



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 12 novembre 2020
Dossier de la CIDPHN : 120-865-C1
Dossier de la GCC : n.d.

PAR LA POSTE ET PAR COURRIEL

Directeur principal de la gestion des incidents
Direction des interventions
Garde côtière canadienne
200, rue Kent (5N177)
Ottawa (Ontario) K1A 0E6

OBJET : *GRT-Synergie* – Date de l'incident: 2018-05-13

SOMMAIRE ET OFFRE D'INDEMNITÉ

Cette lettre est en réponse à une demande de 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 (la « Caisse ») a reçu la demande le 6 juin 2020, au nom de l'administrateur. La demande a été traitée comme une demande d'indemnisation présentée à l'administrateur en vertu de l'article 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, L.C. 2001, ch. 6, telle que modifiée (la « LRMM »).

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 *GRT-Synergie* (le « navire »). Le *GRT-Synergie* a coulé à un quai situé dans la baie des Chaleurs, près de Carleton-sur-Mer (Québec), le 13 mai 2018 (l'« incident »). Le montant de la demande d'indemnisation s'élève à 10 449,10 \$.

La demande d'indemnisation a été évaluée et une décision a été prise concernant les montants réclamés. 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 conclusions et de la décision finale.

La demande d'indemnisation est recevable en partie. Le montant de l'offre d'indemnité s'élève à 1 297,67 \$ (l'« offre »), plus les intérêts prescrits par la loi qui seront calculés 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 l'incident et les mesures prises en réponse à celui-ci.

La demande d'indemnisation comprend aussi des feuilles de paye montrant les heures de travail des employés de la GCC, ainsi que des photos de l'incident et des factures pour les services contractuels et les frais administratifs.

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

L'exposé

L'exposé compris dans la demande d'indemnisation donne une description de l'incident.

Selon l'exposé, dans l'après-midi du 13 mai 2018, la GCC a été avisée que le *GRT-Synergie*, un navire de pêche à coque en fibre de verre d'une longueur de 30 à 35 pieds, avait coulé au quai des pêcheurs dans la baie des Chaleurs, près de Carleton-sur-Mer (Québec). Le navire semblait s'être immobilisé sur le fond, et seule la partie supérieure de sa cabine était visible au-dessus de l'eau.

La cause du naufrage était inconnue. Personne n'a été témoin du naufrage, et le propriétaire du navire n'était pas sur les lieux.

D'après l'information recueillie sur place, une petite quantité observable d'hydrocarbures a été rejetée. À ce moment, on ne savait pas quelle quantité d'hydrocarbures il y avait à bord du navire.

Le jour de l'incident, la GCC a tenté de communiquer avec le représentant du propriétaire du navire (Pêcheries Charsimy, 342, chemin Saint-Hilaire, Grande-Rivière), le responsable du havre, et Transports Canada. La GCC a aussi communiqué avec plusieurs entrepreneurs avant d'engager une entreprise locale, Leblanc Environnement, pour intervenir en réponse à l'incident.

À 15 h 48, la Garde côtière auxiliaire est arrivée sur les lieux. Elle a signalé qu'aucune pollution n'était visible à la surface de l'eau. Par la suite, Leblanc Environnement a déployé un barrage flottant. À 16 h 40, le directeur du havre a communiqué avec la GCC et a signalé qu'il ne voyait aucune pollution à la surface de l'eau. Il a aussi indiqué que le propriétaire de Leblanc Environnement, était présent sur les lieux.

Quatre employés de Leblanc Environnement ont déployé un barrage flottant d'une longueur de 150 pieds et huit ballots de matériel absorbant dans l'eau. Le navire a été redressé à l'aide d'une chargeuse-pelleteuse, et l'eau qu'il contenait a été pompée par-dessus bord à l'intérieur du barrage. L'entrepreneur a terminé ses travaux vers 19 h 20 ce soir-là. Le propriétaire de Leblanc Environnement a indiqué à ce stade qu'il n'y avait dans l'eau qu'une petite quantité d'hydrocarbures, qu'il a décrite comme étant une légère irisation venant probablement des moteurs et non des réservoirs.

