



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@sopf.gc.ca

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

180, rue Kent, pièce 830, Ottawa, ON K1A 0N5
Tél. : 613-991-1726 - Téléc. : 613-990-5423
www.cidphn.gc.ca - info@cidphn.gc.ca

Ottawa, le 5 mai 2020
Dossier de la CIDPHN : 120-860-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 : *Vahine Moana* – Pointe Fernwood, île Saltspring (Colombie-Britannique)
Date de l'incident : 2018-03-25

SOMMAIRE ET OFFRE D'INDEMNITÉ

Cette lettre est en réponse à une demande d'indemnisation présentée par la Garde côtière canadienne (la « GCC ») relativement à un navire parfois appelé le *Vahina Moana*, qui a été immatriculé sous le nom de *Vahine Moana* (le « navire »). Le navire a été impliqué dans un incident survenu le ou vers le 25 mars 2018, au large de la pointe Fernwood, sur l'île Saltspring, en Colombie-Britannique (l'« incident »).

Le 19 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 (la « Caisse ») a reçu de la GCC, au nom de l'administrateur, une demande d'indemnisation s'élevant à 14 473,00 \$ pour les frais des mesures d'intervention prises par la GCC en réponse à l'incident.

La demande d'indemnisation a fait l'objet d'une enquête et a été évaluée par l'administrateur en vertu de l'art. 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (la « LRMM »). À la suite de l'enquête et de l'évaluation, l'administrateur a rendu des décisions, notamment sur l'indemnisation disponible.

Par la présente, une offre d'indemnité est faite à la GCC conformément aux articles 105, 106 et 116 de la LRMM. Cette lettre contient aussi une description de la demande d'indemnisation de la GCC, ainsi qu'une explication des décisions rendues par l'administrateur.

La demande d'indemnisation est recevable en partie. La somme de **2 823,73 \$** (l'« offre ») est offerte à la GCC relativement à la demande d'indemnisation, plus les intérêts courus prescrits par la loi qui seront calculés selon l'art. 116 de la LRMM à la date où la somme offerte sera versée.

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

DEMANDE D'INDEMNISATION

La demande d'indemnisation comprend un exposé qui décrit certains événements liés à l'incident.

La demande d'indemnisation comprend aussi un sommaire des frais réclamés, des documents à l'appui de certains frais réclamés, ainsi que des documents provenant des entrepreneurs qui ont accompli les travaux.

Dans la mesure où ces documents se rapportent aux décisions rendues par l'administrateur, ils sont examinés ci-après.

Exposé

Le 23 mars 2018 (un vendredi), à 14 h 00, [traduction] « l'officier de service en intervention environnementale a reçu un appel d'Eagle Eye Marine (EEM) Services pour l'aviser qu'un voilier chassait sur son ancre et que son appareil de mouillage était emmêlé au large de la pointe Fernwood (48 55 N, 123 31.9 O). L'équipe de la station de bateau de sauvetage de Ganges a secouru deux passagers, mais elle a été incapable d'aider le navire en détresse à ce moment. »

[traduction] « L'équipe de la station de bateau de sauvetage de Ganges a indiqué que c'était la troisième fois qu'elle intervenait en réponse à ce navire, et que les personnes secourues étaient incompetentes et n'avaient pas de cartes marines ni d'appareils électroniques convenables à bord. [...] Il a été demandé à [Eagle Eye Marine] d'estimer la quantité de carburant à bord, car celle-ci est inconnue en ce moment. Il lui a aussi été demandé d'envoyer des photos, d'enlever l'appareil de mouillage si nécessaire, et de remorquer le navire à Ganges pour qu'il soit amarré et surveillé. »

[traduction] « Le présumé propriétaire ([P.G.]) a indiqué qu'il y avait du carburant à bord, mais qu'il ne savait pas quelle quantité. On a signalé que le vent sur les lieux soufflait de 15 à 25 noeuds. Le câble d'ancrage était endommagé, et le navire était sans équipage et à risque de chasser davantage sur son ancre et/ou d'aller à la dérive. »

