



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@sofp.gc.ca](mailto:info@sofp.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)

Ottawa, le 8 avril 2020

*Dossier de la CIDPHN : 120-855*

*Dossier de la GCC : n.d.*

## PAR LA POSTE ET PAR COURRIEL

Directeur principal, Gestion des incidents, Direction des interventions  
Garde côtière canadienne  
200, rue Kent (5n177)  
Ottawa (Ontario) K1A 0E6

**OBJET : *Tinker II* – Campbell River (Colombie-Britannique)**

**Date de l'incident : 2018-01-20**

---

### **SOMMAIRE ET OFFRE D'INDEMNITÉ**

Cette lettre est en réponse à une demande d'indemnisation que la Garde côtière canadienne (la « GCC ») a présentée relativement au navire à moteur *Tinker II* (le « navire »). Le navire a été impliqué dans un incident survenu le ou vers le 20 janvier 2018, à ou près de Campbell River, en Colombie-Britannique (l'« incident »).

Le 7 janvier 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 de la GCC, au nom de l'administrateur, une demande d'indemnisation s'élevant à 8 979,14 \$ pour les frais des mesures d'intervention prises par la GCC en réponse à l'incident.

La demande d'indemnisation a fait l'objet d'une enquête et a été évaluée par l'administrateur en vertu de l'art. 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (la « LRMM »). À la suite de l'enquête et de l'évaluation, l'administrateur a rendu une décision, notamment sur l'indemnisation disponible.

Par la présente, une offre d'indemnité est faite à la GCC conformément aux articles 105, 106 et 116 de la LRMM. Cette lettre contient aussi une description de la demande d'indemnisation de la GCC ainsi qu'une explication de la décision rendue par l'administrateur.

La demande d'indemnisation est recevable en partie. La somme de **3 892,56 \$** (l'« offre ») est offerte à la GCC relativement à la demande d'indemnisation, plus les intérêts courus prescrits par la loi qui seront calculés selon l'art. 116 de la LRMM à la date où la somme offerte sera versée.

Les motifs de l'offre sont exposés ci-après.

\*\*\*

## DEMANDE D'INDEMNISATION

La demande d'indemnisation comprend un exposé qui décrit certains événements relatifs à l'incident.

La demande d'indemnisation comprend aussi un sommaire des frais réclamés, des documents à l'appui de certains frais réclamés, ainsi que des documents provenant des entrepreneurs qui ont accompli les travaux.

Dans la mesure où ces documents se rapportent à la décision, ils sont examinés ci-après.

### Exposé

D'après l'exposé, le 20 janvier 2018, [traduction] « La station d'alerte du COR a signalé qu'un Bayliner de 36 pieds était à la dérive [dans] le passage Discovery. La station de bateau de sauvetage de Campbell River a été chargée d'intervenir. Le navire s'est échoué sur le rivage près du quai du traversier. Le nom du navire est *Tinker II*, la quantité de carburant à bord est inconnue et le propriétaire est introuvable. La station de bateau de sauvetage de Campbell River a été incapable de tirer le navire du rivage. Le navire a été amarré au rivage en vue d'être réévalué le lendemain matin. »

Le 21 janvier 2018, [traduction] « Le propriétaire du navire a été trouvé et avisé de ses responsabilités. Le personnel d'IE va surveiller son intervention. Le navire est resté échoué et partiellement submergé pendant plusieurs cycles de marée, et il a donc été endommagé par des rondins et des rochers. Le navire devrait être retiré de l'environnement marin pour éliminer tout risque de pollution. »

Le 22 janvier 2018, [traduction] « Le propriétaire a été incapable d'intervenir de façon appropriée. Un entrepreneur, Rilaur Enterprises Ltd., a été engagé et il a sorti le navire de l'eau à l'aide d'une grue. L'entrepreneur a surveillé le navire pendant toute la nuit. Le navire sera placé sur une remorque et transporté ailleurs lorsque l'équipement sera disponible. Building Sea Marine [nom de l'inspecteur] inspectera le navire le 24 janvier. »

