur des commentaires que l'expert maritime a exprimés verbalement à la GCC, les documents que la GCC a fournis à la Caisse ne disent rien à propos de tels commentaires, ni même le fait qu'ils aient été exprimés.

De plus, le rapport d'inspection en dit peu sur la pollution par les hydrocarbures. À la page 6 du rapport, on dit que [traduction] « tout le navire est dans un état épouvantable et tous les espaces intérieurs sous le pont sont légèrement souillés de carburant diesel. » Cette description est ambiguë, car elle ne précise pas si le navire était « dans un état épouvantable » parce qu'il était pollué par les hydrocarbures ou parce qu'il était parsemé de déchets et de débris. Bien que le rapport mentionne aussi qu'il y avait encore des hydrocarbures et des mélanges d'eau et d'hydrocarbures dans les réservoirs et l'équipement du navire, rien n'indique que ces polluants auraient été difficiles à enlever. Par ailleurs, la section des conclusions du rapport contient une liste de mesures à prendre avant que le navire ne puisse être remis à l'eau – la réduction ou l'élimination de la pollution ne figurent pas parmi ces mesures. Par conséquent, la Caisse considère que le rapport d'inspection représente au mieux un facteur neutre dans la décision de déconstruire le navire. La Caisse rejette la proposition selon laquelle le rapport d'inspection justifie la décision de déconstruire le *White Orca*.

Cela ne permet pas de conclure à la raisonnable de la décision de déconstruire le navire. L'exposé fourni par la GCC indique que la décision de déconstruire le *White Orca* était basée sur d'autres facteurs, y compris l'état du navire. La Caisse a examiné la demande d'indemnisation de la GCC en entier. Celle-ci contient d'autres documents pertinents qui ne sont pas mentionnés dans l'exposé. Les photos et les commentaires fournis par Saltair Marine sont instructifs et utiles à l'égard de cette question et d'autres.

Le document intitulé « Vessel 'White Orca' 2017 photos » a été produit par Saltair Marine, dans le cadre des travaux que l'entrepreneur a effectués sous contrat. Ce document contient de nombreuses photos et descriptions de l'état huileux du *White Orca*. La Caisse a déterminé que le document de Saltair Marine montre que le *White Orca* était encore pollué par les hydrocarbures, même après avoir été sorti de l'environnement marin. Dans les circonstances, la décision de déconstruire le navire était donc raisonnable.

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

La demande d'indemnisation de la GCC est répartie en plusieurs catégories. La présente section de la lettre d'offre examine chacune de ces catégories en détail et explique les raisons pour lesquelles certaines portions de la demande d'indemnisation ont été jugées recevables et d'autres ont été rejetées.

Annexe 2 – Services contractuels

Montant réclamé : 45 613,11 \$

La GCC a engagé deux entrepreneurs en réponse à l'incident du *White Orca* : Saltair Marine (44 613,11 \$) et Building Sea Marine (1 243,20 \$).

Saltair Marine

Montant réclamé : 44 613,11 \$

Saltair Marine a été engagé d'abord pour contenir et réduire le rejet d'hydrocarbures provenant du navire. Par la suite, Saltair Marine a aussi été chargé de renflouer le *White Orca* et de le sortir de l'eau. La GCC a ensuite confié les travaux de déconstruction du navire à Saltair Marine.

La Caisse note que, lorsque Saltair Marine a été engagé en réponse à d'autres incidents dans le passé, il a produit un document intitulé « Action Plan » (plan d'action) décrivant les travaux qu'il devait entreprendre d'urgence. Aucun document de ce genre n'était joint à la présente demande d'indemnisation de la GCC. Cela entraîne un risque de répétition inutile des efforts de l'entrepreneur et de ceux de la GCC.