À 18 h 15, [traduction] « Le navire a été amarré dans le havre de Ganges. EEM a indiqué que la GRC a été avisée à ce moment, car il semble qu'elle soit intéressée à fouiller le navire parce qu'elle connaît les propriétaires. »

Le 27 mars 2018, à 10 h 00, [traduction] « L'équipe d'intervention environnementale (IE) a quitté l'Institut des sciences de la mer (ISM) à bord du CG705 à destination de Ganges. Le CG705 a été choisi pour se rendre à Ganges parce qu'il était déjà dans l'eau et qu'il convenait le mieux aux conditions météorologiques qui existaient à ce moment. L'équipe d'IE a rencontré [P.B.] à Ganges; cette dernière a informé l'officier de service que le navire lui appartenait et qu'elle était en train de le vendre à [P.G.] selon des modalités de paiement, mais que la vente n'était pas encore finalisée. Une inspection du navire a révélé que la pompe de cale ne fonctionnait pas et que de l'eau s'infiltrait par le presse-garniture de la mèche de gouvernail. Environ trois pieds d'eau ont été enlevés de la cale à ce moment, mais il n'était toujours pas possible de confirmer la quantité de carburant dans les réservoirs. Le moteur était presque complètement couvert d'eau de mer. »

Le 28 mars 2018, à 15 h 39, [traduction] « [P.B.] a appelé d'un téléphone payant pour dire que [P.G.] assumait la propriété et la responsabilité du navire. L'officier de service a pu parler à [P.G.] durant le même appel téléphonique, et il l'a avisé de ses responsabilités et lui a demandé de fournir un plan par courriel au plus tard en fin de journée le 29 mars. Son plan devait expliquer comment il allait procéder pour faire ce qui suit :

- a. Transférer la propriété du navire
- b. Immatriculer le navire
- c. Obtenir un appareil de mouillage et un câble d'ancrage
- d. Installer une pompe de cale en bon état de fonctionnement
- e. Réparer le presse-garniture de la mèche de gouvernail
- f. Faire des réparations pour remettre le moteur en bon état de fonctionnement
- g. Payer Eagle Eye Marine Services pour les services rendus par l'entreprise

Il a accepté de fournir ce plan et de faire tout ce qui est indiqué ci-haut. Cependant, en fin de journée le 29 mars, aucun plan n'avait encore été reçu. »

À 14 h 30, [traduction] « L'officier de service a recommandé à l'agent supérieur d'intervention que le navire soit remorqué afin d'être amarré et surveillé jusqu'à ce qu'une inspection convenable puisse être faite. »

Le 6 avril 2018, [traduction] « L'officier de service en IE de la GCC a émis un ordre par courriel à [P.B.] en tant que propriétaire du navire. L'ordre a aussi été envoyé par courriel à EEM pour qu'il soit apposé sur le navire [...]. » À 10 h 32, [traduction] « [P.B.] a laissé à l'officier de service un message téléphonique disant qu'elle n'était pas la propriétaire et suggérant à la Garde côtière de « se débarrasser du navire », et qu'elle communiquerait plus tard avec l'officier de service, ce qu'elle n'a pas fait. »

Le 12 avril 2018, [traduction] « Des devis pour l'enlèvement et la déconstruction du navire ont été demandés à Saltair Marine et Vector Yacht Services. »

Le 26 avril 2018, [traduction] « L'officier de service a reçu un appel d'EEM disant que l'eau s'infiltrait plus rapidement dans le navire et qu'il allait tenter de sceller le presse-garniture de la mèche de gouvernail en passant par l'extérieur de la coque. L'agent supérieur d'intervention a autorisé et approuvé le devis de Vector Yacht Services, et il a communiqué avec Vector Yacht Services par téléphone et par courriel pour lui dire de procéder au remorquage et à l'enlèvement du navire. »

Le 8 mai 2018, [traduction] « EEM a pris le navire en remorque et il est en route pour le chantier de Vector Yacht Services. Building Sea Marine (BSM) a été contacté pour inspecter le navire une fois que celui-ci sera sorti de l'eau et placé sur des blocs. »

Le 9 mai 2018, [traduction] « Des photos ont été prises et des vidéos ont été enregistrées sur les lieux de l'incident. Une quantité considérable d'hydrocarbures a été observée dans la cale (voir la vidéo). »

