



LETTRE D'OFFRE

Ottawa, le 25 juin 2021
Dossier de la CIDPHN : 120-887-C1
Dossier de la GCC : n.d.

PAR COURRIEL

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

**OBJET : Navire à moteur *Seal Rock* – Havre Lyall, île Saturna
(Colombie-Britannique) - Date de l'incident : 2019-04-04**

SOMMAIRE ET OFFRE D'INDEMNITÉ

[1] Cette lettre est en réponse à une demande d'indemnisation présentée par la Garde côtière canadienne (la « GCC ») relativement à un incident impliquant le navire à moteur *Seal Rock* (le « navire »), qui était en danger de couler dans le havre Lyall, en Colombie-Britannique, et qui menaçait de causer de la pollution par les hydrocarbures dans l'environnement marin (l'« incident »).

[2] Le 18 mars 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 pour les frais qu'elle a engagés en réponse à l'incident. Le montant total des frais réclamés s'élève à 51 805,59 \$. La Caisse a examiné la demande d'indemnisation et elle est parvenue à une décision qui est expliquée dans cette lettre. 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 »).

[3] La Caisse a déterminé que la demande d'indemnisation de la GCC est recevable. La somme de **13 390,66 \$** (l'« offre ») est offerte à la GCC, plus les intérêts prévus par la loi.

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

DEMANDE D'INDEMNISATION RECUE

[5] La demande d'indemnisation de la GCC comprend un exposé qui décrit les événements pertinents liés à l'incident. Elle comprend aussi un sommaire des frais réclamés

ainsi que des documents servant à justifier certains frais. Dans la mesure où les documents fournis se rapportent à la décision de la Caisse, leur contenu est décrit ci-après.

L'exposé

[6] Le 4 avril 2019, la GCC a été avisée par un habitant local que le navire était en danger de couler dans le havre Lyall, au large de la côte de l'île Saturna, en Colombie-Britannique. Trois membres du personnel de la GCC ont été dépêchés sur les lieux et ont constaté que le navire était en mauvais état et qu'il avait entre 700 et 1 000 litres d'hydrocarbures à son bord.

[7] La GCC a communiqué avec le propriétaire du navire, qui a proposé un plan pour répondre à l'incident. La GCC a jugé le plan insatisfaisant et a pris en charge l'intervention en réponse à l'incident.

[8] Le personnel de la GCC a enlevé environ 800 litres de carburant et d'huile du navire et a fait des réparations aux écoutilles pour limiter l'infiltration d'eau de pluie. Il restait encore une certaine quantité de carburant à bord du navire ainsi que de l'huile dans la salle des machines, et les bordages et la machinerie étaient souillés d'hydrocarbures.

[9] Sur cette base, une inspection maritime effectuée par Building Sea Marine a conclu que le navire constituait une menace continue de pollution. La GCC a tenté à nouveau de convenir d'un plan d'intervention satisfaisant avec le propriétaire du navire, mais sans succès. Après que le propriétaire ait négligé de répondre à un ordre qui lui avait été émis, la GCC a décidé de déplacer le navire à un endroit où il était possible de le surveiller de façon régulière, en attendant une réponse du propriétaire.

[10] La GCC a engagé Saltair Marine Services Ltd. (« Saltair Marine ») pour remorquer le navire jusqu'à son chantier situé non loin à Ladysmith (C.-B.). Par la suite, en raison de l'inaction continue du propriétaire, la GCC a décidé que la déconstruction du navire était la seule autre option pour répondre à la menace de pollution qu'il posait. Saltair Marine a commencé à déconstruire le navire le 16 juillet 2019 et a terminé le 17 septembre 2019.

Le sommaire des frais

[11] La demande d'indemnisation était aussi accompagnée du sommaire suivant des frais réclamés par la GCC :

INCIDENT:	SEAL ROCK	PROJECT CODE:	FHVJ5
INCIDENT DATE:	April 4, 2019	DATE PREPARED:	10-Mar-21
DEPARTMENT:	CANADIAN COAST GUARD	PREPARED BY:	[REDACTED]

		<u>SCH</u>
MATERIALS AND SUPPLIES	-	1
CONTRACT SERVICES	30,464.90	2
TRAVEL	-	3
SALARIES - FULL TIME PERSONNEL	4,049.10	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)	16,870.49	11
VEHICLES	316.84	12
ADMINISTRATION	104.26	13
	<hr/>	
TOTAL CCG COST OF INCIDENT	\$ 51,805.59	

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

CONCLUSIONS ET DÉCISION

L'admissibilité du demandeur

[12] L'administrateur a déterminé que la GCC est un demandeur admissible et que l'incident s'est produit à l'intérieur de la mer territoriale ou des eaux intérieures du Canada pour l'application de l'art. 103 de la LRMM. Étant donné que le navire posait un risque de pollution par les hydrocarbures, il est aussi déterminé qu'au moins une partie des frais réclamés par la GCC sont indemnisables par la Caisse.