Le 24 janvier 2018, [traduction] « Le personnel d'IE, qui répondait à un autre incident survenu à Comox [...], a pu se rendre à Campbell River pour évaluer la situation et être présent pour l'inspection du *Tinker II*. Le navire avait des réservoirs de carburant, mais il a été impossible d'y avoir accès et de vérifier la quantité de carburant se trouvant à bord. Il y avait des débris huileux dans le compartiment moteur. Deux moteurs et deux réservoirs de carburant ont été enlevés du navire par la suite. Le reste du carburant, soit un baril (environ 200 litres), a été retiré des réservoirs de carburant. L'inspecteur a conclu que le navire était une épave n'ayant aucune valeur et qu'il ne pouvait pas être remis en état de naviguer. Le navire a été placé sur une remorque et transporté au chantier de Rilaur Enterprises Ltd. pour y être entreposé en attendant qu'il soit déconstruit. »

Le 25 janvier 2018, [traduction] « Le *Tinker II* a été déconstruit et mis au rebut par Rilaur Enterprises Ltd. Cet incident est maintenant clos. »

### Renseignements supplémentaires demandés à la GCC

Le 30 janvier 2020, une requête a été envoyée à la GCC afin d'obtenir des renseignements et des éléments de preuve supplémentaires à l'appui des frais réclamés dans la demande d'indemnisation relative au *Tinker II*. La requête visait à obtenir des renseignements et des éléments de preuve concernant le propriétaire du navire ainsi que des explications sur l'apparente double facturation de la TPS et d'autres frais.

Le 5 février 2020, une deuxième requête a été envoyée à la GCC afin d'obtenir des éclaircissements sur les aspects de l'incident qui n'étaient pas liés à l'intervention environnementale et sur l'état du *Tinker II* lorsque les membres de la station de bateau de sauvetage de Campbell River sont arrivés sur les lieux en premier. La deuxième requête visait à obtenir les rapports de situation produits par la GCC.

Des réponses aux requêtes ont été reçues les 7 et 20 février 2020. La GCC a identifié le propriétaire du navire et a fourni un numéro de téléphone. Aucun renseignement sur le moment où la GCC a communiqué avec le propriétaire durant l'incident et sur la façon dont elle a communiqué avec ce dernier n'a été fourni. La GCC a confirmé qu'aucune opération de sauvetage n'a été menée dans le cadre de l'intervention en réponse à l'incident, et elle a refusé de fournir les rapports de situation qu'elle a produits au motif que [traduction] « la GCC ne joint généralement pas les rapports de situation à ses demandes d'indemnisation ».

### Sommaire des frais

La demande d'indemnisation présentée par la GCC comprenait le sommaire suivant des frais qu'elle a engagés :

COST SUMMARY  
POLLUTION INCIDENT

INCIDENT:	TINKER II	PROJECT CODE:	FHUU5
INCIDENT DATE:	January 20, 2018	DATE PREPARED:	Nov 30/19
DEPARTMENT:	CANADIAN COAST GUARD	PREPARED BY:	<span style="background-color: black; color: black;">XXXXXXXXXX</span>

		<u>SCH</u>
MATERIALS AND SUPPLIES	-	1
CONTRACT SERVICES	8,225.93	2
TRAVEL	-	3
SALARIES - FULL TIME PERSONNEL	648.45	4
OVERTIME - FULL TIME PERSONNEL	-	5
OTHER ALLOWANCES	-	6
SALARIES - CASUAL PERSONNEL	-	7
SHIPS' COSTS (EXCL. FUEL & O/T)	-	8
SHIPS PROPULSION FUEL	-	9
AIRCRAFT	-	10
POLLUTION COUNTER-MEASURES EQUIPMENT (PCME)	-	11
VEHICLES	91.09	12
ADMINISTRATION	13.67	13
	<hr/>	
TOTAL CCG COST OF INCIDENT	<u>\$ 8,979.14</u>	

Figure 1 - Copie d'écran du sommaire des frais de la GCC

**CONSTATATIONS ET CONCLUSIONS**

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

L'incident a causé des dommages subis à l'intérieur des eaux territoriales du Canada, et il a entraîné des frais pour la prise de mesures visant à prévenir d'autres dommages ou à les

réduire au minimum. Par conséquent, la demande d'indemnisation relative à l'incident pourrait être admissible.