En raison de ce risque, la Caisse a produit un tableau consolidé, basé sur les registres de Saltair Marine et ceux de la GCC, qui montre la répartition des efforts déployés relativement à l'incident du *White Orca*. Ce tableau est présenté ci-dessous :

Tableau 1 - Répartition des efforts

Date	Personnel de la GCC	Heures	Personnel de Saltair	Heures de Saltair	Commentaires
15 nov.	3	17,75	5	10	Saltair : déploie un barrage flottant autour du navire et place du matériel absorbant. GCC : évalue la situation; place des matelas absorbants; observe et signale de la pollution; utilise un bateau de lutte contre la pollution de classe I.
16	2	16,5			GCC : réévalue le <i>White Orca</i> ; place des matelas absorbants; irisation à l'intérieur du barrage; irisation irrécupérable à l'extérieur du barrage; utilise un bateau de lutte contre la pollution de classe III. Saltair est engagé pour l'opération de sauvetage.

Date	Personnel de la GCC	Heures	Personnel de Saltair	Heures de Saltair	Commentaires
17	2	16,5	3	11	Saltair : place du matériel absorbant; fait une inspection en plongée; obture les événements. GCC : observe et signale de la pollution; remplace les matelas absorbants; utilise un bateau de lutte contre la pollution de classe III.
18	2	24,5	6	38,5	Saltair: opération de sauvetage; renfloue le navire, le remorque et le sort de l'eau. GCC : évalue et surveille l'opération de sauvetage du <i>White Orca</i> ; remplace les matelas absorbants; obtient des photos; utilise un bateau de lutte contre la pollution de classe III. Fin de la participation de la GCC sur place.
20			2	5	Saltair : s'occupe du matériel absorbant, démobilise son équipement.
7 déc.			2	1	Inspection du navire. Saltair : déplace le navire jusqu'à l'aire de rétention, s'occupe du matériel absorbant.
8			2	6	Saltair : place le navire sur des blocs, s'occupe du matériel absorbant.
11			3	18,5	Saltair : pollution considérable du navire.
12			3	4,0	Saltair : la coque est endommagée et se détériore; pollution.
14					GCC : approuve la déconstruction du navire.
15			3	17,0	Saltair : débute la déconstruction.
18			4	22,0	Saltair : enlève les hydrocarbures et les débris; s'occupe du matériel absorbant.
20			2	6,0	Saltair : enlève les hydrocarbures et les débris; s'occupe du matériel absorbant.
21			5	29,5	Saltair : enlève les principales pièces du navire.
22			8	43	Saltair : déconstruit le navire.
28			5	25	Saltair : enlève les déchets d'hydrocarbures, les débris de bois et le matériel absorbant.
2 janv.			5	42,5	Saltair : trie les débris et les déchets; lave l'aire de rétention à haute pression.
03			2	3,5	Saltair : recycle l'acier et enlève le matériel absorbant.

Date	Personnel de la GCC	Heures	Personnel de Saltair	Heures de Saltair	Commentaires
10			2	3,5	Saltair : Barils de déchets d'hydrocarbures – nettoyage.

Il semble y avoir eu un certain chevauchement entre les activités de la GCC et celles de Saltair Marine en ce qui concerne l'intervention en réponse à l'incident du *White Orca*. Cette question sera examinée dans la section portant sur les frais de la GCC, plutôt que dans la présente section.

Les mesures prises par Saltair Marine pour contenir la pollution par les hydrocarbures et en éliminer la source étaient appropriées par rapport à la menace que posait le navire. La Caisse a déterminé que l'équipement, le personnel et les ressources d'intervention déployés par Saltair Marine étaient raisonnables et proportionnés à l'incident de pollution par les hydrocarbures, à une exception près.

Cette exception a trait aux frais d'entreposage du *White Orca*. Saltair Marine a facturé pour l'entreposage du navire pendant 39 jours, à raison de 22,14 \$ par jour. Ces 39 jours ne correspondent à aucune période de temps évidente dans la demande d'indemnisation de la GCC. Le navire a été au chantier de Saltair Marine du 18 novembre 2017 au 10 janvier 2018, soit une période de 53 jours. Il est évident que ce nombre n'a pas été utilisé, mais la Caisse n'a pu déterminer comment le chiffre de 39 jours a été calculé.

