



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 - 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 - info@cidphn.gc.ca

LETTRE D'OFFRE

Ottawa, le 23 février 2021
Dossier de la CIDPHN : 120-877-C1
Dossier de la GCC :

PAR COURRIEL

Directeur principal de la gestion des incidents
Direction des interventions
Garde côtière canadienne
200, rue Kent (5N177)
Ottawa (Ontario) K1A 0E6

OBJET : *Marcel Angie II* – Grand Bank (Terre-Neuve-et-Labrador)
Date de l'incident : 2018-12-11

SOMMAIRE ET OFFRE D'INDEMNITÉ

Cette lettre est en réponse à une demande d'indemnisation présentée par la Garde côtière canadienne (la « GCC ») relativement au navire de pêche *Marcel Angie II*, qui a pris feu et a coulé à Grand Bank, Terre-Neuve-et-Labrador, le 11 décembre 2018 (l'« incident »).

Le 3 novembre 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 une demande d'indemnisation de la GCC au nom de l'administrateur. Dans sa demande d'indemnisation, la GCC a réclamé la somme de 20 267,57 \$¹ pour les frais des mesures qu'elle a prises en réponse à l'incident.

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

La somme de 14 622,14 \$ (l'« offre ») est offerte à la GCC relativement à sa demande d'indemnisation, plus les intérêts prévus par la loi qui seront calculés à la date où la somme offerte sera versée, en conformité avec l'art. 116 de la LRMM.

¹ Dans sa lettre d'accompagnement et son sommaire des frais, la GCC a indiqué qu'elle réclamait la somme de 19 156,45 \$, mais elle a oublié d'inclure les frais relatifs à l'équipement de lutte contre la pollution, qui se chiffrent à 1 111,12 \$. Le montant total des frais réclamés par la GCC s'élève donc à 20 267,57 \$.

Les motifs de l'offre sont exposés ci-après, ainsi qu'une description de la demande d'indemnisation de la GCC.

DEMANDE D'INDEMNISATION RECUE

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

Exposé et photos

D'après l'exposé, le 11 décembre 2018, l'officier de service en intervention environnementale de la GCC a été avisé qu'un navire de pêche d'environ 60 pieds, identifié comme étant le *Marcel Angie II* (le « navire »), avait pris feu au quai principal de Grand Bank (Terre-Neuve-et-Labrador) à 11 h 00. La GCC a aussi été informée que [traduction] « les membres de l'équipage ont été évacués du navire, les services d'incendie de Grand Bank et de Fortune étaient sur les lieux, et l'incendie a été maîtrisé à l'aide de mousse ignifuge. » La GCC a obtenu les coordonnées du propriétaire du navire et de son représentant, qui étaient tous deux présents sur les lieux de l'incident.

L'exposé se lit ainsi :

[TRADUCTION]

Après avoir parlé au propriétaire, [l'officier de service en intervention environnementale] a confirmé l'information qui avait été signalée. Le propriétaire a aussi indiqué que le navire avait complètement brûlé et qu'il n'y avait aucun dommage au quai. Le navire avait été ravitaillé en carburant ce matin-là. Le réservoir avant contenait 6 000 litres de carburant diesel, mais le réservoir arrière était vide. Il y avait aussi 800 litres d'huile hydraulique à bord du navire. Le propriétaire a confirmé que le navire coulait, et il a informé [l'officier de service] qu'il était assuré par Sammarla Insurance, une compagnie basée à Saint-Pierre-et-Miquelon. Après la conversation avec le propriétaire, le téléphone a été passé au directeur du port. Ce dernier a confirmé l'information que [l'officier de service] avait reçue du propriétaire, en raison de l'obstacle linguistique.

[...]

