



LETTRE D'OFFRE

Ottawa, le 16 février 2022
Dossier de la CIDPHN : 120-902-C1
Dossier de la GCC :

PAR COURRIEL

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

**OBJET : Nom inconnu (bateau de plaisance au parc Bluffer's)
Parc Bluffer's, Toronto (Ontario)
Date de l'incident : 2021-04-09**

SOMMAIRE ET OFFRE D'INDEMNITÉ

[1] Cette lettre est en réponse à une demande d'indemnisation présentée par la Garde côtière canadienne (la « GCC ») concernant un bateau de plaisance de nom inconnu et non immatriculé (le « navire »). Le navire s'est échoué sur le rivage au parc Bluffer's, à Toronto, en Ontario, le 9 avril 2021 (l'« incident »). L'échouement a été signalé à la GCC le 13 avril 2021.

[2] Le 13 octobre 2021, le bureau de l'administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la « Caisse ») a reçu la demande d'indemnisation de la GCC au nom de l'administrateur. En vertu des articles 101 et 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, L.C. 2001, ch. 6 (la « LRMM »), la GCC a réclamé la somme de 9 982,18 \$ pour les frais des mesures d'intervention qu'elle a prises en réponse à l'incident.

[3] 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 à la GCC conformément aux articles 105 et 106 de la LRMM.

[4] La somme de 2 294,64 \$ (l'« offre ») est offerte à la GCC en réponse 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.

DEMANDE D'INDEMNISATION RECUE

[5] La demande d'indemnisation comprend un exposé qui décrit les événements relatifs à l'incident. Elle comprend aussi un sommaire des frais réclamés par la GCC ainsi que des documents justificatifs. Dans la mesure où l'exposé et les documents justificatifs se rapportent à la décision, leur contenu est examiné ci-après.

Exposé

[6] D'après l'exposé, le 13 avril 2021, la GCC a été avisée¹ qu'un navire de 22 pieds² s'était échoué sur le rivage au parc Bluffer's, à Toronto. On a signalé que la coque du navire était endommagée.

[7] La GCC a pris des mesures immédiates pour identifier le propriétaire du navire, et elle a demandé de l'information additionnelle à d'autres organismes.

[8] La GCC a communiqué avec la personne qui avait signalé l'incident. Cette personne a fourni des photos à la GCC et a expliqué que la coque du navire était endommagée et que l'eau s'y infiltrait. Le navire reposait sur un rivage rocheux.

Figure 1 - Photo tirée de l'exposé de la GCC, prise le 13 avril 2021 par la personne qui a signalé l'incident

Figure 2 - Photo prise le 13 avril 2021, remise par la Ville de Toronto à la GCC, et fournie par la GCC au bureau de l'administrateur en réponse aux questions posées.

Figure 3 - Photo de l'intérieur du navire, tirée de l'exposé de la GCC, prise le 13 avril 2021 par la personne qui a signalé l'incident.

[9] La personne a pu s'approcher du navire et a aussi fourni des photos de l'intérieur, montrant que le moteur du navire était à demi intact.

[10] L'exposé dit ce qui suit :

[traduction]

Il y avait un risque de pollution de l'environnement marin par les hydrocarbures en raison de la position du bateau et de l'action des vagues. Le bateau s'était échoué sur un rivage couvert de rochers aux bords pointus, ce qui augmentait le risque que le moteur soit gravement endommagé ou arraché. Cela aurait causé un important rejet d'hydrocarbures contenus dans l'arbre extérieur du navire.

[11] Le même jour, la GCC a demandé à la personne qui avait signalé l'incident, un employé du Service des parcs de la Ville de Toronto, de tenter d'amarrer le navire.

¹ D'après l'information fournie à la Caisse durant son enquête, le Service de police de Toronto a été informé de l'échouement du navire dès le 9 avril 2021.

² Le formulaire d'information sur le permis, fourni par Transports Canada, montre que le navire avait en fait une longueur de 6,1 mètres, ce qui est plus proche de 20 pieds.

[12] Le 14 avril 2021, cette personne a signalé qu'elle avait trouvé une brèche de 3 pouces dans la coque et qu'elle avait réussi à amarrer le navire à l'aide de câbles.

