



## LETTRE D'OFFRE

Ottawa, le 10 février 2023  
*Dossier de la CIDPHN : 120-927-C1-C*  
*Dossier de la GCC :*

### PAR COURRIEL

Directrice principale intérimaire de la gestion des incidents  
Garde côtière canadienne  
200, rue Kent (5N167)  
Ottawa (Ontario) K1A 0E6

**OBJET : Navire à moteur *Noelani* – Sand Heads, Richmond (Colombie-Britannique)**  
**Date de l'incident : 2020-08-09**

---

### 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 appelé *Noelani* (le « navire »), qui a coulé à Sand Heads, près de Richmond, en Colombie-Britannique, le ou vers le 9 août 2020 (l'« incident »).
- [2] Le 29 juillet 2022, 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. 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 44 871,15 \$ 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 **18 901,64 \$** (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, en plus d'une description de la demande d'indemnisation.

## 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 l'offre, leur contenu est examiné ci-après.

### Exposé et photos

- [6] D'après l'exposé, le 9 août 2020 à 15 h 35, l'officier de service en intervention environnementale de la GCC de la région de Vancouver (Colombie-Britannique) a été avisé qu'un bateau de plaisance de 41 pieds, identifié plus tard comme étant le *Noelani*, avait heurté une bouée à Sand Heads, au sud de Richmond. Le navire a coulé partiellement en eau peu profonde.
- [7] L'incident a d'abord été traité comme un cas de recherche et sauvetage. Un navire de passage, exploité par Mad Props Marine Ltd. (« Mad Props »), a remorqué le *Noelani* en eau moins profonde après avoir secouru les personnes se trouvant à bord.
- [8] À ce stade, le personnel d'intervention environnementale de la GCC est intervenu. À 15 h 58, le navire de Mad Props a signalé qu'aucune pollution par les hydrocarbures n'était visible dans l'eau, mais on estimait que le *Noelani* avait 40 gallons de carburant diesel à son bord.
- [9] À 16 h 48, le personnel d'intervention environnementale de la GCC a parlé au propriétaire du *Noelani*, qui a indiqué qu'il y avait environ 100 gallons de carburant à bord du navire, lequel était propulsé par deux moteurs diesels, et qu'il y avait aussi une quantité inconnue d'huile à moteur et d'huile de lubrification à bord. Le propriétaire a informé la GCC qu'il n'avait pas les ressources ni les connaissances nécessaires pour prendre des mesures d'intervention adéquates. Il a aussi indiqué que son navire n'était pas assuré.
- [10] À 17 h 15, le personnel d'intervention environnementale de la GCC a officiellement pris en charge l'opération d'intervention.
- [11] À 19 h 45, le navire de Mad Props a fini de déployer un barrage absorbant d'une longueur de 40 pieds autour du *Noelani*.
- [12] À 20 h 15, la GCC a dépêché un aéroglisseur en raison de la faible profondeur de l'eau autour du *Noelani*. L'équipage de l'aéroglisseur a déployé un barrage flottant d'une longueur de 300 pieds qui a été laissé en place autour du navire durant la nuit. Aucune autre mesure n'a été prise le 9 août 2020 parce que les conditions météorologiques se détérioraient.
- [13] Le 10 août 2020 à 9 h 00, Mad Props a signalé que l'une des extrémités du barrage flottant s'était détachée durant la nuit, probablement sous l'effet des courants et des

vents forts. De plus, le *Noelani* semblait se rompre et couler davantage. Une irisation d'hydrocarbures était visible dans l'eau.

Figure 1 – Photo tirée de l'exposé montrant le barrage flottant détaché.