Le 10 mai 2018, [traduction] « L'inspection a été faite, l'officier de service a été contacté par courriel et informé que le navire n'a aucune valeur résiduelle. »

Le 16 mai 2018, [traduction] « L'officier de service a communiqué avec Vector Yacht Services afin d'obtenir des nouvelles. Il a mentionné que le district régional de la capitale (DRC), qui s'occupe du contrôle de l'élimination des déchets, a adopté de nouveaux critères d'élimination qui ont eu des conséquences sur l'échéancier de la déconstruction et de l'élimination du navire. »

Le 23 mai 2018, [traduction] « Vector Yacht Services a engagé AREC Environmental pour prélever des échantillons et effectuer des tests sur les matières dangereuses, en conformité avec le nouveau règlement du DRC. Le rapport d'échantillonnage est joint à la demande d'indemnisation. »

Le 30 mai 2018, [traduction] « L'officier de service a envoyé un courriel et une demande de permis d'élimination de matières dangereuses à Vector Yacht Services et lui a demandé des nouvelles. Il est prévu que le navire sera déconstruit et éliminé le 15 juin. »

Le 15 juin 2018, [traduction] « Appel téléphonique de Vector Yacht Services disant que le DRC exige d'autres tests et qu'AREC Environmental travaille directement avec le DRC pour répondre aux exigences relatives à l'élimination.

Voici la réponse que nous (Vector Yacht Services) avons reçue du DRC après avoir présenté les résultats de l'analyse du bateau en ferro-ciment.

[traduction] « Comparativement aux habitations, les métaux de lixiviation doivent être analysés un peu différemment dans le cas des bateaux. Pour les habitations, le plomb est la seule préoccupation à l'égard des peintures. En ce qui concerne les bateaux, cependant, les peintures peuvent contenir de nombreux types de métaux lourds. Par conséquent, l'échantillon doit être analysé pour déceler la présence de TOUS les métaux de lixiviation, en vertu du Règlement sur les déchets dangereux de la C.-B. Une fois que cette analyse sera faite, nous pourrons réexaminer votre demande. »

Le 6 juillet 2018, [traduction] « L'officier de service a communiqué avec AREC Environmental, qui a confirmé la réunion de la semaine dernière avec Vector Yacht Services à propos des tests secondaires. Les échantillons ont été prélevés à la mi-juin et les résultats de l'analyse devraient être prêts d'ici le 10 juillet. »

Le 27 juillet 2018, [traduction] « Vector Yacht Services a indiqué qu'il a séparé les métaux pour le recyclage et qu'il avait de la difficulté à mettre le navire dans des conteneurs à cause de sa construction en treillis métalliques et en ciment. »

Le 1^{er} août 2018, [traduction] « Le navire a été entièrement déconstruit et les déchets ont été transportés au site d'enfouissement. Aucune autre mesure n'est requise. »

L'exposé comprend aussi un certain nombre de photos, mais aucune de celles-ci n'a été utile à l'évaluation de la demande d'indemnisation par l'administrateur.

Sommaire des frais

La demande d'indemnisation présentée par la GCC comprenait le sommaire suivant des frais qu'elle a engagés :

COST SUMMARY			
POLLUTION INCIDENT			
INCIDENT:	VAHINA MOANA	PROJECT CODE:	FHUY5
INCIDENT DATE:	March 23, 2018	DATE PREPARED:	Feb 13/20
DEPARTMENT:	CANADIAN COAST GUARD	PREPARED BY:	[REDACTED]
			<u>SCH</u>
MATERIALS AND SUPPLIES	-		1
CONTRACT SERVICES	8,978.01		2
TRAVEL	-		3
SALARIES - FULL TIME PERSONNEL	1,159.91		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)	4,209.50		11
VEHICLES	95.72		12
ADMINISTRATION	29.87		13
	<hr/>		
TOTAL CCG COST OF INCIDENT	<u>\$ 14,473.00</u>		

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

CONCLUSIONS

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

L'incident a causé des dommages subis à l'intérieur des eaux territoriales du Canada, et il a entraîné des frais pour la prise de mesures visant à prévenir d'autres dommages ou à les réduire au minimum. Par conséquent, la demande d'indemnisation relative à l'incident pourrait être admissible.