La GCC 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).

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 le navire, comme le prévoit la partie 6, section 2 de la *LRMM*, et ils sont donc indemnisables.

Pour les raisons qui précèdent, il a été conclu que la demande d'indemnisation pourrait être admissible selon l'art. 103 de la *LRMM*.

*Les faits présentés par la GCC sont généralement acceptés*

L'exposé présenté par la GCC décrit les faits de l'incident de façon assez détaillée. La version des événements présentée dans l'exposé est acceptée comme étant généralement exacte.

La GCC a choisi de ne pas partager certains documents relatifs à l'incident qui lui ont été demandés dans le but d'enquêter sur sa demande d'indemnisation et de l'évaluer. Si les documents demandés avaient été fournis, l'administrateur serait peut-être parvenu à une décision différente.

*Le Tinker II présentait à l'origine un risque de pollution par les hydrocarbures*

Le 20 janvier 2018, le *Tinker II* s'est échoué près du brise-lames à Campbell River (Colombie-Britannique). Bien qu'aucune pollution n'ait été observée, la GCC ne savait pas quelle quantité d'hydrocarbures se trouvait à bord du navire et elle craignait que le navire ne coule ou ne se brise, ce qui aurait pu causer un rejet d'hydrocarbures. De plus, il semble que la GCC n'ait pu communiquer immédiatement avec le propriétaire du *Tinker II* pour savoir quelle quantité d'hydrocarbures il y avait à bord du navire.

D'après ces circonstances, il a été déterminé qu'il était raisonnable pour la GCC de conclure que le navire présentait un risque de rejet d'hydrocarbures dans l'environnement marin et de prendre certaines mesures pour atténuer ce risque.

*Il n'a pas été établi que le Tinker II présentait encore un risque après avoir été sorti de l'eau*

Le 21 janvier 2018, lorsque la GCC a déterminé qu'il fallait sortir le navire de l'eau, celui-ci était submergé et avait été exposé à l'action de plusieurs cycles de marée. Étant donné qu'aucune pollution par les hydrocarbures n'a été signalée, il est probable que tout polluant qui était accessible ait été purgé du navire. Il est accepté que les mauvaises conditions météorologiques aient pu empêcher d'observer le rejet de petites quantités d'hydrocarbures

du navire, et il est donc possible qu'il y ait eu de faibles rejets. Dans l'ensemble, il a été déterminé qu'à ce stade, le *Tinker II* posait tout au plus un risque minime de pollution par les hydrocarbures.

Le 22 janvier 2018, un entrepreneur a sorti le *Tinker II* de l'eau et l'a déposé sur la terre ferme à l'aide d'une grue. Par la suite, le navire a été placé sur des blocs et sécurisé sur le rivage. À ce stade, aucune pollution par les hydrocarbures provenant du navire n'a été signalée.

Après que le navire ait été déplacé de l'endroit où il avait été battu par les vagues et les débris, il n'est pas évident qu'il présentait encore un risque de rejet d'hydrocarbures dans l'eau, du moins pas dans un avenir raisonnablement prévisible. De plus, les documents fournis par la GCC ne montrent pas qu'un tel risque existait encore. Il a donc été conclu que, sauf comme indiqué dans la présente lettre d'offre et de décision, les autres mesures d'intervention relatives au *Tinker II* n'ont pas été prises raisonnablement en réponse à des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ou au risque de tels dommages.