- [14] En raison de l'incapacité du propriétaire de prendre des mesures d'intervention adéquates, la GCC a engagé Mad Props par contrat pour renflouer et enlever le *Noelani*, mais ces travaux ont été retardés à cause des conditions météorologiques.
- [15] Un survol du lieu de l'incident a été effectué dans le cadre du Programme national de surveillance aérienne à un moment non précisé. Les résultats ont montré qu'environ 5,1 litres d'hydrocarbures avaient été rejetés dans l'eau, dont 85 % ont été jugés récupérables.
- [16] L'officier de service en intervention environnementale de la GCC a obtenu d'Environnement et Changement climatique Canada (« ECCC ») des cartes des ressources en péril montrant une liste des vulnérabilités dans le secteur. Ces vulnérabilités étaient de nature environnementale (terre humide désignée, colonies d'oiseaux marins) et socioéconomique (territoires autochtones).
- [17] Le 11 août 2020, Mad Props a réussi à renflouer et à enlever la majeure partie du *Noelani* (la proue, la quille, des portions de la coque, les réservoirs de carburant, les batteries, le câblage, les tuyaux d'échappement), qui s'était rompu. Les pièces récupérées ont été transportées à bord d'un chaland jusqu'au port de Steveston pour être éliminées. Cependant, les deux moteurs du navire étaient encore sous l'eau. Il est indiqué dans l'exposé que [traduction] « l'huile de lubrification [dans les moteurs] constituait une menace importante parce qu'il s'agissait d'huile de lubrification persistante. »
- [18] La GCC a ensuite déployé un bateau de lutte contre la pollution de type PRV II avec trois membres du personnel à son bord pour surveiller les travaux de l'entrepreneur et récupérer le barrage flottant.
- [19] Le 12 août 2020, il n'y a eu aucune opération sur l'eau. ECCC a recommandé que les deux moteurs sous l'eau soient enlevés [traduction] « pour éliminer la menace continue pour l'environnement marin. »
- [20] Le 13 août 2020, les opérations de sauvetage ont repris dans le but de récupérer les deux moteurs. Pour [traduction] « assurer une intervention adéquate », une équipe de quatre membres du personnel d'intervention environnementale de la GCC a été dépêchée sur les lieux à bord d'un bateau de lutte contre la pollution de type PRV III.
- [21] Mad Props a engagé des plongeurs en sous-traitance afin de trouver les moteurs sous l'eau et d'aider à les enlever.
- [22] À 16 h 00, les plongeurs ont trouvé et balisé les deux moteurs. Les travaux d'enlèvement ont été retardés jusqu'à 20 h 00 à cause des conditions de marée. À ce

moment-là, la même équipe est retournée sur les lieux pour faire respecter la zone d'urgence et terminer l'opération de sauvetage.

- [23] À 21 h 30, les deux moteurs ont été sortis de l'eau.
- [24] Le 20 août 2020, Mad Props a complètement déconstruit et éliminé les restes du *Noelani*. Les travaux de déconstruction ont été retardés en raison d'autres obligations professionnelles de l'entrepreneur.

### Sommaire des frais

- [25] La demande d'indemnisation de la GCC comprend le sommaire suivant des frais réclamés :

		<u>SCH</u>
MATERIALS AND SUPPLIES	-	1
CONTRACT SERVICES	33,006.75	2
TRAVEL	72.15	3
SALARIES - FULL TIME PERSONNEL	2,840.66	4
OVERTIME - FULL TIME PERSONNEL	3,205.92	5
OTHER ALLOWANCES	-	6
SALARIES - CASUAL PERSONNEL	-	7
SHIPS' COSTS (EXCL. FUEL & O/T)	-	8
SHIPS PROPULSION FUEL	-	9
AIRCRAFT	-	10
POLLUTION COUNTER-MEASURES EQUIPMENT (PCME)	5,604.73	11
VEHICLES	65.57	12
ADMINISTRATION	75.38	13
TOTAL CCG COST OF INCIDENT	<u>\$ 44,871.15</u>	

Figure 2 – Copie d'écran du sommaire des frais de la GCC par catégorie.

### Documentation

- [26] Les documents internes fournis par la GCC comprennent des registres quotidiens et des documents de codage financier. La GCC a réclamé des frais de 2 840,66 \$ pour les salaires normaux et de 3 205,92 \$ pour les heures de travail supplémentaires de sept membres de son personnel. Les frais réclamés par la GCC pour l'équipement de lutte contre la pollution comprennent l'usage de deux bateaux de type PRV et d'un barrage flottant d'une longueur de 300 pieds. Les frais de 65,57 \$ réclamés pour l'usage d'un véhicule sont justifiés par un sommaire des frais

montrant que la GCC a utilisé un camion le 13 août 2020. La GCC n'a pas fourni le registre de bord du véhicule, mais elle n'a réclamé aucuns frais de kilométrage.

