



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](http://www.sopf.gc.ca) - [info@sopf.gc.ca](mailto: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](http://www.cidphn.gc.ca) - [info@cidphn.gc.ca](mailto:info@cidphn.gc.ca)

## **LETTRE D'OFFRE**

Ottawa, le 31 mars 2021

*Dossier de la CIDPHN : 120-822-C1-1*

*Dossier de la GCC :*

### **PAR COURRIEL ET COURRIER RECOMMANDÉ**

Chef de la Section du recouvrement  
Ministère de l'Environnement et  
de la Stratégie de changement climatique  
Gouvernement de la Colombie-Britannique  
Case postale 9337, Succursale Gouvernement provincial  
Victoria (Colombie-Britannique) V8W 9M1

**OBJET : *West Island 395* – Île Lina (Colombie-Britannique)**

**Date de l'incident : 2018-09-08**

---

### **SOMMAIRE ET OFFRE D'INDEMNITÉ**

Cette lettre est en réponse à la demande d'indemnisation présentée par le ministère de l'Environnement et de la Stratégie de changement climatique de la Colombie-Britannique (le « MESCCCB ») relativement au chaland de logement *West Island 395* (aussi appelé « Tasu 1 » ou « Tasu I » dans certaines parties de la demande d'indemnisation, ci-après appelé le « navire »), qui s'est échoué sur l'île Lina, en Colombie-Britannique, le 8 septembre 2018 (l'« incident »).

Le 29 juillet 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 la demande d'indemnisation du MESCCCB au nom de l'administrateur. Dans sa demande d'indemnisation, le MESCCCB a réclamé des frais s'élevant à 114 463,99 \$ pour les mesures d'intervention qu'il a prises en réponse à l'incident.

La demande d'indemnisation a été examinée et une décision a été prise concernant les frais réclamés. Par la présente, une offre d'indemnité est faite au MESCCCB conformément aux articles 105 et 106 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, L.C. 2001, ch. 6 (la « LRMM »).

La somme de 72 996,90 \$ (l'« offre ») est offerte au MESCCCB relativement à sa demande d'indemnisation, plus les intérêts prévus par la loi qui seront calculés à la date où la somme offerte sera versée, en conformité avec l'article 116 de la LRMM.

Les motifs de l'offre sont exposés ci-après, ainsi qu'une description de la demande d'indemnisation du MESCCCB et de la preuve additionnelle fournie durant le processus d'évaluation.

\*\*\*

### **DEMANDE D'INDEMNISATION RECUE**

La demande d'indemnisation comprend un exposé qui décrit les événements liés à l'incident. Elle comprend aussi un sommaire des frais réclamés par le MESCCCB, ainsi que des documents justificatifs. Dans la mesure où l'exposé et les documents justificatifs se rapportent à la décision, ils sont examinés ci-après.

#### **Exposé et photos**

L'exposé donne d'abord un bref aperçu de l'incident et de l'intervention multipartite dont celui-ci a fait l'objet, y compris une description des activités du MESCCCB et, en particulier, de celles du personnel du Programme d'urgence environnementale (le « PUE ») du MESCCCB :

[traduction]

Dans la soirée du 8 septembre 2018, un [chaland de pêche récréative] a rompu ses amarres dans la baie Alliford et s'est échoué sur l'île Lina (Guudaa Kunt'as Gwaay.yaay), à Haida Gwaii (Xaayda Gwaay). [...] Le chaland avait à son bord des réservoirs contenant environ 17 000 litres d'essence et 7 000 litres de carburant diesel. Le 11 septembre, une irisation d'hydrocarbures a été observée à la surface de l'eau autour du chaland, ce qui indiquait que des hydrocarbures s'échappaient dans l'environnement marin.

La Garde côtière canadienne (GCC) a dirigé une opération d'intervention d'urgence, à laquelle de nombreux organismes ont participé sur place ou à distance, y compris le ministère de l'Environnement et de la Stratégie de changement climatique de la C.-B. (MESCCCB), la Nation Haida, Transports Canada (TC), le ministère des Pêches et des Océans (MPO), Environnement et Changement climatique Canada (ECCC), [le propriétaire du navire], la Western Canada Marine Response Corporation (WCMRC), et le village de Queen Charlotte. [...]

Les activités d'intervention du Programme d'urgence environnementale (PUE) du ministère de l'Environnement et de la Stratégie de changement climatique ont consisté notamment à faire une surveillance réglementaire provinciale du déversement, à participer aux activités de prélèvement d'échantillons et

d'évaluation environnementale, à établir et à gérer le Centre des opérations d'urgence du ministère (COUM) pour apporter un soutien aux opérations sur le terrain, et à participer au commandement unifié. Étant donné qu'une grande quantité d'hydrocarbures a été déversée à l'intérieur d'un espace clos, créant ainsi une atmosphère inflammable qui présentait un risque élevé pour les intervenants, il était essentiel d'obtenir les avis du personnel du PUE ayant une formation de niveau de technicien des matières dangereuses pour minimiser le risque d'explosion à bord du chaland, afin de permettre aux intervenants de monter à bord en toute sécurité et d'atténuer les dommages à l'environnement.

L'exposé se poursuit ainsi :

[traduction]

Le Programme d'urgence environnementale (PUE) de la Colombie-Britannique est chargé de diriger l'intervention de la province en réponse aux déversements de matières dangereuses, en vertu de l'*Emergency Program Act*. Le programme s'occupe des mesures de préparation, d'intervention et de rétablissement en réponse aux urgences environnementales, selon les responsabilités énoncées dans l'*Environmental Management Act* et les règlements applicables suivants : (1) *Spill Reporting Regulation*; (2) *Spill Preparedness, Response and Recovery Regulation*; (3) *Spill Contingency Planning Regulation*. Ainsi, lorsque les intérêts de la province sont touchés par un déversement (ou la menace d'un déversement), le PUE joue généralement un rôle de gestion de l'incident. Étant donné que l'échouement du chaland sur l'île Lina présentait un risque pour les côtes, le personnel du PUE a participé au commandement unifié avec plusieurs autres organismes [...]. Le personnel du PUE a préparé, rédigé et examiné de nombreux plans essentiels à la réussite de l'intervention, y compris le plan de gestion des déchets [...] et le plan d'allègement [...]. De plus, le poste de commandement d'intervention (PCI) a été aménagé dans des immeubles de la province situés à Haida Gwaii.

L'exposé fait ensuite la chronologie de l'incident et de l'intervention en réponse à celui-ci, à la fois de manière générale et en ce qui a trait aux activités spécifiques du personnel du MESCCCB qui a participé à l'intervention.

Selon la chronologie, le MESCCCB a été avisé de l'incident vers 21 h 00 le samedi 8 septembre 2018, lorsqu'un incident impliquant des matières dangereuses a été signalé à l'agent de service du PUE. Le soir même, des entrepreneurs engagés par le propriétaire du navire, le Conseil de la Nation Haida et le village de Queen Charlotte ont été mobilisés pour surveiller la situation, en collaboration avec d'autres entités provinciales et fédérales.

Le 9 septembre 2018, le navire semblait être stabilisé à l'endroit où il était échoué. Le propriétaire a apparemment obtenu un remorqueur et un câble de remorquage et a mis la

Western Canada Marine Response Corporation (la « WCMRC ») en attente. Selon des observations faites sur les lieux, la coque du navire a été endommagée lorsqu'il s'est échoué et il y a eu une fuite d'hydrocarbures à l'intérieur de la coque. Cependant, ces hydrocarbures ont apparemment été contenus à l'intérieur de la coque, car aucun rejet d'hydrocarbures n'a été observé à l'extérieur du navire. Un membre du personnel du PUE a été dépêché sur les lieux, et trois autres membres du personnel du PUE se sont rendus à l'île Lina le lendemain. Le PUE a établi le Centre des opérations d'urgence du ministère (le « COUM ») à Victoria pour apporter un soutien logistique à distance, ce qu'il a fait tout au long de l'intervention. La Garde côtière canadienne (la « GCC ») a tenu des conférences téléphoniques pour coordonner les activités des diverses parties intéressées.

Le 10 septembre 2018, [traduction] « le chaland était encore solidement échoué à l'extrémité est de l'île Lina. » Une surveillance aérienne a été faite et le NGCC *Gordon Reid* est arrivé sur les lieux. La GCC a établi une zone d'exclusion des navires d'un périmètre de 300 pieds autour du remorqueur du propriétaire, qui a été maintenue pendant toute la durée de l'intervention. Le commandement unifié (le « CU ») et le poste de commandement d'intervention (le « PCI ») ont été établis, en plus d'une unité environnementale (l'« UE »). L'entreprise GHD a surveillé la qualité de l'air. Lorsque les membres du personnel du PUE sont arrivés sur les lieux, ils se sont joints au CU et au PCI. Deux membres du personnel du PUE ont fait une évaluation commune des lieux à bord d'un navire de la GCC. Aucune pollution ni aucun autre impact environnemental visible n'ont été observés durant la journée.

Le 11 septembre 2018, la coque du navire a été inspectée pour voir si elle avait subi des dommages, et les plaques des trous de visite ont été ouvertes, si possible, pour faciliter la ventilation. Le navire a été amarré au rivage. Pour la première fois, une irisation d'hydrocarbures a été observée à la surface de l'eau, et des barrages flottants ont été déployés autour du navire. Le personnel du PUE a commencé à prélever des échantillons dans les zones de haute priorité. Le spécialiste en gestion des déchets du PUE a été chargé à distance de créer un plan de gestion des déchets. En plus du soutien logistique habituel, [traduction] « les activités du COUM ce jour-là ont consisté notamment à répondre aux appels des médias, à faire un suivi financier, et à produire des rapports de situation. »

Le 12 septembre 2018, on a tenté de boucher les trous dans la coque du navire, afin de réduire le rejet de polluants. D'autres [traduction] « barrages flottants ont été placés immédiatement au nord et au sud du lieu de l'incident par mesure de précaution pour protéger les zones culturellement sensibles dans le secteur immédiat. La WCMRC s'est occupée des barrages flottants pour assurer leur intégrité et elle a déployé du matériel absorbant pour contenir le déversement. » Le personnel du PUE et celui d'Environnement et Changement climatique Canada (« ECCC ») ont prélevé d'autres échantillons de l'eau, des mollusques bivalves et des sédiments marins à différents endroits. Le spécialiste en gestion des déchets du PUE a été dépêché sur les lieux.

Le 13 septembre 2018, [traduction] « l'équipe des opérations a ventilé la coque [du navire] pour assurer la sécurité de tous les intervenants et permettre de poursuivre les opérations. D'autres évaluations des dommages à la coque ont été effectuées lorsque les conditions de sécurité le permettaient. L'équipe des opérations a travaillé à trouver et à maîtriser la source de la pollution. [...] Afin de tenir les principales parties informées, le CU a présenté un

rapport de situation au Conseil des chefs héréditaires. » Des plans de sauvetage et de transfert de la cargaison étaient en cours d'élaboration. Le personnel du PUE est retourné sur les lieux pour prélever d'autres échantillons d'hydrocarbures et pour faire une évaluation de l'impact sur l'environnement axée sur les zones sensibles.