La déconstruction du navire a débuté le 15 décembre 2017. Jusqu'à cette date, le navire se trouvait au chantier de Saltair Marine depuis 27 jours. D'après la preuve présentée, qui ne comprend ni un accord permanent ni un énoncé des travaux, il n'a pas été établi qu'il était approprié de payer pour déconstruire et entreposer le navire en même temps. Les frais d'entreposage du navire au-delà de la période de 27 jours sont donc rejetés.

En ce qui concerne également la question de la période d'entreposage du navire, la Caisse a déterminé que l'inspection maritime elle-même n'était pas nécessaire pour parvenir à la décision de déconstruire le *White Orca*. Le navire était visiblement en mauvais état et parsemé de débris huileux. Dans de telles circonstances, le fait que la décision de déconstruire le navire ait été retardée pour permettre de faire une inspection mérite d'être examiné de près. Dans ce cas-ci, la Caisse conclut que l'inspection représente au mieux un facteur neutre à savoir si la déconstruction du *White Orca* était une mesure de lutte contre la pollution par les hydrocarbures ou s'il a été déconstruit pour d'autres raisons, ce qui amène à conclure que le fait d'avoir retardé la décision de déconstruire le navire, ce qui a occasionné des frais d'entreposage additionnels, n'était pas une mesure raisonnable prise en réponse à une menace de pollution par les hydrocarbures.

Étant donné les deux questions énoncées ci-haut, ainsi que le fait que le présumé propriétaire du navire ait refusé de reconnaître que celui-ci lui appartenait ou de prendre des mesures quelconques, la Caisse a déterminé que la période raisonnable d'entreposage du navire est de dix jours au plus. Les frais d'entreposage approuvés par la Caisse se limitent donc à 221,40 \$.

La facture de Saltair Marine comprend aussi les travaux effectués par plusieurs sous-entrepreneurs :

- Sundown Diving (3 250 \$ pour une inspection sous-marine du navire avant de le renflouer);
- Robinson Rentals (261,30 \$ pour de l'équipement d'enlèvement des hydrocarbures);
- DBL Disposal (1 180 \$ plus 4 230,30 \$ pour l'enlèvement des débris du navire);
- Ladysmith Home Hardware (17,64 \$ pour des lames);
- Schnitz Steel Canada (un crédit de 4 195,20 \$ pour les matériaux récupérés durant l'enlèvement); et
- Hetherington (957 \$ pour l'enlèvement des déchets d'hydrocarbures).

Ces sous-entrepreneurs ont présenté leurs factures à Saltair Marine, lesquelles ont ensuite été incluses dans la facture que Saltair Marine a envoyée à la GCC, majorée de 10 %. La Caisse a examiné les factures des sous-entrepreneurs. Elle note qu'il y a une divergence entre la quantité d'hydrocarbures qui a été enlevée par Hetherington et la quantité estimative d'hydrocarbures se trouvant à bord du *White Orca* qui est indiquée dans le rapport d'inspection maritime. La quantité d'hydrocarbures enlevée est supérieure à la quantité d'hydrocarbures qu'on croyait présente à bord du navire. Cependant, la Caisse a déterminé que cette divergence peut ne pas avoir eu d'effet sur le montant des frais engagés. Par conséquent, les frais des sous-entrepreneurs sont approuvés en entier.

Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en partie au montant de 43 695,75 \$, soit 41 615 \$ pour les frais des entrepreneurs et 2 080,75 \$ pour les taxes de vente.

Building Sea Marine

Montant réclamé : 1 243,20 \$

La facture de Building Sea Marine, au montant de 1 243,20 \$, a été présentée le 18 janvier 2018. La Caisse accepte que cette facture a été payée le 29 janvier 2018.