À 19 h 11 le même soir, le propriétaire du navire (en fait, le représentant du propriétaire) a communiqué avec la GCC. Il ne comprenait pas pourquoi le navire avait coulé, car celui-ci était en excellent état et avait été mis à l'eau seulement la veille. Il a confirmé qu'il y avait environ 1 000 litres d'hydrocarbures à bord. Il a reconnu sa responsabilité selon le principe du pollueur-payeur, mais il n'arrivait pas à comprendre comment le navire avait pu couler (d'après les courriels, il semble qu'une pompe ait fait défaut et ait pompé de l'eau dans le navire plutôt que dans le sens inverse).

Le propriétaire a avisé la GCC qu'il projetait de sortir le navire de l'eau à une rampe située à moins de 100 mètres de l'endroit où le navire avait coulé, à l'aide de câbles fixés à une chargeuse frontale. Il croyait qu'il y avait peu de risque d'un rejet important, car les réservoirs de carburant étaient en excellent état. Cependant, la GCC et le propriétaire de Leblanc Environnement ont jugé nécessaire que Leblanc Environnement reste sur place jusqu'à ce que l'opération soit terminée, au cas où il y aurait un rejet d'hydrocarbures.

À 22 h 41, Leblanc Environnement a informé la GCC que les efforts pour sortir le navire de l'eau avaient été interrompus, car la remorque n'était pas compatible avec la coque du navire. Une pompe a été mise en place pour vider l'eau du navire, et l'un des employés de Leblanc Environnement est resté sur place durant la nuit pour surveiller la situation.

Le 14 mai 2018, l'entrepreneur était sur les lieux peu de temps après 8 h 00 et attendait l'arrivée du propriétaire du navire. On a tenté de communiquer avec le représentant du propriétaire, mais sans succès. À 10 h 00, le propriétaire de Leblanc Environnement a indiqué qu'il n'y avait aucun signe de pollution dans l'eau.

À 13 h 20, le représentant du propriétaire a communiqué avec la GCC et a indiqué que le représentant de son assureur voulait voir le navire avant qu'il ne soit déplacé. Le nouveau plan du propriétaire consistait à pomper les hydrocarbures du navire, à nettoyer l'intérieur et l'extérieur du navire, et à remplir de nouveau les réservoirs d'hydrocarbures. Le propriétaire a demandé que la GCC s'adresse directement à son assureur pour payer la facture de Leblanc Environnement.

Le propriétaire de Leblanc Environnement a téléphoné à la GCC à 19 h 07 pour l'aviser qu'un accord avait été conclu pour nettoyer l'intérieur et l'extérieur du navire, enlever le carburant et l'huile du navire, pomper l'intérieur du navire et de rejeter le contenu à l'intérieur du barrage flottant, et ensuite tirer le navire plus près du quai. Les travaux devaient débuter à 7 h 00 le lendemain matin. À 19 h 35, le représentant du propriétaire, a indiqué que le représentant de son assureur avait approuvé ce plan et qu'il (le représentant du propriétaire) serait sur place pour observer toute l'opération.

Leblanc Environnement a accompli les travaux comme convenu les 15 et 16 mai 2018. Cependant, Transports Canada n'a pas autorisé le navire à prendre la mer par ses propres moyens et a exigé qu'il soit remorqué du lieu de l'incident.

L'assureur du navire a d'abord accepté de payer les frais des mesures d'intervention prises le premier jour (le 13 mai 2018), mais il a ensuite négligé de le faire et, par la suite, il n'a pas payé l'entrepreneur pour les autres travaux. La GCC a finalement payé Leblanc

Environnement pour les travaux effectués du 14 au 16 mai 2018, comme geste de bonne volonté pour maintenir une bonne relation de travail avec l'entrepreneur.

Le sommaire des frais

Dans sa demande d'indemnisation à la Caisse, la GCC a réclamé 10 449,01 \$ pour les frais qu'elle a engagés en réponse à l'incident. 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 reproduit ci-dessous :

COST SUMMARY
POLLUTION INCIDENT

INCIDENT: GRT Synergie	PROJECT CODE: FYBE8
INCIDENT DATE: 2018-05-13	DATE PREPARED: 2020-05-07
DEPARTMENT: CANADIAN COAST GUARD	PREPARED BY: [REDACTED]

		<u>SCH</u>
MATERIALS AND SUPPLIES	-	1
CONTRACT SERVICES	9,872.90	2
TRAVEL	-	3
SALARIES - FULL TIME PERSONNEL	559.02	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)		11
VEHICLES		12
ADMINISTRATION	17.09	13
TOTAL CCG COST OF INCIDENT	\$ 10,449.01	

Figure 1 - Le sommaire des frais de la GCC

Les frais réclamés par la GCC, dont le montant s'élève à 10 449,01 \$, sont répartis en trois annexes, comme le montre le sommaire ci-haut.