Le 14 septembre 2018, l'équipe des opérations a continué d'évaluer les dommages à la coque du navire, dans la mesure où les conditions de sécurité le permettaient. La qualité de l'air sur les lieux de l'incident a été surveillée, et les recherches se sont poursuivies pour trouver la source du rejet d'hydrocarbures à l'intérieur de la coque du navire. L'élaboration des plans de sauvetage et d'allègement du navire s'est poursuivie. Le personnel du PUE a continué de prélever des échantillons et de faire des évaluations, et il a cartographié les zones sensibles avec l'aide de la WCMRC. Le personnel du PUE a aussi [traduction] « effectué des inspections par bateau pour évaluer les vulnérabilités environnementales, les herbiers de zostères et les réalités du terrain. Il a veillé à ce que des membres de la FCI (archéologie) accompagnent les équipes pour évaluer les impacts potentiels sur les sites archéologiques. Un plan de prélèvement d'échantillons et un plan de protection de la faune ont été examinés avec [le CU]. »

Le 15 septembre 2018, [traduction] « la WCMRC a continué de surveiller les barrages flottants et le matériel absorbant. Les entrepreneurs ont bouché et colmaté les trous dans la coque du chaland. Des mesures de profondeur détaillées ont aussi été prises autour du chaland pour aider à préparer le plan de sauvetage. » Le personnel du PUE a assisté à des réunions de stratégie. L'entreprise GHD a prélevé des échantillons de l'eau de surface et des sédiments marins dans les zones intertidales de marée haute, moyenne et basse, et ces travaux d'échantillonnage se sont poursuivis le lendemain. Certains prélèvements d'échantillons dans les zones sensibles ont été répétés. Le COUM a interrompu ses activités pendant la fin de semaine.

*Figures 1 et 2 – Copies d'écran de photos non datées jointes à l'exposé*

Le 16 septembre 2018, de l'équipement d'allègement spécialisé a commencé à arriver sur les lieux. [traduction] « Les équipes ont examiné le plan d'allègement et la possibilité de récupérer l'écume à l'aide d'un écrémeur, en plus des [techniques d'évaluation du nettoyage des rives] et des plans de prélèvement d'échantillons. » Le personnel du PUE a assisté à des réunions et a examiné les plans.

Le 17 septembre 2018, le CU a finalisé les plans d'allègement, qui [traduction] « tenaient compte des mesures de sécurité, de la protection de l'environnement, y compris l'élimination des déchets dangereux et des contaminants, et de la protection des zones d'importance culturelle. » L'opération d'allègement a commencé, mais elle a dû être interrompue à cause de difficultés à maintenir la succion du camion aspirateur. D'autres survols ont été effectués, et la qualité de l'air autour du navire a continué d'être surveillée.

[traduction]

Le personnel du PUE [...] a participé à une téléconférence avec le COUM pour discuter des politiques de gestion de la fatigue relativement aux longues heures de travail. Le personnel du PUE

a observé de petites irisations d'hydrocarbures à l'intérieur du barrage flottant adjacent au chaland et a alerté l'équipe des opérations et [l'UE]. Le personnel sur le terrain a participé à des réunions de stratégie et à des débriefings concernant les récents survols effectués dans le cadre du [Programme national de surveillance aérienne]. Le personnel du PUE a aidé aux opérations pour résoudre les problèmes mécaniques des camions aspirateurs qui participaient aux activités d'allègement.

Le 18 septembre 2018, l'opération d'allègement s'est poursuivie :

[traduction]

Le camion aspirateur était en panne, donc un camion routier de type Super B a été utilisé à la place, car il avait des boyaux et des raccords semblables. Cela a permis de réduire le risque d'électricité statique et d'employer une jauge numérique. Environ 30 000 litres ont été déchargés jusqu'à maintenant. Étant donné la quantité d'hydrocarbures qui a été déchargée, le CU a formulé des plans pour gérer l'entreposage d'autres déchets.

Le 19 septembre 2018, l'opération d'allègement s'est poursuivie. Les prélèvements d'échantillons et la surveillance de la qualité de l'air ont continué jusqu'au 28 septembre 2018. Le personnel du PUE a participé aux travaux durant toute l'opération.

Le 20 septembre 2018, le COUM à Victoria a mis fin à ses activités. Le 21 septembre 2018, certains membres du personnel du PUE ont quitté les lieux de l'incident, car la situation s'était stabilisée.

Le PCI a été fermé le 25 septembre 2018, et le plan de démobilisation du CU a été mis en oeuvre.

Entre le 27 septembre et le 6 octobre 2018, le CU a déterminé qu'il y avait encore un faible risque de pollution. Durant la même période, les membres du personnel du PUE sur le terrain [traduction] « ont terminé les derniers briefings, ont téléchargé les notes, et ont commencé à mener l'analyse après action. »

Entre le 7 et le 12 octobre 2018, le navire a été enlevé à marée haute après que les mesures de stabilisation suivantes aient été prises :

[traduction]

Le personnel du PUE est retourné sur les lieux le 7 octobre 2018. [Un agent d'intervention environnementale d'urgence] a été dépêché dans le cadre du CU, et il a établi/examiné des plans d'enlèvement et surveillé les travaux pour dégager le chaland des rochers, les activités de prélèvement d'échantillons et les efforts continus de gestion des déchets. L'analyse après action interne du PUE a été amorcée, et les rapports finals ont continué d'être élaborés. Les travaux de suivi se sont poursuivis pendant plusieurs semaines après l'enlèvement du navire pour examiner les résultats

des échantillons prélevés, le plan de remorquage et les mesures de gestion des déchets, et pour terminer les tâches de documentation et d'administration liées à l'incident.

Entre le 12 octobre et le 17 décembre 2018, [traduction] « le personnel du PUE a continué de participer à l'intervention pour s'occuper du recouvrement des coûts, surveiller la gestion des déchets, achever les activités de démobilisation, examiner le plan de prélèvement d'échantillons, et terminer le recouvrement des coûts. »

L'exposé se termine par un [traduction] « Sommaire des frais réclamés », qui se lit en partie comme suit :

[traduction]

Le coût total de l'incident s'est élevé à 114 463,99 \$. Ce montant comprend [...] des frais d'administration de 25 % se chiffrant à 21 802,66 \$, ainsi que la TPS de 5 450,67 \$. Les frais d'administration de 25 % sont facturés en vertu du paragraphe 91.4(3) de l'*Environmental Management Act*, qui permet d'exiger [traduction] « un pourcentage réglementaire des frais que le lieutenant-gouverneur en conseil juge suffisant pour couvrir les frais d'administration du gouvernement. »

### Sommaire des frais

La demande d'indemnisation comprend la répartition suivante des frais réclamés par le MESCCCB :

Travel & Salaries						
Reg Salaries	OT Salaries	Benefits (24.8%)	Total Salaries	Total Operating		Total Costs Less GST
\$17,438.93	\$43,504.87	\$15,114.06	\$76,057.85	\$3,821.27		\$79,723.16
				\$3,665.31	Less GST	
<b>Other Costs</b>						\$7,798.31
						\$7,487.50
						Less GST
<b>Total costs</b>						\$87,210.66
25% Admin Fee						21,802.67
Subtotal						\$109,013.33
GST						5,450.67
<b>TOTAL RECOVERY</b>						\$114,464.00

Figure 3 : Copie d'écran du sommaire des frais réclamés par le MESCCCB

### Documents à l'appui des frais salariaux réclamés par le MESCCCB

La demande d'indemnisation comprend cinq pages de tableaux récapitulatifs montrant les frais salariaux quotidiens de chaque employé du MESCCCB qui a participé à l'intervention. Ces tableaux comprennent les frais réclamés pour les heures normales de travail; les heures de travail supplémentaires rémunérées au taux et demi et au taux double du salaire horaire normal de chaque employé; les heures de disponibilité rémunérées au tiers du salaire horaire normal de chaque employé; et les [traduction] « pauses-repas pendant les heures supplémentaires » rémunérées au taux uniforme de 15,30 \$ pour tous les employés. Les tableaux récapitulatifs montrent que le MESCCCB a commencé à engager les frais

salariaux réclamés pour l'incident le 9 septembre 2018 et qu'il a continué d'engager de tels frais jusqu'au 22 mars 2019, bien que la majorité des membres du personnel du MESCCCB aient quitté les lieux le 25 septembre 2018. Les tableaux récapitulatifs montrent que 21 membres du personnel du MESCCCB ont participé à son intervention durant cette période.

Le tableau suivant résume les frais réclamés pour les heures de travail normales du personnel du MESCCCB. Les montants en dollars ne comprennent pas les frais des avantages sociaux. Les noms des membres du personnel du MESCCCB ont été supprimés dans toute la lettre et remplacés par des initiales. La description du principal rôle et le lieu de travail (c.-à-d. le PCI ou le COUM, selon le cas, bien que certains membres du personnel qui ont travaillé à distance n'étaient pas présents en personne au COUM basé à Victoria) de chacun des membres du personnel énumérés dans le tableau proviennent d'autres documents fournis par le MESCCCB, dont la plupart sont examinés ci-après.

Nom	Rôle	Dates (2018, sauf indication contraire)	Taux horaire	Nombre d'heures	Montant réclamé
KB	Chef des finances du COUM	09-10	39,20 \$	1,00	39,20 \$
AM1	Chef de la logistique du COUM	09-10, 12 au 14, 17 au 20, 24	24,01 \$	11,50	276,12 \$
TG	Chef de la planification du COUM	09-10 au 13, 17	31,83 \$	9,75	310,34 \$
DB	Sous-chef de section du PCI	09-10 au 14, 17 au 21	42,17 \$	74,50	3 141,67 \$
AR1	Soutien du COUM	09-11	34,78 \$	1,00	34,78 \$
NV	Chef de la logistique du COUM	09-11, 12, 14, 18, 21	29,21 \$	10,00	292,10 \$
KF	Agent d'information du COUM	09-11, 12	34,78 \$	9,00	313,02 \$
OE	Gestion des déchets	09-11 au 14, 18, 20, 21, 24	38,53 \$	44,50	1 714,58 \$
JK	Représentant du CU au PCI	09-11 au 14, 17, 18, 20, 21, 25, 26	38,53 \$	76,00	2 928,34 \$ <sup>1</sup>
JB	Chef de l'UE du PCI	09-12 au 14, 17 au 21, 24 au 28; 10-01 au 05, 09 au 12, 16, 18, 30, 31; 11-02, 05, 07, 08, 15; 12-05	35,83 \$	122,50	4389,18 \$
LB	Directeur du COUM	09-13, 14, 17, 18	42,17 \$	16,50	695,81 \$
AM2	Chef des finances du COUM	09-14, 18	35,79 \$	3,00	107,37 \$
AR2	Chef de la planification du COUM	09-14, 18, 20	36,92 \$	4,60	169,83 \$
KL	UE du PCI	09-14, 17 au 20	42,17 \$	40,00	1 686,80 \$
CS	Directeur du COUM	09-20	46,19 \$	0,50	23,09 \$
MP	Sous-chef de section des opérations du PCI	09-20, 21, 24	33,77 \$	24,00	810,48 \$
TC	Administration	10-03, 11, 25, 31; 11-09; 2019-01-16; 2019-03-15	25,37 \$	4,00	101,48 \$
RM	Recouvrement des coûts	2019-03-19 au 22	28,91 \$	14,00	404,74 \$
<b>Totaux</b>				<b>466,35</b>	<b>17 438,93 \$</b>

Tableau 1 : Sommaire des frais salariaux réclamés pour les heures normales de travail

<sup>1</sup> 76,00 heures au taux horaire de 38,53 \$ donne en fait un total de 2 928,28 \$, soit 0,06 \$ de moins que le montant réclamé. Cela est dû vraisemblablement au fait que le taux horaire de JK est dérivé d'un salaire annuel et qu'il a été arrondi légèrement.