L'inspection maritime avait pour objet d'évaluer l'état du navire, de déterminer s'il pouvait être réparé efficacement et remis à l'eau sans risque, de déterminer s'il était raisonnable de le reconstruire, et de déterminer sa valeur résiduelle s'il n'était pas déconstruit. L'inspection n'avait pas expressément pour but de déterminer si le navire constituait une menace de pollution par les hydrocarbures, bien que la Caisse note que cela puisse être implicite dans l'évaluation des travaux nécessaires pour remettre le navire à l'eau sans risque.

Ce n'est que peu de temps avant l'achèvement des travaux de déconstruction que le rapport d'inspection maritime lui-même a été remis à la GCC. Rien n'indique dans la demande d'indemnisation que les conclusions du rapport aient été communiquées à la GCC avant cette date.

Dans les circonstances, la Caisse conclut que l'inspection maritime n'était pas nécessaire pour parvenir à une décision de déconstruire le navire et qu'elle n'avait pas pour but de déterminer si le navire constituait une menace de pollution par les hydrocarbures.

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

La GCC a envoyé du personnel à Ladysmith pour intervenir en réponse à l'incident et elle a réclamé à ce titre des frais de déplacement au montant de 72,00 \$.

Les documents joints à la demande d'indemnisation comprennent des documents de voyage certifiés qui justifient les frais de déplacement. Les montants réclamés sont conformes à la Directive sur les voyages du Conseil du Trésor.

La Caisse a déterminé que les déplacements effectués par le personnel de la GCC dans le but d'évaluer et de surveiller l'incident du *White Orca* étaient une mesure appropriée en réponse à un incident de pollution par les hydrocarbures.

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

La GCC a réclamé les salaires payés à quatre membres de son personnel relativement à l'incident.

Les montants réclamés pour les salaires correspondent au taux de rémunération du groupe GT-4 qui était en vigueur au moment de l'incident.

Les registres joints à la demande d'indemnisation justifient le nombre d'heures de travail que le personnel de la GCC a consacré à l'intervention en réponse à l'incident. La Caisse a déterminé que le nombre d'heures de travail est à la fois raisonnable et proportionné à l'incident de pollution par les hydrocarbures en cause.

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

La GCC a réclamé des heures de travail supplémentaires pour quatre membres de son personnel en réponse à l'incident du *White Orca*.

Étant donné la distance entre Victoria (où le personnel de la GCC est basé) et Ladysmith, il faut s'attendre à un certain nombre d'heures de travail supplémentaires pour tenir compte des déplacements et de l'ensemble des activités d'intervention à accomplir. De plus, les documents joints à la demande d'indemnisation montrent que le personnel a réellement fait des heures de travail supplémentaires. Ces documents comprennent des registres qui justifient le nombre d'heures de travail supplémentaires réclamé, ainsi que des rapports de salaire supplémentaire et des formulaires d'autorisation.

La GCC a réclamé des heures de travail supplémentaires pour les jours où on a observé que des hydrocarbures s'échappaient du navire et remontaient à la surface de l'eau; par conséquent, la présence du personnel de la GCC pour observer la situation était une mesure raisonnable en réponse à un incident de pollution par les hydrocarbures.

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

Annexe 11 – Équipement de lutte contre la pollution Montant réclamé : 13 039,71 \$

Saltair Marine a été engagé pour intervenir en réponse à l'incident et a déployé des mesures de lutte contre la pollution à compter du 15 novembre 2017 (le premier jour de l'incident), jusqu'à ce que le navire soit sorti de l'eau. Les frais des efforts de lutte contre la pollution déployés par Saltair Marine sont approuvés en entier.

La demande d'indemnisation ne comprend aucun accord permanent entre Saltair Marine et la GCC, ni aucun énoncé des travaux confiés à Saltair Marine. La Caisse présume que les mesures prises par Saltair Marine étaient appropriées et conformes aux instructions de la GCC, étant donné que la GCC a payé la facture de Saltair Marine.

