



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 1^{er} juin 2020
Dossier de la CIDPHN : 120-857-C1
Dossier de la GCC : n.d.

PAR LA POSTE ET PAR COURRIEL

Directeur, Opérations des affaires
Garde côtière canadienne
200, rue Kent (6S049)
Ottawa (Ontario) K1A 0E6

OBJET : *Zodiac Light* – Village de Kitamaat (Colombie-Britannique)
Date de l'incident : 2018-02-14

SOMMAIRE ET OFFRE D'INDEMNITÉ

Cette lettre est en réponse à une demande d'indemnisation présentée par la Garde côtière canadienne (la « GCC »). Le bureau de l'administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires a reçu la demande d'indemnisation le 15 janvier 2020, au nom de l'administrateur.

Dans sa demande d'indemnisation, la GCC a réclamé divers frais qu'elle a engagés pour la prise de mesures en réponse à un incident impliquant le navire de pêche *Zodiac Light* (le « navire »). Le *Zodiac Light* a coulé alors qu'il était amarré dans le port du village de Kitamaat (Colombie-Britannique) le 14 février 2018 (l'« incident »). Le montant total de la demande d'indemnisation s'élève à 176 462,73 \$.

La demande d'indemnisation a été évaluée 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, 106 et 116 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (la « LRMM »). Cette lettre contient aussi une description de la demande d'indemnisation de la GCC, ainsi qu'une explication des conclusions et de la décision finale.

La demande d'indemnisation est recevable en partie. La somme de 133 879,10 \$ (l'« offre ») est offerte relativement à la demande d'indemnisation, plus les intérêts prévus par la loi qui seront calculés en conformité avec l'art. 116 de la LRMM.

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

DEMANDE D'INDEMNISATION RECUE

La demande d'indemnisation comprend un exposé qui décrit l'incident et les mesures prises en réponse à celui-ci, y compris des photos. Elle comprend aussi des documents justificatifs à l'appui des frais réclamés, y compris les factures des entrepreneurs, les feuilles de temps des employés et les registres d'équipement.

Il y a aussi des documents relatifs à une deuxième demande d'indemnisation présentée à l'administrateur concernant l'incident. Cette deuxième demande d'indemnisation a été faite par le Conseil de la Nation Haisla (le « CNH »). Elle comprend un autre exposé, des photos annotées, des reçus pour l'équipement, ainsi qu'un tableau montrant le temps de travail consacré à l'intervention en réponse à l'incident.

Dans la mesure où ces documents sont pertinents par rapport à la décision concernant la demande d'indemnisation, ils sont examinés ci-après.

Exposé

L'exposé joint à la demande d'indemnisation donne une description de l'incident.

Le 14 février 2018, le Centre des opérations régionales (COR) de la GCC a communiqué avec le personnel d'intervention environnementale de la GCC pour l'aviser qu'un navire avait coulé au quai du village de la Nation Haisla.

Le personnel d'intervention environnementale de la GCC a communiqué avec l'individu qui avait signalé l'incident, et il a pris des dispositions pour obtenir accès au matériel gardé à l'entrepôt d'intervention environnementale de la GCC à Kitamaat (C.-B.). Il a aussi pris contact avec le propriétaire du navire pour discuter de son obligation d'intervenir en réponse au naufrage. Le propriétaire du navire a indiqué que Haisla Fisheries (au nom du CNH) avait offert de se charger de l'intervention. Le personnel d'intervention environnementale de la GCC en est venu à la conclusion que le propriétaire était incapable de gérer ou de payer les travaux de sauvetage.

Au départ, Haisla Fisheries a confirmé au personnel d'intervention environnementale de la GCC qu'il avait l'intention de gérer l'intervention pour le compte du propriétaire. Le personnel d'intervention environnementale de la GCC a soulevé des préoccupations au sujet de l'enlèvement du carburant et de l'ensemble de l'intervention. Il a été convenu que le personnel d'intervention environnementale de la GCC et l'administration du port de Haisla (encore une fois, au nom du CNH) travailleraient ensemble pour contenir et nettoyer la pollution causée par le navire.

Ce matin-là, du carburant diesel a été observé à la surface de l'eau à proximité de l'endroit où le navire avait coulé. L'administration du port de Haisla a déployé un barrage flottant.

Le personnel d'intervention environnementale de la GCC a communiqué avec un entrepreneur, qui a confirmé qu'il était disponible pour intervenir en réponse à l'incident. L'entrepreneur a alors été engagé pour faire les préparatifs nécessaires afin de sauver le navire au village de Kitamaat (C.-B.) (plus précisément, le village de Kitamaat).