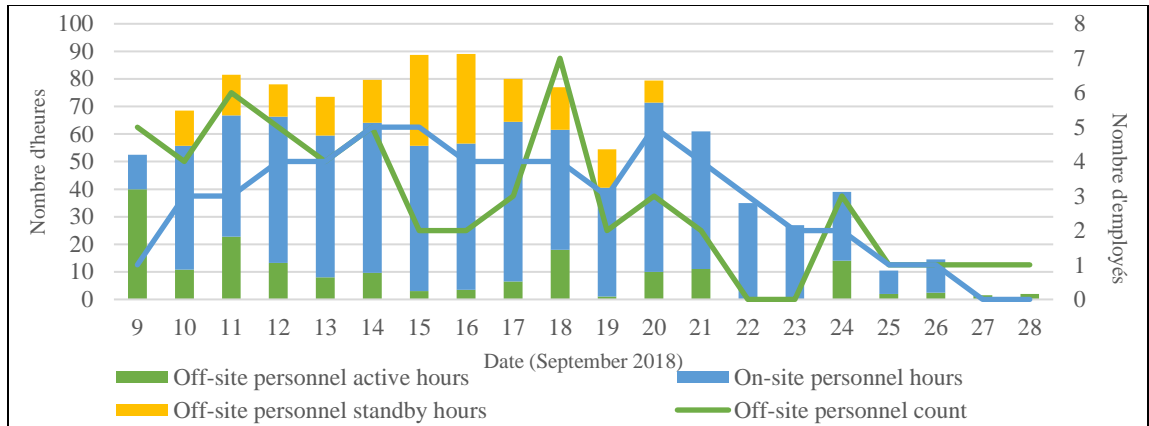
Selon les mêmes paramètres que ceux du tableau 1, le prochain tableau résume les frais réclamés pour les heures de travail supplémentaires, les heures de disponibilité, et les pauses-repas pendant les heures supplémentaires.

Nom	Rôle	Dates (2018)	Taux horaire	HS 1,5 x	HS 2,0 x	HD	PRHS	Montant réclamé <sup>2</sup>
SB	Chef de la logistique du COUM	09-09	34,78 \$	0,00	4,00	0,00	0	278,24 \$
NF	Chef de service du soutien du COUM	09-09	46,19 \$	0,00	12,50	0,00	0	1 154,75 \$
CN	Directeur du COUM	09-09 au 13	46,19 \$	7,00	10,50	52,25	0	2 259,61 \$
DB	Sous-chef de section du PCI	09-09 au 21	42,17 \$	20,00	67,00	0,00	0	6 915,88 \$
JK	Représentant du CU au PCI	09-09 au 17, 20 au 26	38,53 \$	19,50	117,50	0,00	10	10 334,76 \$
JB	Chef de l'UE du PCI	09-09 au 22; 10-02, 07 au 12	35,83 \$	22,00	139,00	0,00	5	11 219,63 \$
OE	Gestion des déchets	09-11 au 15, 18, 20, 21, 24	38,53 \$	16,00	21,25	0,00	0	2 562,25 \$
LB	Directeur du COUM	09-13 au 18	42,17 \$	2,00	6,50	87,50	0	1 904,82 \$
KL	UE du PCI	09-14 au 20	42,17 \$	9,50	33,00	0,00	7	3 491,24 \$
NV	Chef de la logistique du COUM	09-15, 16	29,21 \$	0,00	0,00	24,00	0	233,68 \$
CS	Directeur du COUM	09-18 au 20	46,19 \$	1,00	0,00	29,00	0	515,94 \$
MP	Sous-chef de section des opérations du PCI	09-20 au 24	33,77 \$	6,00	34,50	0,00	0	2 634,06 \$
<b>Totaux</b>				<b>103,00</b>	<b>445,75</b>	<b>192,75</b>	<b>22</b>	<b>43 504,86 \$</b>

Tableau 2 : Sommaire des frais salariaux additionnels réclamés : heures de travail supplémentaires (« HS »), heures de disponibilité (« HD ») et pauses-repas pendant les heures supplémentaires (« PRHS »)

En raison de l'ampleur de l'opération du MESCCCB et des nombreux documents justificatifs qui ont été fournis, il est difficile de reproduire tous ces documents dans la présente lettre de façon complète et utile. À la place, nous avons créé un graphique pour résumer le déploiement du personnel du MESCCCB durant le mois de septembre 2018, une période qui représente près de 90 % des frais salariaux réclamés. Le graphique est basé entièrement sur les documents du MESCCCB et montre aussi bien le personnel qui a travaillé sur les lieux (y compris les jours de déplacement) et le personnel qui a travaillé à distance (au COUM et ailleurs). Les heures montrées dans le graphique ci-dessous représentent les heures qui ont été consignées dans les registres, que ce soit les heures normales de travail, les heures de travail supplémentaires ou les heures de disponibilité. Étant donné que les pauses-repas pendant les heures de travail supplémentaires, dont les frais s'élèvent à seulement 336,60 \$, ne représentent qu'une très petite portion des frais réclamés, elles n'ont pas été incluses dans le graphique.

<sup>2</sup> Les frais totaux réclamés pour CN, JK, OE, LB, KL et CS sont supérieurs ou inférieurs de quelques cents au montant exact, vraisemblablement parce que les taux horaires (voir aussi la note 1, ci-haut) ou d'autres chiffres ont été arrondis.



Graphique 1 : Sommaire des heures de travail normales et des heures de travail supplémentaires du personnel actif et en disponibilité ayant travaillé sur les lieux ou à distance en septembre 2018

Étant donné que la majeure partie des frais salariaux réclamés proviennent du déploiement du personnel du MESCCCB sur les lieux de l'incident, il est utile d'avoir un tableau récapitulatif ciblé qui montre seulement les heures des membres de ce personnel. Comme dans le graphique ci-haut, le tableau comprend tous les jours de déplacement du personnel, il ne fait pas de distinction entre les heures normales de travail et les heures de travail supplémentaires (aucune heure de disponibilité n'a été réclamée pour le personnel ayant travaillé sur les lieux), et il n'inclut pas les pauses-repas pendant les heures de travail supplémentaires.

Nom	Heures de travail sur les lieux de l'incident selon la date (septembre 2018)																	
	09 D	10 L	11 M	12 M	13 J	14 V	15 S	16 D	17 L	18 M	19 M	20 J	21 V	22 S	23 D	24 L	25 M	26 M
JK	12,5	13	15,5	14	13	12,5	13,5	14,5	15	4	–	13	13	13,5	13	12,5	8,5	12
DB	–	15,5	13	12	13,5	10,5	14	15	12	13	13	12	14	–	–	–	–	–
JB	–	16,5	15,5	14,5	13,5	12	13	11,5	12	14	14	11,5	11	7,5	–	–	–	–
OE	–	–	–	12,5	11,5	10	8,25	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
KL	–	–	–	–	–	9,5	4	12	19	12,5	12,5	13	–	–	–	–	–	–
MP	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	12	12	14	14	12,5	–	–
<b>Totaux</b>	<b>12,5</b>	<b>45</b>	<b>44</b>	<b>53</b>	<b>51,5</b>	<b>54,5</b>	<b>52,75</b>	<b>53</b>	<b>58</b>	<b>43,5</b>	<b>39,5</b>	<b>61,5</b>	<b>50</b>	<b>35</b>	<b>27</b>	<b>25</b>	<b>8,5</b>	<b>12</b>

Tableau 3 : Sommaire des heures de travail réclamées pour le personnel ayant travaillé sur les lieux de l'incident

Le MESCCCB a réclamé 5 699,00 \$, soit environ 10 % du montant total des frais salariaux réclamés, pour trois de ses employés pour la période d'octobre 2018 à mars 2019. À l'exception des heures de travail supplémentaires de JB du 7 au 12 octobre 2018, les frais salariaux réclamés représentent généralement des jours de travail partiels au taux de salaire horaire normal.

Enfin, comme le montre la figure 3, la somme combinée des frais salariaux réclamés par le MESCCCB s'élève à 60 943,80 \$, à laquelle a été ajoutée une marge de 24,8 %, soit 15 114,06 \$, pour les « avantages sociaux ». Aucun document explicatif n'a été fourni à l'appui des frais réclamés pour les avantages sociaux.

#### Documents fournis à l'appui des frais non salariaux

La demande d'indemnisation comprend 71 pages de documents à l'appui des frais non salariaux réclamés par le MESCCCB. Ces documents comprennent des sommaires, des

rapports de dépenses, d'autres relevés comptables internes, des factures et des reçus. D'après les documents fournis, la majeure partie des frais non salariaux réclamés sont expressément liés à six employés, qui ont tous passé un certain temps sur les lieux de l'incident : DB, JB, JK, OE, KL et MP. Certains frais non salariaux réclamés sont de nature plus générale et ont été engagés pour soutenir l'ensemble de l'opération du MESCCCB, plutôt que les employés individuels qui y ont participé.

Le MESCCCB a divisé les frais non salariaux réclamés en deux catégories (voir la figure 3) : « Frais de fonctionnement » et « Frais divers ». La première catégorie semble représenter les frais que le MESCCCB a remboursés à ses employés, tandis que la deuxième catégorie semble englober les frais qui ont été engagés directement par le MESCCCB.

Les frais de fonctionnement réclamés sont justifiés seulement par des documents comptables internes et des sommaires. Ces frais sont ventilés par employé et décrits en bref, mais aucune facture ni aucun reçu n'a été fourni à l'appui. De plus, les dates auxquelles les frais réclamés ont été engagés n'ont pas été indiquées.

Les frais de fonctionnement réclamés peuvent être résumés comme suit :

Nom	Repas / Indemn. quot.	Stationnement	Kilométrage	Trans. public	Location de voiture	Traversier	Voyage aérien	Logement	Autres	Totaux
DB	138,00 \$	130,00 \$	–	27,00 \$	–	–	–	–	–	295,00 \$
JB	528,00 \$	20,00 \$	14,04 \$	30,00 \$	352,80 \$	301,20 \$	–	447,43 \$	–	1 693,47 \$
JK	124,00 \$	–	–	–	–	170,90 \$	–	252,15 \$	–	547,05 \$
OE	52,00 \$	175,00 \$	37,80 \$	25,00 \$	–	–	546,13 \$	–	–	835,93 \$
KL	88,00 \$	27,00 \$	–	27,00 \$	–	–	–	–	307,82 \$	449,82 \$
<b>Totaux</b>	<b>930,00 \$</b>	<b>352,00 \$</b>	<b>51,84 \$</b>	<b>109,00 \$</b>	<b>352,80 \$</b>	<b>472,10 \$</b>	<b>546,13 \$</b>	<b>699,58 \$</b>	<b>307,82 \$</b>	<b>3 821,27 \$</b>

*Tableau 4 : Sommaire des frais de fonctionnement réclamés*

Les frais divers réclamés par le MESCCCB sont généralement justifiés par des factures et/ou des reçus et par des descriptions contenues dans les documents financiers internes. Ces frais peuvent être résumés comme suit :

Description des frais	Date de paiement	Montant
Aéroport de Smithers, stationnement pour JB (10 au 17 septembre 2018)	2018-09-10	20,00 \$
The Last Resort, Queen Charlotte, logement pour DB et JB (dates inconnues)	2018-09-11	257,50 \$
Air Canada, transport par avion de l'équipement d'échantillonnage, Vancouver à Sandspit (2018-09-11)	2018-09-11	181,46 \$
Hazmasters Inc., 4x lunettes de protection étanches, 1x boîte de lunettes de sécurité	2018-09-11	80,64 \$
Shoppers Drug Mart, matériel d'écriture	2018-09-11	7,37 \$
Air Canada, billet d'avion pour OE, Sandspit à Vancouver (2018-09-15)	2018-09-12	540,88 \$
Causeway Convenience, Queen Charlotte, sacs Ziplock et glace pour les prélèvements d'échantillons	2018-09-12	12,26 \$
Air Canada, billet d'avion pour KL, Penticton à Sandspit (2018-09-14)	2018-09-13	733,03 \$
Pacific Coastal Airlines, billet d'avion pour MP, Vancouver à Masset (2018-09-20)	2018-09-18	520,28 \$
Air Canada, billet d'avion pour JW, Kelowna à Sandspit (2018-09-19)	2018-09-18	524,08 \$
Pacific Coastal Airlines, billet d'avion pour KL, Masset à Vancouver (2018-09-20)	2018-09-18	614,78 \$
Air Canada, billet d'avion pour KL, Vancouver à Penticton (2018-09-20)	2018-09-18	305,68 \$
Air Canada, billet d'avion pour JB, Vancouver à Smithers (2018-09-22)	2018-09-19	426,43 \$
Air Canada, billet d'avion pour JB, Sandspit à Vancouver (2018-09-21)	2018-09-19	551,38 \$
Air Canada, billet d'avion pour DB, Sandspit à Prince George (2018-09-21)	2018-09-19	584,98 \$
Pacific Coastal Airlines, billet d'avion pour JK, Masset à Vancouver (2018-09-26)	2018-09-24	417,38 \$
Pacific Coastal Airlines, billet d'avion pour MP, Masset à Vancouver (2018-09-26)	2018-09-24	452,03 \$
Pacific Coastal Airlines, billet d'avion pour JW, Masset à Kelowna (2018-09-26)	2018-09-24	603,36 \$
Chargeur d'ordinateur de rechange (l'original a été endommagé durant l'intervention)	2018-09-27	41,79 \$
Assurance annulation et interruption de voyage de RBC, billet d'avion pour JB, Vancouver à Smithers (2018-10-11)	2018-10-05	41,00 \$
Assurance annulation et interruption de voyage de RBC, billet d'avion pour JB, Sandspit à Vancouver (2018-10-10)	2018-10-05	42,00 \$
Nettoyage du pavillon-dortoir et du bureau (14, 15, 21, 22, 24 et 26 septembre 2018)	2019-02-14	440,00 \$
Nettoyage à la vapeur des tapis du pavillon-dortoir et du bureau	2019-02-14	400,00 \$
<b>Total</b>		<b>7 798,31 \$</b>

Tableau 5 : Sommaire des frais divers réclamés

Les documents internes fournis à l'appui des frais divers réclamés par le MESCCCB montrent les achats effectués par chaque employé. La majeure partie des frais ont été engagés par AM1, qui a fait des achats les 13, 18, 19 et 24 septembre 2018. De plus, AR1 a fait trois achats le 11 septembre 2018.