[13] La GCC a poursuivi ses efforts pour communiquer avec le propriétaire du navire. Elle a réussi à prendre contact avec le dernier propriétaire autorisé connu, qui a confirmé avoir vendu le navire à un autre individu. Ce dernier a confirmé qu'il avait aussi vendu le navire à ce qu'il a décrit comme un groupe de personnes, à la suite d'une autre transaction.

[14] Le 15 avril 2021, la GCC a envoyé une équipe sur les lieux de l'incident. Cette équipe a constaté que :

[traduction]

La coque était très endommagée et l'état du navire se détériorait rapidement, ce qui présentait un grave risque de rejet d'hydrocarbures. À cause de la position du navire, les intervenants n'ont pas pu atteindre le réservoir de carburant sans danger afin de l'inspecter pour voir s'il contenait des polluants. Par conséquent, la quantité d'hydrocarbures pouvant être rejetée était inconnue. Le navire était encore échoué sur les rochers, mais il était stable. [...] Le navire était amarré au rivage par un câble qui était fixé à un rocher. De la manière dont il était attaché, il était peu probable que le navire ne bouge, à moins que l'action des vagues ne s'intensifie. [...] Les prévisions météorologiques annonçaient un risque d'orage et de pluie, ainsi que des vagues atteignant un mètre durant la soirée et s'atténuant dans la matinée.

[15] La GCC a fourni la photo suivante montrant un agent de la GCC qui se trouvait près du navire :

Figure 4 - Photo tirée de l'exposé de la GCC, prise le 15 avril 2021.

[16] L'exposé indique que la GCC a communiqué avec trois différents entrepreneurs afin d'obtenir des devis pour l'enlèvement et la déconstruction du navire.

[17] Le même jour, la GCC a tenté sans succès de prendre contact avec le propriétaire du navire.

[18] Le 16 avril 2021, la GCC a demandé à la personne qui avait signalé l'incident, un employé de la Ville de Toronto, de surveiller le navire pendant la fin de semaine. Cette personne a suggéré à la GCC de communiquer directement avec les travailleurs saisonniers qui seraient au parc durant la fin de semaine.

[19] La GCC a examiné les devis pour l'enlèvement et l'élimination du navire. Elle a choisi le devis de Scruton Marine Inc., étant donné que l'entrepreneur était disponible pour enlever le navire le lundi suivant, soit le 19 avril 2021.

[20] Au cours de la fin de semaine, la GCC a communiqué avec des intervenants locaux pour surveiller la situation du navire. La situation n'a pas changé durant cette période.

[21] Le 19 avril, le navire a été enlevé du lieu de l'incident par Scruton Marine Inc.

Figure 5 - Photo tirée de l'exposé de la GCC, prise le 19 avril 2021 lorsque le navire a été sorti de l'eau.

Preuve additionnelle

[22] La Caisse a communiqué avec Scruton Marine durant son enquête et son évaluation. L'entrepreneur a confirmé qu'il avait pu inspecter le navire et enlever les hydrocarbures se trouvant à bord avant de le sortir de l'eau.

[23] L'entrepreneur a confirmé que le réservoir de carburant à bord du navire était tel qu'il est illustré à la figure 3, et qu'il a été inspecté et trouvé vide avant que le navire ne soit sorti de l'eau pour être éliminé. Lorsqu'il était sur les lieux le 19 avril 2021, l'entrepreneur a aussi constaté une légère irisation d'hydrocarbures à l'intérieur du navire, vraisemblablement causée par des hydrocarbures qui s'étaient échappés de la machinerie du navire. Il n'y avait pas d'irisation d'hydrocarbures à l'extérieur du navire. De plus, l'entrepreneur a confirmé que, d'après son inspection, il était évident que le navire avait été dépouillé. Les appareils électroniques et l'équipement avaient été enlevés.

[24] La Caisse a aussi communiqué avec la Ville de Toronto et le Service de police de Toronto. Le Service de police de Toronto a indiqué que le navire s'était échoué sur les rochers au plus tard le 9 avril 2021.