Le personnel d'intervention environnementale de la GCC a chargé son camion et avait l'intention de partir dès la réouverture de la route. La route 16 (la seule voie terrestre) était fermée à ce moment-là à cause de très mauvaises conditions hivernales.

À 16 h 00 ce jour-là, le navire était entouré d'un barrage flottant de 24 pouces, et l'entrepreneur Wainwright Marine était en route avec un remorqueur, un chaland et une grue pour renflouer le navire. Le plan initial était le suivant :

- a) charger une grue de 100 tonnes à bord du chaland de Wainwright à marée haute;
- b) engager Adam's Diving pour installer des élingues afin de renflouer le navire;
- c) faire le trajet de 18 heures de Prince Rupert à Kitamaat; et
- d) arriver à Kitamaat dans la matinée du 16 février 2018 (un vendredi).

La station d'intervention environnementale de la GCC à Prince Rupert projetait d'envoyer deux membres de son personnel d'intervention dans l'après-midi du 14 février 2018 pour qu'ils apportent de l'équipement et du matériel, qu'ils gèrent l'intervention et qu'ils aident à récupérer et à entreposer les hydrocarbures.

Entre-temps, l'une des entités de la Nation Haisla s'est occupée du barrage flottant et a déployé du matériel absorbant. Haisla Fisheries est demeuré en communication étroite avec le personnel d'intervention environnementale de la GCC. Le navire semblait être stable, et on a constaté qu'il y avait de la pollution.

Dans la matinée du 15 février 2018, la situation était encore stable. Le barrage flottant s'était déplacé un peu, après s'être accroché au navire à la marée descendante. La configuration du barrage a été modifiée pour éviter que cela ne se reproduise. À la marée montante, le navire a changé de position et d'autres hydrocarbures se sont échappés du *Zodiac Light*.

Les équipes sur place ont tenté d'obturer les événements du réservoir de carburant du navire coulé, et ils ont fait les préparatifs nécessaires pour l'arrivée du chaland et de la grue. Le secteur a été sécurisé pour tenir le public à l'écart.

La Western Canada Marine Response Corporation (« WCMRC ») a été engagée pour déployer une équipe d'intervention de deux personnes munies d'équipement d'écumage et de récupération. Les entités du CNH ont accepté de se procurer des barils de 45 gallons pour entreposer les déchets récupérés.

Les équipes se sont mobilisées en fin d'après-midi et ont récupéré 800 litres de liquides et 15 sacs de déchets solides (matelas absorbants souillés). Les travaux de récupération ont pris fin à 19 h 00 et ont repris le lendemain matin.

Dans la matinée du 16 février 2018, les équipes de la GCC, du CNH et de la WCMRC étaient sur place à 7 h 00 et ont poursuivi les travaux de lutte contre la pollution. Le chaland de Wainwright était attendu ce matin-là, mais son arrivée a été retardée jusqu'à 13 h 00. Sept autres barils d'hydrocarbures ont été récupérés à l'intérieur de la zone de confinement, en plus de 54 autres sacs de déchets solides.

Le remorqueur (*Ingenika*) et le chaland (CF-42) sont arrivés à 13 h 30 et ont commencé à installer l'équipement nécessaire pour l'opération de levage. L'équipe de sauvetage et les plongeurs ont préparé le navire pour le renflouer. Les travaux ont cessé à 18 h 00 parce que le jour baissait et qu'il était risqué pour les plongeurs de travailler dans l'eau à la noirceur en raison des mauvaises conditions météorologiques.

Le même jour, un ordre officiel a été donné au propriétaire du *Zodiac Light*.

Le matin du 17 février 2018, le personnel d'intervention environnementale de la GCC, le personnel du CNH, l'équipe de sauvetage et l'équipe de la WCMRC étaient sur place à 8 h 00. La GCC a réévalué la situation de la zone de confinement et a déterminé que le récupérateur mécanique n'était plus d'aucune utilité. La WCMRC a mis fin à ses activités à 10 h 00.

Le personnel d'intervention environnementale de la GCC et le personnel du CNH ont continué à déployer des matelas absorbants et à les récupérer. Au même moment, l'équipe de sauvetage a renfloué le navire. Les débris flottants du navire ont été chargés à bord du chaland de Wainwright, en plus de 11 barils de carburant et 68 sacs de déchets qui ont été récupérés. Tout cela devait être transporté à Prince Rupert.

Le navire a été renfloué avec succès et amarré au quai, et il a été surveillé pendant la nuit. Les équipes qui ne s'occupaient pas de la surveillance du navire ont mis fin à leurs activités à 18 h 00.