Cependant, cela signifie que l'ensemble des mesures de lutte contre la pollution prises par la GCC étaient en grande partie une répétition inutile des efforts déployés par Saltair Marine. L'engagement de frais en double n'est pas raisonnable.

Le premier jour de son intervention, la GCC a utilisé un bateau de lutte contre la pollution de classe I. La Caisse considère que cela était approprié, étant donné que la GCC a observé et surveillé le navire. La Caisse note également que la GCC a réclamé les frais de cinq ballots de matelas absorbants et de deux ballots de barrage flottant. La Caisse considère que si la GCC n'avait pas déployé ce matériel, Saltair Marine l'aurait fait et aurait facturé un montant semblable. Par conséquent, les frais de ce matériel sont considérés comme étant appropriés et raisonnables.

Pendant les trois jours après son intervention initiale, la GCC a utilisé un bateau de lutte contre la pollution de classe III. Ce bateau est plus gros et ses capacités sont bien supérieures à celles d'un bateau de lutte contre la pollution de classe I. Cependant, étant donné que la GCC ne jouait qu'un rôle d'observation et de surveillance, les capacités de ce plus gros bateau n'étaient pas nécessaires. Le bateau de lutte contre la pollution de classe I aurait suffi, et l'usage du bateau à plus grandes capacités et plus coûteux n'était pas raisonnable dans les circonstances. Dans sa demande d'indemnisation, la GCC n'a pas expliqué pourquoi elle a utilisé le bateau plus coûteux.

La Caisse a déterminé que les frais du matériel absorbant et les frais d'utilisation d'un bateau de lutte contre la pollution de classe I pendant quatre jours devraient être approuvés.

Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en partie au montant de 570,84 \$.

Annexe 12 – Véhicules Montant réclamé : 353,16 \$

La GCC a réclamé les frais d'utilisation d'un véhicule de la GCC pendant quatre jours, à raison d'un taux quotidien de 67,56 \$, plus 22 cents par kilomètre.

Des registres quotidiens étaient joints à la demande d'indemnisation. Les distances parcourues correspondent au montant réclamé et au trajet pour se rendre à Ladysmith.

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

La Caisse et la GCC avaient convenu précédemment d'augmenter les paiements des demandes d'indemnisation de la GCC pour tenir compte des frais administratifs généraux et des dépenses de préparation des demandes d'indemnisation. Le taux convenu précédemment est de 2,53 %.

La GCC a réclamé des frais administratifs au taux de 3,09 %. Des discussions sont en cours pour modifier le taux des frais administratifs, mais aucune entente n'a encore été conclue. Selon le taux précédemment établi, les frais administratifs s'élèvent à 57,19 \$.

Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en partie au montant de 74,60 \$.

SOMMAIRE DE L'OFFRE ET CONCLUSION

Le tableau suivant montre un sommaire des montants réclamés et des montants offerts relativement à la demande d'indemnisation de la GCC pour l'incident du *White Orca*.

Tableau 2 - Sommaire des montants réclamés et des montants offerts

ANNEXE	MONTANT RÉCLAMÉ	MONTANT OFFERT	COMMENTAIRES
Services contractuels Saltair Building Sea Marine	44 369,91 \$ 1 243,20 \$	43 695,75 \$ 00,00 \$	Durée d'entreposage réduite Inspection du navire
Déplacements	72,00 \$	72,00 \$	
Salaires	2 626,22 \$	2 626,22 \$	
Heures de travail supplémentaires	1 630,79 \$	1 630,79 \$	
Équipement de lutte contre la pollution	13 039,71 \$	570,84 \$	Rejet des frais d'utilisation d'un bateau de lutte contre la pollution de classe III
Véhicules	353,18 \$	353,18 \$	
Administration	69,85 \$	57,19 \$	Taux de 2 59 %
Total	63 404,86 \$	49 005,97 \$	

Le montant de l'offre s'élève à 52 824,08 \$.

L'offre comprend un montant de 49 005,97 pour les frais, plus un montant de 3 818,11 \$ pour les intérêts courus.

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.