CONSTATATIONS ET CONCLUSIONS

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

L'incident a causé ou a menacé de causer des dommages dans la mer territoriale ou les eaux intérieures 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 de la GCC pourrait donc être admissible.

La GCC est considérée comme 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).

Les 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.

Par conséquent, la demande d'indemnisation a fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation en conformité avec l'article 103 de la LRMM.

Les faits présentés par la GCC sont acceptés

L'exposé fourni par la GCC décrit les faits relatifs à l'incident. La version des événements présentée dans l'exposé est acceptée comme étant généralement exacte.

La majeure partie de l'intervention en réponse à l'incident était une opération de sauvetage

Le navire a coulé le 13 mai 2018, et la GCC a engagé Leblanc Environnement pour des travaux d'intervention environnementale qui ont été terminés le même jour. La facture pour ces travaux était incluse parmi les documents fournis par la GCC, mais elle ne faisait pas partie de la demande d'indemnisation elle-même, car elle a été payée par l'assureur du propriétaire. Une photo du navire prise à 19 h 30 le 13 mai 2018 montre que celui-ci flottait à un tirant d'eau acceptable, et le propriétaire annoncé et la GCC ont convenu que le navire ne constituait plus une grave menace de pollution.

Du 14 au 17 mai 2018, Leblanc Environnement a été engagé à contrat par le propriétaire ou son assureur pour travailler au navire. Le personnel de la GCC a décidé de surveiller les travaux à distance. Les factures pour ces travaux sont incluses parmi les documents fournis par la GCC et font partie de la demande d'indemnisation. Aucun signe de pollution n'a été observé par le personnel de la GCC ni par Leblanc Environnement entre le 14 et le 17 mai 2018. Parmi les travaux qu'il a effectués, Leblanc Environnement a vidé les hydrocarbures

du navire, il a nettoyé l'intérieur et l'extérieur du navire, et il a ravitaillé le navire en carburant diesel et en liquide hydraulique. Étant donné la nature des travaux accomplis, il est raisonnable de conclure que ceux-ci avaient pour objet de sauver le navire et le remettre en état de fonctionner, plutôt que de prendre d'autres mesures d'intervention environnementale. Étant donné que la Caisse n'est pas responsable de payer des opérations de sauvetage, aux termes d'une disposition quelconque de la LRMM, il ne serait pas raisonnable que l'administrateur offre une indemnisation pour ces frais.

Le GRT-Synergie constituait une menace minime de pollution par les hydrocarbures

Le navire était en bon état, et seules quelques traces de polluants ont été décelées à l'intérieur du barrage flottant le jour de l'incident. Une fois que le navire a été pompé et remis à flot, le risque d'un rejet d'hydrocarbures provenant du navire a été jugé faible, et la GCC a accepté ce niveau de risque. Bien que la coque du navire était souillée et qu'il y avait encore des hydrocarbures à bord, aucun autre signe de pollution provenant du navire n'a été observé entre le 14 et le 17 mai 2018, et le navire n'était pas en danger de couler. Par conséquent, on peut conclure que le risque de pollution a été atténué le 13 mai 2018.

Bien que les travaux effectués par Leblanc Environnement du 14 au 17 mai 2018 puissent avoir été nécessaires pour que le propriétaire remette le navire en état de naviguer, ils n'ont pas servi à atténuer davantage le risque de pollution. En fait, le vidage et le ravitaillement en carburant du navire alors qu'il était dans l'eau, au lieu d'attendre qu'il soit amené à terre, a augmenté le risque de pollution, d'où la décision de la GCC de surveiller ces travaux à distance. Il s'ensuit que la surveillance des travaux à distance par la GCC était une mesure raisonnable prise en réponse à l'incident, mais que les travaux effectués par Leblanc Environnement après le 13 mai 2018 ne l'étaient pas.