À 13 h 40, [l'officier de service] a reçu un appel de l'enquêteur en chef de la Gendarmerie royale du Canada (GRC) [...] de Grand Bank (T.-N.-L.). Il a pu confirmer que le navire se trouvait au quai du gouvernement, juste devant le chalutier Panama. Il a indiqué que le service d'incendie était en train d'arroser de la mousse ignifuge, mais que des flammes s'échappaient encore du côté tribord du navire. Il n'y avait aucun dommage au quai, car une

barrière de neige le protégeait de la chaleur, et le navire gîtait à cause de l'eau et de la mousse dont il était arrosé. [...]

À 14 h 10, [l'officier de service] a reçu un appel du directeur du port qui l'a informé que [...] le feu couvait. Le navire gîtait à environ 90°, mais les réservoirs de carburant étaient protégés et scellés, et les événements se trouvaient à la surface et n'étaient pas submergés.

À 14 h 46, un avis verbal selon l'article 180 a été donné au [représentant du propriétaire] pour l'informer des responsabilités du [propriétaire] en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. À 15 h 38, un avis écrit selon l'article 180 a été envoyé par courriel [au propriétaire et à son représentant].

À 16 h 05, [le représentant du propriétaire] a appelé [l'officier de service] pour l'informer que l'incendie était éteint et qu'il était en train d'engager des plongeurs. À 18 h 36, l'agent supérieur d'intervention environnementale [...] et [deux] spécialistes en intervention [...] sont arrivés sur les lieux. Après une évaluation de la situation, il a été déterminé que le navire avait coulé et qu'il reposait au fond de l'eau sur son côté gauche. L'agent supérieur d'intervention environnementale [...] a parlé [au propriétaire et à son représentant] et a été avisé que des plongeurs (Central Diving) et une entreprise de construction (Bennett's Contracting) allaient arriver sur les lieux dans la matinée du mercredi 12 décembre 2018.

L'exposé décrit ensuite les travaux de sauvetage que les entrepreneurs engagés par le propriétaire du navire ont effectués du 12 au 18 décembre 2018. Ces travaux ont été surveillés par le personnel d'intervention environnementale de la GCC qui avait été dépêché sur les lieux; ce personnel logeait à Garnish et se rendait à Grand Bank tôt chaque matin.

L'opération du propriétaire a consisté à faire appel à des plongeurs pour effectuer d'abord une inspection du navire, qui gisait sur le fond vaseux au matin du 12 décembre 2018. Les dalots de pont et les événements des réservoirs de carburant ont été obturés. Une partie de l'équipement du navire a été enlevée le 13 décembre 2018 pour faciliter l'opération de renflouement, qui a débuté le lendemain. Le 15 décembre 2018, une irisation d'hydrocarbures est apparue durant le pompage de l'eau, et du matériel absorbant a été déployé autour du navire. Il a été déterminé qu'il fallait utiliser des camions aspirateurs pour enlever l'eau contaminée du navire, et ces camions sont arrivés sur les lieux le 16 décembre 2018. Le matériel absorbant a été remplacé selon le besoin tout au long du processus de pompage de l'eau.

Le 17 décembre 2018, [traduction] « l'entrepreneur et le propriétaire [ont aidé] le conducteur du camion aspirateur à enlever l'eau de cale contaminée. Tous les réservoirs de carburant et les réservoirs de fluide hydraulique ont été vidés par pompage. Une fois que tous les réservoirs ont été vidés, les couvercles d'inspection ont été enlevés et les réservoirs

ont été mis à sec. » Ce soir-là, l'agent supérieur d'intervention environnementale de la GCC a été interviewé par les médias locaux.

L'exposé se termine ainsi pour la journée du 18 décembre 2018 :

[TRADUCTION]

Le personnel d'intervention environnementale a quitté Garnish à 7 h 00 pour se rendre à Grand Bank. L'agent supérieur d'intervention environnementale a confirmé que 50 000 litres d'un mélange d'eau contaminée et de carburant et 800 litres d'huile hydraulique avaient été enlevés du navire, que l'eau ne s'y infiltrait plus, et que tous les polluants récupérables avaient été enlevés.