Le CNH a indiqué qu'il ne permettrait pas que le navire soit échoué et détruit sur ses terres. Le personnel d'intervention environnementale de la GCC a communiqué avec Wainwright pour savoir s'il pouvait remorquer le navire jusqu'à Prince Rupert. Il a été déterminé que cela n'était pas possible.

Un autre remorqueur et son équipage ont été engagés pour tirer le navire jusqu'au chantier de Wainwright à Prince Rupert et pour surveiller le navire à son arrivée en attendant qu'il puisse être échoué à marée haute.

Le 18 février 2018, le personnel d'intervention environnementale de la GCC a constaté que le navire était amarré au quai et que le deuxième remorqueur était arrivé. Des pompes et des boyaux ont été placés à bord du navire pour le maintenir à flot durant le trajet jusqu'à Prince Rupert. Le chaland a quitté à 15 h 30. Le personnel de la GCC est parti à 12 h 00.

Le 19 février 2018, l'équipe d'intervention environnementale de la GCC a transféré des déchets d'hydrocarbures, y compris 120 litres de déchets liquides qui se trouvaient dans le camion de la GCC. Un sac défectueux a causé une fuite d'hydrocarbures dans la caisse du camion. Les remorqueurs de Wainwright sont arrivés séparément à Prince Rupert.

Les 20 et 21 février 2018, l'équipe d'intervention environnementale de la GCC et le personnel de Wainwright ont déployé un barrage flottant autour du navire, et ils ont ensuite enlevé le carburant et les débris du navire. Le navire a dû rester sous surveillance constante à cause du risque qu'il coule à nouveau. Le personnel d'intervention environnementale de la GCC a déterminé que l'intérieur du navire était trop contaminé pour être nettoyé. Le navire a été poussé sur le rivage à marée haute le 21 février 2018.

Le 22 février 2018, l'équipe d'intervention environnementale de la GCC a tenté de monter à bord du navire, mais il n'a pas pu parce que celui-ci était trop incliné sur un bord. Le 23 février 2018, le navire a été redressé. L'équipe d'intervention environnementale de la GCC a enlevé les débris contaminés et le liquide hydraulique du navire. L'équipe d'intervention environnementale a déterminé que le navire devait être démolé parce qu'il était très contaminé par les hydrocarbures. À ce moment-là, des préoccupations ont été soulevées à savoir s'il était possible d'envoyer le navire au site d'enfouissement de Prince Rupert.

À partir de ce moment et jusqu'en juin 2019 (plus d'un an plus tard), Wainwright a déconstruit le navire dans son chantier. Les autorités locales ont refusé de permettre à Wainwright d'utiliser un incinérateur. Des bacs remplis de débris ont été envoyés au site d'enfouissement local sans que la municipalité ne s'en plaigne.

Un total de 2 400 litres de carburant récupéré a été éliminé sans frais pour la GCC. Terrapure Environmental a éliminé le matériel absorbant et 200 litres d'huile lubrifiante.

Photos prises par le CNH

La demande d'indemnisation du CNH était accompagnée d'un certain nombre de photos annotées qui ont été utiles pour comprendre l'incident et l'intervention du CNH en réponse à celui-ci.

Sommaire des frais

Le montant total des frais engagés en réponse à l'incident que la GCC a réclamés dans sa demande d'indemnisation s'élève à **176 462,73 \$**. La GCC a fondé sa demande d'indemnisation sur les articles 101 et 103 de la LRMM. La demande d'indemnisation de la GCC comprend un sommaire des frais, qui est illustré ci-dessous :

**COST SUMMARY
POLLUTION INCIDENT**

INCIDENT:	ZODIAC LIGHT	PROJECT CODE:	N/A
INCIDENT DATE:	February 14, 2018	DATE PREPARED:	27-Nov-19
DEPARTMENT:	CANADIAN COAST GUARD	PREPARED BY:	

		<u>SCH</u>
MATERIALS AND SUPPLIES	-	1
CONTRACT SERVICES	163,744.50	2
TRAVEL	1,813.91	3
SALARIES - FULL TIME PERSONNEL	3,465.00	4
OVERTIME - FULL TIME PERSONNEL	4,111.99	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)	2,441.50	11
VEHICLES	766.88	12
ADMINISTRATION	118.95	13
	<hr/>	
TOTAL CCG COST OF INCIDENT	\$ 176,462.73	

Figure 1 – Sommaire des frais de la GCC

Il est à noter que le montant total des frais relatifs aux services contractuels indiqué dans le sommaire est incorrect. Le total des frais réclamés pour les services contractuels s'élève à 163 715,50 \$ – et non pas à 163 744,50 \$ comme il est indiqué dans le sommaire.

