

Ottawa, le 24 décembre 2019  
Dossier de la CIDPHN : 120-807-C1-C

**PAR COURRIER RECOMMANDÉ ET PAR COURRIEL**

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

**OBJET : *Melampus* – Île Goat (Colombie-Britannique)      Date de l'incident : 2017-09-21**

---

**SOMMAIRE ET OFFRE D'INDEMNITÉ**

Cette lettre est en réponse à la demande d'indemnisation de 15 106,38 \$ que 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 reçue de la Garde côtière canadienne (la « GCC »). La demande d'indemnisation se rapporte à un incident impliquant le navire *Melampus* qui est survenu le ou vers le 21 septembre 2017 près de l'île Goat, en Colombie-Britannique (l'« incident »).

Le 15 août 2019, la Caisse a reçu la demande d'indemnisation de la GCC pour les frais qu'elle a engagés en réponse à l'incident. La Caisse a évalué 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 7 072,50 \$ (l'« offre ») est offerte relativement à la demande d'indemnisation.

L'offre comprend un montant de 6 522,62 \$ pour les frais établis, plus un montant de 549,88 \$ pour les intérêts courus.

Les motifs de l'offre sont exposés ci-après et donnent une description détaillée de la demande d'indemnisation présentée par la GCC et de l'incident qui s'y rapporte.

**DEMANDE D'INDEMNISATION**

La demande d'indemnisation de la GCC comprend un exposé, qui décrit les événements pertinents relatifs à l'incident, ainsi que des documents additionnels qui aident à compléter l'exposé, y compris un rapport de pollution préliminaire du Centre des opérations régionales (« COR ») de la GCC et des mises à jour ultérieures. La demande d'indemnisation comprend aussi un sommaire des frais, des documents à l'appui de certains frais réclamés, des documents provenant de trois entrepreneurs, ainsi qu'un rapport d'inspection maritime. Dans la mesure où

ces documents sont pertinents par rapport à la décision de la Caisse, leur contenu est décrit ci-après.

### L'exposé

Selon l'exposé, à 10 h 00 le 21 septembre 2017, la station de bateau de sauvetage de la GCC à Ganges a été avisée qu'un navire de plaisance de 40 pieds, identifié plus tard comme étant le *Melampus*, s'enfonçait dans l'eau au large de l'île Goat, dans le havre de Ganges. Le personnel de la station de bateau de sauvetage de la GCC de Ganges a été dépêché sur le lieux et il a vidé l'eau qui s'infiltrait à bord du *Melampus* à l'aide d'une pompe.

Une fois que le navire a été stabilisé de façon provisoire par le personnel de la station de bateau de sauvetage de Ganges, l'équipe d'intervention environnementale de la GCC de Victoria a pris en charge l'opération d'intervention. Deux membres du personnel d'intervention environnementale de la GCC sont arrivés sur les lieux et sont montés à bord du *Melampus*. Ils ont observé que l'eau continuait de s'infiltrer dans le navire par la coque, mais l'endroit de la fuite était inconnu. Ils ont sondé les réservoirs de carburant du navire et ont estimé que ceux-ci contenaient 300 litres de diesel. De plus, ils ont constaté que [traduction] « la cale et le compartiment moteur du navire étaient souillés de divers hydrocarbures ».

Bien que le personnel d'intervention environnementale de la GCC ait observé que les pompes suffisaient à vider l'eau qui s'infiltrait dans le navire, il a déterminé que le *Melampus* risquait de couler et de causer de la pollution s'il n'était pas sorti de l'environnement marin. La GCC a tenté sans succès de trouver le propriétaire du navire. Par conséquent, la GCC a engagé Eagle Eye Marine Services (« Eagle Eye ») pour remorquer le navire jusqu'au chantier de Vector Yacht Services Ltd (« Vector »), près de Sidney, afin de le sortir de l'eau à cet endroit.