La menace de pollution

[13] Il a été conclu que le navire posait un risque manifeste de pollution par les hydrocarbures pour l'environnement marin, surtout en raison de son mauvais état, de son âge, et de la quantité d'hydrocarbures qu'il avait à son bord au moment de l'incident. En particulier, le navire était très contaminé par des hydrocarbures résiduels, après avoir été

mal entretenu pendant des années. Bien que l'île Saturna soit peu peuplée, son économie dépend grandement du tourisme estival. Dans les circonstances, il était raisonnable pour la GCC de prendre des mesures pour empêcher le navire de couler et pour réduire au minimum le risque de pollution par les hydrocarbures qu'il posait.

La preuve fournie

[14] Il y a des divergences entre certains documents joints à la demande d'indemnisation, notamment entre la date de début du contrat accordé à Saltair Marine et l'information fournie ailleurs dans la demande d'indemnisation. En particulier, il semble que certains documents, tels que les registres du personnel et de l'équipement et le journal de bord du véhicule, aient été remaniés à des fins de recouvrement des coûts, étant donné les similarités de l'encre et de l'écriture dans le contenu et les dates de différents formulaires, ainsi que les aspects techniques de la demande d'indemnisation, comme il est noté dans les annexes ci-dessous.

[15] Bien que le remaniement d'une preuve puisse parfois remettre en doute sa validité, l'administrateur a conclu, dans ce cas-ci, que malgré ces anomalies, il y a des preuves suffisantes pour montrer que le navire constituait une menace de pollution marine et que la GCC est intervenue en réponse à celle-ci.

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

[16] Les frais réclamés dans la demande d'indemnisation de la GCC sont répartis en plusieurs catégories. La présente section de la lettre d'offre examine chacune de ces catégories en détail et explique les raisons pour lesquelles les frais réclamés ont été acceptés ou rejetés.

Annexe 2 – Services contractuels

30 464,90 \$

[17] Le tableau suivant montre un sommaire des frais réclamés pour les services contractuels relatifs à l'incident :

Entrepreneur	Total partiel réclamé	TPS	Total réclamé
Saltair Marine Services Ltd.	25 156,69 \$	1 257,83 \$	26 414,52 \$
Building Sea Marine	3 857,50 \$	192,88 \$	4 050,38 \$
Total	29 014,19 \$	1 450,71 \$	30 464,90 \$

Tableau 2 – Sommaire des frais réclamés à l'annexe 2

Saltair Marine Services

[18] La GCC a engagé Saltair Marine pour remorquer le navire jusqu'à un chantier afin de continuer à le surveiller et de le déconstruire. Comme il a été mentionné, il y a une divergence dans la chronologie des événements en ce qui concerne les frais de ces travaux. Les registres du personnel et de l'équipement de la GCC montrent que le navire a été remorqué du havre Lyall le 17 avril 2019, tandis que la facture de Saltair Marine indique

que le remorquage a eu lieu le 17 mai 2019. Étant donné qu'aucun énoncé des travaux n'a été fourni pour le contrat que la GCC a accordé à Saltair Marine, et que la facture de Saltair Marine était très détaillée, les dates indiquées dans la facture sont acceptées comme étant exactes.

[19] Un mois s'est écoulé entre la première inspection faite par Building Sea Marine et la sortie du navire de l'eau. Cela semble indiquer que la GCC ne considérait pas que le navire posait une menace pressante de pollution par les hydrocarbures. Malgré cela, étant donné le mauvais état du navire et l'absence de coopération du propriétaire, il était prudent de retirer le navire de l'endroit dès que cela était raisonnablement possible. Même si les produits pétroliers liquides accessibles avaient été enlevés du navire, celui-ci aurait probablement rejeté des hydrocarbures dans l'eau s'il avait coulé. Il était donc raisonnable de prendre des mesures jusqu'au moment où le navire a été sorti de l'eau.

[20] Une fois que le navire a été sorti de l'eau, la GCC l'a fait déconstruire. Les frais de déconstruction représentent la majeure partie de la facture de Saltair Marine. En général, les frais de déconstruction sont admissibles lorsque le navire lui-même pose une menace de pollution par les hydrocarbures et que d'autres mesures, comme le nettoyage, ne peuvent atténuer la menace de manière suffisante. Dans ce cas-ci, la GCC a apparemment constaté un certain degré de saturation par les hydrocarbures durant son intervention initiale, et le rapport d'inspection indique que le compartiment machines du navire n'était que légèrement souillé d'hydrocarbures. Cette preuve est insuffisante pour conclure que la déconstruction du navire sur la terre ferme était une mesure raisonnable prise en réponse à une menace de pollution par les hydrocarbures. Les frais de déconstruction du navire sont donc rejetés.