Les frais de 163 715,50 \$ réclamés pour les services contractuels sont répartis comme suit.

La GCC a payé 70 310,50 \$ à Wainwright pour [traduction] « le sauvetage du navire ». Cela se rapporte vraisemblablement au premier remorqueur, au chaland et à la grue. La GCC a aussi payé 25 890,38 \$ à Wainwright pour remorquer et surveiller le navire lors de son transport jusqu'à Prince Rupert. La GCC a ensuite payé 7 750 \$ à Wainwright pour déplacer le navire jusqu'à la terre ferme, et 39 328,22 \$ pour déconstruire le navire (ce qui comprend 22 819,88 \$ pour l'élimination des pièces du navire).

La GCC a aussi payé la somme de 13 872,78 \$ à la Western Canada Marine Response Corporation pour ses travaux de récupération des hydrocarbures.

Les autres frais réclamés par la GCC comprennent 1 813,91 \$ pour les déplacements, 3 464 \$ pour le temps de travail du personnel, 4 111,99 \$ pour les heures de travail supplémentaires du personnel, 2 441,50 \$ pour les mesures et l'équipement de lutte contre la pollution, 766,88 \$ pour l'usage de véhicules, et 118,95 \$ pour les frais d'administration (calculés aux taux de 3 09 %).

Renseignements supplémentaires demandés

Le 5 mars 2020, le bureau de l'administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires a demandé à la GCC de lui fournir des renseignements supplémentaires au sujet de l'incident.

La GCC a demandé plus de temps pour répondre à la requête, et elle a fourni une réponse le 27 mars 2020. La réponse reçue par l'administrateur ne contenait aucune preuve additionnelle pour justifier les frais réclamés par la GCC.

CONCLUSIONS ET DÉCISIONS

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

L'incident a causé des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dans la mer territoriale du Canada, et il a occasionné des frais pour la prise de mesures visant à prévenir d'autres dommages ou les réduire au minimum. La demande d'indemnisation relative à l'incident pourrait donc être admissible.

La GCC est un demandeur admissible pour l'application de l'article 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.

Pour les raisons qui précèdent, il est déterminé que la demande d'indemnisation pourrait être admissible selon l'article 103 de la LRMM.

Les faits présentés par la GCC à propos de l'intervention initiale sont généralement acceptés

L'exposé et les photos fournis par la GCC décrivent la majeure partie des faits pertinents de l'incident.

Lorsqu'il a coulé, le navire (le *Zodiac Light*) constituait une menace de pollution de l'environnement. Le navire a causé un rejet d'hydrocarbures, vraisemblablement surtout du carburant diesel. Il était raisonnable pour la GCC de prendre des mesures en réponse au naufrage, y compris le renflouement du navire, le déploiement de barrages, l'usage d'écumeurs pour récupérer les hydrocarbures, et le transport du navire jusqu'à la terre ferme pour l'inspecter davantage.

Le naufrage a eu lieu à un endroit éloigné, et le navire était d'assez grande taille. La GCC a fait appel à des entrepreneurs externes pour renflouer et déplacer le navire. Cette mesure était appropriée, tout comme la décision de la GCC de se rendre sur les lieux de l'incident.

La GCC a réclamé des frais pour chacun de ces travaux. Ces frais sont examinés individuellement dans une autre section de la lettre.

Bien que les faits présentés par la GCC soient généralement acceptés, certains points de sa demande d'indemnisation sont problématiques et exigent un examen détaillé.

Il manque certains éléments d'information importants dans l'exposé et la preuve fournis par la GCC

Certains renseignements et éléments de preuve importants n'ont pas été inclus dans la demande d'indemnisation et l'exposé, notamment les suivants :

- L'exposé semble indiquer que le CNH a changé d'avis et a permis que le navire soit échoué et déconstruit sur ses terres, lorsqu'il a offert de se charger de l'intervention au nom du propriétaire. La demande d'indemnisation ne dit pas qui a avisé la GCC au départ que le CNH permettrait que le navire soit échoué sur ses terres, ou qui a accepté au nom du CNH d'agir pour le compte du propriétaire – ni, d'ailleurs, quelle était précisément la teneur de l'entente. On ne peut donc pas déterminer si une personne ayant l'autorité de lier le CNH a pris un engagement qui a été retiré par la suite, ce qui pourrait justifier une certaine augmentation des frais. D'ailleurs, l'exposé ne dit pas, en fait, que quelqu'un a accepté au nom du CNH que le navire soit échoué au village de Kitamaat – on dit seulement qu'on souhaitait que l'affaire soit gérée localement pour limiter les frais. Les affirmations imprécises faites dans l'exposé au sujet des intentions du CNH concernant le navire sont insuffisantes pour justifier la conclusion que le CNH a changé d'avis, ce qui a obligé à formuler un nouveau plan d'intervention pour le navire.
- Les contrats accordés par la GCC ne contiennent aucun énoncé des travaux ni aucun plan ou stratégie d'ensemble concernant le navire. La GCC a affirmé qu'il n'y avait pas assez de temps pour conclure de tels contrats et qu'il n'y avait pas d'autres ressources pouvant offrir les services fournis par Wainwright.

