



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 28 novembre 2023  
*Dossier de la CIDPHN : 120-964-C1*

### PAR COURRIEL

Gestionnaire, Conformité et application de la loi  
Garde côtière canadienne  
200, rue Kent  
Ottawa (Ontario) K1A 0E6

*Par courriel à [DFO.CCGERCostRecoveryRSP-  
RecouvrementdescoutsIESIPGCC.MPO@dfo-mpo.gc.ca](mailto:DFO.CCGERCostRecoveryRSP-RecouvrementdescoutsIESIPGCC.MPO@dfo-mpo.gc.ca)*

**OBJET : Chaland *Norman McLeod* — Lanoraie (Québec)**  
**Date de l'incident : 2018-08-09**

---

### 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 le chaland *Norman McLeod* (le « navire »), qui s'est échoué le ou vers le 9 août 2018 sur le fleuve Saint-Laurent, près de Lanoraie, au Québec (l'« incident »).

[2] Le 8 août 2023, 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 une demande d'indemnisation de la GCC au nom de l'administrateur. La GCC a réclamé la somme de 8 157,21 \$ pour les frais des mesures d'intervention qu'elle a prises en réponse à l'incident.

[3] La demande d'indemnisation a été évaluée 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 101 et 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, L.C. 2001, ch. 6 (la « LRMM »).

[4] La somme de 7 124,36 \$ (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 à laquelle la somme offerte sera versée, en conformité avec l'article 116 de la LRMM.

[5] Les motifs de l'offre sont présentés ci-après, en plus d'une description de la demande d'indemnisation de la GCC.

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

[6] 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.

#### L'exposé

[7] D'après l'exposé, le 9 août 2018, la GCC a été avisée qu'un navire s'était échoué sur le fleuve Saint-Laurent, près de Lanoraie, au Québec. Le navire s'est échoué après que sa chaîne d'ancre se soit rompue et qu'il soit allé à la dérive sur le fleuve. Il transportait environ 11 000 tonnes métriques de mazout lourd et il était tiré par le remorqueur *Everlast*, mais seul le navire s'est échoué.

[8] Le capitaine du remorqueur a déployé les deux ancres et l'équipage a inspecté le navire pour vérifier qu'il n'y avait pas de dommage ni de pollution. Aucune infiltration d'eau, aucune pollution, ni aucun dommage n'a été décelé.

[9] Le capitaine a engagé les remorqueurs *Ocean Intrepide* et *Ocean Sept-Îles* pour aider à renflouer le navire. Il disposait aussi de deux barrages flottants et d'un bateau de lutte contre la pollution en cas de déversement d'hydrocarbures. Le plan consistait à utiliser un remorqueur de chaque côté du navire pour le déplacer en eau plus profonde, et à le remorquer ensuite jusqu'au terminal de Sorel-Tracy.

[10] La GCC a accepté le plan de sauvetage du capitaine et a établi un poste de commandement d'incident composé de sept personnes pour répondre à l'incident. Elle projetait d'utiliser un hélicoptère avec deux agents d'intervention environnementale à bord pour surveiller l'exécution du plan de sauvetage du haut des airs.

[11] L'hélicoptère est arrivé à 13 h 00 et l'*Ocean Intrepide* a été disponible à compter de 13 h 45. L'opération de renflouement a débuté à 14 h 25, et le navire a été remis à flot à 14 h 43. Le personnel de la GCC à bord de l'hélicoptère a confirmé qu'il n'y avait aucune pollution dans l'eau autour du navire. Aucune infiltration d'eau n'a été signalée à bord du navire.

[12] À 15 h 25, le pilote de l'*Everlast* a obtenu la permission de remorquer le navire jusqu'au terminal de Sorel-Tracy. Le navire a ensuite été inspecté à quai. Il n'a pas été nécessaire de faire une inspection sous-marine, parce qu'il n'y avait aucun signe de dommage causé par l'échouement.

[13] Le dossier a été fermé le 10 août 2018. Cela a mis fin à l'opération de la GCC.