Les frais réclamés pour la facture de Saltair Marine sont acceptés au montant de 6 425,95 \$.

Building Sea Marine

[21] Ces frais découlent d'une inspection maritime du navire qui a été effectuée à deux occasions : la première inspection a été faite le 12 avril 2019 lorsque le navire était à flot et amarré à un quai dans le havre Lyall, et la seconde a eu lieu le 12 juin 2019 alors que le navire était entreposé au chantier de Saltair Marine à Ladysmith.

[22] Les résultats de l'inspection confirment que le navire était vieux et en mauvais état. Cependant, l'inspection ne semble pas avoir été centrée sur la présence de pollution par les hydrocarbures; de plus, les observations concernant la pollution par les hydrocarbures consignées dans le rapport auraient pu être faites par le personnel de la GCC qui était sur les lieux (et l'ont apparemment été). Étant donné qu'on ne peut conclure que l'inspection était une mesure prise en réponse à la pollution par les hydrocarbures causée par le navire ou au risque d'une telle pollution, cette portion de la demande d'indemnisation ne peut être acceptée.

Les frais réclamés pour la facture de Building Sea Marine sont rejetés en entier.

Le tableau suivant montre un sommaire des frais réclamés pour les services contractuels et des frais recevables :

Entrepreneur	Frais réclamés	Frais recevables	Raison de la réduction
Saltair Marine Services Ltd.	26 414,52 \$	6 425,95 \$	L'entreposage, la déconstruction et l'élimination du navire sont attribués à une opération d'enlèvement d'épave
Building Sea Marine	4 050,38 \$	0 \$	N'a aucun rapport avec l'opération d'intervention en réponse à la pollution par les hydrocarbures
Total	30 464,90 \$	6 425,95 \$	

Tableau 2 – Frais réclamés et frais recevables à l'annexe 2

Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en partie au montant de 6 425,95 \$.

Annexe 4 – Salaires du personnel à temps plein

4 049,10 \$

[23] La GCC a réclamé les frais de salaire de trois spécialistes en intervention de niveau GT-04. Ils ont travaillé entre 6 h 00 et 14 h 00 en semaine, et ils n'ont pas fait d'heures de travail supplémentaires. L'horaire normal de travail du personnel d'intervention est parfois ajusté de la sorte lorsqu'il s'agit d'assurer la veille à bord d'un navire ou de répondre à un incident d'urgence particulièrement complexe; cependant, puisque ce n'était pas le cas dans la présente situation, l'ajustement des heures de travail est inhabituel.

[24] Le travail a nécessité quatre visites sur les lieux, dont les trois premières ont consisté à conduire de Victoria à l'Institut des sciences de la mer situé à Patricia Bay, à se rendre ensuite au havre Lyall par bateau, et à faire le voyage de retour. La quatrième visite a consisté à surveiller l'opération de remorquage du navire du havre Lyall jusqu'à Ladysmith.

[25] Les registres quotidiens du personnel et de l'équipement, sauf celui daté du 8 avril 2019, contiennent peu de détails sur les travaux accomplis chaque jour par les trois membres du personnel. Bien que les registres du 4 et du 8 avril montrent que l'intervention en réponse à l'incident a débuté le 4 avril et que les trois spécialistes en intervention se sont rendus sur les lieux les 4 et 8 avril, ces déplacements ne peuvent être recouperés avec les autres documents joints à la demande d'indemnisation de la GCC. De plus, le rapport d'inspection de Building Sea Marine indique que deux membres du personnel ont assisté à l'inspection, tandis que les registres disent que tous les trois étaient présents.

[26] Pour les besoins de la demande d'indemnisation, il est admis que la visite des lieux de l'incident, qui a soi-disant été faite le 17 avril 2019, a probablement eu lieu le 17 mai

2019, lorsque le personnel a peut-être fait un voyage semblable pour surveiller les travaux de Saltair Marine. Par conséquent, malgré les divergences susmentionnées, les documents relatifs au 17 avril sont acceptés et attribués au 17 mai.