La décision de la GCC de déconstruire le navire n'est pas justifiée par la preuve

La GCC affirme avec assurance que la déconstruction du navire était le moyen le plus rapide, le plus efficace et le plus économique pour éliminer la menace de pollution. Cette affirmation est rejetée.

D'après le registre d'immatriculation de Transports Canada, le navire a été construit en 1955. D'après des témoignages obtenus par l'administrateur lors de son évaluation de la demande d'indemnisation du CNH, le navire était relativement en bon état avant de couler. Le naufrage a été attribué à une très forte accumulation de neige au cours d'une importante chute de neige qui s'est produite pendant que le propriétaire était absent. Rien dans la demande d'indemnisation de la GCC n'indique le contraire, ou n'indique que le navire risquait de couler à nouveau s'il était remis à flot, ou que le navire lui-même était contaminé au point d'être une épave souillée d'hydrocarbures.

La demande d'indemnisation de la GCC, ainsi que l'information que celle-ci a fournie en réponse à la demande de renseignements faite par l'administrateur, ne contiennent aucune preuve suffisante pour justifier la conclusion que le navire était une épave souillée d'hydrocarbures qui devait être éliminée, ou que l'élimination du navire était la solution la plus économique.

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

Les frais réclamés dans la demande d'indemnisation sont répartis en plusieurs catégories. Cette 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 : 163 715,50 \$

En ce qui concerne les frais relatifs aux services contractuels, la demande d'indemnisation était accompagnée de six factures individuelles présentées par deux différents entrepreneurs. Les frais réclamés, incluant la TPS, sont résumés comme suit :

- | | |
|--|---------------|
| A. Wainwright Marine – Sauvetage du navire – payé le 31 mars 2018 | 73 826,03 \$; |
| B. Wainwright Marine – Remorquage et surveillance – payé le 28 mars 2018 | 25 890,38 \$; |
| C. Wainwright Marine – Déplacement jusqu'à terre – payé le 16 juillet 2018 | 8 137,50 \$; |
| D. Wainwright Marine – Déconstruction et élimination – payé le 25 juillet 2018 | 41 324,63 \$; |
| E. WCMRC – Nettoyage de la pollution – payé le 28 mai 2018 | 13 698,75 \$; |
| F. WCMRC – Repas et hébergement – payé le 18 mai 2018 | 868,21 \$. |

Aucun contrat, ni aucun énoncé ou étendue des travaux n'a été préparé avant la prestation des services contractuels ayant donné lieu aux frais réclamés qui sont résumés ci-haut. En réponse à une demande de renseignements faite durant le processus d'évaluation, la GCC a indiqué qu'il n'a pas été possible de préparer de tels documents, étant donné que le navire avait coulé à un endroit éloigné.

Chaque facture est examinée ci-après.

A. Wainwright Marine – Sauvetage du navire Montant réclamé : 73 826,03 \$

Wainwright Marine a envoyé à la GCC une facture (n° 5821) datée du 27 février 2018, au montant de 70 310,50 \$. Cette facture comprenait des factures que Wainwright avait reçues de deux sous-traitants : Adams Diving (facture n° 1813) et Greenleaf Construction (facture n° 294733).

Essentiellement, la facture n° 5821 de Wainwright est pour l'usage du remorqueur (*Ingenika*) et du chaland (CF-42), et pour les services d'une équipe de plongée déployée au village de Kitamaat Village pour renflouer le navire.

La demande d'indemnisation était accompagnée de documents à l'appui de la facture n° 5821, y compris une répartition quotidienne des frais d'équipement et du nombre d'heures d'utilisation des navires durant la période de 14 au 19 février 2018. Cette répartition a été vérifiée par rapport au résumé de l'incident, et il a été conclu que les travaux ont bel et bien été effectués.

Les taux facturés pour le remorqueur *Ingenika* et le chaland CF-42 comprennent à la fois le nombre d'heures d'utilisation et le temps d'attente. Ces taux ont été comparés à ceux d'un autre entrepreneur (Western Canada Marine Response Corporation, « WCMRC ») et ont été jugés comparables et raisonnables. Les frais d'équipement individuels inclus dans la facture n° 5821 ont aussi été examinés et jugés raisonnables.