### Registres du personnel

La demande d'indemnisation comprend 133 pages de registres du personnel qui sont présentés dans des formulaires de « Registre individuel » 214a du Système de commandement d'intervention (« SCI »). À part quelques exceptions, ces formulaires SCI-214a couvrent tous les quarts de travail de tout le personnel du MESCCCB qui a participé à l'intervention en réponse à l'incident. Ces formulaires montrent la répartition des tâches et donnent une description des travaux accomplis.

Aucun formulaire n'a été fourni à l'appui des activités des employés suivants :

- AM1, qui a fait 11,5 heures de travail au cours d'une période de neuf jours;
- AR1, qui a fait seulement une heure de travail pendant une journée;
- NV, qui a été en disponibilité pendant 24 heures les 15 et 16 septembre 2018;
- JB, qui a travaillé du 19 au 22 septembre 2018 (44 heures), ainsi que les 11 et 12 octobre 2018 (29,5 heures);

- TC, qui a fait quatre heures de travail au cours d'une période de sept jours, bien qu'un formulaire ait été fourni pour le 2 octobre 2018 montrant que TC a accompli des tâches administratives pour lesquelles aucuns frais salariaux n'ont été réclamés; et
- RM, qui a fait 14 heures de travail au cours d'une période de quatre jours.

Les formulaires SCI-214a contiennent de nombreux détails sur les déplacements et les tâches du personnel qui était sur les lieux durant l'opération d'intervention du MESCCCB. Ils montrent que JK, DB et JB étaient les principaux membres de l'équipe d'intervention sur place du MESCCCB. JK était le principal représentant du MESCCCB au CU; il a assumé provisoirement les fonctions de commandant adjoint sur place pendant une courte période, durant laquelle il a été remplacé par JB. JK a été le premier employé du MESCCCB à arriver sur les lieux; il a aussi géré les travaux de démobilisation. DB a travaillé avec les entrepreneurs du propriétaire pendant toute la période où il a été présent sur les lieux; il a aidé à élaborer différents plans opérationnels, et il a contribué directement à résoudre les problèmes techniques qui sont survenus durant l'opération d'allègement. JB était principalement affecté à l'UE; il a planifié et mené des opérations de prélèvement d'échantillons avec GHD et d'autres membres de l'UE. Il a aussi aidé à planifier la gestion des déchets et à déployer les barrages flottants.

KL, MP et OE ont été déployés pour de plus courtes périodes, afin d'assurer la relève ou parce qu'ils avaient des compétences spécialisées. KL a aidé à prélever des échantillons, y compris durant la nuit, et à assurer la surveillance générale de l'environnement. MP a surveillé et documenté l'opération d'allègement après le départ de DB. Enfin, OE a fourni des conseils sur la gestion des déchets liquides et solides durant toute l'opération, en collaboration avec tous les membres du CU. Elle a été présente sur les lieux de l'incident pendant quatre jours à compter du 12 septembre 2018.

Un certain nombre de formulaires font une brève mention de JW, un employé du MESCCCB qui est peu documenté ailleurs et qui semble avoir travaillé sur place en tant que [traduction] « directeur du service de l'allègement » du 19 au 26 septembre 2018.

Les formulaires SCI-214a contiennent aussi de nombreux détails sur les tâches accomplies par les employés qui n'ont pas travaillé sur place. Ils montrent que la majorité de ces employés ont travaillé pendant de courtes périodes pour aider aux opérations sur le terrain, au déploiement du personnel et à la tenue des dossiers. Dans tous les cas, le travail effectué par chacun de ces employés correspond aux descriptions de poste figurant dans les tableaux 1 et 2. KF, qui a exercé les fonctions d'agent d'information du COUM, a répondu aux appels des médias et a mis à jour le site Web du MESCCCB de manière périodique tout au long de l'intervention.

CN, LB et CS ont exercé à tour de rôle les fonctions de directeur du COUM à différents stades de l'opération d'intervention du MESCCCB. Leurs formulaires montrent qu'ils ont géré les déploiements de personnel et répondu aux demandes du personnel sur le terrain, en plus de gérer l'alternance des fonctions entre eux. LB a consacré un grand nombre d'heures de travail actif à vérifier les communiqués de presse. Les trois directeurs du COUM ont été en disponibilité pendant de nombreuses heures, souvent durant la nuit. Le

formulaire SCI-214a de CN montre qu'elle a effectué des tâches de coordination tout au long de la journée pendant les heures où elle était en disponibilité, au début de l'opération du MESCCCB. Ce n'est pas le cas pour LB et CS, dont les formulaires indiquent qu'ils n'ont fait aucun travail durant les heures où ils étaient en disponibilité.

Enfin, les formulaires montrent que JB s'est rendu sur les lieux de l'incident une deuxième fois, seul, le 7 octobre 2018. Il a été obligé de voyager de nuit par traversier depuis Prince Rupert, après que sa réservation de voyage par avion commercial ait été annulée à cause de mauvais temps. Pendant qu'il était sur place, JB a examiné le plan de prélèvement d'échantillons et de gestion des déchets du propriétaire avant l'opération de remise à flot, qui s'est déroulée le 9 octobre 2018, et il s'est assuré qu'une quantité suffisante de matériel absorbant était disponible. Après l'enlèvement du navire, JB a fait une inspections des lieux, y compris un relevé des signes de pollution résiduelle par les hydrocarbures. Les travaux que JB a effectués à distance de septembre à décembre 2018 étaient axés sur la gestion des déchets, la compilation des réclamations, le recouvrement des coûts, ainsi que l'examen des résultats des prélèvements d'échantillons.

Les détails opérationnels suivants contenus dans les formulaires SCI-214a sont aussi pertinents :

- Le formulaire de JB pour le 15 septembre 2018 indique que des travaux ont dû être faits durant la nuit pour terminer le prélèvement d'échantillons de base avant l'opération d'allègement, en partie à cause des mouvements de la marée.
- Le formulaire de JK pour le 22 septembre 2018 indique que de la mousse ignifuge empêchait les vapeurs d'essence de s'évaporer. Cela a causé des retards, car il a fallu ventiler davantage la coque du navire.
- Le formulaire de JK pour le 24 septembre indique que [traduction] « la GCC a déterminé qu'il faut récupérer le reste des petits amas de barrages flottants et de matelas absorbants saturés et les mettre en sac. Une fois que cela sera fait, la menace d'un rejet catastrophique dans l'environnement sera atténuée. [...] L'allègement est terminé et tout le produit facilement accessible a été récupéré. L'irisation est irrécupérable, car elle est attenante à de l'équipement physique qui est fixe et flotte librement, etc. » Le formulaire indique aussi que les installations du PCI devaient fermer en fin de journée le 25 septembre 2018.
- Certains formulaires du personnel ayant travaillé sur place contiennent des détails sur les dispositions relatives aux repas. Certains repas ont été fournis par le propriétaire du navire ou la Nation Haida, mais d'autres ne l'ont pas été. Quelques entrées indiquent qu'il y a eu parfois des pénuries de provisions.
- La plupart des employés du MESCCCB qui ont travaillé sur place ont logé dans un pavillon-dortoir du ministère des Forêts, des Terres, des Ressources naturelles et du Développement rural, qu'ils étaient responsables de nettoyer. À cette fin, du personnel de nettoyage a été engagé durant l'intervention, et des nettoyeurs de tapis ont été engagés après la démobilisation.
- Le PCI a aussi été établi dans un immeuble provincial, et les membres du CU étaient responsables du nettoyage de cet immeuble.
- Les politiques du MESCCCB concernant la gestion de la fatigue ont causé des difficultés continues, car le personnel travaillant sur place devait demander des

exemptions pour pouvoir faire de longues heures de travail pendant plusieurs jours consécutifs.

- Diverses mentions sont faites d'un objectif général du CU visant à limiter les dépenses. Certains formulaires disent explicitement de ne pas travailler les fins de semaine, afin d'éviter les heures de travail supplémentaires.
- Le personnel supérieur du MESCCCB qui était présent sur place a traité directement des questions générales de moral et de sécurité du CU et des entrepreneurs tout au long de l'intervention.

### Documents additionnels

Les documents additionnels fournis par le MESCCCB comprennent le [traduction] « Rapport d'échantillonnage environnemental » de GHD, d'une longueur de 266 pages, daté du 22 décembre 2018. Ce rapport indique que des échantillons des sédiments marins et de l'eau de surface ont été prélevés, entre autres choses, pour déceler la présence de [traduction] « composants de combustible » avant l'opération d'allègement, les 15 et 16 septembre 2018, et plus tard le 12 octobre 2018. À ces deux occasions, des échantillons ont été prélevés sur les lieux de l'échouement et aux environs. Des concentrations de combustible résiduel ont été décelées sur les lieux de l'échouement, ainsi que des [traduction] « composés perfluorés (composants de la mousse ignifuge) ». Dans les deux cas, le rapport d'échantillonnage a conclu que [traduction] « L'atténuation naturelle devrait procurer un meilleur avantage net pour l'environnement que de prendre des mesures de restauration intensives dans les zones intertidales. »

La demande d'indemnisation du MESCCCB comprend aussi des pièces de correspondance relatives à l'intervention, y compris un [traduction] « Sommaire des ressources à risque », ainsi que des organigrammes. De plus, la demande d'indemnisation comprend des copies du plan de gestion des déchets, du plan d'allègement, et du [traduction] « Plan de surveillance de la qualité de l'air durant le transfert de carburant » de GHD. Bien que tous ces documents soient utiles à l'évaluation de la demande d'indemnisation, il n'est pas jugé nécessaire d'en résumer le contenu à fond, étant donné les éléments de preuve déjà présentés et décrits dans cette lettre.

\*\*\*

## **CORRESPONDANCE AVEC LE DEMANDEUR ET PREUVE ADDITIONNELLE**

### Correspondance entre la Caisse et le MESCCCB et preuve additionnelle fournie

À quelques reprises durant l'évaluation de la demande d'indemnisation du MESCCCB et de l'enquête sur celle-ci, la Caisse a demandé au MESCCCB de lui fournir des éclaircissements ou des preuves additionnelles. Dans la mesure où ces communications et les preuves additionnelles fournies en réponse à celles-ci se rapportent aux décisions énoncées dans la présente lettre, elles sont décrites ci-après.