### Sommaire des frais

[14] Les frais réclamés par la GCC dans sa demande d'indemnisation sont résumés comme suit :

<b>Annexe</b>	<b>Frais réclamés (\$)</b>
1. Matériel et fournitures	Néant
2. Services contractuels	Néant
3. Déplacements	19,60
4. Salaires – Personnel à temps plein	2 046,33
5. Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein	456,79
6. Autres indemnités	Néant
7. Salaires – Personnel occasionnel	Néant
8. Frais relatifs aux navires (sauf le carburant et les heures de travail supplémentaires)	Néant
9. Carburant de propulsion des navires	Néant
10. Aéronefs	5 351,18
11. Équipement de lutte contre la pollution	Néant
12. Véhicules	67,56
13. Administration	215,75
<b>Montant total réclamé</b>	<b>8 157,21</b>

*Figure 1: Sommaire des frais réclamés*

## **CONSTATATIONS ET CONCLUSIONS**

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

[15] L'incident a causé des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, ou a menacé de causer de tels dommages, dans la mer territoriale ou les eaux intérieures du Canada, et il a occasionné des frais pour la prise de mesures visant à prévenir d'autres dommages. La demande d'indemnisation relative à l'incident pourrait donc être admissible.

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

[17] La demande d'indemnisation a été reçue avant l'expiration des délais prescrits au paragraphe 103(2) de la LRMM.

[18] 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.

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

### Conclusions concernant la preuve fournie par la GCC

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

[20] La description des événements importants contenue dans l'exposé fourni par la GCC est acceptée comme étant généralement exacte.

#### *Le navire constituait une menace de pollution et certaines mesures prises par la GCC sont admissibles*

[21] Le navire avait à son bord environ 11 000 tonnes métriques de mazout lourd. Étant donné la quantité d'hydrocarbures que transportait le navire, il est accepté qu'il y avait un risque de pollution par les hydrocarbures qui méritait à tout le moins une première intervention.

[22] La première partie de l'intervention, menée par l'officier de service de la GCC, est incontestable. De plus, bien que le risque d'un rejet d'hydrocarbures se soit avéré faible, il est accepté que l'usage d'un hélicoptère pour faire un survol, à bord duquel se trouvaient deux membres du personnel de la GCC, était sensé et raisonnable dans les circonstances.

[23] Sept membres du personnel de la GCC ont participé à l'intervention. Les documents fournis à l'appui de la demande d'indemnisation ne montrent pas quel travail a effectué le personnel autre que l'officier de service et le personnel à bord de l'hélicoptère. Du temps a été consacré aux communications et à la liaison après que ces tâches aient apparemment été accomplies par l'officier de service, et ce, à un moment où on savait que le risque d'un rejet d'hydrocarbures était minime.

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

[24] Les frais réclamés par la GCC sont répartis en six annexes, dont chacune est examinée ci-après.

[25] 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 indemnissables par la Caisse. Dans la mesure où les motifs ne sont pas déjà exposés ailleurs dans la présente lettre, les sections suivantes expliquent pourquoi certaines portions de la demande d'indemnisation de la GCC ont été acceptées et d'autres ont été réduites.

### Annexe 3 – Déplacements

Montant réclamé : 19,60 \$

[26] Les frais de déplacement se rapportent au déjeuner pris par l'un des deux agents d'intervention environnementale de la GCC qui ont voyagé de Québec à Lanoraie par hélicoptère. Le montant réclamé n'est pas conforme aux indemnités de repas indiquées dans la directive du Conseil national mixte (CNM) en vigueur durant cette période. L'indemnité autorisée est de 19,20 \$. Ce montant est accepté.

**La portion de la demande d'indemnisation relative aux déplacements est acceptée en partie au montant de 19,20 \$.**

### Annexe 4 – Salaires – Personnel à temps plein

Montant réclamé : 2 046,33 \$

[27] Les frais de salaire se rapportent aux sept spécialistes en intervention environnementale de la GCC de différents niveaux qui sont rémunérés à différents taux horaires. La demande d'indemnisation montre le nombre total d'heures de travail de chaque personne, ainsi que les taux de salaire horaires respectifs, mais la description du travail accompli par chacun est limitée.

[28] Le tableau ci-dessous montre les heures de travail réclamées. Les ratures et le texte en rouge représentent les montants acceptés. Les motifs des modifications sont exposés dans les paragraphes qui suivent.