Les heures de travail des membres individuels de l'équipe de Wainwright ne sont pas incluses dans la facture n° 5821. Pour les besoins de l'évaluation, il est présumé que les frais de l'équipe sont inclus dans les frais des navires de Wainwright.

La facture d'Adams Diving and Marine Services Ltd. (n° 1813) s'élève à 11 705,40 \$, et elle est incluse dans la facture n° 5821 de Wainwright. La facture n° 1813 couvre la période du 15 au 17 février 2018. Les plongeurs ont fait les préparatifs nécessaires pour soulever le navire et le vider d'eau. La facture comprend les frais de mobilisation de l'équipe et du matériel de plongée de Prince Rupert à Kitamaat. Le temps de déplacement a été facturé au taux de 66,00 \$ l'heure, et le temps normal de plongée a été facturé au taux de 88,00 \$ l'heure. Le temps de plongée pour la journée du samedi a été facturé au taux de 152,00 \$ l'heure. La facture n° 1813 comprend des frais de 1 200 \$ pour les biens de consommation (carburant, indemnité de séjour, etc.), mais cette partie de la demande d'indemnisation n'est accompagnée d'aucun reçu ou autre renseignement justificatif. Il n'est donc pas possible de déterminer si ces frais sont raisonnables. Les autres frais inclus dans la facture n° 1813 sont raisonnables.

La facture de Green Leaf Construction and Rentals Ltd. (n° 294733), qui s'élève à 9 082,50 \$, est pour l'usage d'une grue de 100 tonnes du 15 au 19 février 2018. Ce montant comprend aussi une indemnité de séjour pour le conducteur de la grue, au montant de 250 \$, mais aucuns autres frais d'équipage séparés. L'usage d'une grue était nécessaire, et les frais associés à la grue sont jugés raisonnables.

En résumé, la facture de Wainwright n° 5821 est recevable en partie au montant de 72 566,03 \$.

B. Wainwright Marine – Remorquage et surveillance Montant réclamé : 25 890,38 \$

Le remorqueur *WPearce* a quitté Prince Rupert le 7 février à destination du village de Kitamaat pour remorquer le navire (le *Zodiac Light*) jusqu'à Prince Rupert. Cela a été fait après que la GCC ait constaté que le navire ne pouvait pas être échoué au village de Kitamaat ni aux environs.

Wainwright a présenté à la GCC la facture n° 5825, au montant de 25 890,38 \$, pour le levage et le remorquage du navire. Cette facture comprenait une répartition du nombre d'heures d'utilisation.

Le taux horaire pour le remorquage du navire, y compris les frais d'équipage, était de 425,00 \$. Le taux pour le temps d'attente était de 250,00 \$ l'heure. Ces taux sont jugés raisonnables. De plus, après l'arrivée du navire à Prince Rupert, un membre de l'équipe de Wainwright a surveillé le navire durant la nuit du 19 février 2018.

Étant donné que le navire ne pouvait pas être échoué au village de Kitamaat, il était raisonnable de le remorquer jusqu'à Prince Rupert. Les frais associés au remorquage sont jugés raisonnables.

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

C. Wainwright Marine – Déplacement du navire jusqu'à terre Montant réclamé : 8 137,50 \$

Après le remorquage du navire jusqu'à Prince Rupert, Wainwright l'a soulevé et l'a déposé sur la terre ferme. Cela a été fait, du moins en partie, pour enlever le reste des polluants se trouvant à bord du navire. Avant de sortir le navire de l'eau, Wainwright l'a surveillé à l'endroit où il flottait pour s'assurer qu'il ne coule pas à nouveau. Ces deux mesures étaient raisonnablement nécessaires et ont été prises en réponse à la pollution par les hydrocarbures.

Wainwright a utilisé de l'équipement pour effectuer ces travaux, y compris une grue de 100 tonnes, un remorqueur et un chaland, un débusqueur, un bouteur et une excavatrice, ainsi qu'un ouvrier au taux de 80 \$ l'heure. Il semble que ces travaux aient été accomplis en trois jours, entre le 23 février et le 7 mars 2018.

La facture que Wainwright a présentée pour ces travaux, portant le n° 6112 et datée du 7 juillet 2019, s'élevait à 8 137,50 \$. La demande d'indemnisation ne comprend aucun document contractuel ni aucun énoncé des travaux. Les taux facturés pour l'équipement et l'équipage sont jugés raisonnables et concurrentiels pour la région.