Cette conclusion est étayée par les circonstances dans lesquelles la GCC a engagé les frais réclamés pour l'entrepreneur. Le propriétaire du navire et/ou l'assureur ont convenu de retenir les services de l'entrepreneur pour les travaux à faire au navire. Par la suite, ils ont négligé de payer l'entrepreneur pour des raisons qui ne sont pas claires d'après la preuve. L'entrepreneur a communiqué avec la GCC et a demandé à être payé, ce que la GCC a apparemment accepté de faire. Il semble que la GCC l'ait fait pour que cet entrepreneur maritime, qui se trouve dans une région un peu éloignée, ne soit pas découragé d'intervenir en réponse à d'autres incidents de pollution par les hydrocarbures. Bien qu'il soit louable de contenter un entrepreneur maritime pour qu'il intervienne en réponse à de futurs incidents de rejet d'hydrocarbures, en règle générale ce type de paiement ne relève pas du mandat de la Caisse. D'après les faits particuliers de ce cas, un certain degré d'indemnisation est possible, en dépit des mobiles respectifs de la GCC et du propriétaire/assureur. Les mesures prises visaient à contenir les hydrocarbures et auraient probablement été nécessaires même si le propriétaire avait amené le navire à terre. Cette conclusion est exposée en détail à la section portant sur les frais des services contractuels.

En résumé, la majeure partie des frais réclamés ne sont pas considérés comme ayant 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. Ces frais ne sont donc pas indemnisables.

La raisonnable des autres frais doit être examinée en conformité avec le par. 77(2) de la LRMM.

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

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

Annexe 2 – Services contractuels

Montant réclamé : 9 872,90 \$

Cette portion de la demande d'indemnisation de la GCC est divisée en trois points qui sont exposés en détail ci-dessous.

Point 1 – Leblanc Environnement (facture n° 13359)

Cette facture est datée du 14 mai 2018. Elle est d'un montant de 901,95 \$ et est adressée au propriétaire/exploitant du navire. Elle se rapporte à des travaux que Leblanc Environnement a effectués le 14 mai 2018, plus particulièrement le remplacement de matelas absorbants souillés et la location continue d'un barrage flottant.

Cette facture porte sur des travaux que le propriétaire/exploitant du navire ou son assureur ont confiés à un entrepreneur. Selon l'exposé de la GCC, l'assureur avait accepté à l'origine de payer le coût de ces travaux, mais il a finalement refusé de le faire. Comme geste de bonne volonté pour maintenir de bonnes relations avec Leblanc Environnement, la GCC a offert de payer cette facture.

Les frais facturés sont jugés raisonnables par rapport aux services fournis, tout comme le nombre d'heures de travail et le coût du matériel. Cependant, ces frais ont été engagés par la GCC comme geste de bonne volonté envers un entrepreneur auquel elle voulait pouvoir faire appel dans le futur. De plus, les services compris dans cette facture semblent avoir été rendus pour sauver ou réparer le navire, et non pas pour prendre des mesures d'intervention visant à « prévenir, contrer, réparer ou réduire au minimum » les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par un navire. De tels frais ne relèvent manifestement pas du mandat de la Caisse.

En ce qui concerne le fait que la GCC ait remboursé à un entrepreneur les frais de travaux qui ont été commandés mais non payés par le propriétaire ou l'assureur, la GCC est effectivement devenue cessionnaire d'une créance contre le propriétaire et l'assureur du navire. Dans les circonstances, on peut considérer qu'il était dans l'intérêt financier de la GCC que certaines mesures d'intervention soient prises. Si le propriétaire et son assureur n'étaient pas intervenus, la GCC aurait eu à engager, dans certains cas, les mêmes frais pour la prise de mesures en réponse à un incident de pollution par les hydrocarbures. Par

conséquent, le fait que la GCC ait pris la décision non conventionnelle de dédommager un entrepreneur pour des travaux non payés n'entraîne pas en soi le rejet des frais réclamés, d'après les faits particuliers de ce cas. Il était dans l'intérêt juridique et financier de la GCC que le navire soit remis en état de naviguer, de telle sorte qu'aucune question de champartie ou de soutien abusif ne se pose.