### *Taux des frais d'administration et TPS*

Le 11 août 2020, la Caisse a envoyé une demande au MESCCCB afin d'obtenir une explication des frais d'administration de 25 % qui ont été réclamés, ainsi qu'une explication de la TPS qui a été réclamée séparément et qui semble avoir été appliquée à tous les autres frais réclamés, y compris les frais salariaux.

En réponse à la demande concernant les frais d'administration, le MESCCCB a répondu que [traduction] « Le montant des frais d'administration est prescrit par règlement, mais le calcul du pourcentage et la manière dont ces fonds sont utilisés ne sont pas définis par règlement et sont laissés à la discrétion du ministère. Voir le règlement 185/2017 *Spill Preparedness, Response, and Recovery Regulation* de la C.-B., associé à l'*Environmental Management Act* ». Cette réponse était semblable à l'information fournie à l'origine dans la demande d'indemnisation.

En ce qui concerne la TPS, le MESCCCB a retiré cette portion de sa demande d'indemnisation.

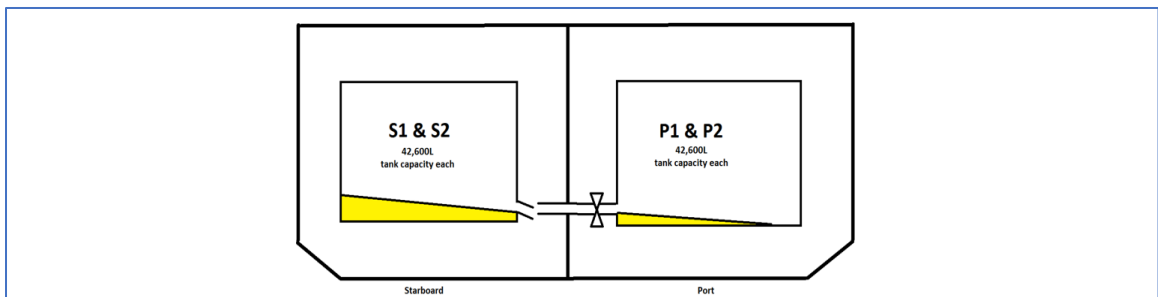
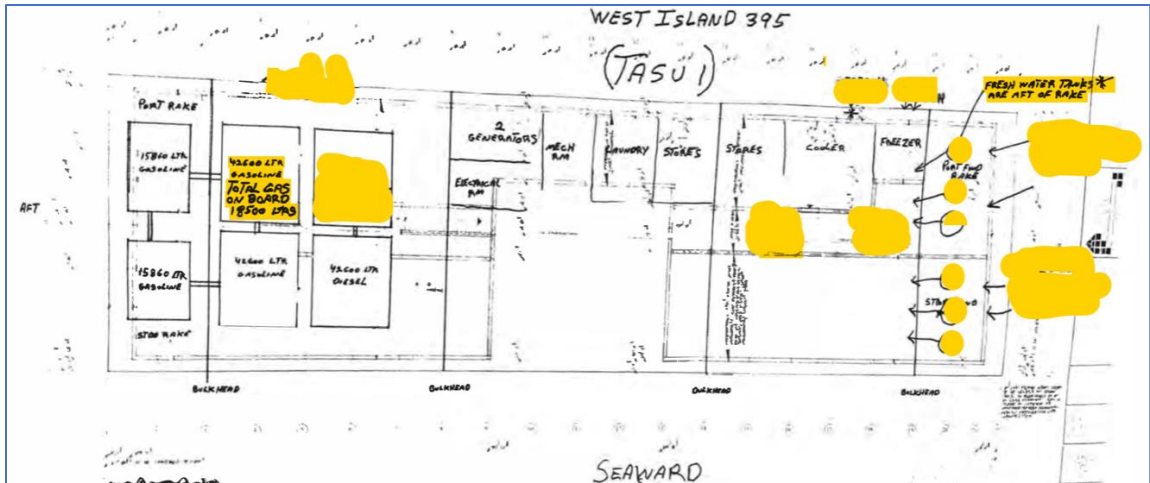
#### *Schéma de la coque du navire, plans d'action en réponse à l'incident, et rapports de situation du CU*

Le 25 août 2020, la Caisse a demandé au MESCCCB de lui fournir ce qui suit :

1. Une copie du diagramme de l'agencement général (AG) du chaland montrant l'emplacement des différents réservoirs, des espaces vides, etc. à l'intérieur de la coque. [...]
2. Des copies de tous les plans d'action en réponse à l'incident (PAI) qui ont été approuvés par le commandement unifié.
3. Des copies de tous les rapports de situation (RAPSIT) qui ont été émis par le commandement unifié.

Le 28 août 2020, le MESCCCB a répondu et a fourni ce qui suit : deux schémas de la coque du navire montrant, entre autres choses, l'emplacement et le contenu des différents réservoirs; 997 pages de documents relatifs au plan d'action en réponse à l'incident (PAI), datés du 11 au 25 septembre 2018; et 13 pages de ce qui semblait être des communiqués de presse publiés par le CU et contenus dans un dossier appelé [traduction] « Rapports de situation ».





Figures 4 et 5 : Schémas de l'intérieur de la coque du navire fourni par le MESCCCB le 28 août 2020

Les documents relatifs au PAI sont volumineux. Ils contiennent des éléments d'information provenant de chaque membre du CU, mais le PAI et les rapports de situation ont peu ajouté à l'information qui avait déjà été fournie, si ce n'est que de confirmer que le navire a été formellement identifié comme étant le *West Island 395*.

*Avantages sociaux des employés, conventions collectives, indemnités de déplacement, et diverses autres requêtes*

En octobre 2020, la Caisse a demandé au MESCCCB de lui fournir ce qui suit :

- Une justification du montant réclamé pour le régime d'avantages sociaux des employés au taux de 24,8 %, y compris une justification de l'application de ce montant aux heures normales de travail et aux heures de travail supplémentaires;
- Des copies des conventions collectives du personnel d'intervention du MESCCCB;
- Des détails sur les taux des indemnités de déplacement du MESCCCB qui étaient en vigueur au moment de l'incident;
- Les formulaires SCI-214a de l'employé JB du MESCCCB pour la période du 19 au 23 septembre 2018; et
- Des détails sur les repas que le propriétaire du navire a fournis au personnel du MESCCCB qui travaillait sur place.

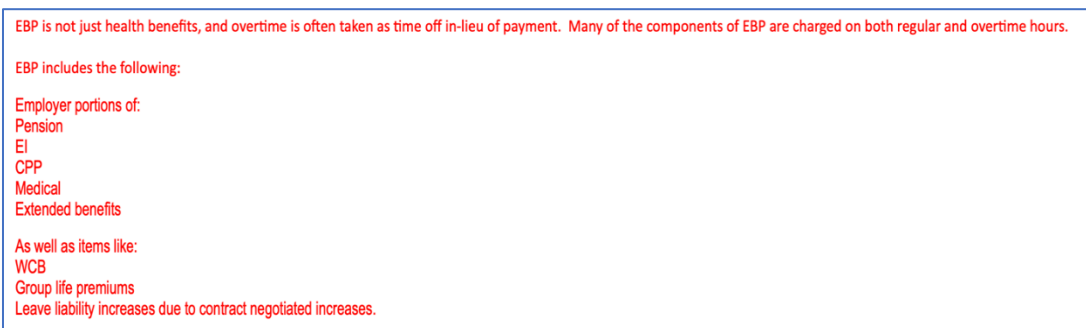
Le 6 novembre 2018, le MESCCCB a fourni les formulaires SCI-214a demandés pour l'employé JB, ainsi que des formulaires plus détaillés pour les 24 et 25 septembre 2018.

Les formulaires montrent que JB a travaillé au PCI les 19 et 20 septembre 2018 et que ses activités étaient axées sur les travaux d'allègement. Par la suite, il a quitté les lieux de l'incident. Les autres travaux accomplis par JB les 24 et 25 septembre 2018 étaient axés sur la planification de la gestion des déchets et la compilation des documents relatifs à l'intervention.

Le 10 décembre 2020, le MESCCCB a fourni trois liens vers ses politiques d'établissement des coûts de déplacement, dans lesquelles figuraient des taux en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> avril 2020. Le MESCCCB a noté qu'il réclamait des indemnités quotidiennes pour ses employés qui ont travaillé sur place, dans la mesure où le propriétaire du navire ne leur avait pas fourni des repas; il a précisé que ces repas avaient été [traduction] « offerts de façon sporadique et que les intervenants ne pouvaient pas s'y fier ».

Le 17 mars 2021, durant un appel téléphonique avec la Caisse, le MESCCCB a fourni de l'information sur les prélèvements d'échantillons qu'il a effectués. Le MESCCCB a indiqué que son personnel a été parmi les premiers intervenants à arriver sur les lieux et qu'il a prélevé des échantillons de base; par la suite, il a aidé GHD, un entrepreneur engagé par le propriétaire, à faire d'autres prélèvements d'échantillons. Le MESCCCB a aussi prélevé des échantillons de tissus d'organismes, mais ceux-ci n'ont pas été analysés parce que les analyses des échantillons des sédiments marins et de l'eau de surface ont montré que ce n'était pas nécessaire.

Enfin, le MESCCCB a fourni un tableau montrant les taux des retenues sur le salaire ainsi que deux conventions collectives à l'appui des frais réclamés pour les avantages sociaux de ses employés. Le MESCCCB a aussi inclus la note suivante :



EBP is not just health benefits, and overtime is often taken as time off in-lieu of payment. Many of the components of EBP are charged on both regular and overtime hours.

EBP includes the following:

Employer portions of:  
Pension  
EI  
CPP  
Medical  
Extended benefits

As well as items like:  
WCB  
Group life premiums  
Leave liability increases due to contract negotiated increases.

Figure 6 : Copie d'écran du courriel que le MESCCCB a envoyé à la Caisse le 17 mars 2021

### Autres demandes d'indemnisation reçues par la Caisse concernant l'incident

En plus de la demande d'indemnisation du MESCCCB, la Caisse a reçu à ce jour deux autres demandes d'indemnisation concernant l'incident. La première de ces deux demandes a été reçue du propriétaire apparent du navire le 14 janvier 2019, et la deuxième demande a été reçue de la GCC le 1<sup>er</sup> septembre 2020.

La demande d'indemnisation du propriétaire du navire contient des documents qui décrivent en détail les mesures prises par les différents entrepreneurs engagés par le propriétaire tout au long de l'intervention du CU, y compris, entre autres choses, les rapports des experts maritimes, les registres d'activités, et les divers plans opérationnels.

La demande d'indemnisation de la GCC comprend un exposé décrivant l'incident et l'intervention du CU en réponse à celui-ci, ainsi que certains documents qui se trouvent aussi dans la demande d'indemnisation du MESCCCB.

Dans les cas où les deux autres demandes d'indemnisation susmentionnées et celle du MESCCCB se recoupaient, la preuve contenue dans les deux autres demandes corroborait généralement celle fournie par le MESCCCB.

\*\*\*

## **CONCLUSIONS ET DÉCISIONS**

### La demande d'indemnisation du MESCCCB pourrait être admissible selon l'article 103 de la LRMM

L'incident a causé ou a menacé de causer des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures 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. La demande d'indemnisation relative à l'incident pourrait donc être admissible.

Le MESCCCB 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) de la LRMM.

Certains frais réclamés semblent avoir été engagés pour la prise de mesures raisonnables visant à « prévenir, contrer, réparer ou réduire au minimum » les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par un navire, comme le prévoit la partie 6, section 2 de la LRMM, et ils pourraient donc être indemnisables.

Par conséquent, la demande d'indemnisation pourrait être admissible selon l'art. 103 de la LRMM.

### Identification et description du navire

Étant donné que le navire était désigné par plusieurs noms dans les documents du MESCCCB, une recherche a été faite dans le registre d'immatriculation de Transports Canada. Aucune information sur l'immatriculation d'un navire appelé « *Tasu I* » ou « *Tasu I* » n'a été trouvée.