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

D. Wainwright Marine – Déconstruction et élimination Montant réclamé : 41 294,63 \$

Après que le navire ait été placé sur la terre ferme, il a été déconstruit. Wainwright a eu de la difficulté à obtenir les autorisations nécessaires pour procéder à la déconstruction et à

l'élimination du navire, ce qui a prolongé le processus. En conséquence, la majeure partie des travaux ont été effectués plus d'un an après l'arrivée du navire à Prince Rupert.

La facture de Wainwright pour ces travaux comprenait ce qui suit :

- 7 000 \$ pour l'usage des excavatrices de Wainwright pendant 28 heures;
- 2 800 \$ pour l'usage d'un camion à benne de Wainwright pendant 14 heures;
- 3 000 \$ pour nettoyer l'endroit où le navire avait été placé;
- 2 500 \$ pour les chargements de déchets déposés au site d'enfouissement de la ville;
- 21 733,22 \$ payé à Rupert Disposal pour l'élimination des déchets de bois du navire;
- 2 295,00 \$ pour un supplément de carburant ajouté aux autres frais de 15 300,00 \$ de Wainwright.

Il est déterminé que la GCC n'a pas établi que la déconstruction du navire était une mesure raisonnable prise en réponse à la pollution par les hydrocarbures. La GCC a reçu du CNH de l'information montrant que le navire était relativement en bon état avant de couler. Il a été demandé à la GCC de fournir des documents et de l'information sur l'état du navire, au moment où il a coulé ou lorsqu'il a été éliminé. Aucune information pertinente n'a été fournie en réponse à cette demande.

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

E. WCMRC – Nettoyage de la pollution Montant réclamé : 13 698,75 \$

La GCC a engagé la Western Canada Marine Response Corporation (WCMRC) pour la prise de mesures de nettoyage de la pollution au village de Kitamaat. Deux membres du personnel de la WCMRC se sont rendus sur les lieux pour effectuer des travaux d'écumage et autres. D'après les faits, les travaux d'écumage étaient une mesure raisonnable prise pour nettoyer la pollution par les hydrocarbures.

Le 28 mai 2018, la WCMRC a envoyé à la GCC une facture portant le n° 180102, au montant de 13 698,75 \$. Cette facture comprenait des frais de location d'équipement et d'achat de matériel de protection individuelle, ainsi que les frais de main-d'oeuvre et de déplacement du personnel de la WCMRC.

La demande d'indemnisation était accompagnée de documents à l'appui de la facture n° 180102, y compris un sommaire détaillé des tâches, ainsi que des fiches de travail quotidiennes montrant le nombre d'heures de travail du personnel. Les taux facturés correspondent aux taux normaux que la WCMRC exige pour ses services, l'équipement et les biens de consommation. Les travaux accomplis par la WCMRC sont aussi décrits dans l'exposé présenté par la GCC. En conséquence, les frais inclus dans la facture n° 180102 sont jugés raisonnables dans les circonstances.

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

F. WCMRC – Repas et hébergement

Montant réclamé : 868,21 \$

Cette partie de la demande d'indemnisation est pour les frais de repas et d'hébergement engagés les 15 et 16 février 2018 par les deux membres du personnel de la WCMRC qui étaient présents sur les lieux pour effectuer les travaux d'écumage. Il a déjà été déterminé que ces travaux étaient des mesures raisonnables.

La demande d'indemnisation était accompagnée de documents à l'appui des frais réclamés, y compris des reçus pour les dépenses. Étant donné que les travaux ont eu lieu à un endroit relativement éloigné, et qu'il a déjà été établi que les travaux effectués par le personnel de la WCMRC étaient des mesures raisonnables, ces frais sont jugés raisonnables.

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

Annexe 3 – Déplacements

Montant réclamé : 1 813,91 \$

La GCC a réclamé les frais de déplacement de deux agents d'intervention environnementale qui se sont rendus au village de Kitamaat. Les activités accomplies par ces agents étaient des mesures raisonnables prises en réponse à la pollution par les hydrocarbures, comme il est expliqué plus en détail dans la section concernant les salaires du personnel.

La demande d'indemnisation était accompagnée des relevés de dépenses et des reçus d'hôtel des employés qui se sont rendus sur les lieux. Les frais correspondent à la Directive sur les voyages du Conseil du Trésor qui était en vigueur au moment de l'incident. Les frais réclamés sont raisonnables.

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

Annexe 4 – Salaires du personnel

Montant réclamé : 3 465,00 \$

La GCC a réclamé les frais de salaire de quatre agents d'intervention environnementale. Deux agents étaient présents sur les lieux de l'incident, et deux autres agents étaient présents à Prince Rupert du 20 au 22 février 2018.