#### Inspection du navire

Le 24 janvier 2018, trois agents d'intervention environnementale de la GCC se sont rendus sur les lieux pour inspecter le navire. Ces agents arrivaient de Comox, situé sur la côte au sud de Campbell River, où ils avaient inspecté un autre navire préoccupant.

Dans sa demande d'indemnisation, la GCC n'a pas expliqué pourquoi elle a déterminé que la présence de trois agents d'intervention environnementale était nécessaire sur les lieux de l'incident. Le total des frais réclamés pour la présence de ces agents comprend 15 heures de travail. La demande d'indemnisation ne contient aucune description du travail qu'ils ont dû accomplir. Il est à noter que le navire n'a été déconstruit que le 25 janvier 2018, donc on peut présumer que le personnel de la GCC était présent pour surveiller le *Tinker II* et peut-être pour collaborer avec l'inspecteur, qui était présent ce jour-là.

Selon la preuve, la nécessité de la présence d'un membre du personnel de la GCC pour surveiller le *Tinker II* le 24 janvier 2018 a été établie. Il était raisonnable pour la GCC d'avoir quelqu'un sur place pour observer l'état du *Tinker II*. Cependant, la nécessité de la présence de plus d'un membre du personnel de la GCC n'a pas été établie et, par conséquent, les frais réclamés pour la présence de plus d'un membre du personnel ont été rejetés.

L'exposé fourni par la GCC indique que, le 24 janvier 2018, il n'était pas possible de déterminer la quantité d'hydrocarbures se trouvant à bord du navire. Pourtant, les documents semblent indiquer que 200 litres d'hydrocarbures ont été retirés du navire ce jour-là (bien que ces documents, qui accompagnaient une facture de Rilaur Enterprises, soient incomplets et que le reçu pour l'élimination des déchets d'hydrocarbures soit manquant).

Une inspection a été faite par un expert de Building Sea Marine le 24 janvier 2018. La facture de l'inspection indique ce qui suit : [traduction] « Inspection pour évaluer l'état et la valeur résiduelle du navire. » L'inspection ne visait pas à déterminer s'il y avait des

hydrocarbures à bord du navire ou si la coque ou la totalité du navire constituait une épave huileuse.

Le rapport d'inspection fait des hypothèses sur les quantités d'hydrocarbures se trouvant à bord du navire (20 gallons d'huile hydraulique et 100 gallons d'un mélange d'eau et d'essence), mais il ne semble pas que ces quantités aient été mesurées. Le fait que l'inspection n'ait pas servi à confirmer la quantité d'hydrocarbures se trouvant à bord du navire étaye la conclusion selon laquelle l'inspection n'était pas une mesure prise en réponse à un risque de rejet d'hydrocarbures par le navire. Il est conclu que le rapport d'inspection a été obtenu par la GCC pour d'autres raisons et que, par conséquent, cette partie de la demande d'indemnisation n'a pas été établie.

### Déconstruction du navire

Le *Tinker II* a été déconstruit le 25 janvier 2018.

Les réservoirs de carburant et le moteur ont d'abord été enlevés du navire. Par la suite, le reste du navire a été déconstruit.

Dans sa demande d'indemnisation, la GCC a réclamé les frais de l'entière déconstruction du *Tinker II*. La demande d'indemnisation ne montre pas comment le navire ait pu présenter encore un risque de pollution par les hydrocarbures, même après que son moteur et ses réservoirs de carburant aient été enlevés. Il n'a donc pas été établi que ces mesures étaient raisonnables.

\*\*\*

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

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

### **Annexe 2 – Services contractuels**

**Frais réclamés : 8 225,93 \$**

La GCC a réclamé les frais des services contractuels fournis par Rilaur Enterprises Limited (« Rilaur ») en réponse à l'incident du *Tinker II*. Rilaur a d'abord déplacé le *Tinker II* du rivage à la terre ferme et s'est ensuite débarrassé du navire.