La GCC est un demandeur admissible pour l'application de l'art. 103 de la *LRMM*. La demande d'indemnisation a été reçue avant l'expiration des délais prescrits au paragraphe 103(2).

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 le navire, comme le prévoit la partie 6, section 2 de la *LRMM*, et ils sont donc indemnisables.

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

Conclusions concernant l'intervention initiale en réponse à l'incident

Le *Vahine Moana* était un voilier de 37 pieds, d'une jauge brute de 11,86, avec une coque en ferro-ciment. D'après les dossiers de Transports Canada, c'était un navire de fabrication artisanale qui a été construit en 1979 à Nepean, en Ontario. Il était équipé d'un moteur diesel Lister à deux cylindres entraînant une hélice tripale comme source de propulsion auxiliaire. Le navire était muni de deux réservoirs de carburant diesel en acier inoxydable d'une capacité de 50 gallons, qui se trouvaient à l'avant du navire.

Dans la matinée du 23 mars 2018, le navire était en détresse au large de la pointe Fernwood, sur l'île Saltspring. La GCC a été avisée par un citoyen inquiet que le navire chassait sur son ancre. La GCC a dépêché une équipe de recherche et sauvetage de la station de bateau de sauvetage de Ganges pour faire enquête. C'était la deuxième fois en une semaine que la GCC intervenait en réponse à ce navire. La première intervention avait eu lieu le 16 mars 2018 dans le passage de Dodd. La GCC a indiqué qu'elle était aussi intervenue en réponse à ce navire une troisième fois à une date non précisée.

Il y a des contradictions dans la demande d'indemnisation à propos de l'état de la mer le 23 mars 2018. Le rapport de mission de l'équipe de recherche et sauvetage indique que le vent soufflait à 35 noeuds avec des vagues de 2,0 mètres, tandis que le rapport de pollution dit que la mer était calme. Il y a aussi des contradictions à propos de l'heure à laquelle certains événements se sont produits. En définitive, cependant, il n'y a aucun besoin de résoudre ces contradictions pour tirer les conclusions nécessaires.

Lorsque l'équipe de recherche et sauvetage est arrivée sur les lieux de l'incident à 11 h 35, elle a trouvé deux personnes à bord du *Vahine Moana*. Le câble d'ancrage du navire était emmêlé autour de l'étambot arrière. Il ne semblait y avoir aucun appareil de navigation ni

aucune carte marine à bord du navire. La GCC a déterminé qu'il fallait évacuer les passagers du navire. Ces derniers ont été conduits au quai de la pointe Fernwood, et on les a laissés s'occuper eux-mêmes d'obtenir l'aide d'une entreprise privée pour récupérer leur navire.

Jusqu'à ce point, la GCC a déterminé que son intervention était une opération de secours. Il est conclu que cela est un compte rendu exact.

Conclusions concernant l'intervention ultérieure en réponse à l'incident

Après avoir déposé les passagers du navire sur le quai, la GCC a fait appel à un entrepreneur pour inspecter le navire et estimer la quantité de carburant à bord, enlever l'ancre emmêlée, et remorquer le navire à Ganges afin de l'amarrer et de le surveiller. L'entrepreneur a terminé ces travaux à 18 h 15.

Le 6 avril 2018, l'un des présumés propriétaires du navire a indiqué que la GCC devrait se débarrasser du navire. L'autre présumé propriétaire avait disparu et la GCC n'a plus jamais entendu parler de lui.

À ce stade, le navire ne semblait pas poser un risque imminent de pollution de l'environnement marin par les hydrocarbures. Il est à noter que, d'après l'exposé, la GCC a obtenu des devis pour la déconstruction du navire le 12 avril 2018. Cela semble indiquer que la décision de déconstruire le navire a été prise *avant* que le danger de pollution par les hydrocarbures ne s'aggrave.