Niveau	Taux de salaire horaire (\$)	Heures de travail (début et fin)	Nombre d'heures normales de travail	Frais (\$) y compris le RASE (27 %)
<b>9 août 2018 (jeudi)</b>				
(GT-07)	45,51	0800-1600 (présumé)	7,5	433,47
(GT-05)	38,09		4,3 0,0	205,59 0,0

Niveau	Taux de salaire horaire (\$)	Heures de travail (début et fin)	Nombre d'heures normales de travail	Frais (\$) y compris le RASE (27 %)
(GT-05)	40,80		5,5 0,0	285,00 0,0
(GT-04)	36,35	<del>0815-1615</del> (présumé) <del>0815-0915</del>	7,5 1,0	346,24 46,16
(GT-05)	34,95	<del>0800-1600</del> (présumé) <del>0900-1600</del>	7,5 6,5	332,92 288,51
(GT-04)	32,96	<del>0800-1600</del> (présumé) <del>0900-1600</del>	7,5 6,5	313,96 272,08
(PM-03)	33,90		3,0 0,0	129,16 0,0
Total des frais de salaire (selon la demande d'indemnisation)				<del>2 046,33</del> <b>1 040,22</b>

[29] Les frais réclamés pour l'officier de service principal de la GCC (GT-07) sont acceptés.

[30] Le nombre d'heures de travail de chacun des deux employés de niveau GT-04 qui ont voyagé à bord de l'hélicoptère est réduit à 6,5 heures, ce qui correspond à l'heure prévue de départ de l'hélicoptère (10 h 30), à l'heure réelle de départ (12 h 03) et à l'heure de retour (15 h 50), ainsi qu'à la période de 1,5 heure pour la planification, les préparatifs et le déplacement jusqu'à l'aéroport de Québec. La preuve ne montre pas pourquoi la GCC a réclamé un nombre d'heures de travail plus élevé pour ces employés.

[31] Le nombre d'heures de travail du troisième employé de niveau GT-04, dont la tâche était d'aviser le commandant sur place à son arrivée au bureau, est réduit à une seule heure. La majeure partie du travail de cet employé a été accomplie avant 8 h 15, et elle est donc incluse dans les frais réclamés pour les heures de travail supplémentaires. Aucun document n'a été fourni pour justifier le travail effectué par la suite; par conséquent, ces heures de travail sont rejetées.

[32] Les frais de salaire réclamés pour les autres membres du personnel de la GCC sont rejetés. La preuve ne montre pas quelles mesures ces employés ont prises et n'explique pas pourquoi leur travail était nécessaire, puisque ce travail et les tâches accomplies par l'officier de service principal semblent se chevaucher.

**La portion de la demande d'indemnisation relative aux salaires est acceptée en partie au montant de 1 040,22 \$.**

Annexe 5 – Heures supplémentaires – Personnel à temps plein      Montant réclamé : 456,79 \$

[33] Ces frais se rapportent aux trois spécialistes en intervention environnementale de la GCC de différents niveaux, rémunérés à différents taux horaires, qui ont fait des heures de travail supplémentaires rémunérées au taux de salaire et demi. Le tableau ci-dessous montre les heures de travail supplémentaires réclamées :

Niveau	Taux de salaire horaire (\$)	Heures de travail	Taux et demi	Taux double	Nombre total d'heures supplémentaires	Frais (\$)
<b>9 août 2018 (jeudi)</b>						
(GT-07)	45,51	0230-0330 (présumé)	1		1,5	68,26
(GT-04)	33,96	0230-0815 (présumé)	5,75		8,625	313,53
(AO-HPS-01)	50,00	1600-1700	1		1,5	75,00
Total des frais des heures de travail supplémentaires (selon la demande d'indemnisation)						<b>456,79</b>

[34] L'heure de travail supplémentaire faite par l'employé de niveau GT-07, lorsqu'il a reçu l'appel de l'officier de service en intervention environnementale concernant l'échouement du navire, est acceptée. L'heure supplémentaire faite par l'employé de niveau GT-04, lorsqu'il a fait du travail après le retour de l'hélicoptère à Québec, est acceptée. Les heures de travail supplémentaires faites par l'employée de niveau AO-HPS-01, qui se rapportent à l'exercice de son rôle d'officier de service en intervention environnementale et à la collecte d'information initiale après qu'elle ait été avisée de l'échouement du navire, sont acceptées.

**La portion de la demande d'indemnisation relative aux heures de travail supplémentaires est acceptée en entier.**

Annexe 10 – Frais relatifs aux aéronefs      Montant réclamé : 5 351,18 \$

[35] Ces frais se rapportent à l'usage de l'hélicoptère pour surveiller l'exécution du plan de sauvetage fourni par le capitaine. L'hélicoptère a été utilisé pendant 2,6 heures au tarif de 1 730 \$ l'heure, plus la consommation de 297 litres de carburant par heure au tarif de 1,08 \$ le litre. À cela s'ajoute l'indemnité de repas de 19,20 \$ pour le déjeuner du pilote.