Étant donné que Vector n'était pas disponible avant le lendemain, Eagle Eye a amarré le *Melampus* à Ganges, il l'a surveillé pendant la nuit, et il l'a remorqué au chantier de Vector le 22 septembre 2017. À l'arrivée du navire, Vector l'a sorti de l'eau et l'a entreposé sur la terre ferme.

Le 25 septembre 2017, la GCC a engagé Building Sea Marine Ltd (« BSM ») pour inspecter le *Melampus*.

À une date non précisée, la GCC a décidé de faire déconstruire le *Melampus*. La décision de déconstruire le navire est expliquée comme suit à la page 3 de l'exposé :

On Sept 25<sup>th</sup> 2017 the *Melampus* was surveyed by [REDACTED] (Building Sea Marine). The purpose of the survey was to look at the vessels sea worthiness, as well as assess the vessel for oil pollution. Ultimately the vessel had no residual value and was unfit for sea. With the marine survey in mind and no known owner, the *Melampus* would be later destructed at Vector marine treating the vessel as oil pollution waste due to the oily saturated vessel. This incident is considered closed, please refer to attached documentation for further information.

Figure 1 : Extrait de la page 3 de l'exposé

### Le sommaire des frais

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

POLLUTION INCIDENT			
INCIDENT:	MELAMPUS	PROJECT CODE:	NA
INCIDENT DATE:	September 21, 2017	DATE PREPARED:	11-Jul-19
DEPARTMENT:	CANADIAN COAST GUARD	PREPARED BY:	████████
			<u>SCH</u>
MATERIALS AND SUPPLIES			1
CONTRACT SERVICES	9,952 92		2
TRAVEL	34 46		3
SALARIES - FULL TIME PERSONNEL	646 45		4
OVERTIME - FULL TIME PERSONNEL	162 09		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)	4,209.50		11
VEHICLES	81.20		12
ADMINISTRATION	17 76		13
TOTAL CCG COST OF INCIDENT	<u>\$ 15 106 38</u>		

Figure 2 : Copie d'écran du sommaire des frais de la GCC

### Le rapport de pollution et les registres

La GCC a fourni le rapport de pollution du COR et quatre mises à jour ultérieures produites par le personnel d'intervention environnementale. Le rapport de pollution du COR indique que l'incident a été signalé à l'origine à 10 h 02 le 21 septembre 2017.

La GCC a aussi fourni divers registres internes du personnel relatifs à l'intervention. Les registres du personnel montrent que deux membres du personnel d'intervention environnementale de niveau GT 04 ont fait chacun 10,5 heures de travail le 21 septembre 2017, de 6 h 30 à 17 h 00, dans le cadre de l'intervention en réponse à l'incident. Les registres indiquent que ces deux membres du personnel ont fait chacun 7,5 heures normales de travail (au taux de 43,23 \$ l'heure) et trois heures de travail supplémentaires (au taux de 54,03 \$ l'heure).

En plus des registres du personnel, la GCC a fourni un registre quotidien de l'équipement ainsi que le journal de bord d'un bateau. Le registre de l'équipement montre qu'un véhicule d'intervention ainsi que le CGE 705, un bateau de lutte contre la pollution de classe III (le « BLCP III »), ont été utilisés pendant une seule journée. Les notes de la GCC contenues dans ce

document indiquent que le véhicule d'intervention a servi au transport du personnel d'intervention environnementale de Victoria jusqu'à l'ISM, et que le CGE 705 a été utilisé pour le transport du personnel de l'ISM jusqu'à l'île Salt Spring.