En dépit de ce qui précède, lorsque la GCC a réglé la facture de l'entrepreneur, elle a payé son profit. Si l'entrepreneur avait fait une demande d'indemnisation directement à la Caisse, il aurait peut-être eu droit d'être indemnisé de ses frais, mais pas de son profit, à moins de prouver qu'il avait perdu une occasion (c.-à-d. la perte d'une occasion financière de réaliser un profit ailleurs). On ne peut présumer qu'il y a eu une perte d'occasion de réaliser un profit. La facture doit donc être réduite. Une marge de profit se situant entre 15 % et 25 % peut être présumée raisonnable pour les entrepreneurs maritimes. L'administrateur a choisi le point médian de cette échelle, ce qui veut dire que le montant de la facture doit être réduit de 20 %.

Les efforts réellement déployés par l'entrepreneur exigent aussi des commentaires. Les travaux effectués le deuxième jour de l'opération de récupération visaient à faciliter le sauvetage ou la réparation du navire, plutôt qu'à prendre des mesures raisonnables en réponse à la menace de pollution par les hydrocarbures. Cette conclusion est tirée surtout parce que, s'il s'était agi purement d'une intervention en réponse à un incident de pollution, il aurait été sage d'achever l'effort de sortir le navire de l'eau – un effort qui a été contrecarré seulement par le fait que la remorque était de mauvaise dimension. La sortie du navire de l'eau aurait permis de faire les réparations, mais aurait aussi évité le risque de pollution marine – ce qui montre que ces autres mesures ont été prises pour sauver ou réparer le navire. Le propriétaire et son assureur ont choisi de ne pas prendre ces dispositions et ont plutôt décidé de faire les réparations nécessaires pendant que le navire était encore dans l'eau.

En dépit de ce qui précède, si les réparations n'avaient pas été faites, il aurait été nécessaire de prendre des mesures pour prévenir la pollution par les hydrocarbures. Plus particulièrement, il aurait fallu engager des frais pour sortir le navire de l'eau et prendre des mesures provisoires afin de prévenir la pollution par les hydrocarbures.

Par conséquent, certains frais engagés pour sauver ou réparer le navire pourraient quand même être admissibles, malgré la conclusion quant à l'intention du propriétaire et de l'assureur. De plus, les mesures décrites dans cette facture comprennent le déploiement d'un barrage flottant et de matériel absorbant – ce qui aurait été très semblable aux frais qui auraient été engagés pour faciliter la sortie du navire de l'eau. Ainsi, dans ce cas particulier, les frais peuvent être considérés comme ayant été engagés pour la prise de mesures visant à prévenir la pollution par les hydrocarbures, malgré la véritable intention du propriétaire et de son assureur.

Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable au montant de 721,56 \$ (c.-à-d. le montant de la facture, moins la proportion de 20 % qui représente le profit de l'entrepreneur).

Point 2 – Leblanc Environnement (facture n° 13361)

Cette facture est datée du 15 mai 2018. Elle est d'un montant de 5 206,88 \$ et est adressée au propriétaire/exploitant du navire. Elle se rapporte à des travaux que Leblanc Environnement a effectués le 15 mai 2018, plus particulièrement le nettoyage de la coque du navire et le pompage du liquide hydraulique et de l'huile à moteur.

Les services compris dans cette facture ont été rendus pour une opération de sauvetage, et non pas pour la prise de mesures d'intervention visant à « prévenir, contrer, réparer ou réduire au minimum » les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par un navire. Plus particulièrement, étant donné que le navire aurait dû être amené à terre auparavant, ces mesures ne sont pas admissibles en ce sens qu'elles n'auraient pas dû être nécessaires pour atténuer un risque de pollution par les hydrocarbures – le navire aurait dû être à terre à ce stade. Par conséquent, ces frais ne relèvent pas du mandat de la Caisse et cette portion de la demande d'indemnisation n'est pas admissible.

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

Point 3 – Leblanc Environnement (facture n° 13363)

Cette facture est datée du 16 mai 2018. Elle est d'un montant de 3 764,07 \$ et est adressée au propriétaire/exploitant du navire. Elle se rapporte à des travaux que Leblanc Environnement a effectués le 16 mai 2018, plus particulièrement le nettoyage de la coque du navire, le pompage des réservoirs de carburant, l'enlèvement de 5 400 litres d'eau contaminée, et la mise au rebut de cinq barils de matériel absorbant souillé.