- [27] Les documents des entrepreneurs sont justifiés par des factures : une facture principale (de Mad Props) et deux factures de sous-traitants venant de TKD Trading Ltd. (« TKD ») et de Freedom Diving Systems Ltd. (« Freedom Diving »). Aucun énoncé des travaux ou contrat écrit n'était joint à la demande d'indemnisation.

### **ENQUÊTE ET AUTRES RENSEIGNEMENTS FOURNIS PAR LA GCC**

- [28] Le 31 août 2022, la Caisse a communiqué avec la GCC par courriel et lui a demandé plusieurs renseignements. La GCC a répondu le 13 septembre 2022. Les demandes de renseignements pertinentes et les réponses sont reproduites ci-dessous.

[Traduction]

**Caisse :** Veuillez fournir des copies des rapports de situation portant particulièrement sur la clôture de l'incident initial de recherche et sauvetage, y compris l'emplacement du navire, l'état du navire, ainsi que l'équipage se trouvant à bord du navire avant que l'intervention en réponse à l'incident ne soit confiée au groupe d'intervention environnementale. De plus, veuillez fournir les rapports de situation ultérieurs concernant l'intervention environnementale.

**GCC :** La [GCC] ne diffuse pas les rapports de situation à l'externe. Le contenu des rapports de situation n'évolue pas au même rythme que l'incident et nos efforts d'intervention; l'information est donc préliminaire. Nous ne pouvons donc pas fournir les rapports de situation demandés, mais nous sommes en mesure de confirmer ce qui suit :

Emplacement du navire : fleuve Fraser

État du navire après le départ de l'équipe de recherche et sauvetage : Mad Props Marine (navire de passage) a indiqué que le navire rejetait du carburant diesel et a pris l'initiative de placer un barrage flottant autour du navire. Lorsque le membre du personnel d'intervention environnementale est arrivé sur les lieux le 9 août pour faire une évaluation initiale, il a décelé une odeur de diesel et a déployé un barrage flottant avant d'être chargé de répondre à un appel de recherche et sauvetage.

**Caisse :** Puisqu'on savait que les conditions météorologiques se détérioraient, veuillez expliquer pourquoi le navire n'a pas été remorqué jusqu'au rivage le 9 août, étant donné que Mad Props Marine (que la Garde côtière avait engagé par contrat) était sur les lieux et préparait le remorquage. Cette décision a-t-elle été prise par le personnel d'intervention environnementale ou le groupe de recherche et sauvetage?

**GCC :** Mad Props Marine était un navire de passage et n'a pas été engagé par l'équipe d'intervention environnementale avant le 10 août 2020 à 9 h 15. Le 9 août 2020, Mad Props Marine (navire de passage), qui se trouvait par hasard dans le secteur, a pris l'initiative de remorquer le navire en eau moins profonde pour pouvoir le récupérer plus facilement au cas où il coulerait, et il a fourni des évaluations de la pollution à la GCC. C'est la raison pour laquelle la GCC n'a pas chargé Mad Props Marine de [traduction] « le remorquer jusqu'au rivage ». Toutes les décisions que Mad Props a prises de lui-même étaient correctes, sans quoi le personnel d'intervention environnementale de la GCC lui aurait ordonné d'arrêter. Mad Props n'a PAS travaillé sous contrat pour le personnel d'intervention environnementale de la GCC (et n'a donc PAS agi sur ses instructions) avant le 10 août 2020 à 9 h 15. Il y a deux raisons pour lesquelles le personnel d'intervention environnementale de la GCC n'a pas immédiatement engagé Mad Props par contrat : l'officier de service cherchait encore à connaître les intentions du propriétaire, car ce dernier était responsable en vertu de la LRMM et avait des responsabilités en vertu de [la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*], et l'officier de service a pu charger un agent de la GCC d'effectuer une évaluation.

**Caisse :** Veuillez fournir une copie de la recommandation d'ECCC de sortir les deux moteurs de l'eau et des motifs de cette recommandation.