Par la suite, la GCC a été avisée le 26 avril 2018 que le navire était en train de couler à son point d'amarrage, alors qu'il était apparemment toujours sous la garde de la GCC. L'entrepreneur qui s'occupait du navire a réparé le presse-garniture de la mèche de gouvernail, ce qui semble avoir arrêté l'infiltration d'eau dans le navire. Le même jour, la GCC a pris des dispositions pour faire remorquer le navire en vue de le sortir de l'eau.

Le 8 mai 2018, le navire a été remorqué au chantier d'un autre entrepreneur, où il a été inspecté par un expert maritime. Des hydrocarbures ont été observés dans la cale du navire, comme le montre une vidéo fournie par la GCC. Le 10 mai 2018, l'expert maritime a avisé la GCC que le navire n'avait aucune valeur résiduelle.

La GCC a pris des dispositions pour se débarrasser du navire. Étant donné l'endroit où se trouvait le navire, il a fallu effectuer des tests pour se conformer au règlement municipal sur l'élimination écologique des déchets. Cela a consisté notamment à faire des analyses environnementales de la coque du navire. Ces analyses ont révélé que la coque du navire n'était pas contaminée par les hydrocarbures. Ce résultat, qui est généralement attendu dans le cas d'un navire ayant une coque en ferro-ciment, confirme le risque minime de pollution par les hydrocarbures que posait le navire lui-même.

Il est conclu que le navire a été déconstruit pour des raisons autres que le risque de pollution par les hydrocarbures. Cependant, la GCC a pris d'autres mesures raisonnables en réponse à la pollution par les hydrocarbures qui sont indemnisables. Ces mesures sont examinées en détail dans la section ci-dessous intitulée Détails de la demande d'indemnisation et de l'offre.

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

Les frais réclamés dans la demande d'indemnisation de la GCC sont répartis en plusieurs catégories. Le tableau ci-dessous montre ces catégories et les montants réclamés :

Annexe	Montant réclamé
1 – Matériel et fournitures	néant
2 – Services contractuels	8 978,01 \$
3 - Déplacements	néant
4 - Salaires - personnel à temps plein	1 159,91 \$
5 - Heures de travail supplémentaires - personnel à temps plein	néant
6 - Autres indemnités	néant
7 – Salaires - personnel occasionnel	néant
8 – Frais de navire (sauf le carburant et les heures de travail supplémentaires)	néant
9 – Carburant de propulsion de navire	néant
10 – Aéronefs	néant
11 - Équipement de lutte contre la pollution	4 209,50 \$
12 - Véhicules	95,72 \$
13 - Administration	29,87 \$
Montant total réclamé	14 473,00 \$

Figure 2 – Sommaire des frais réclamés

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

Annexe 2 – Services contractuels

Montant réclamé : 8 978,01 \$

La GCC a réclamé les frais des services contractuels fournis par deux entrepreneurs :

- Vector Yacht Services, qui a sorti le navire de l'eau, a enlevé les hydrocarbures du navire, et a finalement déconstruit le navire (6 903,21 \$); et
- Building Sea Marine, qui a fait une inspection du navire (2 074,80 \$).

Vector Yacht Services

Les frais réclamés pour les services de Vector Yacht Services sont justifiés par une facture de deux pages qui énumère les travaux (déconstruction du navire, décapage du bois, enlèvement des hydrocarbures) effectués le 1^{er} août 2018. La facture ne comprend pas les frais engagés par AREC Environmental Group (628,19 \$), qui a produit un rapport d'analyse des matières dangereuses en vue d'obtenir un permis de déconstruction du navire.

Le rapport d'analyse des matières dangereuses montre que la coque du navire a été testée pour déceler la présence de divers contaminants de l'environnement, y compris les hydrocarbures. La quantité d'hydrocarbures décelée dans la coque était minime.

Étant donné que le navire avait une coque en ferro-ciment, en dépit du fait qu'il y avait des hydrocarbures dans la cale, il est peu probable que le navire lui-même ait été contaminé par les hydrocarbures à tel point que sa déconstruction puisse être considérée comme une mesure raisonnable pour prévenir la pollution par les hydrocarbures. Le rapport d'analyse des matières dangereuses confirme que le navire lui-même n'était pas, apparemment, une épave souillée par les hydrocarbures.