Le journal de bord du BLCP III montre les activités du bateau pendant toute la journée du 21 septembre 2017 :

VESSEL LOG CGE 705						
FROM		TO		DATE		
105		GANGES		Sept 21, 2017		
TIME	COURSE	SPEED	MILES RUN	DIST OFF	WIND	SEA
0700						
1000						
1005						
1103						
1700						
1230						
1300						
1405						
1508						

  

REMARKS (BEARINGS, AIDS, DRILLS, INSPECTIONS)
out of water for pressure wash
BACK IN
DEPART FROM GANGES
ARRIVE GOAT ISL
GANGES 1 on scene
PUMPING VESSEL
DROP NICK @ FUR DOK
DEPART.
SAILING CLUB.
BACK TO GOAT ISLAND
DEPART GOAT ISL.
105

Figure 3 : Copie d'écran du journal de bord du CGE 705

**Les documents des entrepreneurs**

La demande d'indemnisation comprend trois factures, c'est-à-dire une facture de chacun des entrepreneurs qui ont fourni des services au cours de l'intervention de la GCC en réponse à l'incident. Aucun énoncé des travaux, contrat ou autre document de ce genre n'a été fourni.

La première facture est celle de Vector :

CANADIAN COAST GUARD 25 HURON STREET Victoria, BC V8V 4V9 <i>2017-0685</i> <i>MELAMPUS - GOAT ISLAND</i>		Date: 10/02/17 Terms: DUE ON RECEIPT Service Order #: 27717 Page: 1 of 2 Printed: 10/06/17	
ID:	Alt.ID:		
S/N:	Ref.: 35' WOODEN		Hours:
Service Rep: KAREN	Cust PO:	Phone: 250-480-8580	Alternate Phone:
<b>Work To Be Performed:</b> HAUL BOAT TRAVEL LIFT PRESSURE WASH BLOCK			
<b>Work Performed:</b> Assisted with hauling out.			
<b>PAID</b> <i>Vector MC</i> <i>Oct 2/17</i>			
<b>Charges For Job:</b>	<u>Description</u>	<u>Quantity</u>	<u>Price</u> <u>Extended</u>
ZZZ11	HAUL/LAUNCH BOAT	1	404.00    404.00
ZZZ131	LAY DAYS (PER DAY) 9/22/17	6	56.00    336.00
<b>Sub-totals for job:</b> Labour: 40.00    Parts: 740.00    Other: 0.00			
<b>Work To Be Performed:</b> DISPOSE OF VESSEL - CLEAN UP STALL WHEN COMPLETE			
<b>Work Performed:</b> Extra scrapping. Used pump truck to dispose of fluids onboard (kerosene, diesel & full water tank) Sucked out sea water in bilge. Removed wall to gain access to fuel tanks. Cut shaft. Cleaned up. Assisted with demolition of boat and loading into dump trucks.			
<b>Charges For Job:</b>	<u>Description</u>	<u>Quantity</u>	<u>Price</u> <u>Extended</u>
ZZZ133	SUB CONTRACT- PUMP FUEL OUT OF BILGE. TRANSPORT DIESEL FOR DISPOSAL	1	1,237.80    1,237.80
ZZZ1	SHOP SUPPLIES	1	98.28    98.28
ZZZ40	ENVIRO - DISPOSAL - DISPOSE OF CONTAMINATED WATER - RUN BATCH IN WATER SEPERATOR UNIT - DISPOSE OF SOLIDS	35	0.86    30.10
<b>Sub-totals for job:</b> Labour: 1,512.00    Parts: 1,366.18    Other: 0.00			
<b>Work To Be Performed:</b> PARTS FOR SERVICE ORDER			
<b>Work Performed:</b>			
<b>Charges For Job:</b>	<u>Description</u>	<u>Quantity</u>	<u>Price</u> <u>Extended</u>
ZZZ104	FLOOR DRY - L# 706449	6	18.74    112.44
ZZZ133	SUB CONTRACT- DEMOLITION OF BOAT & REMOVAL/DISPOSAL FEE	1	2,492.40    2,492.40
<b>Sub-totals for job:</b> Labour: 0.00    Parts: 2,604.84    Other: 0.00			
Total Parts: \$4,711.02 Total Labor: \$1,552.00 Total Sublet: \$0.00 Total Disposal: \$0.00 Pickup/Delivery: \$0.00 Service Call: \$0.00		SubTotal: \$6,263.02 PST: \$0.00 Shipping: \$0.00 GST: \$313.15 Total: \$6,576.17 Payment Received: \$6,576.17 Balance Due: \$0.00	