Cependant, un chaland appelé le « *West Island 395* » figure dans le registre d'immatriculation. Ce navire, portant le numéro matricule 323291, est identifié comme étant un chaland ayant une coque en acier. Les documents du PAI montrent qu'il a été confirmé que le navire est bel et bien celui qui est immatriculé sous ce nom et ce numéro matricule.

Il est donc conclu que le navire est effectivement le *West Island 395*.

D'après le registre d'immatriculation, le navire a été construit en 1965 pour être apparemment utilisé à des fins industrielles. Plus tard, avant l'incident, le navire a été

modifié pour y ajouter une superstructure d'habitation. Le navire ne semblait avoir aucun mode de propulsion, mais il transportait de grandes quantités de carburant diesel et d'essence dans des réservoirs à l'intérieur de sa coque pour faire fonctionner ses génératrices et ravitailler de plus petites embarcations en carburant. Il a une longueur de 51,21 mètres, une largeur de 14,66 mètres et un creux de 3,14 mètres.

### Conclusions concernant les preuves

*Les faits de l'incident présentés par le MESCCCB sont généralement acceptés*

Le MESCCCB a joint à sa demande d'indemnisation un exposé et d'autres documents justificatifs, dont la plupart sont décrits en détail ci-haut, qui présentent les faits de l'incident de façon assez détaillée. Les descriptions des événements importants données par le MESCCCB sont acceptées comme étant généralement exactes.

*Le navire a constitué une menace de pollution par les hydrocarbures jusqu'au 24 septembre 2018*

Il est accepté que l'incident, tel qu'il a été décrit par le MESCCCB, a entraîné un rejet d'hydrocarbures qui menaçait de causer des dommages à l'environnement, et que l'incident risquait aussi de causer de futurs rejets d'hydrocarbures. Bien que la quantité réelle d'hydrocarbures rejetés à la suite de l'incident était minime, il y avait un véritable risque d'un rejet plus important, étant donné la quantité d'hydrocarbures se trouvant à bord du navire. De plus, les conséquences d'un tel rejet dans les eaux autour de Haida Gwaii étaient graves. Il est accepté que l'enlèvement des hydrocarbures du navire sur place était une mesure raisonnable dans les circonstances.

La décision d'enlever les hydrocarbures du navire sur place a été compliquée par des préoccupations concernant l'inflammabilité des vapeurs d'essence contenues dans la coque du navire. Ces préoccupations étaient réelles. Indépendamment du fait qu'un incendie ou une explosion à bord du navire ait pu causer des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, il est accepté qu'il fallait bien comprendre et résoudre ces risques avant que l'opération d'enlèvement des hydrocarbures contenus dans les réservoirs du navire ne puisse débuter en toute sécurité. Cette situation, ainsi que l'endroit éloigné où le navire s'est échoué, ont eu pour effet de retarder et de prolonger l'intervention en réponse à l'incident.

Les formulaires SCI-214a fournis par le MESCCCB font la lumière sur l'évolution et l'atténuation de la menace de pollution par les hydrocarbures que posait le navire. Comme il a été noté ci-haut, ces formulaires montrent qu'une fois que l'opération d'allègement a pris fin le 24 septembre 2018, le navire ne posait plus une grave menace de pollution par les hydrocarbures. Cette version des faits diffère quelque peu de celle présentée dans l'exposé du MESCCCB, lequel a sans doute été rédigé longtemps après la fin de l'intervention. La version des événements énoncée dans les formulaires SCI-214a est considérée plus juste, car elle a probablement été rédigée durant l'intervention ou peu de temps après.

*Les activités du MESCCCB ont généralement été raisonnables jusqu'au 24 septembre 2018 inclusivement*

Les mesures prises par le MESCCCB et les frais qu'il a réclamés pour ces mesures sont considérés comme ayant eu pour but de surveiller et de réduire les dommages réels dus à la pollution par les hydrocarbures causée par le navire et d'atténuer la menace persistante de causer d'autres dommages de ce genre, comme le prévoit la LRMM.

La qualité et l'ampleur de la preuve concernant la répartition des tâches du personnel fournie par le MESCCCB – en particulier les formulaires SCI-214a – étaient généralement excellentes. Dans presque tous les cas, la preuve montrait clairement ce que chaque employé du MESCCCB a fait tout au long de l'intervention et pourquoi. Il est conclu que l'intervention du MESCCCB était bien ciblée et généralement conforme à l'objectif global du CU de limiter les dépenses, et qu'il n'y a eu aucun chevauchement important des efforts, que ce soit à l'interne ou par rapport à ceux des autres intervenants.

La majeure partie des activités de soutien accomplies par le personnel qui a travaillé à distance au COUM et ailleurs est acceptée. D'autres détails sur cette conclusion sont fournis dans la prochaine section de la lettre.

En ce qui concerne les six membres du personnel qui ont passé du temps sur place durant l'intervention, tous les frais salariaux réclamés sont acceptés. Comme le montrent le graphique 1 et le tableau 3, il y a eu rarement plus de quatre employés du MESCCCB sur les lieux de l'incident à n'importe quel moment durant l'intervention. Les journées de transition et de déplacement étaient les plus chargées, ce qui est compréhensible.

JK, DB et JB ont formé le principal contingent du personnel sur place. Ils ont été présents pendant presque toute la durée de l'intervention, bien que DB et JB aient été démobilisés le 21 septembre 2018, puisque l'opération d'allègement avançait bien et que la situation générale s'était stabilisée. Comme le montrent les formulaires SCI-214a de ces trois employés, ils ont exercé leurs rôles en alternance dans une certaine mesure, mais chacun d'entre eux est considéré comme ayant ajouté une valeur à l'intervention. Le rôle de chacun de ces employés est jugé approprié et raisonnable, indépendamment des tâches qui leur ont été assignées : la coordination de la logistique; le soutien technique, la surveillance et la planification; la surveillance et l'application des mesures de sécurité sur les lieux; l'évaluation et la surveillance environnementales; la tenue de dossiers; ou le prélèvement d'échantillons.

En ce qui concerne l'ensemble de l'opération de prélèvement d'échantillons, il est accepté que le rôle du MESCCCB était à la fois préventif et intégral, et que GHD n'a commencé à prélever des échantillons que le 15 septembre 2018. Il est aussi noté que les ressources allouées par le MESCCCB étaient modestes, et que pas plus d'un employé a été affecté à cette tâche à un moment quelconque. Par conséquent, les frais réclamés pour le prélèvement d'échantillons sont jugés raisonnables dans les circonstances.

Les trois autres membres du personnel qui ont travaillé sur place – OE, KL et MP – ont été déployés pour de plus courtes périodes, surtout en raison de leurs compétences spécialisées et/ou pour assurer la relève. Cette seconde raison est tout particulièrement acceptée, car les préoccupations concernant la gestion de la fatigue sont devenues importantes au fur et à mesure que l'intervention du MESCCCB s'est poursuivie.

OE est un spécialiste qui s'est occupé de la gestion des déchets tout au long de l'intervention et qui a été dépêché à Haida Gwaii pour une période de quatre jours. Étant donné l'endroit éloigné où l'incident a eu lieu, la complexité de l'opération d'allègement, la quantité d'hydrocarbures en question, et l'usage intensif de mousse ignifuge et de matériel absorbant, la présence d'OE sur place est jugée raisonnable.

KL et MP ont surtout assuré la relève des trois principaux intervenants, mais chacun d'eux a aussi joué un rôle spécialisé. KL a remplacé JB au sein de l'UE et il a participé au prélèvement d'échantillons durant la nuit, ce qui semble avoir été nécessaire en raison des conditions de la marée et du moment où l'opération d'allègement s'est déroulée. MP est arrivé sur les lieux une journée avant le départ de DB et de JB, et il a apporté un soutien au PCI et à l'opération d'allègement. MP a également produit des documents très détaillés sur l'opération d'allègement.

Tous les frais de déplacement en septembre 2018 associés au personnel qui a travaillé sur place sont considérés comme ayant été engagés raisonnablement pour appuyer l'opération d'intervention du MESCCCB. Bien que les descriptions de certains frais de déplacement réclamés étaient manquantes par endroits, les formulaires SCI -214a ont apporté un contexte utile dans presque tous les cas. Seul un montant de 257,50 \$, pour ce qui semble être des frais de logement sur place engagés par DB et JB et payés le 11 septembre 2018, n'a pas été expliqué. Ces deux membres du personnel ne semblent pas avoir logé ailleurs que dans le pavillon-dortoir provincial, mais ce n'est pas tout à fait clair. Étant donné que ces frais de logement étaient modestes et qu'ils ont été engagés au tout début de l'intervention, ils sont acceptés au motif que la réservation en question pourrait avoir été faite avant que les dispositions générales pour le logement n'aient été prises, ou du moins avant que ces dispositions ne soient largement comprises.

Enfin, les frais d'intervention non salariaux et plus généraux sont aussi acceptés au motif qu'ils ont été engagés pour appuyer les prélèvements d'échantillons, les mesures de sécurité, le nettoyage des installations provinciales ayant servi à l'intervention, ou le remplacement d'équipement endommagé ou perdu au cours de l'intervention. Tous ces frais entrent dans des catégories indemnifiables et ils sont tous jugés raisonnables.

*Certaines ressources allouées par le MESCCCB après le 24 septembre 2018 étaient raisonnables*

Après la fin de l'opération d'allègement le 24 septembre 2018, le MESCCCB a tourné ses efforts vers la gestion des déchets et la démobilisation. Il est considéré que la suite de l'intervention du MESCCCB à ce stade était efficace, efficiente et raisonnable. Une quantité de matériel absorbant souillé d'hydrocarbures et de mousse ignifuge se trouvait encore à l'intérieur du navire à ce moment, et certains membres de l'équipe du MESCCCB possédaient l'expertise nécessaire pour appuyer et surveiller les travaux de logistique et d'élimination du propriétaire, qui ont été compliqués par l'endroit éloigné où l'incident s'est produit. De plus, il est accepté que le MESCCCB a assumé la principale responsabilité des immeubles provinciaux utilisés par le CU, y compris le PCI et au moins un pavillon-dortoir. Ces installations devaient être maintenues en bon état, et le personnel du MESCCCB a fait le plus gros de ce travail tout au long de l'intervention.

Le 7 octobre 2018, un seul employé du MESCCCB, JB, est retourné sur les lieux de l'incident. Durant ce temps, JB, qui avait été présent sur place pendant une longue période en septembre 2018 (et qui connaissait donc bien la situation), a observé et appuyé les opérations de récupération et de gestion des déchets du propriétaire. Après la remise à flot du navire, JB a fait une inspection des lieux et a relevé quelques signes de pollution résiduelle par les hydrocarbures. Dans la mesure où les activités que JB a accomplies sur place en octobre 2018 sont documentées, les frais salariaux et les frais de déplacement connexes sont jugés raisonnables.

Enfin, les formulaires SCI-214a de JB montrent qu'il a travaillé périodiquement pendant de courtes périodes du 24 septembre au 5 décembre 2018 afin de compiler les documents de l'intervention du MESCCCB, de faire le suivi de la gestion des déchets, d'examiner les résultats des prélèvements d'échantillons, et de tenter de recouvrer les coûts auprès du propriétaire du navire. Il est accepté que toutes ces activités étaient raisonnablement liées à l'opération d'intervention du MESCCCB en réponse à la pollution par les hydrocarbures, et tous les frais connexes sont jugés raisonnables.

\*\*\*

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

Les frais que le MESCCCB a réclamés à la Caisse sont répartis en sept catégories, dont chacune est examinée brièvement ci-après.

En vertu de la partie 7 de la LRMM, les mesures prises en réponse à un incident de pollution par les hydrocarbures et les frais qui en résultent doivent être raisonnables pour être indemnisables par la Caisse. Dans la mesure où les motifs n'ont pas déjà été exposés dans la présente lettre, les paragraphes suivants expliquent pourquoi certaines portions de la demande d'indemnisation du MESCCCB ont été jugées recevables et d'autres ont été rejetées.