Dans les circonstances, les frais engagés par Vector Yacht Services pour enlever les hydrocarbures du navire (344,00 \$) sont considérés comme une mesure raisonnable prise en réponse à la pollution par les hydrocarbures, tandis que le reste de la facture est rejeté.

Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en partie au montant de 344,00 \$.

Building Sea Marine

Cette portion de la demande d'indemnisation porte sur l'inspection du navire faite par Building Sea Marine le 10 mai 2018, et sur le rapport d'enquête qui a été produit par la suite.

À première vue, le rapport d'enquête semble avoir pour objet de déterminer l'état du navire et d'en estimer la valeur, plutôt que de se concentrer sur la pollution par les hydrocarbures. Le rapport mentionne la présence d'hydrocarbures à trois endroits :

1. la cale était pleine d'un mélange d'essence et d'eau;
2. la taille et l'emplacement des réservoirs d'essence ont été notés; et
3. une estimation de la quantité de produits d'hydrocarbures qui restait à bord du navire a été fournie.

La présence d'un expert maritime n'était pas nécessaire pour établir aucun de ces faits, et il n'est pas accepté que le rapport d'enquête était une mesure raisonnable prise en réponse à la pollution par les hydrocarbures. Par ailleurs, le rapport ne conclut pas que le navire posait un risque de pollution par les hydrocarbures, à part les hydrocarbures qui se trouvaient à bord du navire et qui ont pu être enlevés facilement.

Cette portion de la demande d'indemnisation est rejetée.

Sommaire

Le tableau ci-dessous montre un sommaire des conclusions concernant les frais relatifs aux entrepreneurs :

Article	Entrepreneur	Travaux accomplis	Frais	Recommandation
1	Vector Yacht Services	Sortir le navire de l'eau, enlever et éliminer tous les liquides, démolir le	6 903,21 \$	344,00 \$

Article	Entrepreneur	Travaux accomplis	Frais	Recommandation
		navire et éliminer les déchets. Comprend les frais additionnels pour le prélèvement d'échantillons.		
2	Building Sea Marine	Inspection du navire	2 074,80 \$	0
		Total	8 978,01 \$	344,00 \$

Figure 3 - Sommaire des frais relatifs aux entrepreneurs

Il est à noter qu'aucune facture n'a été fournie et aucuns frais n'ont été réclamés pour l'entrepreneur qui a remorqué le navire en premier et qui en a eu la garde jusqu'à ce que Vector Yacht Services le prenne en charge. Par conséquent, aucune indemnisation n'est versée pour ces travaux.

Annexe 4 – Salaires

Montant réclamé : 1 159,91 \$

La GCC a réclamé les frais de salaire de quatre spécialistes en intervention de la GCC de niveau GT-4 (43,77 \$ l'heure) en réponse à l'incident.

Le premier jour de l'incident, soit le 27 mars 2018, trois spécialistes en intervention se sont rendus de Victoria à la baie Patricia, où ils sont montés à bord d'un navire de la GCC et ont fait route jusqu'à l'île Saltspring pour rencontrer le présumé propriétaire du navire. Cette mesure est jugée raisonnable, tout comme les frais associés au temps qu'il a fallu pour prendre cette mesure.

La GCC a aussi réclamé des frais de salaire pour des travaux effectués le 9 mai 2018. Deux spécialistes en intervention ont conduit de Victoria à Sidney pour inspecter le navire qui était placé sur des blocs au chantier de Vector Yacht Services. Il était raisonnable que la GCC envoie du personnel pour inspecter le navire après que celui-ci ait été sorti de l'eau, surtout compte tenu du rejet des frais réclamés pour l'expert maritime.

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

Annexe 11 – Équipement de lutte contre la pollution **Montant réclamé : 4 209,50 \$**

Le montant complet des frais réclamés dans cette catégorie était pour l'usage d'un navire de la GCC pendant une seule journée. Ce navire était un CGE705, d'une longueur de 27 pieds, et son usage est jugé raisonnable dans les circonstances.

Les frais réclamés pour cette mesure s'élèvent à 4 209,50 \$, ce qui représente le taux d'usage quotidien d'un bateau de lutte contre la pollution de type PRV 3. Les frais réclamés ne sont pas raisonnables dans les circonstances.