Le personnel d'intervention environnementale de la GCC s'est démobilisé et est retourné à la base. Le dossier d'intervention environnementale a été fermé.

La demande d'indemnisation était accompagnée de plusieurs photos sans légende ni date :

Figures 1 à 3 – Copies d'écran de certaines photos jointes à la demande d'indemnisation

Sommaire des frais

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

		<u>SCH</u>
MATERIALS AND SUPPLIES	\$ -	1
CONTRACT SERVICES	\$ -	2
TRAVEL	\$ 3,917.30	3
SALARIES - FULL TIME PERSONNEL	\$ 4,775.59	4
OVERTIME - FULL TIME PERSONNEL	\$ 8,980.72	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	\$ 1,190.02	12
ADMINISTRATION	\$ 292.82	13
	<hr/>	
TOTAL CCG COST OF INCIDENT	<u>\$ 19,156.45</u>	

Figure 4 – Copie d'écran du sommaire des frais

Autres documents justificatifs

En ce qui concerne les frais de déplacement, la demande d'indemnisation comprend deux factures de Long Ridge Cottages à Garnish (T.-N.-L.), datées du 17 décembre 2018. Une note concernant la répartition des frais de JW, l'un des membres du personnel d'intervention de la GCC, disait [traduction] « A logé avec un autre membre du personnel d'intervention environnementale ». Les factures couvrent la location de deux chalets pour un total de sept nuits, du 11 au 18 décembre 2018, au prix de 100,00 \$ la nuit, plus la TVH.

En plus des documents à l'appui des frais d'hébergement, la GCC a fourni des relevés identiques montrant la répartition des indemnités quotidiennes pour chacun de ses employés :

Date	Province	Breakfast	Lunch	Dinner	Incidentals	Private Accommodation
11-Dec-18	NL	\$ -	\$ -	\$ 50.00	\$ 17.30	\$ -
12-Dec-18	NL	\$ 20.25	\$ 19.85	\$ 50.00	\$ 17.30	\$ -
13-Dec-18	NL	\$ 20.25	\$ 19.85	\$ 50.00	\$ 17.30	\$ -
14-Dec-18	NL	\$ 20.25	\$ 19.85	\$ 50.00	\$ 17.30	\$ -
15-Dec-18	NL	\$ 20.25	\$ 19.85	\$ 50.00	\$ 17.30	\$ -
16-Dec-18	NL	\$ 20.25	\$ 19.85	\$ 50.00	\$ 17.30	\$ -
17-Dec-18	NL	\$ 20.25	\$ 19.85	\$ 50.00	\$ 17.30	\$ -
18-Dec-18	NL	\$ 20.25	\$ 19.85	\$ -	\$ 17.30	\$ -
Totals:		\$ 141.75	\$ 138.95	\$ 350.00	\$ 138.40	\$ -

Figure 5 – Copie d'écran d'un relevé montrant la répartition des indemnités quotidiennes

Divers sommaires et des feuilles de temps ont été fournis à l'appui des frais réclamés pour les salaires et les heures de travail supplémentaires. Les frais réclamés pour les salaires normaux comprennent une majoration de 20 % pour les frais des avantages sociaux des employés, tandis que les frais des heures de travail supplémentaires sont facturés au taux et demi et au taux double du salaire normal, sans compter les frais des avantages sociaux des employés. Les frais réclamés pour les salaires et les heures de travail supplémentaires sont résumés comme suit :