Figures

4 à 6 :Copies d'écran de la facture de Vector

La deuxième facture, celle d'Eagle Eye, contient peu de détails à part la description suivante : [traduction] « Navire en train de couler dans le havre de Ganges – remorqué jusqu'à Ganges, surveillé pendant la nuit, remorqué au chantier de Vector le lendemain (sans frais pour le pompage, la surveillance et l'amarrage) ». Le montant total facturé pour ces services s'élève à 819,00 \$, y compris la TPS; la facture comprend une note indiquant qu'elle a été payée par la GCC le 12 octobre 2017.

Enfin, la facture de BSM, datée du 2 octobre 2017, est intitulée [traduction] « *Melampus* : Inspection de l'état du navire et estimation de la valeur de récupération, 25 septembre 2017 ». Elle comprend ce qui suit : 2 035,00 \$ pour l'inspection et le rapport, 336,00 \$ pour les frais de déplacement, 65,00 \$ pour les photos, et 121,75 \$ pour la TPS.

### **Le rapport d'inspection maritime**

La demande d'indemnisation comprend un rapport d'inspection préparé par BSM, à la suite de l'inspection qu'il a menée à bord du *Melampus* le 25 septembre 2017, alors que le navire se trouvait sur des blocs au chantier de Vector. Le rapport est daté du 1<sup>er</sup> octobre 2017 et compte neuf pages, en plus de 35 pages de photos jointes au rapport. Le navire est décrit comme étant un yacht en bois de 35 pieds, propulsé par un moteur à essence, qui a été construit vers la fin des années 1930.

La première page du rapport indique que l'inspection avait pour objet de déterminer : (1) l'état du navire; (2) la possibilité de le réparer et de le remettre à l'eau; (3) la possibilité de le reconstruire; et (4) la valeur résiduelle du navire s'il était déconstruit.

Le rapport d'inspection donne une description détaillée de la construction et de l'état du *Melampus*, et il finit par conclure qu'il était [traduction] « raisonnable de le reconstruire » pour le remettre en état de navigabilité. L'expert maritime a avancé l'hypothèse que le navire intact, dans l'état où il était au moment de l'inspection, avait une valeur de 5 000,00 \$, en grande partie à cause de sa construction, de son âge et de son passé. L'expert maritime a aussi déterminé que le navire et ses composantes n'auraient aucune valeur résiduelle si le *Melampus* était déconstruit.

En ce qui concerne expressément les hydrocarbures, le rapport d'inspection indique que chacun des deux réservoirs de carburant du *Melampus* contenait environ 50 gallons d'un mélange d'essence et d'eau. L'expert maritime a aussi estimé que 20 gallons de divers hydrocarbures se trouvaient dans le moteur du navire et dans une petite cuisinière alimentée au diesel. Le rapport ne fait qu'une seule mention de contamination par les hydrocarbures : [traduction] « La cale du compartiment moteur est légèrement souillée d'hydrocarbures. » Quelques-unes des photos qui accompagnent le rapport d'inspection semblent justifier cette conclusion.

Le rapport stipule de façon générale qu'à moins de faire diverses réparations recommandées, nécessitant de modestes ressources, [traduction] « le navire continuera de poser un risque immédiat à l'environnement et aux eaux navigables de la Colombie-Britannique s'il est remis à l'eau dans l'état où il se trouve. »

\*\*\*

## **CONCLUSIONS DE LA CAISSE**

### **L'admissibilité de la demande d'indemnisation**

La Caisse a conclu que la GCC est un demandeur admissible pour l'application de l'article 103 de la *LRMM* et que sa demande d'indemnisation a été présentée dans les délais prescrits au paragraphe 103(2). La Caisse a aussi conclu que certains frais réclamés ont 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 que ces frais sont donc indemnisables.