Salaires normaux

Montant réclamé : 17 438,93 \$

Pour les motifs déjà exposés dans la lettre, les montants réclamés pour les salaires normaux de DB, OE, JK, KL et MP sont acceptés en entier. De plus, la majeure partie des montants réclamés pour le salaire normal de JB sont acceptés. La seule réduction qui a été faite se rapporte aux frais des travaux non documentés effectués par JB le 12 octobre 2018. Bien que les frais réclamés pour le 11 octobre 2018 ne soient pas documentés non plus, ils ont été acceptés au motif qu'il fallait une journée pour la démobilisation et le voyage de retour.

Les montants complets réclamés pour KB, TG, NV, AM2 et AR2 sont acceptés, car les formulaires SCI-214a montrent que ces employés ont tous apporté une contribution concertée à l'opération d'intervention du MESCCCB, en particulier aux premiers stades de l'opération. Dans la même veine, nous avons aussi accepté le montant complet réclamé pour CS, qui a travaillé seulement une demi-heure au taux de salaire normal pour examiner des documents afin de se préparer à exercer les fonctions de directeur du COUM.

En général, les frais des activités de relations publiques à la suite d'un incident de pollution par les hydrocarbures ne sont pas indemnisables par la Caisse. Une exception est faite

lorsque de telles activités visent principalement à protéger le public ou l'environnement, mais il n'y a aucune preuve que les activités de relations publiques menées par le personnel du MESCCCB remplissent ce critère. De plus, le CU a publié ses propres communiqués de presse chaque jour pendant presque toute la durée de l'intervention. Par conséquent, les frais des activités de relations publiques menées par le personnel du MESCCCB ne sont pas indemnisables. Les montants réclamés pour KF sont rejetés, en plus de la moitié du montant réclamé pour LB, qui a plus ou moins partagé son temps entre la vérification des communiqués de presse et la coordination des efforts d'intervention en tant que directeur du COUM, ces dernières fonctions étant pleinement indemnisables.

Bien qu'aucun formulaire SCI-214a n'ait été fourni pour justifier les travaux accomplis par AM1 et AR1, les documents comptables du MESCCCB montrent que ces deux employés se sont occupés de faire des réservations de voyage et d'autres achats pour appuyer le personnel sur le terrain. De plus, le formulaire SCI-214a de NV montre que AR1 s'est occupé d'expédier du matériel de prélèvement d'échantillons au personnel sur le terrain. Ainsi, les heures de travail réclamées pour AM1 et AR1 sont acceptées dans la mesure où elles ont été accomplies durant les journées où ces deux employés ont fait des achats qui ont été jugés raisonnables.

Bien qu'aucun document détaillé montrant la répartition des tâches n'ait été fourni pour justifier les heures de travail de TC et RM, les frais réclamés pour ces deux membres du personnel ont été acceptés. D'après les feuilles de temps fournies par le MESCCCB, TC et RM se sont tous deux occupés du recouvrement des coûts et d'autres tâches administratives. Ces travaux et les frais salariaux associés sont jugés raisonnables.



Nom	Rôle	Montant réclamé	Montant recevable
KB	Chef des finances du COUM	39,20 \$	39,20 \$
AM1	Chef de la logistique du COUM	276,12 \$	168,08 \$
TG	Chef de la planification du COUM	310,34 \$	310,34 \$
DB	Sous-chef de section du PCI	3 141,67 \$	3 141,67 \$
AR1	Soutien du COUM	34,78 \$	34,78 \$
NV	Chef de la logistique du COUM	292,10 \$	292,10 \$
KF	Agent d'information du COUM	313,02 \$	0,00 \$
OE	Gestion des déchets	1 714,58 \$	1 714,58 \$
JK	Représentant du CU au PCI	2 928,34 \$	2 928,34 \$
JB	Chef de l'UE du PCI	4 389,18 \$	4 102,57 \$
LB	Directeur du COUM	695,81 \$	347,91 \$
AM2	Chef des finances du COUM	107,37 \$	107,37 \$
AR2	Chef de la planification du COUM	169,83 \$	169,83 \$
KL	UE du PCI	1 686,80 \$	1 686,80 \$
CS	Directeur du COUM	23,09 \$	23,09 \$
MP	Sous-chef de section des opérations du PCI	810,48 \$	810,48 \$
TC	Administration	101,48 \$	101,48 \$
RM	Recouvrement des coûts	404,74 \$	404,74 \$
<b>Totaux</b>		<b>17 438,93 \$</b>	<b>16 383,36 \$</b>

Tableau 6 – Sommaire des montants réclamés et des montants recevables pour les frais des salaires normaux

**La portion de la demande d'indemnisation relative aux salaires normaux est recevable au montant de 16 383,36 \$.**

Heures de travail supplémentaires Montant réclamé : 43 504,87 \$

Comme il a déjà été noté, les frais réclamés par le MESCCCB dans cette catégorie comprennent les heures de travail supplémentaires rémunérées au taux et demi et au taux double du salaire horaire normal de chaque employé, les heures de disponibilité rémunérées au tiers du salaire horaire normal de chaque employé, ainsi que 22 pauses-repas pendant les heures supplémentaires rémunérées au taux uniforme de 15,30 \$ chacune.

Pour les motifs déjà exposés dans cette lettre, les frais des heures de travail supplémentaires et des pauses-repas pendant les heures supplémentaires réclamés pour DB, JK, OE, KL et MP sont acceptés en entier. De plus, la majeure partie des montants réclamés pour JB sont acceptés. La seule réduction qui a été faite se rapporte aux frais des travaux non documentés effectués par JB le 12 octobre 2018. Bien que les frais réclamés pour le 11 octobre 2018 ne soient pas documentés non plus, ils ont été acceptés au motif qu'il fallait une journée pour la démobilisation et le voyage de retour.

Les montants complets réclamés pour SB et NF sont acceptés, car les formulaires SCI-214a montrent que ces deux employés ont apporté une importante contribution concertée à l'opération d'intervention du MESCCCB, en particulier aux premiers stades de l'opération. Dans la même veine, le montant complet réclamé pour CN est accepté, car les documents fournis montrent clairement qu'il a contribué aux premiers stades de l'opération du MESCCCB en tant que directeur du COUM, y compris durant les heures de disponibilité.

LB et CS ont tous deux exercé les fonctions de directeur du COUM plus tard durant l'intervention du MESCCCB et ils ont apporté une importante contribution concertée. Lorsque ces deux personnes ont commencé à participer à l'opération, cependant, le PCI avait déjà un effectif complet du MESCCCB qui était devenu largement autosuffisant. Néanmoins, LB et CS ont tous deux consigné de nombreuses heures de disponibilité, souvent la nuit, durant lesquelles il semble qu'aucun travail actif n'ait été accompli. En l'absence d'une justification précise de ces heures de disponibilité, les frais réclamés pour celles-ci ne sont pas acceptés. Étant donné les conclusions énoncées ci-haut concernant les heures de travail normales de LB, qui comprenaient de vastes tâches de relations avec les médias, seulement la moitié des frais réclamés pour les heures de travail actif supplémentaires de LB sont acceptés. Les frais des heures de travail supplémentaires de CS, qui s'est concentré uniquement sur la gestion et la logistique, sont acceptés en entier.

Enfin, les frais des heures de disponibilité réclamés pour NV sont rejetés en entier à cause de l'absence de documents justificatifs.

Nom	Rôle	Montant réclamé	Montant recevable
SB	Chef de la logistique du COUM	278,24 \$	278,24 \$
NF	Chef de service du soutien du COUM	1 154,75 \$	1 154,75 \$
CN	Directeur du COUM	2 259,61 \$	2 259,61 \$
DB	Sous-chef de section du PCI	6 915,88 \$	6 915,88 \$
JK	Représentant du CU au PCI	10 334,76 \$	10 334,76 \$
JB	Chef de l'UE du PCI	11 219,63 \$	10 252,22 \$
OE	Gestion des déchets	2 562,25 \$	2 562,25 \$
LB	Directeur du COUM	1 904,82 \$	674,72 \$
KL	UE du PCI	3 491,24 \$	3 491,24 \$
NV	Chef de la logistique du COUM	233,68 \$	0,00 \$
CS	Directeur du COUM	515,94 \$	69,29 \$
MP	Sous-chef de section des opérations du PCI	2 634,06 \$	2 634,06 \$
<b>Totaux</b>		<b>43 504,86 \$</b>	<b>40 627,02 \$</b>

*Tableau 7 – Sommaire des montants réclamés et des montants recevables pour les frais des heures de travail supplémentaires, des heures de disponibilité et des pauses-repas pendant les heures supplémentaires*

**La portion de la demande d'indemnisation relative aux heures de travail supplémentaires est recevable au montant de 40 627,02 \$.**

Avantages sociaux des employés Montant réclamé : 15 114,06 \$

Le MESCCCB a réclamé les frais des avantages sociaux des employés au taux de 24,8 % en plus des frais réclamés pour les salaires normaux et les heures de travail supplémentaires. Bien que ce taux semble être raisonnable et à peu près équivalent à celui d'autres entités gouvernementales, y compris la GCC, son application aux frais des heures de travail supplémentaires est problématique.

En général, les frais des avantages sociaux n'augmentent pas lorsque les employés font des heures de travail supplémentaires. C'est parce que les régimes d'avantages sociaux des employés sont habituellement basés seulement sur les salaires de base, sauf si le salaire de base d'un employé est inférieur au maximum de la rémunération assurable du Régime de

pensions du Canada et de l'assurance-emploi, auquel cas les cotisations de l'employeur peuvent augmenter, dans une mesure limitée, par rapport aux heures de travail supplémentaires payées. Cependant, ce n'était le cas d'aucun employé du MESCCCB qui a fait des heures de travail supplémentaires.

Dans l'information qu'il a fournie le 17 mars 2021, le MESCCCB n'a offert aucune raison convaincante pouvant justifier une dérogation à la règle générale énoncée ci-haut. Par conséquent, les frais réclamés pour les avantages sociaux des employés sont acceptés seulement dans la mesure où ils s'appliquent aux frais des salaires normaux acceptés.

**La portion de la demande d'indemnisation relative aux avantages sociaux des employés est recevable au montant de 4 063,07 \$.**

Frais de fonctionnement Montant réclamé : 3 665,31 \$

Les frais de fonctionnement réclamés par le MESCCCB, qui semblent être des frais de déplacement que le MESCCCB a remboursés à ses employés, sont résumés dans le tableau 4. Le MESCCCB a réclamé la somme de 3 665,31 \$ dans cette portion de sa demande d'indemnisation. Cette somme ne comprend pas la TPS, qui a été réclamée à l'origine dans une catégorie séparée. La TPS et les autres taxes applicables aux frais de fonctionnement ont plutôt été inclus dans cette portion de la demande d'indemnisation, ce qui porte le total des frais réclamés à 3 821,27 \$.

Comme il a été noté, à part un sommaire d'une seule page contenant peu de descriptions, aucun document n'a été fourni pour justifier les frais de fonctionnement réclamés. Cela étant dit, il est possible, d'après les autres documents fournis par le MESCCCB, en particulier les formulaires SCI-214a et les documents concernant les frais divers, de déduire les raisons pour lesquelles la majeure partie des frais de fonctionnement ont été engagés.

Il est conclu que tous les frais de fonctionnement réclamés peuvent être reliés aux frais nécessaires pour soutenir le personnel du MESCCCB qui a travaillé sur le terrain. De plus, tous ces frais sont jugés raisonnables. Bien que le MESCCCB n'ait fourni aucune information sur les taux des indemnités quotidiennes qui étaient en vigueur au moment de l'incident, les montants réclamés pour chaque employé sont généralement peu élevés. Aucun de ces montants ne dépasse ou n'est même proche de ceux qui auraient été réclamés si chaque employé qui a travaillé sur place avait été rémunéré au plein taux actuel des indemnités quotidiennes pour chaque jour de présence sur le terrain.