Nom, groupe, niveau	Taux	Nombre d'heures de travail selon la date (décembre 2018)								Total	Montant réclamé
		11	12	13	14	15	16	17	18		
		Mar.	Merc.	Jeudi	Vend.	Sam.	Dim.	Lun.	Mar.		
BH GT-05	Norm. : 47,08 \$	2,00	7,50	7,50	7,50	-	-	7,50	5,00	37,00	1 741,96 \$
	1,5 x : 58,85 \$	6,00	2,00	7,00	7,50	7,50	-	4,00	1,00	34,00 ²	2 000,73 \$
	2,0 x : 78,46 \$	-	-	-	0,50	4,50	14,00	-	-	19,00	1 490,74 \$
JW GT-04	Norm. : 43,62 \$	2,00	7,50	7,50	7,50	-	-	7,50	5,00	37,00	1 613,94 \$
	1,5 x : 54,53 \$	5,00	2,00	6,00	7,00	7,50	-	3,00	1,00	32,50 ³	1 772,06 \$
	2,0 x : 72,70 \$	-	-	-	-	3,50	13,00	-	-	16,50	1 199,55 \$
SG GT-04	Norm. : 38,37 \$	2,00	7,50	7,50	7,50	-	-	7,50	5,00	37,00	1 419,69 \$
	1,5 x : 47,96 \$	5,00	2,00	6,00	7,00	7,50	-	3,00	1,00	30,50 ⁴	1 462,63 \$
	2,0 x : 63,94 \$	-	-	-	-	3,50	13,00	-	-	16,50	1 055,01 \$
Totaux										260,00	13 756,31 \$

Tableau 1 – Salaires et heures de travail supplémentaires réclamés par jour (les noms complets des membres du personnel de la GCC ont été remplacés par leurs initiales)

² Le nombre total correct est 35,00 heures, mais seulement 34,00 heures ont été réclamées.

³ Le nombre total correct est 31,50 heures, mais 32,50 heures ont été réclamées.

⁴ Le nombre total correct est 31,50 heures, mais seulement 30,50 heures ont été réclamées.

La GCC a fourni le sommaire suivant à l'appui des frais de 1 111,12 \$ réclamés pour l'équipement de lutte contre la pollution; cependant, ces frais n'ont pas été inclus dans le montant total de la demande d'indemnisation indiqué dans le sommaire des frais, soit 19 156,45 \$ (voir la figure 4) :

Description	LENGTH (per ft)	RATE (per ft)	RATE (per day)	# of day	COST	REFERENCE
Response Trailer			\$ 138.89	8.00	\$ 1,111.12	4-4 - 4-11

Figure 6 – Copie d'écran du sommaire des frais relatifs à l'équipement de lutte contre la pollution

Les frais réclamés pour l'usage de véhicules sont justifiés par un journal de bord, qui montre qu'une distance de 1 558 kilomètres a été parcourue du 11 au 18 décembre 2018, et par quatre reçus d'achat de carburant diesel. Ces frais, en plus d'un taux quotidien de 67,56 \$ pour l'usage d'un véhicule, sont résumés comme suit :

UNIT #	MILEAGE (Kms)	RATE	TIME (days)	RATE	COST	REFERENCE
FORD F450	1558.00	0.220	8.00	\$ 67.56	\$ 540.48	12-1
FUEL COST					\$ 649.54	12-2

Figure 7 – Copie d'écran du sommaire des frais relatifs aux véhicules

La répartition suivante a été fournie à l'appui des frais d'administration réclamés par la GCC :

		CCG REGION
(i)	Rates:	3.09%
(ii)	Costs subject to Regional Rate (excl. EBP)	
	Materials and Supplies	\$ -
	Travel	\$ 3,917.30
	Salaries - Full Time Personnel	\$ 3,979.66
	Other Allowances	\$ -
	Salaries - Casual Personnel	\$ -
	Ship O & M Costs	\$ -
	Aircraft O & M Costs	\$ -
	Total Costs subject to Regional Rate	\$ 7,896.96
	Regional Administration Cost	\$ 244.02
(iii)	Costs subject to Corporate Rate (excl. EBP)	
	Materials and Supplies	\$ -
	Travel	\$ 3,917.30
	Salaries - Full Time Personnel	\$ 3,979.66
	Other Allowances	\$ -
	Salaries - Casual Personnel	\$ -
	Ship O & M Costs	\$ -
	Aircraft O & M Costs	\$ -
	Regional Administration costs	\$ 244.02
	Total Costs subject to Corporate Rate	\$ 8,140.97
	Corporate Administration Cost	\$ -
	Total Administration costs excl. EBP	\$ 244.02
	Total Administration Costs incl. EBP	\$ 292.82