**GCC :** Le personnel d'intervention environnementale de la GCC a demandé à ECCC de lui fournir une carte des vulnérabilités du secteur ainsi qu'une analyse de la trajectoire du déversement de 100 gallons de carburant diesel et de 16 litres d'huile de lubrification pour la période de 22 h 00 le 10 août 2020. ECCC a répondu par courriel comme suit : [traduction] « Les moteurs du *Noelani* n'ont pas été enlevés du lieu où le navire s'est échoué à l'origine et ils posent donc encore une menace de pollution. ECCC est d'avis que même de faibles concentrations d'hydrocarbures (c.-à-d. une irisation) provenant des moteurs ou d'autres machines

peuvent endommager le milieu aquatique, et il est donc fortement recommandé d'éliminer la (les) menace(s). »

- [29] De plus, la GCC a fourni une copie du courriel susmentionné d'ECCC daté du 10 août 2020. Ce courriel fait mention du [traduction] « rapport de pollution numéro 0690-2020 POL-ROC-SUNK P/C, fleuve Fraser – Mise à jour n°8 2020-08-11 17 h 30 HAP. »
- [30] La Caisse a répondu à la GCC le 1<sup>er</sup> septembre 2022 et a demandé à parler à l'un des membres du personnel d'intervention environnementale qui ont participé à l'intervention. Un rappel a été envoyé le 7 septembre, mais aucune réponse n'a été reçue de la GCC.

## **CONSTATATIONS ET CONCLUSIONS**

### Identification et description du *Noelani*

- [31] Le navire, identifié comme étant le *Noelani*, était un yacht de croisière en bois de marque White Monk, construit en 1963, d'une jauge brute de 24,25 tonnes et d'une longueur d'environ 41 pieds. Il a été immatriculé au Canada sous le numéro matricule 319502 jusqu'en 2011, après quoi son certificat d'immatriculation a été annulé. Selon le registre d'immatriculation, le navire était propulsé par deux moteurs à essence.

### La demande d'indemnisation de la GCC pourrait être admissible

- [32] L'incident a causé 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 répondre aux dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et à prévenir d'autres dommages. La demande d'indemnisation relative à l'incident pourrait donc être admissible.
- [33] La GCC est un demandeur admissible pour l'application de l'art. 103 de la LRMM.
- [34] La demande d'indemnisation a été reçue dans le délai de prescription énoncé au paragraphe 103(2) de la LRMM.
- [35] 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. Par ailleurs, ces frais pourraient avoir été engagés pour la prise de « mesures de sauvegarde », comme le prévoit la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la

pollution par les hydrocarbures de soute. Dans l'un ou l'autre cas, certains frais réclamés pourraient être indemnisables.

- [36] Par conséquent, la demande d'indemnisation pourrait être admissible en vertu de l'art. 103 de la LRMM.
- [37] Il est nécessaire d'évaluer si les mesures prises étaient raisonnables.

### Conclusions de l'enquête et de l'évaluation

*Les faits de l'incident présentés par la GCC sont généralement acceptés, avec d'importantes réserves*

- [38] La GCC a joint à sa demande d'indemnisation un exposé, des documents justificatifs et des photos qui relatent les faits de l'incident et de son intervention en réponse à celui-ci. La GCC a aussi fourni de l'information supplémentaire à la demande de la Caisse. Les descriptions des événements importants contenues dans les documents de la demande d'indemnisation de la GCC sont acceptées comme étant généralement exactes.
- [39] Les documents qui accompagnent la demande d'indemnisation de la GCC contiennent peu d'information, et certains détails importants sont manquants. Qui plus est, la GCC a refusé de fournir des documents demandés par la Caisse.
- [40] Lorsqu'un demandeur refuse de fournir des documents disponibles qui pourraient expliquer des divergences, il ne convient pas de tirer des conclusions favorables au demandeur pour combler les lacunes dans le dossier.

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

- [41] Dans le courriel qu'elle a envoyé à la Caisse le 13 septembre 2022, la GCC a indiqué qu'elle croyait savoir que le *Noelani* avait à son bord environ 100 gallons de carburant diesel et 16 litres de lubrifiants. Ces volumes d'hydrocarbures, même s'ils étaient faibles, justifiaient une certaine forme d'intervention, étant donné que l'incident s'est produit dans un estuaire écologiquement fragile. Puisque le propriétaire du navire était incapable de prendre des mesures d'intervention adéquates, la GCC a pris en charge l'intervention.
- [42] De façon générale, les mesures prises par la GCC jusqu'au 11 août 2020 inclusivement sont jugées raisonnables et sont acceptées. Ces mesures ont consisté notamment à engager Mad Props, qui se trouvait déjà sur les lieux de l'incident, afin qu'il intervienne et qu'il sorte le navire de l'eau. Les mesures prises durant cette période comprenaient aussi le déploiement d'un barrage flottant autour du navire partiellement coulé.