### **La menace initiale de pollution par les hydrocarbures**

La Caisse a déterminé que, tout au long de l'intervention de la GCC sur l'eau, le *Melampus* prenait l'eau en raison d'une fuite d'origine inconnue dans la coque du navire. Bien qu'il semble que les pompes mises en place le 21 septembre 2017 aient suffi à vider l'eau qui s'infiltrait dans le navire, la Caisse est toutefois convaincue que le *Melampus* risquait quand même de couler et qu'il aurait nécessité une surveillance continue pour le maintenir à flot. Le propriétaire du navire n'a pas pu être identifié, laissant ainsi la GCC seule à intervenir.

Il y avait des hydrocarbures dans les réservoirs de carburant et la machinerie du *Melampus*. Le personnel de la GCC qui est monté à bord du navire le savait, bien que la quantité et le type exacts de polluants étaient inconnus à ce moment. Par exemple, le rapport d'inspection indique que les réservoirs de carburant du navire contenaient de l'essence, et non pas du diesel, mais cette divergence n'a eu aucun effet sur l'évaluation générale de la demande d'indemnisation. Rien n'indique qu'il y ait eu un quelconque rejet de polluants du *Melampus* au cours de l'intervention de la GCC, et aucun matériel absorbant n'a été déployé par la GCC. Si le navire avait coulé complètement, cependant, il aurait sans doute causé un rejet d'hydrocarbures.

Selon la preuve présentée par la GCC et les constatations faites ci-haut, la Caisse a conclu que le *Melampus* a constitué une menace continue de pollution par les hydrocarbures jusqu'à ce qu'il soit sorti de l'eau par Vector le 22 septembre 2017. Par conséquent, une certaine intervention était raisonnable dans les circonstances.

Cela étant dit, la menace de pollution était modérée et, en conséquence, l'intervention doit être examinée de près du point de vue de la proportionnalité. De plus, la Caisse ne peut accepter que la cale et le compartiment moteur du navire étaient souillés d'hydrocarbures, comme la GCC le prétend dans son exposé. Si les espaces intérieurs du navire étaient bel et bien souillés d'hydrocarbures, l'eau qui s'infiltrait dans le navire aurait été contaminée, et il est peu probable que la GCC aurait pompé de l'eau contaminée par-dessus bord sans déployer du matériel absorbant.

### **Le déploiement du personnel d'intervention environnementale de la GCC et du BLCP III**

L'exposé ne donne pas de détails précis sur le déploiement du personnel d'intervention environnementale de la GCC, mais la Caisse a pu reconstituer les faits à partir de certains documents additionnels fournis. La Caisse a conclu que les deux membres du personnel

d'intervention environnementale qui ont répondu à l'incident se trouvaient déjà à l'Institut des sciences de la mer (« l'ISM ») à Sidney, lorsque la GCC a été avisée de l'incident à 10 h 02 le 21 septembre 2017. Cette conclusion concorde avec l'exposé, le rapport de pollution du COR, ainsi que le journal de bord du CGE 705, lequel indique que les deux membres du personnel qui sont intervenus ont sorti le BLCP III de l'eau pour le laver à pression à 8 h 00, ils l'ont remis à l'eau à 10 h 00, et ils ont quitté l'ISM à 10 h 05 pour se rendre à Ganges. Ils s'étaient rendus à l'ISM dans le cadre de leurs fonctions ordinaires, avant d'être avisés de l'incident.

La Caisse a également conclu que le trajet de l'ISM à Ganges à bord du BLCP III, d'une durée d'environ une heure, a été fait dans des eaux en grande partie abritées et dans des conditions favorables.

### **Le remorquage et la sortie de l'eau du navire**

La GCC a engagé Eagle Eye pour remorquer le *Melampus* jusqu'au chantier de Vector à Sidney le 21 septembre 2017. Étant donné que Vector ne pouvait pas recevoir le navire avant le lendemain, Eagle Eye l'a amarré à un quai dans le havre de Ganges pendant la nuit, et il l'a vidé d'eau et surveillé selon le besoin. La Caisse considère que ces mesures étaient raisonnables dans les circonstances. La Caisse a aussi conclu que la sortie du navire de l'eau par Vector était une mesure raisonnable.