La demande d'indemnisation initiale de la GCC comprenait une facture de Rilaur qui a posé des problèmes durant l'évaluation. Par exemple, il était évident que la TPS avait été comptée en double. En réponse à des questions au sujet de la demande d'indemnisation, la GCC a fourni une seconde facture corrigée de Rilaur.

La GCC aussi présenté une facture de Building Sea Marine pour l'inspection du navire qui a été faite le 24 janvier 2018 et pour le rapport d'inspection du navire qui a été produit par la suite.

Le tableau ci-dessous présente un sommaire des frais réclamés pour les travaux des entrepreneurs dans la demande d'indemnisation de la GCC, ainsi que des observations sur les documents :

*Tableau 1 - Observations sur les documents des entrepreneurs*

Compagnie	Travaux accomplis	Montant de la facture et observations
<b>Entrepreneur principal n° 1</b>		
Facture de Rilaur Enterprises Ltd	Gestion des travaux de récupération et de mise au rebut, travaux de sous-traitance indiqués dans ce tableau.	<b>7 090,88 \$</b> y compris la TPS de 5 % sur le total des factures des sous-traitants et un supplément de 10,65 % pour la gestion des travaux de récupération et de mise au rebut. <b>Le 7 février 2020, la GCC a fourni une facture corrigée au montant de 6 918,71 \$, éliminant ainsi le comptage en double de la TPS. Le montant de 70,00 \$ réclamé par C &amp; L Supply pour les frais de ramassage et de livraison, qui a été compté en double, doit aussi être déduit de la facture. Le montant de la facture finale de Rilaur Enterprises Ltd est donc de 6 848,71 \$.</b>
<b>Sous-traitants de l'entrepreneur principal n° 1</b>		
Facture de RKM Crane Services	Camion/grue et conducteur pour sortir le <i>Tinker II</i> de l'eau, 22 janvier.	<b>714,00 \$</b> y compris la TPS de 5 %.
Facture du gardien de nuit	Nuit du 22 au 23 janvier.	<b>100,00 \$</b>
Facture de C & L Supply 122513	Excavatrice les 24 et 25 janvier. <b>Cette facture comprend des frais de 70,00 \$ pour le ramassage et la livraison. Ces frais ont aussi été réclamés par Rilaur et seront déduits du montant brut de sa facture de 6 918,71 \$.</b>	529,20 \$ y compris la TPS de 5 % et la TVP de 7 %.

Compagnie	Travaux accomplis	Montant de la facture et observations
Facture de C & L Supply 122506	Meuleuse angulaire de 7 pouces du 23 au 25 janvier. Pour permettre d'enlever les moteurs et les réservoirs de carburant du navire,	<b>37,46 \$</b> y compris la TPS de 5 % et la TVP de 7 %.
Reçus du site d'enfouissement de Campbell River N° 1 : 24 janvier <b>32,75 \$</b> N° 2 : 29 janvier <b>647,75 \$</b>	Frais de matériel et frais d'accès au site d'enfouissement.	<b>647,75 \$</b>
Facture de Gorosh Cranes	25 janvier, voyage jusqu'à Campbell River et chargement du navire sur une remorque pour l'enlever.	<b>872,81 \$</b> y compris la TPS de 5 %.
Facture de Bowline Boat Moving Ltd, comprend le transport du navire et les frais de mise au rebut au site d'enfouissement	Transport du <i>Tinker II</i> au lieu d'entreposage et ensuite au site d'enfouissement.	<b>1 192,00 \$</b> (facture de Bowline et frais du site d'enfouissement). <b>577,00 \$</b> y compris la TPS de 5 %.
<b>Entrepreneur principal n° 2</b>		
Building Sea Marine	Inspection du <i>Tinker II</i> par Building Sea Marine, pour évaluer l'état et la valeur résiduelle du navire	<b>1 135,05 \$</b>

D'après les conclusions antérieures concernant les mesures raisonnables prises en réponse à un incident de pollution par les hydrocarbures, le tableau ci-dessous a été créé pour montrer les frais des entrepreneurs qui correspondent aux mesures raisonnables prises en réponse à un risque de pollution par les hydrocarbures.