*Les mesures prises après le 11 août 2020 ne sont pas indemnisables d'après la preuve fournie*

- [43] Le 11 août 2020, la principale menace de pollution était atténuée. Cette conclusion est étayée par la décision du personnel d'intervention d'enlever tous les barrages flottants, alors que les moteurs étaient encore sous l'eau. Les frais engagés pour la prise de mesures d'intervention après cette date, en particulier les frais élevés de l'opération menée pour récupérer les moteurs qui étaient sous l'eau depuis plusieurs jours, ne sont pas justifiés par la preuve.
- [44] Dans le but de justifier la décision de récupérer les moteurs, la GCC a mentionné dans son exposé une recommandation faite par ECCC. La recommandation d'ECCC est jugée insuffisante pour justifier les frais engagés. La GCC n'a pas fourni le rapport de pollution qu'elle a envoyé à ECCC et qui a présumément servi de fondement à l'avis consultatif donné par ECCC. Il n'est pas établi qu'ECCC savait quelle quantité d'hydrocarbures se trouvait à bord du navire ni combien l'opération de récupération des moteurs allait coûter.
- [45] Dans ce cas-ci, les frais de déconstruction et de démolition du navire ne sont pas indemnisables. Ils n'ont pas été engagés en réponse à la menace de pollution par les hydrocarbures.

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

- [46] Les frais réclamés par la GCC sont répartis en sept annexes. 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 : 33 006,75 \$

- [47] La majeure partie des frais réclamés pour les services contractuels se rapportent aux services fournis par l'entrepreneur principal, qui a stabilisé le navire, l'a sorti de l'eau, l'a entreposé temporairement et l'a finalement fait déconstruire. Ces frais sont exposés en détail et répartis entre trois factures. La raisonnable de chaque montant facturé est analysée ci-dessous.
- [48] La première facture couvre les services fournis par Mad Props et les sous-traitants. Le tableau 1 ci-dessous montre un sommaire de ces services.

<b>Services contractuels (Facture de Mad Props n° 1174)</b>			
<b>Activité</b>	<b>Prix</b>	<b>Quantité</b>	<b>Montant réclamé</b>
Intervention d'urgence en réponse au déversement	400,00 \$	2	800,00 \$
Matelas absorbants	300,00 \$	1	300,00 \$
Services (remorqueur, sauvetage, chaland, etc.)	13 070,00 \$	1	13 070,00 \$
Services (récupération des moteurs, plongeurs, excavatrice, etc.)	12 355,00 \$	1	12 355,00 \$
Services (démolition, élimination)	4 910,00 \$	1	4 910,00 \$
TPS	5 %		1 571,75 \$
<b>Total</b>			<b>33 006,75 \$</b>

*Tableau 1 – Répartition des frais réclamés pour tous les services contractuels, y compris les services fournis par l'entrepreneur principal et ceux fournis par les sous-traitants, comme il est indiqué à l'annexe 2.*

- [49] Le montant offert en réponse aux frais réclamés pour les services contractuels est de **13 070,00 \$**. Les raisons pour lesquelles ce montant est offert sont expliquées ci-après.
- [50] Les frais de 800 \$ réclamés pour l'intervention d'urgence en réponse au déversement d'hydrocarbures et ceux de 300 \$ réclamés pour les matelas absorbants ne sont pas établis parce qu'ils ont été engagés avant que la GCC n'accorde un contrat à l'entrepreneur. Selon la partie 6 de la LRMM, ces frais sont rejetés au motif que Mad Props les a engagés avant d'être chargé de prendre ces mesures.
- [51] Les frais de 13 070,00 \$ réclamés pour les services (remorqueur, sauvetage, chaland, etc.) sont acceptés. Ce montant comprend les frais engagés jusqu'au 11 août 2020, mais non pas ceux qui ont été engagés après cette date.
- [52] Les frais de 12 355,00 \$ réclamés pour les services (récupération des moteurs, plongeurs, excavatrices, etc.) ne sont pas acceptés, car ils ne sont pas établis d'après la preuve fournie dans la demande d'indemnisation.
- [53] Les frais de 4 910,00 \$ réclamés pour les services (démolition, élimination) ne sont pas acceptés, car il s'agit de travaux de démolition et non pas de mesures de lutte contre la pollution par les hydrocarbures.