### **L'entreposage, l'inspection et la déconstruction du navire**

Une fois sorti de l'eau, le *Melampus* a été placé sur des blocs au chantier de Vector. La facture de Vector fournie par la GCC montre que des frais ont été exigés pour l'entreposage du navire pendant six jours, à compter du 22 septembre 2017 et probablement jusqu'au 27 septembre. Cela semble indiquer que les travaux de déconstruction ont débuté le 28 septembre. La preuve ne permet pas d'établir la durée de ces travaux, mais ils ont probablement été achevés le 2 octobre 2017, soit la date de la facture de Vector.

L'inspection de BSM a été menée le 25 septembre 2017, et le rapport qui y a fait suite est daté du 1<sup>er</sup> octobre 2017. Étant donné que la déconstruction du *Melampus* a débuté avant la date du rapport d'inspection, il n'est pas clair aux yeux de la Caisse que la GCC se soit réellement fondée sur les conclusions d'expert maritime lorsqu'elle a décidé de déconstruire le navire. Cela est problématique, car il y a contradiction avec ce qui est dit dans l'exposé fourni par la GCC (voir la figure 1). Bien qu'il soit possible que l'expert maritime ait fait part de ses conclusions à la GCC avant de produire son rapport d'inspection écrit le 1<sup>er</sup> octobre 2017, rien au dossier n'indique que ce soit le cas.

De toute façon, la Caisse a conclu que l'inspection – que la GCC ait disposé ou non de ses résultats aux moments opportuns – était trop peu liée à la prévention de la pollution marine par les hydrocarbures pour être indemnisable. Le expert maritime n'a pas été chargé de déterminer si le *Melampus* constituait encore une menace de pollution par les hydrocarbures. Fait accessoire, mais important du point de vue de la preuve, ses conclusions limitées et secondaires à ce sujet ne semblent pas indiquer que le navire était [traduction] « souillé d'hydrocarbures » ou qu'il était [traduction] « une épave saturée d'hydrocarbures », comme la GCC le prétend dans son exposé. La conclusion la plus marquante d'expert maritime, à savoir que le navire avait une valeur



résiduelle de 5 000 \$ dans l'état où il se trouvait, ne semble pas du tout avoir été prise en compte dans la décision de la GCC.

La Caisse a conclu que toute menace de pollution posée par le *Melampus* a effectivement été éliminée lorsqu'un sous-entrepreneur engagé par Vector a enlevé et mis au rebut tous les liquides qui se trouvaient à bord. À ce stade, il n'était pas raisonnable pour la GCC d'engager des frais additionnels pour déconstruire le navire, ce qui lui a fait perdre toute sa valeur. La GCC n'a fourni aucune preuve montrant qu'elle a considéré et écarté la possibilité de vendre le navire pour réduire tous frais résiduels, ou pour compenser les frais déjà engagés, après que les polluants ont été enlevés. En fait, puisque l'exposé dit que le rapport d'inspection a été pris en compte dans la décision de déconstruire le navire, cela laisse entendre que la GCC n'a nullement considéré cette possibilité.

\*\*\*

### **DÉTAILS DE L'OFFRE D'INDEMNITÉ**

Les frais réclamés par la GCC dans sa demande d'indemnisation à la Caisse sont répartis en plusieurs annexes. Chacune de ces annexes est examinée en détail ci-dessous, et les motifs à l'appui des décisions finales de la Caisse sont exposés.

#### *Annexe 2 : Services contractuels*

9 952,92 \$

La GCC a accordé trois contrats au cours de son intervention en réponse à l'incident, dont chacun est décrit en détail ci-haut.