Sommaire des frais

[25] Les frais réclamés dans la demande d'indemnisation de la GCC sont résumés comme suit :

INCIDENT:	Parc Bluffer's Navire abandonné	CODE DE PROJET:	73-POLLU-02-01-00-00-A01
DATE DE L'INCIDENT :	13 avril 2021	DATE DE PRÉPARATION :	2021-09-16
LIEU DE L'INCIDENT :	Parc Bluffer's, lac Ontario, Toronto	PROVINCE:	
SERVICE:	Garde côtière canadienne	PRÉPARÉ PAR:	[supprimé]

Annexe n°	Description	Total
<u>1</u>	MATÉRIEL ET FOURNITURES	\$ -
<u>2</u>	SERVICES CONTRACTUELS	\$ -

<u>3</u>	DÉPLACEMENTS	\$ -
<u>4</u>	SALAIRES - PERSONNEL À TEMPS PLEIN	2 623,56 \$
<u>5</u>	HEURES SUPPLÉMENTAIRES - PERSONNEL À TEMPS PLEIN	1 030,71 \$
<u>5a</u>	HEURES SUPPLÉMENTAIRES - AUTRES	\$ -
<u>6</u>	AUTRES INDEMNITÉS	\$ -
<u>7</u>	SALAIRES - PERSONNEL OCCASIONNEL	\$ -
<u>8</u>	FRAIS DU NAVIRE (SAUF CARBURANT ET H.S)	\$ -
<u>9</u>	CARBURANT DE PROPULSION DU NAVIRE	\$ -
<u>10</u>	AÉRONEFS	\$ -
<u>11</u>	ÉQUIPEMENT DE LUTTE CONTRE LA POLLUTION	\$ -
<u>12</u>	VÉHICULES	\$ -
<u>13</u>	ADMINISTRATION	112,92 \$
	TOTAL DES FRAIS DE L'INCIDENT	3 767.18 \$

Figure 6 – Copie du sommaire des frais de la GCC

[26] La demande d'indemnisation de la GCC était accompagnée d'un formulaire dans lequel des frais d'administration au montant de 112,92 \$ sont réclamés. Ce montant a été inclus parmi les frais réclamés dans l'évaluation de la demande d'indemnisation.

Documents des entrepreneurs

[27] La demande d'indemnisation initiale de la GCC contenait peu de renseignements sur les services fournis par les entrepreneurs. Elle n'était accompagnée que d'une facture de Scruton Marine Inc., datée du 6 mai 2021, dont la principale partie est reproduite ci-dessous :

DESCRIPTION	QUANTITY	RATE	AMOUNT
22' Cadorette at Scarborough Bluffs Park, April 19, 2021 Remove and Dispose Price per quotation		5,500.00	5,500.00
HST ON SALES ON		13.00%	715.00

Figure 7 - Extrait de la facture de Scruton Marine Inc.

[28] La facture reproduite ci-haut indique [traduction] « Prix selon le devis ». La Caisse a demandé à la GCC de lui fournir le devis, ce qui a été fait. Le devis comprend un plan de sauvetage, dont les éléments pertinents sont reproduits ci-dessous :

Salvage Plan

- Initially, we will secure a safety line from the vessel to our shore-based equipment to provide a temporary hand-hold. This is due to the rocky terrain of the area.
- Following that, the batteries and fuel tank will be removed.
- We will attempt to remove any hydrocarbons from the engine with our extraction pump for proper disposal.
- The pumps will discharge into a containment area created by 8" absorbent boom if oil is observed. Gasoline or residual will not be contained. Fire extinguishers will be available should they be required.
- All contaminated absorbent products will be collected and kept on site in sealed, disposal containers until the salvage is completed, then disposed of in a responsible manner. Due to the size and specs on this vessel, it is suitable to utilize absorbent pads to absorb the oil. We do not expect much of a quantity of oil.
- An 80-ton mobile crane will be set up on the laneway to enable the vessel to be hoisted onto our trailer.

Figure 8 - Extrait du devis non daté de Scruton Marine

CONSTATATIONS ET DÉCISIONS

La demande d'indemnisation de la GCC pourrait être admissible

[29] L'incident 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 de tels dommages. La demande d'indemnisation relative à l'incident pourrait donc être admissible.

[30] La GCC est un demandeur admissible pour l'application de l'art. 103 de la LRMM.

[31] La preuve indique qu'il y a eu un rejet d'hydrocarbures, et la demande d'indemnisation a été reçue dans le délai de prescription énoncé à l'alinéa 103(2)a) de la LRMM, qui s'applique s'il y a eu des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

[32] 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, ou selon la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soude, et ils pourraient donc être indemnisables.

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

[34] Il est nécessaire d'évaluer si les mesures qui ont été prises étaient raisonnables.