[27] Les frais de salaire réclamés pour les 4, 8 et 17 avril sont jugés raisonnables, car la preuve est suffisante pour conclure que les trois membres du personnel de la GCC ont travaillé ces jours-là pour intervenir en réponse à l'incident, en dépit du fait que seulement une de ces journées ait pu être recoupée avec les autres documents. Cependant, les frais de salaire de 1 012,27 \$ réclamés pour le 12 avril, qui découlent principalement de l'inspection maritime du navire, sont rejetés parce que, tout comme l'inspection elle-même, ces frais ne représentent pas une mesure raisonnable prise en réponse à la pollution par les hydrocarbures causée par le navire ou à la menace d'une telle pollution.

Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en partie au montant de 3 036,83 \$.

Annexe 11 - Équipement de lutte contre la pollution

16 838,00 \$

[28] Ces frais découlent de l'usage d'un bateau CGE 705, d'une pompe à carburant électrique et d'une génératrice. Le bateau a été utilisé pendant quatre jours durant l'intervention en réponse à l'incident, et l'autre équipement a servi seulement le 8 avril 2019.

[29] D'après les tarifs d'usage normaux, le tarif appliqué à la pompe à carburant correspond à une pompe d'une valeur de 4 400 \$. Il est peu probable qu'une pompe à carburant électrique ait une valeur aussi élevée. Il semble plutôt que la pompe indiquée dans les documents est celle qui correspondait le mieux aux pompes figurant dans le manuel de la GCC. Néanmoins, un tarif de 24,44 \$ par jour pour une pompe et de 8,05 \$ par jour pour une génératrice de 2 000 watts, ce qui représente un total combiné de 32,49 \$ par jour, est raisonnable, en particulier parce qu'aucuns frais n'ont été réclamés pour l'usage du réservoir de stockage de 1 000 litres.

[30] L'application au bateau CGE 705 du tarif d'usage quotidien d'un bateau PRV III, soit 4 209,50 \$ par jour, est jugé déraisonnable. Parce qu'un bateau PRV III et un bateau CGE 705 ont tous deux une longueur hors tout d'au moins 27 pieds, ils ont le même tarif d'usage quotidien dans le manuel de la GCC. Cependant, les capacités opérationnelles d'un bateau CGE 705 sont très différentes de celles d'un bateau PRV III. Le tarif d'usage d'un bateau PRV II, soit 1 194,23 \$ par jour, correspond mieux à l'usage d'un bateau CGE 705. Par conséquent, ce tarif a été substitué à celui réclamé.

Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en partie au montant de 3 615,18 \$.

Annexe 12 – Véhicules

316,84 \$

[31] L'usage d'un véhicule pour se rendre de Victoria à Patricia Bay est jugé raisonnable, et la distance calculée correspond au contenu du journal de bord du véhicule pour chacune des quatre journées de l'intervention. Le taux réclamé pour l'usage du véhicule correspond au taux quotidien de 67,56 \$ indiqué dans le manuel de la GCC. Bien qu'aucun reçu pour l'achat d'essence n'ait été joint à la demande d'indemnisation, la GCC a appliqué le taux

fixe de 0,22 \$ par kilomètre, que l'administrateur a jugé raisonnable dans les demandes d'indemnisation présentées par la GCC dans le passé.

[32] En raison du rejet des frais associés à l'inspection maritime effectuée le 12 avril 2019, les frais relatifs à l'usage du véhicule cette journée-là sont aussi rejetés. Le reste des frais réclamés pour l'usage du véhicule sont jugés raisonnables.

Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en partie au montant de 237,63 \$.

Annexe 13 – Administration

104,26 \$

[33] La GCC a réclamé des frais d'administration au taux de 3,09 %, lequel a été convenu entre la GCC et l'administrateur. Bien que la portion des frais administratifs appliquée à la portion rejetée des frais de salaire à temps plein (annexe 4) soit aussi rejetée, et que la majoration de 20 % pour le programme d'avantages sociaux des employés ait été exclue, le reste des frais d'administration réclamés sont jugés raisonnables.

Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en partie au montant de 75,07 \$.

SOMMAIRE DE L'OFFRE ET CONCLUSION

[34] 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 du navire à moteur *Seal Rock*.

ANNEXE	MONTANT RÉCLAMÉ	MONTANT OFFERT
2 : Services contractuels	30 464,90 \$	6 425,95 \$
4 : Salaires	4 049,10 \$	3 036,83 \$
11 : Équipement de lutte contre la pollution	16 870,49 \$	3 615,18 \$
12 : Véhicules	316,84 \$	237,63 \$
13 : Administration	104,26 \$	75,07 \$
Total	51 805,59 \$	13 390,66 \$

Tableau 3 – Frais réclamés et frais recevables (toutes les annexes)

[35] Le montant de l'offre s'élève à 13 390,66 \$, plus les intérêts courus prévus par la loi qui seront calculés à la date du paiement.

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

[37] 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.

[38] 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.

[39] 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.

[40] 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.