Figure 8 – Copie d'écran de la répartition des frais d'administration réclamés

La demande d'indemnisation comprend huit registres quotidiens du personnel et de l'équipement, datés du 11 au 18 décembre 2018. En général, ces registres correspondent aux documents déjà décrits dans la présente lettre. Cependant, ils contiennent quelques renseignements additionnels :

- Le personnel de la GCC a quitté St. John's à destination de Grand Bank vers 14 h 00 le 11 décembre 2018; il a pris son temps sur la route en raison des mauvaises conditions météorologiques.
- L'entrée du 13 décembre 2018 semble indiquer que l'entrepreneur du propriétaire a tardé à obtenir des sacs de levage en raison d'un désaccord à propos des tarifs de location.
- Les entrées du 15 au 17 décembre 2018 indiquent qu'au total, neuf ballots de barrages flottants, huit ballots de matelas absorbants et divers bouchons en bois ont été utilisés, et que tout ce matériel a finalement été remplacé par l'entrepreneur du propriétaire.

Enfin, la demande d'indemnisation comprend un rapport de pollution du service d'intervention environnementale, daté du 22 janvier 2019, qui indique que le navire était immatriculé à Saint-Pierre-et-Miquelon. Ce document indique aussi que le navire avait une coque en fibre de verre.

CONCLUSIONS ET DÉCISIONS

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

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 réduire ces dommages. La demande d'indemnisation relative à l'incident pourrait donc 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) de la LRMM.

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

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

Identification du navire

Une brève enquête, y compris une recherche dans le registre d'immatriculation de Transports Canada, a été faite pour identifier correctement le navire. Le numéro « SP768079 » était imprimé sur la coque du navire, en plus de son nom. Aucune information sur un navire immatriculé au Canada sous le nom de *Marcel Angie II* n'a été trouvée dans le registre. Le navire semblait plutôt être immatriculé à Saint-Pierre-et-Miquelon. Une demande a été faite pour obtenir les documents d'immatriculation du navire, mais ceux-ci n'avaient pas encore été reçus au moment de la rédaction de la présente lettre.

Conclusions concernant la preuve fournie par la GCC

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

La GCC a joint à sa demande d'indemnisation un exposé et d'autres documents qui énoncent les faits de l'incident de façon assez détaillée. Les descriptions des événements importants contenues dans les documents de la GCC sont acceptées comme étant généralement exactes.

La menace de pollution que posait le navire

Lorsque la GCC a été avisée de l'incident peu après 11 h 00 le 11 décembre 2018, le navire était en feu. Parce qu'il avait été récemment ravitaillé en carburant, on savait que le navire avait à son bord environ 6 000 litres de carburant diesel et près de 800 litres d'huile hydraulique. À 13 h 40, l'incendie semblait avoir été maîtrisé, mais il est devenu évident que le navire coulait. Le propriétaire a indiqué qu'il était assuré et qu'il préparait une certaine forme d'intervention, mais les détails n'étaient pas clairs à ce stade initial, et la situation était compliquée par un obstacle linguistique.

À 14 h 10, le directeur du port de Grand Bank a informé la GCC que le navire avait basculé sur le côté. Les événements des réservoirs de carburant semblaient être sécurisés et n'avaient pas été submergés à ce stade, mais la situation évoluait et le feu brûlait encore. Pour toutes ces raisons, il est admis que le navire posait une menace de pollution par les hydrocarbures le 11 décembre 2018. Un rejet d'hydrocarbures s'est produit par la suite, et la menace d'autres rejets a duré jusqu'au 18 décembre 2018, date à laquelle la GCC a confirmé que tous les hydrocarbures accessibles avaient été enlevés du navire renfloué.