Conclusions concernant la preuve fournie par la GCC

Les faits de l'incident présentés par la GCC sont généralement acceptés

[35] L'exposé de la GCC est accepté comme étant généralement exact pour ce qui est des observations qui y sont faites. En ce qui a trait aux conclusions proposées dans l'exposé, elles sont acceptées comme étant exactes seulement si cela est explicitement indiqué.

L'intervention initiale en réponse à l'incident était raisonnable

[36] Les premiers efforts déployés par la GCC étaient des mesures raisonnables prises en réponse à une menace perçue de pollution par les hydrocarbures. Après avoir appris qu'un navire s'était échoué sur les rochers, il était raisonnable pour la GCC d'enquêter à distance sur la situation et de tenter de prendre contact avec le propriétaire. Il était raisonnable pour la GCC d'envoyer du personnel sur les lieux pour évaluer la situation directement.

[37] Par conséquent, la plupart des mesures prises jusqu'au jour 3 de l'intervention (15 avril) sont jugées raisonnables.

Des frais considérables ont été engagés avant qu'une évaluation ne soit faite

[38] Les frais relatifs au contrat accordé à Scruton Marine Inc. doivent être rejetés. Cela s'explique par plusieurs raisons qui se chevauchent.

[39] Premièrement, la facture de Scruton Marine Inc. indique qu'elle comprend les frais d'élimination du navire. Les frais d'élimination d'un navire peuvent être indemnisables, mais on ne peut présumer qu'ils le sont. Le navire en cause était une petite embarcation à coque en fibre de verre. Il n'y a aucune preuve montrant que la coque elle-même posait une menace de pollution par les hydrocarbures. Les frais de déconstruction sont donc rejetés. Étant donné que les frais de déconstruction du navire ne sont pas détaillés dans la facture, il faut donc estimer le montant à déduire.

[40] De plus, la preuve disponible ne montre pas que les frais engagés par Scruton Marine Inc. étaient raisonnables. Le navire s'est échoué sur les rochers au plus tard le 9 avril 2021. Des mesures ont été prises par les autorités locales pour l'amarrer. Au 14 avril 2021, le navire semblait avoir été immobilisé. À ce stade, une évaluation était nécessaire pour déterminer si le navire posait une menace de pollution par les hydrocarbures et quelles mesures raisonnables il fallait prendre.

[41] La GCC a envoyé une équipe de Sarnia à Toronto pour effectuer cette évaluation. D'après l'exposé, l'évaluation n'a pas pu être faite à cause d'un problème de sécurité. La nature du problème de sécurité n'a pas été expliquée. L'exposé indique que du mauvais temps était prévu dans la soirée du 15 avril 2021 – mais cela n'aurait pas empêché de faire l'évaluation au milieu de la journée. Comme le montre la figure 4, les conditions semblaient être excellentes au moment où l'équipe de la GCC était sur place, ce qui semble indiquer qu'elle aurait pu avoir un accès suffisant au navire.

[42] Il est aussi peu probable que les caractéristiques du lieu de l'incident aient posé un problème de sécurité. L'incident s'est produit au parc Bluffer's, à Toronto. Il s'agit d'une aire de loisir artificielle en bordure du lac Ontario. On y trouve une marina et une rampe de mise à l'eau. Le parc est fréquenté par des milliers de personnes chaque année. Des employés de la Ville de Toronto semblent avoir pu atteindre le navire dans les jours avant l'arrivée de la GCC. Scruton Marine a pu atteindre le navire après l'arrivée de la GCC. Il n'y a aucune preuve montrant que les conditions aient changé de telle sorte qu'il y aurait eu un danger le 15 avril 2021.

[43] D'après l'exposé, [traduction] « les intervenants n'ont pas pu atteindre le réservoir de carburant sans danger afin de l'inspecter pour voir s'il contenait des polluants ». Pourtant, au moment où la GCC était sur les lieux, les conditions étaient favorables, comme le montre la figure 4. La position de la GCC peut être contrastée avec celle de l'employé de la Ville de Toronto qu'on voit à la figure 2. L'employé de la Ville de Toronto porte une cuissarde et il se trouve dans l'eau. Il semble avoir eu un accès raisonnable à l'intérieur du navire, comme le montre la photo à la figure 3.