Nom / Description des frais réclamés	Montant réclamé	Montant recevable
DB repas / indemnité quotidienne, stationnement, transport public	295,00 \$	295,00 \$
JB repas / indemnité quotidienne, stationnement, kilométrage, transport public, location d'un véhicule, traversier, logement	1 693,47 \$	1 693,47 \$
JK repas / indemnité quotidienne, traversier, logement	547,05 \$	547,05 \$
OE repas / indemnité quotidienne, stationnement, kilométrage, transport public, billet d'avion	835,93 \$	835,93 \$
KL repas / indemnité quotidienne, stationnement, transport public, divers	449,82 \$	449,82 \$
<b>Totaux</b>	<b>3 821,27 \$</b>	<b>3 821,27 \$</b>

*Tableau 8 – Sommaire des montants réclamés et des montants recevables pour les frais de fonctionnement*

**La portion de la demande d'indemnisation relative aux frais de fonctionnement est recevable au montant de 3 821,27 \$.**

Frais divers

Montant réclamé : 7 487,50 \$

Les frais divers réclamés par le MESCCCB, qui semblent être des frais de déplacement payés d'avance par le MESCCCB, sont résumés en détail dans le tableau 5. Le MESCCCB a réclamé la somme de 7 487,50 \$ dans cette portion de sa demande d'indemnisation. Cette somme ne comprend pas la TPS, qui a été réclamée à l'origine dans une catégorie séparée. La TPS et les autres taxes applicables aux frais divers ont plutôt été inclus dans cette portion de la demande d'indemnisation, ce qui porte le total des frais réclamés à 7 798,31 \$.

À l'exception des voyages aériens de JW, qui ne sont justifiés par aucun autre document, tous les frais divers réclamés peuvent être reliés de manière satisfaisante à des éléments acceptés de l'opération d'intervention du MESCCCB en réponse à la pollution par les hydrocarbures. De plus, ces frais sont jugés raisonnables.

Nom / Description des frais réclamés	Montant réclamé	Montant recevable
DB billet d'avion et logement	713,73 \$	713,73 \$
JB billets d'avion, logement, stationnement, assurance annulation de voyage	1 209,56 \$	1 209,56 \$
JK billet d'avion	417,38 \$	417,38 \$
OE billet d'avion	540,88	540,88 \$
KL billets d'avion	1 653,49 \$	1 653,49 \$
MP billets d'avion	972,31 \$	972,31 \$
JW billets d'avion	1 127,44 \$	0,00 \$
Transport par avion de l'équipement d'échantillonnage, Vancouver à Sandspit (2018-09-11)	181,46 \$	181,46 \$
Hazmasters Inc., 4x lunettes de protection, 1x boîte de lunettes de sécurité (2018-09-11)	80,64 \$	80,64 \$
Shoppers Drug Mart, matériel d'écriture (2018-09-11)	7,37 \$	7,37 \$
Sacs Ziplock et glace pour l'échantillonnage (2018-09-12)	12,26 \$	12,26 \$
Chargeur d'ordinateur de rechange (l'original a été endommagé durant l'intervention)	41,79 \$	41,79 \$
Nettoyage du pavillon-dortoir et du bureau (14, 15, 21, 22, 24 et 26 septembre 2018)	440,00 \$	440,00 \$
Nettoyage à la vapeur des tapis du pavillon-dortoir et du bureau	400,00 \$	400,00 \$
<b>Totaux</b>	<b>7 798,31 \$</b>	<b>6 670,87 \$</b>

Tableau 9 – Sommaire des montants réclamés et des montants recevables pour les frais divers

**La portion de la demande d'indemnisation relative aux frais divers est recevable au montant de 6 670,87 \$.**

Frais d'administration

Montant réclamé : 21 802,67 \$

Le MESCCCB a réclamé des frais d'administration, au taux de 25 %, qui ont été appliqués à tous les autres frais réclamés, sauf la TPS.

Pour justifier cette portion de sa demande d'indemnisation, le MESCCCB s'appuie seulement sur la législation et la réglementation de la province. En vertu du paragraphe 91.4(3) de l'*Environmental Management Act* (EMA), certains frais supportés

par la province relativement à un incident impliquant le rejet d'un polluant [traduction] « constitue une créance du gouvernement à la charge de la personne responsable et du propriétaire de la substance ou de la chose rejetée. » Selon l'alinéa 91.4(4)b) de l'EMA, ces frais comprennent [traduction] « un pourcentage réglementaire des [frais d'intervention en réponse à un rejet] que le lieutenant-gouverneur en conseil juge suffisant pour couvrir les frais d'administration du gouvernement. » Ce pourcentage, qui s'élevait à 25 % au moment de l'incident et de la rédaction de la présente lettre, est prescrit au paragraphe 5(2) du règlement 185/2017 de la C.-B., le *Spill Preparedness, Response and Recovery Regulation*.

Bien que des frais d'administration raisonnables soient généralement indemnisables, le taux réclamé par le MESCCCB n'est pas accepté.

Premièrement, les frais de 25 % prescrits par le règlement s'appliquent seulement à « la personne responsable », qui est définie à l'article 91.1 de l'EMA comme étant [traduction] « une personne qui a la possession, la charge ou le contrôle d'une substance ou d'une chose au moment où un rejet de cette substance ou de cette chose se produit ou est à risque imminent de se produire », et au [traduction] « propriétaire de la substance ou de la chose rejetée ». Ni l'une ni l'autre de ces définitions ne désigne l'administrateur.

Deuxièmement, pour être indemnisables, les frais réclamés doivent avoir été effectivement engagés par le demandeur, ils doivent être directement liés à l'incident de pollution par les hydrocarbures en question (c'est-à-dire engagés en raison de l'incident), et ils doivent être raisonnables. Du point de vue de la preuve, les frais d'administration sont évalués avec une certaine latitude, car après tout, ils sont exprimés en pourcentage justement parce qu'ils sont difficiles à isoler et à quantifier, et ils peuvent aussi varier dans différentes circonstances. Dans ce cas-ci, cependant, le MESCCCB n'a fourni aucune preuve relative à l'un ou l'autre des critères énoncés ci-haut. Le fait qu'un certain taux soit prescrit par une loi et un règlement en vue d'être appliqué à une partie responsable est peu utile.

Malgré le manque de preuve à l'appui des frais d'administration de 25 % réclamés, cependant, il est accepté que le MESCCCB a effectivement engagé des frais généraux accessoires par suite de son intervention en réponse à l'incident qui ne sont pas inclus dans sa demande d'indemnisation.

Le MESCCCB a largement réclamé les frais salariaux du personnel de soutien qui a travaillé au COUM. D'après la description des tâches assignées à ces employés (logistique, planification, tenue de dossiers et finances), il est considéré que plusieurs d'entre eux ont accompli les genres de tâches de soutien qui sont généralement censées compter parmi les frais d'administration raisonnables. Une grande partie des frais des heures de travail normales et des heures de travail supplémentaires de ces employés ont été acceptés. De plus, les frais salariaux associés au recouvrement des coûts et à la compilation des réclamations ont été acceptés. Ainsi, il est considéré que des frais d'administration au taux de 2 %, en plus de tous les autres frais acceptés, sont suffisants pour couvrir tous les frais d'administration résiduels ou non inclus ailleurs que le MESCCCB a engagés raisonnablement par suite de son intervention en réponse à l'incident.

Cette approche correspond à celle des Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, qui acceptent généralement de payer

des frais d'administration au taux maximum de 5 %, sans exiger des documents justificatifs détaillés. Cependant, lorsque les types de frais généraux qui sont normalement inclus dans les frais d'administration sont réclamés séparément, la pratique courante est d'appliquer un taux moins élevé.

**La portion de la demande d'indemnisation relative aux frais d'administration est recevable au montant de 1 431,31 \$.**

TPS

Montant réclamé : 5 450,67 \$

À l'origine, le MESCCCB a réclamé des frais de TPS qui figuraient dans une catégorie séparée et qui ont été appliqués au taux de 5 % à la somme de tous les autres frais réclamés. Le MESCCCB n'a donné aucune explication de cette portion de sa demande d'indemnisation, et il n'a fourni aucune preuve montrant que le montant de TPS réclamé représentait une dépense qui a été effectivement engagée. Dans certains cas, les frais de TPS séparés ont été appliqués en sus de la TVP documentée que le MESCCCB a payée sur ses frais non salariaux.

Comme il a été noté ci-haut, dans la mesure où des taxes s'appliquaient aux frais non salariaux engagés par le MESCCCB, ces taxes ont été ajoutées aux montants principaux correspondants de la demande d'indemnisation, dans la catégorie des frais de fonctionnement et celle des frais divers.

À la suite d'une demande de renseignements faite par la Caisse, le MESCCCB a retiré de sa demande d'indemnisation la portion séparée relative à la TPS.

**La portion séparée de la demande d'indemnisation relative à la TPS a été retirée par le demandeur.**

\*\*\*

### **SOMMAIRE DE L'OFFRE ET CONCLUSION**

Le tableau suivant montre un sommaire des frais réclamés et des frais recevables :

Catégorie	Montant réclamé	Montant recevable <sup>3</sup>
Salaires normaux	17 438,93 \$	16 383,36 \$
Heures de travail supplémentaires	43 504,87 \$	40 627,02 \$
Avantages sociaux des employés	15 114,06 \$	4 063,07 \$
Frais de fonctionnement	3 665,31 \$	3 821,27 \$
Frais divers	7 487,50 \$	6 670,87 \$

<sup>3</sup> Comme il a été noté ci-haut, les montants « recevables » relatifs aux frais de fonctionnement et aux frais divers comprennent la TPS et la TVP payées sur les montants principaux acceptés dans chacune de ces catégories. Ces montants ne sont pas inclus sous la rubrique « Montant réclamé » parce qu'ils figuraient à l'origine dans une catégorie séparée de la demande d'indemnisation du MESCCCB.

Frais d'administration	21 802,67 \$	1 431,31 \$
TPS	5 450,67 \$	0,00 \$
<b>Totaux</b>	<b>114 464,01 \$</b>	<b>72 996,90 \$</b>

*Tableau 10 – Sommaire des montants réclamés et des montants recevables*

Le montant total des frais recevables s'élève à 72 996,90 \$. Si l'offre est acceptée, ce montant sera payé en plus des intérêts prévus par la loi qui seront calculés à la date du paiement.

\*\*\*

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

Vous disposez d'un délai de 60 jours, à compter de la réception de l'offre, pour aviser le soussigné si vous l'acceptez. Vous pouvez nous informer de votre acceptation de l'offre par tout moyen de communication, au plus tard à 16 h 30 (heure de l'Est) le dernier jour du délai. Si vous acceptez l'offre, la somme offerte vous sera versée sans tarder.

Autrement, vous pouvez, dans les 60 jours suivant la réception de l'offre, interjeter appel devant la Cour fédérale. Si vous souhaitez interjeter appel de l'offre, conformément aux règles 335(c), 337 et 338 des *Règles des Cours fédérales*, DORS/98-106, vous pouvez le faire en déposant un avis d'appel établi selon la formule 337. Vous devez le signifier à l'administrateur, qui sera désigné à titre d'intimé dans l'appel. En vertu des règles 317 et 350 des *Règles des Cours fédérales*, vous pouvez demander une copie certifiée conforme des documents de l'office fédéral.

La LRMM prévoit que si nous ne sommes pas avisés de votre choix dans le délai de 60 jours, vous serez présumé avoir refusé l'offre. Aucune autre offre ne sera faite.

Enfin, lorsque le demandeur accepte l'offre d'indemnité faite par la Caisse, celle-ci devient subrogée dans les droits du demandeur relativement à l'objet de la demande d'indemnisation. Le demandeur doit alors cesser tous ses efforts de recouvrement, et il doit coopérer avec la Caisse dans ses efforts pour recouvrer par subrogation la somme qu'elle a versée.

Je vous prie d'agréer mes meilleures salutations.

L'administrateur adjoint de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires,

Mark A.M. Gauthier, B.A., LL.B.