*Tableau 2 - Frais des entrepreneurs qui ont été jugés recevables*

Facture	Description	Montant réclamé	Montant jugé recevable
Rilaur 021518	Le 7 février 2020, en réponse à notre requête, une correction a été apportée à la facture originale jointe à la demande d'indemnisation de la GCC.		Recevable en partie

Facture	Description	Montant réclamé	Montant jugé recevable
	Le montant de la facture est passé de 7 090,88 \$ à <b>6 918,71 \$</b> , éliminant ainsi le comptage en double de la TPS. 22 janvier, frais réclamés par Rilaur, 3,5 heures de main-d'oeuvre, préparation initiale.	175,00 \$	<b>175,00 \$</b>
Rilaur 021518	22 janvier, frais réclamés par Rilaur, 4 heures de main-d'oeuvre, camions (2), 2 heures.	900,00 \$	<b>Recevable 900,00 \$</b>
Rilaur 021518	Facture de RKM du 22 janvier, services de grue.	680,00 \$	<b>Recevable 680,00 \$</b>
Rilaur 021518	Facture du gardien de nuit. Le navire était placé sur des blocs sur la terre ferme. La surveillance a eu lieu dans la nuit du 22 au 23 janvier. Il a été conclu qu'un gardien de nuit n'était pas nécessaire. Le navire se trouvait sur la terre ferme et il était balisé.	100,00 \$	<b>Non recevable 000,00 \$</b>
Rilaur 021518	Le risque de pollution a été partiellement atténué le 22 janvier et éliminé le 24 janvier. Factures de C & L Supply du 24 janvier, frais réclamés par Rilaur pour l'excavatrice et la meuleuse angulaire afin d'enlever les moteurs et les réservoirs de carburant.	505,25 \$	<b>Recevable 505,25 \$</b>
Rilaur 021518	Le risque de pollution a été partiellement atténué le 22 janvier et éliminé le 24 janvier. Frais réclamés par Rilaur pour le démantèlement partiel du navire, 8,5 heures de main-d'oeuvre et camion lourd pour enlever les moteurs et les réservoirs de carburant.	1 150,00 \$	<b>Recevable 1 150,00 \$</b>
Rilaur 021518	24 janvier, frais de décharge au site d'enfouissement réclamés par Rilaur.	32,75 \$	<b>Non recevable 000,00 \$</b>
Rilaur 021518	Facture de Gorosh Cranes, 25 janvier, chargement du navire sur une remorque.	831,25 \$	<b>Non recevable 000,00 \$</b>
Rilaur 021518	25 janvier, frais réclamés par Rilaur, 4 heures de main-d'oeuvre; comprend la facturation en double des frais de	400,00 \$	<b>Non recevable 000,00 \$</b>

Facture	Description	Montant réclamé	Montant jugé recevable
	ramassage et de livraison réclamés dans la facture de C & L Supply.		
Rilaur 0215128	Facture de Bowline Boat Moving Ltd	1 165,00 \$	<b>Non recevable 000,00 \$</b>
Rilaur 021518	25 janvier, frais réclamés par Rilaur, gestion des travaux de récupération.	650,00 \$	<b>Non recevable 000,00 \$</b>
<b>Total des factures de Rilaur</b>		<b>6 589,25 \$</b>	<b>Montant total jugé recevable 3 310,25 \$</b>
	TPS de 5 %	329,46 \$	<b>170,51 \$</b>
<b>Total des factures de Rilaur, y compris la TPS</b>		<b>6 918,71 \$</b>	<b>3 580,76 \$</b>
<b>Building Sea Marine</b>	Frais d'inspection du navire, y compris la TPS	<b>1 133,05 \$</b>	<b>Non recevable 000,00 \$</b>

Cette partie de la demande d'indemnisation est recevable en partie au montant de 3 580,76 \$.