[44] Dans ce contexte, la mention générale d'un problème de sécurité dans l'exposé est insuffisante pour expliquer pourquoi l'évaluation n'a pas été faite. Il est accepté que l'équipe de la GCC venue de Sarnia n'a pas pu faire l'évaluation. Il n'est pas accepté que les conditions qui existaient le 15 avril 2021 étaient imprévues. Il est donc déterminé que l'évaluation du navire n'a pas pu être faite parce que l'équipe qui s'est rendue sur les lieux n'était pas adéquatement préparée pour les conditions, lesquelles auraient dû être prévues.

[45] Il est également déterminé que, si une évaluation avait été faite, elle aurait permis de conclure que le navire ne posait qu'une faible menace de pollution par les hydrocarbures ou aucune menace de ce genre. Cette constatation découle des observations faites par d'autres, qui semblent n'avoir eu aucune difficulté à atteindre le navire, et qui ont conclu que le réservoir de carburant était vide et que le navire avait été dépouillé de ses appareils électroniques. Cela indique que des objets de valeur avaient été enlevés du navire avant l'incident, y compris le carburant contenu dans le réservoir. De plus, les pièces mécaniques avaient déjà été enlevées et les hydrocarbures qu'elles contenaient s'en étaient échappés, comme en atteste l'irisation d'hydrocarbures que l'entrepreneur a constatée à l'intérieur du

navire. Étant donné qu'aucune irisation d'hydrocarbures n'a été signalée à l'extérieur du navire, à aucun moment, le risque posé par ces hydrocarbures était négligeable et, dans les circonstances, insuffisant pour justifier la prise d'autres mesures en prévision d'un rejet d'hydrocarbures.

[46] Si une évaluation avait été faite, elle aurait permis de conclure qu'aucune autre mesure n'était nécessaire pour répondre à la menace de pollution par les hydrocarbures. Les frais engagés après le 15 avril 2021 sont donc rejetés.

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

[47] Les frais réclamés par la GCC sont répartis en quatre annexes, dont chacune est examinée ci-après. Dans la mesure où les motifs ne sont pas déjà exposés ailleurs dans cette lettre, les sections suivantes expliquent pourquoi certaines portions de la demande d'indemnisation de la GCC ont été jugées recevables et d'autres ont été rejetées.

Annexe 2 – Services contractuels Montant réclamé : 6 215,00 \$

[48] Tous les frais relatifs aux entrepreneurs ont été engagés après le 15 avril 2021. Pour les motifs exposés ci-haut, ils sont rejetés.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux services contractuels est rejetée.

Annexe 4 – Salaires – Personnel à temps plein Montant réclamé : 2 623,56 \$

[49] La GCC a réclamé les frais de salaire de son personnel comme suit :

Nom	Taux horaire \$	Heures de travail	Coût \$
13 avril (jour 1)			
GT-04-3	36,16	4,0	144,62
Total des frais de salaire de base de la GCC (selon la demande d'indemnisation)			144,62
14 avril (jour 2)			
GT-04-3	36,16	5,5	198,86
Total des frais de salaire de base de la GCC (selon la demande d'indemnisation)			198,86
15 avril (jour 3)			
GT-04-3	36,16	5,5	198,86
GT-07-1	48,46	5,0	242,29
GT-05-3	40,56	4,0	162,23
GT-05-1	38,21	2,0	76,43

Nom	Taux horaire \$	Heures de travail	Coût \$
GT-05-3	40,56	6,0	243,35
GT-04-1	34,04	6,0	204,26
GT-04-5	38,71	3,0	116,12
GT-04-2	35,10	4,5	157,94
Total des frais de salaire de base de la GCC (selon la demande d'indemnisation)			1 401,47
16 avril (jour 4)			
GT-04-3	36,16	1,0	36,16
GT-07-1	48,46	5,0	242,29
GT-05-1	38,21	1,5	57,33
GT-05-3	40,56	3,5	141,95
Total des frais de salaire de base de la GCC (selon la demande d'indemnisation)			477,71
19 avril (jour 7)			
GT-04-3	36,16	7,5	271,17
GT-07-1	48,46	1,0	48,46
GT-05-3	40,56	2,0	81,12
Total des frais de salaire de base de la GCC (selon la demande d'indemnisation)			400,74
Total des frais de salaire de base réclamés par la GCC			2 623,56

[50] Les frais réclamés pour les jours 1, 2 et 3 de l'intervention (c.-à-d. jusqu'au 15 avril 2021 inclusivement) sont acceptés sans réduction. Cela comprend les frais engagés par la GCC pour se rendre sur les lieux de l'incident en vue de procéder à l'évaluation, même si celle-ci n'a pas été faite. Il était raisonnable d'engager des frais pour procéder à une évaluation, mais puisque cette évaluation a échoué, il vaut mieux retrancher les frais résultant de cet échec que les déduire des frais de l'évaluation qui a échoué.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux salaires est recevable au montant de 1 744,95 \$.