La décision d'envoyer du personnel d'intervention environnementale sur les lieux de l'incident était raisonnable

La décision d'envoyer une équipe d'intervention environnementale et une remorque d'intervention à Grand Bank était raisonnable dans les circonstances. Pendant que le personnel de la GCC était en route, certains détails du plan d'intervention du propriétaire ont commencé à ressortir, mais les entrepreneurs n'étaient pas encore sur les lieux. La situation continuait à évoluer, et elle risquait de s'aggraver plutôt que de s'améliorer. En raison de l'incendie et de la quantité connue d'hydrocarbures se trouvant à bord du navire, il est compréhensible que la GCC ait voulu envoyer son propre personnel sur place pour surveiller l'opération de sauvetage du propriétaire, y apporter son soutien, ou même en

prendre le contrôle si les choses avaient mal tourné. Le navire et son assureur n'étaient pas canadiens et n'étaient vraisemblablement pas connus, et il aurait été pratiquement impossible de lancer une intervention d'urgence rapide à partir de St. John's : les conditions météorologiques étaient mauvaises et Grand Bank se trouvait à une distance de plus de 350 kilomètres.

*L'ampleur et la continuation du déploiement du personnel d'intervention
environnementale*

Bien que la décision d'envoyer du personnel d'intervention environnementale à Grand Bank soit étayée par la preuve, la GCC n'a pas justifié sa décision d'envoyer trois membres de son personnel au lieu de deux. Il est généralement admis que les opérations nécessitant des déplacements routiers sur de longues distances justifient l'envoi d'au moins deux membres du personnel, ne serait-ce que pour des raisons de sécurité. Encore une fois pour des raisons de sécurité, mais aussi pour des besoins opérationnels, les déploiements qui nécessitent le recours à un navire de la GCC justifient souvent l'envoi de trois membres du personnel.

Dans ce cas-ci, la situation était plutôt incertaine et Grand Bank était loin. Le personnel de la GCC a utilisé une remorque d'intervention qui était équipée, entre autres choses, de matériel absorbant qui aurait raisonnablement exigé la présence de deux membres du personnel pour pouvoir être mis en place sans l'aide du propriétaire ou de ses entrepreneurs. Ces facteurs aident à justifier l'envoi de deux membres du personnel. Cependant, puisqu'un navire de la GCC n'a pas été déployé, il n'est pas clair pourquoi la présence d'un troisième membre du personnel a été jugée nécessaire. Lorsqu'elle a dépêché son équipe d'intervention environnementale, la GCC savait que le navire était assuré et que le propriétaire avait l'intention d'organiser une certaine forme d'intervention. Toutefois, même si l'intervention du propriétaire avait mal tourné, on ne sait pas vraiment quelle autre contribution un troisième spécialiste en intervention environnementale aurait pu apporter, puisque l'intervention serait vraisemblablement demeurée en grande partie entre les mains des entrepreneurs. Par conséquent, seuls les frais associés à deux membres du personnel de la GCC, c'est-à-dire BH et JW, ont été acceptés.

En raison de la menace de pollution persistante, de la complexité de l'opération de sauvetage, et de l'assistance fournie par le personnel de la GCC, la présence sur place de BH et JW pendant la durée de cette opération, soit du 11 au 18 décembre 2018, est jugée raisonnable. Les heures de travail de ces deux membres du personnel de la GCC sont aussi jugées raisonnables.

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

Les frais que la GCC a réclamés à la Caisse sont répartis en six annexes, dont chacune est décrite ci-après.

En vertu de la partie 7 de la LRMM, les mesures prises en réponse à un incident de pollution par les hydrocarbures et les frais qui en résultent doivent être raisonnables pour être indemnisés par la Caisse. Dans la mesure où les motifs n'ont pas déjà été exposés dans

la présente lettre, les paragraphes suivants expliquent pourquoi certaines portions de la demande d'indemnisation de la GCC ont été jugées recevables et d'autres ont été rejetées.