Étant donné que le *Melampus* constituait une menace de pollution pendant qu'il était encore dans l'eau les 21 et 22 septembre, la Caisse a conclu que les mesures de remorquage prises par Eagle Eye étaient raisonnables. La Caisse a aussi conclu que les mesures prises par Eagle Eye pour amarrer, surveiller et pomper le navire étaient raisonnables, mais ces mesures ne semblent pas avoir été facturées par Eagle Eye. De toute façon, cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en entier, au montant de 819,00 \$.

BSM n'a pas été chargé d'évaluer la menace de pollution que posait le *Melampus*, et son rapport d'inspection ne fait que peu mention des hydrocarbures à bord du navire et les relègue au second plan dans l'évaluation de l'état du navire demandée par la GCC. Par conséquent, la Caisse a conclu que cette mesure était trop peu liée à la prévention de la pollution marine par les hydrocarbures pour être indemnifiable. La Caisse a aussi constaté que rien n'indique que la GCC ait considéré la conclusion d'expert maritime, selon laquelle le navire avait une valeur résiduelle dans l'état où il se trouvait. Cette portion de la demande d'indemnisation, qui s'élève à 2 557,75 \$, est rejetée en entier.

La Caisse a conclu que la majeure partie des mesures prises par Vector et son sous-entrepreneur, ainsi que la majeure partie des frais associés à ces mesures (figures 4 à 6), sont recevables. Ces mesures comprennent la sortie du *Melampus* de l'eau, l'enlèvement et l'élimination de tous les liquides se trouvant à bord, ainsi que tous les frais de main-d'oeuvre associés à ces mesures. Cependant, les frais de déconstruction et de mise au rebut du navire, dont le total s'élève à

2 492,40 \$ plus la TPS, sont rejetés en entier. La somme partielle de 3 770,62 \$ est donc recevable, plus la TPS au montant de 188,53 \$, ce qui représente un total de 3 959,15 \$.

En résumé, cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en partie au montant de 4 778,15 \$.

Annexe 3 : Déplacements

34,46 \$

Cette portion de la demande d'indemnisation de la GCC représente les frais de déjeuner des deux membres du personnel d'intervention environnementale de la GCC qui se sont rendus au havre de Ganges pour répondre à l'incident. Les montants réclamés sont un peu inférieurs aux indemnités de repas du Conseil du Trésor qui étaient en vigueur à l'époque et sont justifiés par des demandes de remboursement de frais de déplacement individuelles et signées. De plus, la Caisse a conclu que les frais réclamés à cette annexe ont été engagés pour la prise de mesures d'intervention raisonnables en réponse à un incident de pollution par les hydrocarbures.

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

Annexe 4 : Salaires – Personnel à temps plein

648,45 \$

La GCC a réclamé les salaires normaux d'une journée entière pour les deux membres du personnel d'intervention environnementale qui ont répondu à l'incident le 21 septembre 2017. Les deux membres du personnel ont commencé leur journée à 6 h 30 et ont travaillé jusqu'à 14 h 00 à leur taux de salaire horaire normal, mais l'intervention en réponse à l'incident n'a débuté qu'à 10 h 00. Ainsi, seules les heures de travail à compter de 10 h 00 sont indemnifiables. Par conséquent, le montant de 302,61 \$, qui représente les sept heures de travail ayant précédé le début de l'intervention, a été déduit de la somme réclamée à cette annexe.

Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en partie au montant de 345,84 \$.

Annexe 5 : Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein

162,09 \$

Le sommaire des frais indique que la GCC a réclamé un montant correspondant à trois heures de travail supplémentaires, bien qu'elle ait fourni des documents montrant que les deux membres du personnel qui sont intervenus ont fait chacun trois heures de travail supplémentaires le 21 septembre 2017. La Caisse considère que toutes les heures de travail supplémentaires documentées représentent un déploiement raisonnable de ressources dans les circonstances, mais elle ne peut indemniser les demandeurs que dans la mesure où ils indiquent explicitement leur intention de réclamer de tels frais.