[36] Le journal de bord indique un temps de vol de 2,6 heures, ce qui correspond au montant réclamé. L'hélicoptère a effectué deux vols de Québec à Lanoraie, soit un premier

vol pour examiner le lieu de l'incident, et un second vol pour surveiller le renflouement du navire. La formule suivante a été utilisée : le temps de vol x le tarif d'exploitation. Dans ce cas-ci, cela représente 4 498,00 \$, soit le montant réclamé.

[37] Les frais de carburant ont été calculés selon la formule suivante : le temps de vol x le taux de consommation de carburant x le coût par litre. Dans ce cas-ci, cela représente 833,98 \$, ce qui correspond au montant réclamé. Les frais sont conformes aux tarifs des services externes, et le coût du carburant par litre est inférieur au montant du reçu obtenu de l'aéroport de Trois-Rivières.

[38] Le journal de bord montre que le pilote a dû travailler pendant et après les heures de repas normales. Les frais réclamés pour le repas du pilote sont donc considérés comme une dépense raisonnable engagée dans l'exercice de ses fonctions. Bien qu'il s'agisse en fait de frais de déplacement, ils ont été laissés dans cette partie de la demande d'indemnisation.

**La portion de la demande d'indemnisation relative aux aéronefs est acceptée en entier.**

Annexe 12 – Véhicules

Montant réclamé : 67,56 \$

[39] La GCC a réclamé 0,22 \$ le kilomètre plus le tarif quotidien de 67,56 \$ pour l'usage d'un seul véhicule, une camionnette Ford F-250, afin de transporter son personnel à l'aéroport et de le ramener.

[40] La GCC n'a pas fourni le registre de bord du véhicule ni aucun reçu pour l'achat d'essence. Les frais réclamés correspondent au tarif d'usage quotidien indiqué.

**La portion de la demande d'indemnisation relative aux véhicules est acceptée en entier.**

Annexe 13 – Administration

Montant réclamé : 215,75

[41] Dans sa demande d'indemnisation, la GCC a réclamé des frais d'administration au taux de 3,09 %, qui ont été appliqués aux frais de salaire, aux frais de déplacement et aux frais relatifs aux aéronefs qu'elle a réclamés.

[42] Le taux de 3,09 % est généralement accepté comme étant raisonnable. Les frais d'administration ont été recalculés en fonction du réajustement des frais de salaire et des frais de déplacement réclamés. La somme des frais acceptés (Annexe 3 – 19,20 \$; Annexe 4 – 1 040,22 \$ moins les cotisations au régime d'avantages sociaux des employés = 759,36 \$; Annexe 10 – 5 351,18 \$) s'élève donc à 6 129,74 \$. L'application du taux de 3,09 % à cette somme donne un montant de 189,41 \$.



**La portion de la demande d'indemnisation relative aux frais d'administration est acceptée en partie au montant de 189,41 \$.**

### SOMMAIRE DE L'OFFRE ET CONCLUSION

[43] Le tableau suivant présente un sommaire des frais réclamés et des frais acceptés :

Annexe	Montant réclamé (\$)	Montant accepté (\$)
1 – Matériel et fournitures	Néant	Néant
2 – Services contractuels	Néant	Néant
3 -- Déplacements	19,60	19,20
4 -- Salaires – Personnel à temps plein	2 046,33	1 040,22
5 – Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein	456,79	456,79
6 – Autres indemnités	Néant	Néant
7 -- Salaires – Personnel occasionnel	Néant	Néant
8 – Frais relatifs aux navires (sauf le carburant et les heures de travail supplémentaires)	Néant	Néant
9 – Carburant de propulsion des navires	Néant	Néant
10 -- Aéronefs	5 351,18	5 351,18
11 – Équipement de lutte contre la pollution	Néant	Néant
12 -- Véhicules	67,56	67,56
13 -- Administration	215,75	189,41
<b>TOTAL</b>	<b>8 157,21</b>	<b>7 124,36</b>

*Tableau 1 – Sommaire des montants réclamés et des montants acceptés*

[44] Le montant total des frais acceptés s'élève à 7 124,36 \$. 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.

[45] 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.

[46] 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.

[47] 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.

[48] 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'administratrice adjointe de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires,

Chiamaka Mogo, MPPGA