Annexe 3 – Déplacements

Montant réclamé : 3 917,30 \$

La GCC a réclamé 1 610,00 \$ en frais d'hébergement pour les trois membres de son personnel d'intervention qui ont passé sept nuits dans deux chalets à Garnish, à environ 40 kilomètres de Grand Bank par la route. Bien qu'il ait pu y avoir d'autres options, il est admis qu'il aurait été difficile ou impossible, à court préavis en décembre, de trouver trois chambres disponibles pour un séjour d'une durée indéterminée. Bien que l'aller-retour quotidien entre Garnish et Grand Bank ait fait grimper les frais de carburant et de main-d'oeuvre, la décision de loger le personnel à Garnish est jugée raisonnable, de même que les frais d'hébergement à cet endroit.

Pour les raisons déjà exposées dans la présente lettre, seuls les frais de déplacement des employés BH et JW sont acceptés. Étant donné que les chalets à Garnish étaient apparemment assez grands pour être partagés par deux membres du personnel de la GCC (JW semble avoir partagé un chalet avec un collègue), seuls les frais de location d'un de ces chalets, qui s'élèvent à 805,00 \$, sont acceptés.

En plus des frais d'hébergement, la GCC a réclamé des indemnités quotidiennes au montant de 769,10 \$ pour chacun des trois membres de son personnel d'intervention (voir la figure 5). Les taux des indemnités quotidiennes réclamées sont conformes aux directives du Conseil du Trésor en vigueur au moment de l'incident et sont jugés raisonnables. Comme dans le cas des frais d'hébergement, seuls les montants des indemnités quotidiennes des employés BH et JW, dont le total s'élève à 1 538,20 \$, sont acceptés.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux déplacements est recevable au montant de 2 343,20 \$.

Annexe 4 – Salaires – Personnel à temps plein

Montant réclamé : 4 775,59 \$

La GCC a réclamé les frais de salaire de trois membres de son personnel d'intervention environnementale. Pour les raisons déjà exposées dans la présente lettre, seuls les frais de salaire de deux membres du personnel d'intervention environnementale, c'est-à-dire BH et JW, sont acceptés.

Comme le montre le tableau 1, chacun de ces deux membres du personnel a fait un total de 37 heures de travail au taux de salaire normal durant l'intervention de la GCC en réponse à l'incident. Les frais de salaire au taux normal, y compris une majoration de 20 % qui représente les frais du régime d'avantages sociaux des employés de la GCC, s'élèvent à 1 741,96 \$ pour BH et à 1 613,94 \$ pour JW. Ces deux montants sont jugés raisonnables et sont acceptés.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux salaires est recevable au montant de 3 355,90 \$.

Annexe 5 – Heures de travail supplémentaires – PTP Montant réclamé : 8 980,72 \$

La GCC a réclamé les frais des heures de travail supplémentaires de trois membres de son personnel d'intervention environnementale. Pour les raisons déjà exposées dans la présente lettre, seuls les frais des heures de travail supplémentaires de deux membres du personnel d'intervention environnementale, c'est-à-dire BH et JW, sont acceptés.

Comme le montre le tableau 1, la GCC a réclamé les frais des heures de travail supplémentaires de chaque membre de son personnel selon deux taux différents, lesquels sont des multiples du taux de salaire normal, sans compter les frais des avantages sociaux. Comme il est indiqué dans les notes 2 et 3 ci-haut, il semble que la GCC ait fait des erreurs dans le calcul du nombre d'heures de travail supplémentaires au taux de salaire et demi pour BH et JW. Il semble qu'une heure de travail supplémentaire en trop ait été réclamée pour JW, alors que c'est le contraire pour BH. Étant donné que ces erreurs mineures s'annulent plus ou moins, elles ont été ignorées. Les montants réclamés pour les heures de travail supplémentaires de BH et JW sont jugés raisonnables et sont acceptés en entier.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux heures de travail supplémentaires est recevable au montant de 6 463,08 \$.