Les employés de la GCC qui étaient présents sur les lieux de l'incident se sont occupés de placer de l'équipement de lutte contre la pollution, de coordonner les activités avec le personnel du CNH, et de gérer les travaux des entrepreneurs. Les employés de la GCC qui étaient présents à Prince Rupert ont supervisé la sortie de l'eau du navire et l'ont inspecté. Toutes ces mesures étaient raisonnables et ont été prises en réponse à la pollution par les hydrocarbures.

La demande d'indemnisation était accompagnée de registres quotidiens du personnel qui montrent les noms des employés, leurs heures de travail et les tâches spécifiques qu'ils ont accomplies. Le taux de salaire appliqué à ces employés correspond au taux d'un agent de niveau GT-04 qui était en vigueur au moment de l'incident. Ce taux était raisonnable dans les circonstances, tout comme le nombre total d'heures de travail.

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

Annexe 5 – Heures de travail supplémentaires

Montant réclamé : 4 111,99 \$

La GCC a réclamé les frais des heures de travail supplémentaires des employés qui étaient présents sur les lieux de l'incident et de ceux qui étaient présents à Prince Rupert.

La demande d'indemnisation était accompagnée de registres quotidiens du personnel qui montrent les heures de travail supplémentaires des employés et les tâches qu'ils ont accomplies. Ces frais ont été engagés pour la prise de mesures raisonnables en réponse à un incident de pollution par les hydrocarbures.

Le taux réclamé pour les heures de travail supplémentaires correspond au taux de salaire d'un agent de niveau GT-04 qui était en vigueur au moment de l'incident. Cela est jugé raisonnable dans les circonstances, tout comme le nombre total d'heures de travail supplémentaires.

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

Annexe 11 – Équipement de lutte contre la pollution

Montant réclamé : 2 441,50 \$

Durant l'intervention en réponse à l'incident, la GCC a déployé un barrage flottant de 24 pouces d'une longueur de 400 pieds, 23 ballots de matelas absorbants et cinq ballots de barrage absorbant. Le déploiement de ce matériel était une mesure raisonnable prise en réponse à la pollution par les hydrocarbures.

L'usage du matériel décrit ci-haut était détaillé dans des registres d'équipement qui étaient joints à la demande d'indemnisation. Les taux réclamés pour l'usage de cet équipement sont jugés raisonnables.

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

Annexe 12 – Véhicules

Montant réclamé : 766,88 \$

La GCC a utilisé le véhicule portant le numéro 16-815 durant les neuf jours de son intervention en réponse à l'incident. Cela était nécessaire pour permettre à l'équipe de la GCC de se rendre aux endroits éloignés où l'incident a eu lieu.

La GCC a réclamé un taux d'usage du véhicule de 67,56 \$ par jour, plus des frais de 22 cents par kilomètre. Le véhicule a parcouru une distance totale de 722 kilomètres. La demande d'indemnisation comprenait un registre quotidien des kilomètres parcourus. Les frais réclamés sont jugés raisonnables.

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

Annexe 13 – Administration

Montant réclamé : 118,95 \$

La GCC a réclamé des frais d'administration au taux de 2,53 %, qui ont été ajoutés aux frais de salaire (sans compter les heures de travail supplémentaires), aux frais de l'équipement de lutte contre la pollution, et aux frais d'usage de véhicules.

L'administrateur avait déjà accepté que la GCC utilise ce taux, lequel est jugé raisonnable dans les circonstances. Le montant global calculé pour les frais d'administration est aussi jugé raisonnable.

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

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 pour l'incident :

Annexe	Montant réclamé	Montant offert
A. Sauvetage du navire	73 826,03 \$	72 566,03 \$
B. Remorquage jusqu'à Prince Rupert	25 890,38 \$	25 890,38 \$
C. Déplacement du navire jusqu'à terre	8 137,50 \$	8 137,50 \$
D. Déconstruction et élimination	41 294,63 \$	0 \$
E. Nettoyage de la pollution par WCMRC	13 698,75 \$	13 698,75 \$
F. Repas et hébergement de WCMRC	868,21 \$	868,21 \$
Déplacements	1 813,91 \$	1 813,91 \$
Salaires	3 465,00 \$	3 465,00 \$
Heures de travail supplémentaires	4 111,99 \$	4 111,99 \$
Équipement de lutte contre la pollution	2 441,50 \$	2 441,50 \$
Véhicules	766,88 \$	766,88 \$
Administration	118,95 \$	118,95 \$
Total	176 433,73 \$	133 879,10 \$

Figure 2- Sommaire des montants réclamés et des montants offerts

Le montant total des frais recevables s'élève à 133 879,10 \$. Si le demandeur accepte l'offre, ce montant lui 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.