Le CGE705 se situe dans les limites de l'échelle de longueur d'un bateau PRV 3 (il a une longueur de 27 pieds, et l'échelle varie entre 25 et 39 pieds). Cependant, l'utilisation des plus récentes données sur le coût de remplacement d'un PRV 3 pour calculer le taux d'usage quotidien du CGE705 surévalue grandement ce taux. Les PRV 3 construits récemment

dans le cadre d'un programme de relance gouvernemental, qui ont été conçus par Robert Allen Ltd. et construits par Marener Industries, ont une longueur de 47 pieds, une jauge brute de 14,74 et deux moteurs diesel semi-hors-bord. Le CGE705 a deux moteurs diesel, mais il est beaucoup plus court et bien plus petit, sa jauge brute n'étant que de 1,73. Par comparaison, le taux courant des services externes d'un navire de commandement ECRC, qui a une longueur de 49 pieds, est de 2 777,00 \$ par jour.

Bien que l'usage d'un CGE705 ait été raisonnable dans les circonstances pour transporter les membres de l'équipe afin qu'ils puissent rencontrer un propriétaire, l'usage d'un PRV 3 ordinaire pour cette raison ne le serait probablement pas. Par conséquent, l'application du taux d'usage d'un bateau ordinaire PRV 3 n'est pas raisonnable dans les circonstances, en dépit du fait que le CGE705 se situe dans les limites de l'échelle de longueur d'un bateau PRV 3.

Dans les circonstances, l'usage d'un bateau de type PRV 2 aurait suffi pour les besoins de l'intervention; le CGE705 est aussi comparable aux bateaux ordinaires de type PRV 2. Par conséquent, le taux d'usage quotidien d'un bateau PRV 2 (1 194,23 \$) a été appliqué.

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

Annexe 12 – Véhicules

Montant réclamé : 95,72 \$

La GCC a réclamé les frais d'usage d'un véhicule routier pour une période d'une journée, répartie sur deux jours (le 27 mars 2018 et le 9 mai 2018). Les frais réclamés sont justifiés par des registres de véhicule. Aucun reçu d'achat d'essence n'a été fourni, mais les frais réclamés sont basés sur le taux normal de 22 cents par kilomètre, ce qui est jugé raisonnable lorsqu'une très courte distance est parcourue. Le montant réclamé pour l'usage du véhicule est conforme aux taux courants des services externes de la GCC, et il est raisonnable dans les circonstances.

Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable.

Annexe 13 – Administration

Montant réclamé : 7,54 \$

Les frais d'administration représentent 0,2 % du montant total réclamé, et ils sont appliqués seulement aux frais de salaire, lesquels ont été jugés recevables en entier.

Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable.

SOMMAIRE DE L'OFFRE ET CONCLUSION

Le tableau suivant montre un sommaire des montants réclamés et des montants offerts relativement à la demande d'indemnisation présentée par la GCC pour son intervention en réponse à l'incident :

Annexe	Montant réclamé	Montant offert
1 – Matériel et fournitures	néant	néant
2 – Services contractuels	8 978,01 \$	344,00 \$
3 - Déplacements	néant	néant
4 - Salaires - personnel à temps plein	1 159,91 \$	1 159,91 \$
5 - Heures de travail supplémentaires - personnel à temps plein	néant	néant
6 - Autres indemnités	néant	néant
7 – Salaires - personnel occasionnel	néant	néant
8 – Frais de navire (sauf le carburant et les heures de travail supplémentaires)	néant	néant
9 – Carburant de propulsion de navire	néant	néant
10 – Aéronefs	néant	néant
11 - Équipement de lutte contre la pollution	4 209,50 \$	1 194,23 \$
12 - Véhicules	95,72 \$	95,72 \$
13 - Administration	29,87 \$	29,87 \$
Montant total réclamé	14 ,473,00 \$	2 823,73 \$

Figure 4 - Sommaire des montants réclamés et des montants offerts

Le montant de l'offre s'élève à 2 823,73 \$, plus les intérêts courus prescrits par la loi qui seront calculés selon l'art. 116 de la *LRMM* à la date où la somme offerte sera versée.

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.