Annexe 11 – Équipement de lutte contre la pollution Montant réclamé : 1 111,12 \$

La demande d'indemnisation de la GCC est accompagnée de documents qui justifient l'usage d'une remorque d'intervention pendant une période de huit jours, bien que le montant réclamé n'ait pas été inclus dans le sommaire des frais. Cette omission est due sans doute à une erreur dans la compilation de la demande d'indemnisation. Comme il a déjà été noté, l'usage de la remorque d'intervention est jugé raisonnable. De plus, le taux quotidien d'utilisation de cette remorque est jugé raisonnable. Pour ces raisons, les frais relatifs à l'usage de la remorque d'intervention sont acceptés.

La portion de la demande d'indemnisation relative à l'équipement de lutte contre la pollution est recevable en entier.

Annexe 12 – Véhicules Montant réclamé : 1 190,02 \$

La GCC a utilisé un seul véhicule durant son intervention d'une durée de huit jours en réponse à l'incident, soit un camion Ford F-450 à moteur diesel. Elle a réclamé un taux quotidien de 67,56 \$ pour l'usage de ce véhicule, plus des frais de carburant s'élevant à 649,54 \$, qui sont justifiés par des reçus.

Pour les raisons exposées ci-haut, il est admis qu'il était raisonnable dans les circonstances d'envoyer des membres du personnel de la GCC sur les lieux de l'incident. De plus, les frais réclamés pour l'usage du véhicule sont raisonnables et conformes aux lignes directrices fédérales sur l'établissement des coûts. Bien que les frais de carburant réclamés dépassent largement le taux de 0,22 \$ par kilomètre indiqué à la figure 7, les reçus pour l'achat de carburant fournis par la GCC montrent que les frais réels engagés durant cette intervention étaient plus élevés.

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

Annexe 13 – Administration

Montant réclamé : 292,82 \$

Cette portion de la demande d'indemnisation de la GCC semble représenter un pourcentage des frais réclamés pour les déplacements et les salaires normaux (voir la figure 8). Cependant, après un examen plus minutieux, le montant total des frais d'administration réclamés ne concorde pas avec les chiffres fournis par la GCC. Par conséquent, il n'est pas du tout clair comment ce montant a été calculé.

Des frais d'administration raisonnables pour l'intervention de la GCC en réponse à l'incident ont été substitués au montant réclamé. Ces frais ont été calculés selon le taux généralement accepté de 3,09 % et ont été appliqués aux frais de déplacement et aux frais des salaires normaux établis, sans compter la marge de 20 % pour les frais du régime d'avantages sociaux des employés.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux frais d'administration est recevable au montant de 158,82 \$.

SOMMAIRE DE L'OFFRE ET CONCLUSION

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

Annexe	Montant réclamé	Montant recevable
3 – Déplacements	3 917,30 \$	2 343,20 \$
4 – Salaires – Personnel à temps plein	4 775,59 \$	3 355,90 \$
5 – Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein	8 980,72 \$	6 463,08 \$
11 – Équipement de lutte contre la pollution	1 111,12 \$	1 111,12 \$
12 – Véhicules	1 190,02 \$	1 190,02 \$
13 – Administration	292,82 \$	158,82 \$
Totaux	20 267,57 \$	14 622,14 \$

Tableau 2 – Sommaire des montants réclamés et des montants recevables

Le montant des frais recevables s'élève à 14 622,14 \$. Si l'offre est acceptée, ce montant sera payé en plus des intérêts prévus par la loi qui seront calculés à la date du paiement.

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

Vous disposez d'un délai de 60 jours, à compter de la réception de l'offre, pour aviser le soussigné si vous l'acceptez. Vous pouvez nous informer de votre acceptation de l'offre par

tout moyen de communication, au plus tard à 16 h 30 (heure de l'Est) le dernier jour du délai. Si vous acceptez l'offre, la somme offerte vous sera versée sans tarder.

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

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

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

Je vous prie d'agréer mes meilleures salutations.

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

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