Annexe 3 : Déplacements

Montant réclamé : 72,15 \$

- [54] En l'absence de détails sur les frais de déplacement réclamés par la GCC autres que le nom de l'employé qui a engagé ces frais, et sans indication que cet employé a été absent de son lieu de travail habituel pendant une période prolongée, ces frais ne sont pas établis. Les frais de déplacement réclamés par la GCC sont donc rejetés.

Annexes 4 et 5 : Salaires et heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein

Montant réclamé : 6 046,58 \$

- [55] La GCC a réclamé un montant de 6 046,58 \$ pour les frais des salaires normaux. Pour les raisons expliquées ci-haut, seuls les frais réclamés pour la période du 9 au 11 août 2020 sont acceptés. Par conséquent, le montant offert est de **3 166,80 \$**.

Annexe 11 : Équipement de lutte contre la pollution

Montant réclamé : 5 604,73 \$

- [56] Les frais réclamés pour l'équipement de lutte contre la pollution comprennent l'usage d'un barrage flottant d'une longueur de 300 pieds (201,00 \$), d'un bateau de lutte contre la pollution de type PRV II le 11 août 2020 (1 194,23 \$), et d'un bateau de lutte contre la pollution de type PRV III le 13 août 2020 (4 209,50 \$).
- [57] Les frais réclamés pour l'équipement de lutte contre la pollution s'élèvent à 5 604,73 \$; le montant offert est de **2 589,46 \$**.
- [58] Les frais réclamés pour l'usage d'un barrage flottant sont établis. Ils sont donc acceptés en entier.
- [59] Pour ce qui est des frais réclamés pour l'usage de bateaux de lutte contre la pollution, les décisions de la GCC de déployer ces bateaux les 11 et 13 août 2020 sont jugées raisonnables. L'usage d'un bateau de lutte contre la pollution de type PRV II le 11 août et les frais associés sont acceptés. Cependant, l'usage d'un bateau de lutte contre la pollution de type PRV III le 13 août n'est pas justifié par la preuve fournie. Par conséquent, les frais réclamés pour l'équipement de lutte contre la pollution sont rejetés en partie. Étant donné que les entrepreneurs étaient sur les lieux de l'incident et que l'usage d'un plus gros bateau ne semble pas être justifié, seuls les frais de 1 194,23 \$ pour l'usage du bateau de lutte contre la pollution de type PRV II sont acceptés pour le déploiement du 13 août.

Annexe 12 : Véhicules

Montant réclamé : 65,57 \$

- [60] Les frais d'usage de véhicules réclamés par la GCC ont été engagés le 13 août 2020. Pour les raisons expliquées ci-haut, ces frais ne sont pas acceptés.

- [61] Enfin, la GCC a réclamé des frais d'administration de **75,38 \$**. Ce montant est accepté en entier.

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

- [62] Le tableau suivant présente un sommaire des frais réclamés et des montants offerts.

Annexe	Montant réclamé	Montant offert
2 – Services contractuels	33 006,75 \$	13 070,00 \$
3 – Déplacements	72,15 \$	0 \$
4 – Salaires – Personnel à temps plein	2 840,66 \$	1 151,18 \$
5 – Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein	3 205,92 \$	2 015,62 \$
11 – Équipement de lutte contre la pollution	5 604,73 \$	2 589,46 \$
12 – Véhicules	65,57 \$	0 \$
13 – Administration	75,38 \$	75,38 \$
<b>TOTAL</b>	<b>44 871,15 \$</b>	<b>18 901,64 \$</b>

*Tableau 8 – Sommaire des frais réclamés et des montants offerts.*

- [63] Le montant des frais recevables s'élève à **18 901,64 \$**. 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.

\*\*\*

- [64] Dans votre examen de l'offre, veuillez prendre note des choix et des délais suivants énoncés à l'article 106 de la LRMM.
- [65] 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.
- [66] 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.

- [67] 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.
- [68] 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.