Annexe 5 – Heures de travail supplémentaires Montant réclamé : 1 030,71 \$

[51] La GCC a réclamé les frais des heures de travail supplémentaires de son personnel comme suit :

Nom	Taux horaire de base \$	Heures de travail supplémentaires	Coût \$
13 avril (jour 1)			
GT-04-3	36,16	1,0	54,23

Nom	Taux horaire de base \$	Heures de travail supplémentaires	Coût \$
Total des frais des heures supplémentaires de la GCC (selon la demande d'indemnisation)			54,23
14 avril (jour 2)			
*GT-05-3	40,56	6,5	352,52
Total des frais des heures supplémentaires de la GCC (selon la demande d'indemnisation) *Deux heures supplémentaires ont été réclamées à l'origine. 4,5 heures supplémentaires ont été ajoutées. Ces heures supplémentaires ont été réclamées pour le 19 avril 2021. Cependant, le registre des activités semble montrer que ces heures supplémentaires ont été faites le 14 avril.			352,52
15 avril (jour 3)			
GT-04-3	36,16	0,5	27,12
GT-07-1	48,46	1,0	72,69
Total des frais des heures supplémentaires de la GCC (selon la demande d'indemnisation)			99,80
16 avril (jour 4)			
GT-07-1	48,48	3,5	254,40
Total des frais des heures supplémentaires de la GCC (selon la demande d'indemnisation)			254,40
17 avril (jour 5 - samedi)			
GT-04-3	36,16	0,5	27,12
GT-07-1	48,46	0,5	36,35
Total des frais des heures supplémentaires réclamés par la GCC			63,46
18 avril (jour 6 – dimanche)			
GT-04-3	36,16	0,5	36,16
GT-07-1	48,46	0,5	48,46
Total des frais des heures supplémentaires réclamés par la GCC			84,61
19 avril (jour 7)			
GT-04-3	36,16	6,5*	352,52
Total des frais des heures supplémentaires réclamés par la GCC *4,5 de ces heures supplémentaires semblent avoir été faites le 14 avril.			352,52
Total des frais des heures supplémentaires réclamés par la GCC			1 030,71

[52] Les montants réclamés sont acceptés pour les jours 1, 2 et 3 de l'intervention. Les montants réclamés après le jour 3 (c.-à-d. après le 15 avril 2021 inclusivement) sont rejetés, à part quelques montants réclamés pour le 19 avril 2021 qui ont été redistribués.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux heures de travail supplémentaires est recevable au montant de 506,55 \$.

Annexe 13 – Administration

Montant réclamé : 112,92 \$

[53] Selon une entente conclue entre le commissaire de la GCC et l'administrateur, les frais d'administration de la GCC sont acceptés au taux de 3,09 % appliqué aux frais, y compris les frais de salaire.

[54] Les frais de salaire acceptés, qui s'élèvent à 1 744,95 \$, ont été réduits de 20 % pour tenir compte du régime d'avantages sociaux des employés, et ont ensuite été multipliés par 3,09 %, ce qui donne un montant de 43,14 \$. Ce montant est accepté.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux frais d'administration est recevable au montant de 43,14 \$.

SOMMAIRE DE L'OFFRE ET CONCLUSION

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

Annexe	Montant réclamé	Montant recevable
2 – Services contractuels	6 215,00 \$	0 \$
4 – Salaires – Personnel à temps plein	2 623,56 \$	1 744,95 \$
5 – Heures de travail supplémentaires	1 030,71 \$	506,55 \$
13 – Administration	112,92 \$	43,14 \$
Totaux	9 982,19 \$	2 294,64 \$

Tableau 3 – Sommaire des montants réclamés et des montants recevables

[56] Le montant des frais recevables s'élève à 2 294,64 \$. 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.

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

[58] 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.

[59] 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.

[60] 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.

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

Je vous prie d'agréer mes meilleures salutations.

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

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