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

Annexe 11 : Équipement de lutte contre la pollution

4 209,50 \$

Le montant réclamé à cette annexe représente l'usage d'un BLCP III pendant une journée pour se rendre de l'ISM au havre de Ganges. La Caisse note que le taux d'usage quotidien d'un BLCP III est considérablement plus élevé que celui d'un BLCP II, qui s'élève à 1 194,23 \$. Les deux bateaux sont conçus pour être utilisés dans les mêmes conditions; le BLCP II, d'une longueur de

huit mètres, est en fait une version réduite du BLCP III, qui a une longueur de 14,5 mètres. Les principales différences entre les deux bateaux ont trait à leur charge utile et aux capacités de leur équipement. En l'absence d'une preuve justifiant la décision d'utiliser un BLCP III pour intervenir en réponse à l'incident et d'une preuve montrant que le personnel d'intervention environnementale de la GCC a envisagé de prendre des mesures directes au-delà de l'évaluation et de la surveillance de la situation, la Caisse ne peut conclure que l'usage du BLCP III était une mesure proportionnée dans les circonstances. Par conséquent, le montant recevable à cette annexe a été réduit à celui que la Caisse juge raisonnable, c'est-à-dire les frais d'utilisation d'un BLCP II.

Le montant réclamé à cette annexe est recevable en partie au montant de 1 194,23 \$.

Annexe 12 : Véhicules

81,20 \$

Cette portion de la demande d'indemnisation se rapporte à l'usage d'un véhicule d'intervention pour voyager de Victoria à l'ISM le 21 septembre 2017. La Caisse a conclu que les deux membres du personnel d'intervention qui ont répondu à l'incident se trouvaient déjà à l'ISM pour y accomplir des tâches courantes lorsqu'ils ont été chargés de se rendre à Ganges pour s'occuper du *Melampus*. Étant donné que la GCC aurait engagé les frais d'usage d'un véhicule d'intervention pour faire le voyage aller-retour même si l'incident ne s'était pas produit, le montant réclamé à cette annexe ne peut être indemnisable.

Le montant réclamé à cette annexe est rejeté en entier.

Annexe 13 : Administration

17,76 \$

La Caisse et la GCC ont convenu précédemment d'augmenter les paiements des demandes d'indemnisation de la GCC pour tenir compte des frais administratifs généraux. Le taux convenu précédemment est de 2,53 % et s'applique à certains frais de fonctionnement internes.

Dans sa demande d'indemnisation, la GCC a réclamé des frais d'administration au taux de 3,09 % des montants réclamés pour les déplacements et les heures de travail au salaire ordinaire, sans compter le régime d'avantages sociaux des employés. Des discussions sont en cours entre la Caisse et la GCC à propos de ce nouveau taux, mais aucune entente n'a encore été conclue. Selon le taux précédemment établi de 2,53 %, et compte tenu des réductions faites à l'annexe 4, les frais d'administration ont été révisés à la baisse au montant de 7,85 \$.

Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en partie au montant de 7,85 \$.

\*\*\*

**SOMMAIRE DE L'OFFRE ET CONCLUSION**

Le tableau suivant montre un sommaire des montants réclamés et des montants offerts relativement à l'intervention de la GCC en réponse à l'incident du *Melampus*.

<b>Annexe</b>	<b>Montant réclamé</b>	<b>Montant offert</b>
2 – Services contractuels	9 952,92 \$	4 778,15 \$
3 – Déplacements	34,46 \$	34,46 \$
4 – Salaires – Personnel à temps plein	648,45 \$	345,84 \$
5 – Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein	162,09 \$	162,09 \$
11 – Équipement de lutte contre la pollution	4 209,50 \$	1 194,23 \$
12 – Véhicules	81,20 \$	0,00 \$
13 – Administration	17,76 \$	7,85 \$
Total du principal	15 106,38 \$	6 522,62 \$
Intérêts		549,88 \$
<b>Grand total de l'offre</b>		<b>7 072,50 \$</b>

\*\*\*

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 de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (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, l'administrateur devient subrogé 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.

c. c. Surintendant, Intervention environnementale, Région de l'Ouest