Les services compris dans cette facture ont été rendus pour une opération de sauvetage, et non pas pour la prise de mesures d'intervention visant à « prévenir, contrer, réparer ou réduire au minimum » les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par un navire. De tels frais ne relèvent pas du mandat de la Caisse et ne sont donc pas admissibles.

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

Annexe 4 – Salaires

Montant réclamé : 559,02 \$

La demande d'indemnisation comprend les frais de salaire de deux membres du personnel de la GCC qui sont intervenus en réponse à l'incident le 13 mai 2018. Elle comprend aussi des tâches de surveillance à distance accomplies par la suite par un membre du personnel de la GCC.

Tableau 1 - Sommaire des frais

Date	Personnel	Travaux accomplis	Heures	Frais
13 mai 2018	Commandant d'intervention	Établir le plan d'intervention de la GCC et identifier un (des) intervenant(s) local (locaux).	2	91,84 \$

Date	Personnel	Travaux accomplis	Heures	Frais
	Agent d'intervention	Trouver le propriétaire; établir, mettre à exécution et surveiller le plan d'intervention.	4	133,48 \$
14 mai 2018	Agent d'intervention	Assurer la liaison / consultation avec Transports Canada; discuter du plan initial et du nouveau plan avec le propriétaire.	5	166,85 \$
15 mai 2018	Agent d'intervention	Discussions avec le propriétaire et Leblanc Environnement.	2	66,74 \$
16 mai 2018	Agent d'intervention	Surveiller le nettoyage du navire et le pompage des réservoirs; consulter Transports Canada.	2	66,74 \$
17 mai 2018	Agent d'intervention	Terminer le classement, finaliser les tâches administratives et clore l'incident.	1	33,37 \$
TOTAL :			16	559,02 \$

La demande d'indemnisation comprend des feuilles de paye quotidiennes montrant les heures de travail du personnel de la GCC, leurs tâches individuelles et leur taux de salaire. Selon les documents fournis par la GCC, le commandant d'intervention a reçu un salaire de niveau GT-07-1, soit 45,92 \$ l'heure y compris les avantages sociaux, et l'agent d'intervention a reçu un salaire de niveau GT-04-2, soit 33,37 \$ l'heure y compris les avantages sociaux.

Les taux de salaire sont conformes aux normes du Conseil du Trésor en vigueur au moment de l'incident. Étant donné le degré de liaison et de consultation nécessaire, le lieu éloigné et la nature de l'incident, le nombre d'heures de travail et les frais réclamés pour la surveillance sont raisonnables dans les circonstances.

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

Annexe 13 – Frais d'administration **Montant réclamé : 17,09 \$**

Le taux réclamé pour les frais d'administration ne dépasse pas le maximum de 3,09 % négocié entre l'administrateur et la GCC. Le taux a été appliqué seulement aux frais de salaire, à l'exclusion des avantages sociaux. Étant donné que les frais de salaire réclamés ont été jugés raisonnables, les frais d'administration le sont également.

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

SOMMAIRE DE L'OFFRE ET CONCLUSION

Le tableau suivant montre un sommaire des montants réclamés et des montants approuvés relativement à la demande d'indemnisation de la GCC pour l'incident :

Tableau 2 - Sommaire des montants réclamés et des montants approuvés

Annexe	Montant réclamé	Montant approuvé
1 – Matériel et fournitures	néant	Néant
2 – Services contractuels	9 872,90 \$	721,56 \$
3 - Déplacements	néant	Néant
4 – Salaires - personnel à temps plein	559,02 \$	559,02 \$
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	néant	Néant
12 - Véhicules	néant	Néant
13 - Administration	17,09 \$	17,09 \$
Total	10 449,01 \$	1 297,67 \$

Le montant de l'offre d'indemnité s'élève à 1 297,67 \$ (l'« offre »). Si l'offre est acceptée, cette somme vous sera versée, plus les intérêts prescrits par la loi qui seront calculés en conformité avec l'art. 116 de la LRMM.

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.