**Annexe 4 – Salaires du personnel à temps plein                      Montant réclamé : 648,45 \$**

Trois agents d'intervention environnementale de la GCC se sont rendus à Campbell River le 24 janvier 2018 pour inspecter le *Tinker II*, qui se trouvait sur la terre ferme. La GCC a réclamé les frais de cinq heures de travail pour chacun de ces agents.

Lorsque le personnel de la GCC est arrivé à Campbell River, le *Tinker II* avait déjà été sorti de l'eau et aucun rejet d'hydrocarbures n'avait été observé. La possibilité de surveiller le navire à distance aurait pu être envisagée. Des membres du personnel de la GCC se trouvaient déjà à Comox, et la GCC a décidé de les envoyer à Campbell River. Dans les circonstances, il s'agissait d'un choix raisonnable au lieu de faire une surveillance à distance.

Il était raisonnable qu'un membre du personnel de la GCC se rende de Comox à Campbell River pour constater et surveiller l'état du *Tinker II*, mais la GCC n'a pas justifié sa décision d'envoyer trois membres de son personnel sur les lieux. Outre la communication avec l'inspecteur, les documents accompagnant la demande d'indemnisation n'expliquent pas quelles mesures nécessitaient la présence de trois membres du personnel de la GCC. Les frais de salaire réclamés pour la présence d'un membre du personnel de la GCC pendant cinq heures sont approuvés. Le reste des frais de salaire réclamés dans la demande d'indemnisation n'ont pas été jugés raisonnables dans les circonstances et ils ont donc été rejetés.

Cette partie de la demande d'indemnisation est recevable en partie au montant de 216,15 \$.

**Annexe 12 - Véhicules**

**Montant réclamé : 91,09 \$**

Le personnel de la GCC a utilisé un véhicule pour se rendre de Comox à Campbell River le 24 janvier 2018. Cette mesure a été jugée raisonnable pour les besoins de surveillance du *Tinker II*. Les frais réclamés sont basés seulement sur le taux quotidien de 56,57 \$ utilisé par la GCC, plus 22 cents le kilomètre. Ces montants ainsi que le total des frais réclamés sont raisonnables.

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

**Annexe 13 - Administration**

**Montant réclamé : 13,67 \$**

Les frais administratifs réclamés ont été calculés au taux de 2,53 %. Ce montant s'applique à une partie des salaires payés par la GCC. Compte tenu de la réduction des frais de salaire réclamés pour ne les appliquer qu'à une seule personne (180,03 \$), les frais d'administration s'élèvent donc à 4,56 \$. Cela est jugé raisonnable et fait partie des mesures raisonnables prises par la GCC en réponse à l'incident.

Cette partie de la demande d'indemnisation est recevable en partie au montant de 4,56 \$.

\*\*\*

**SOMMAIRE DE L'OFFRE ET CONCLUSION**

Le tableau suivant montre un sommaire des montants réclamés et des montants offerts relativement à la demande d'indemnisation présentée par la GCC pour son intervention en réponse à l'incident du *Tinker II*.

<b>Description</b>	<b>Montant réclamé</b>	<b>Montant offert</b>
Services contractuels	8 051,76 \$	3 580,76 \$
Salaires	648,45 \$	216,15 \$
Véhicules	91,09 \$	91,09 \$
Administration	13,67 \$	4,56 \$
<b>Total</b>	<b>8 804,97 \$</b>	<b>3 892,56 \$</b>

Figure 2 - Sommaire des montants réclamés et des montants offerts

Le montant de l'offre s'élève à 3 892,56 \$, plus les intérêts prescrits par la loi.

\*\*\*

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.