



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 31 mars 2021

*Dossier de la CIDPHN : 120-880-C1*

*Dossier de la GCC :*

### **PAR COURRIEL**

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

**OBJET : *Aura Lee* – Cowichan Bay (Colombie-Britannique)**

**Date de l'incident: 2018-12-13**

---

### **SOMMAIRE ET OFFRE D'INDEMNITÉ**

Cette lettre d'offre est en réponse à une demande d'indemnisation de la Garde côtière canadienne (la « GCC »), reçue le 8 décembre 2020, concernant un ancien navire de pêche d'une longueur de 35 pieds et d'une largeur de 11 pieds, appelé l'*Aura Lee* (le « navire »).

Le navire était amarré à Cowichan Bay, en Colombie-Britannique, le 13 décembre 2018. Il s'est mis à couler et il se peut qu'il ait entraîné un autre navire au fond de l'eau (l'« incident »).

La GCC est intervenue après avoir été avisée du naufrage. Une équipe de la station de bateau de sauvetage de Ganges est arrivée en premier sur les lieux de l'incident le 13 décembre 2018. Par la suite, une équipe d'intervention environnementale de la GCC a été mobilisée et a assumé la direction de l'intervention en réponse à l'incident.

Dans sa demande d'indemnisation, la GCC a réclamé la somme de 42 176,45 \$ pour les frais qu'elle a engagés en réponse à l'incident. La majeure partie des frais ont été engagés pour renflouer le navire, qui a coulé en eau profonde.

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* (la « LRMM »). Cette lettre contient aussi une description de la demande d'indemnisation de la GCC ainsi qu'une explication des conclusions.

La demande d'indemnisation est recevable. La somme de 33 908,13 \$ (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.

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

\*\*\*

### **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 documents justificatifs**

Le 13 décembre 2018, à 9 h 55, la GCC a été avisée qu'un navire de 35 pieds (l'« *Aura Lee* ») était en train de couler. Elle a aussi été avisée que le navire était amarré à une vedette de 16 pieds qui était aussi en train de couler.

Aucune information n'était disponible à propos de la cause du naufrage du navire et de la vedette. Il est présumé que l'*Aura Lee* a commencé à couler parce que sa structure était en mauvais état, ce qui a causé une infiltration d'eau. L'*Aura Lee* a ensuite entraîné la vedette au fond de l'eau lorsqu'il a sombré.

La GCC a indiqué qu'elle a communiqué avec le propriétaire de l'*Aura Lee* durant son intervention. Le propriétaire ne savait pas quelle quantité de carburant il y avait à bord de l'*Aura Lee*. Il a apparemment fourni un plan d'intervention à la GCC. La GCC a jugé que le plan proposé était inadéquat.

L'exposé ne dit pas quelles mesures l'équipe de la station de bateau de sauvetage a prises pendant qu'elle était sur les lieux, mais aucun frais n'ont été réclamés pour ces mesures. Aucune décision n'est donc requise à ce sujet.

L'équipe d'intervention environnementale de la GCC a débuté son intervention le même jour où l'incident a été signalé. Le registre quotidien du personnel et de l'équipement pour ce jour-là indique qu'une irisation d'hydrocarbures était visible à la surface de l'eau et que du matériel absorbant a été déployé.

Trois membres du personnel d'intervention environnementale de la GCC sont arrivés sur les lieux le 14 décembre 2018. Ils ont voyagé de la base de Victoria jusqu'à l'Institut des sciences de la mer à Sidney, à bord d'un véhicule routier. À partir de là, ils ont utilisé un bateau d'intervention pour se rendre à Cowichan Bay. La GCC a indiqué qu'elle a utilisé un bateau de type CGE705 [traduction] « parce qu'il se trouvait tout près du lieu de l'incident ».

D'après l'exposé, l'équipe d'intervention environnementale est arrivée sur les lieux. L'*Aura Lee* était encore au fond de l'eau et une irisation d'hydrocarbures était toujours visible à la surface de l'eau. L'équipe a remplacé le barrage flottant.

La GCC a communiqué avec plusieurs entreprises de sauvetage pour renflouer l'*Aura Lee*. Seulement une entreprise, Cold Water Divers Inc., était disponible. Cependant, en raison des prévisions météorologiques, les travaux de sauvetage n'ont pas pu commencer avant plusieurs jours.

Le 17 décembre 2018, quatre membres du personnel d'intervention environnementale de la GCC ont quitté Victoria pour se rendre sur les lieux de l'incident (en passant par Sidney pour voyager par bateau). Lorsque l'équipe de la GCC est arrivée, l'*Aura Lee* avait été partiellement renfloué. L'équipe de la GCC a prêté son assistance en fournissant des génératrices et des pompes, en apportant un soutien sur l'eau, ainsi qu'en déployant et en récupérant du matériel absorbant et des barrages flottants.

Une fois que le navire a été remis à flot, les efforts pour le vider d'eau ont dû être maintenus de façon constante. L'eau s'infiltrait rapidement dans le navire par plusieurs gros trous dans sa coque. Pendant que ces efforts se poursuivaient, le navire a été manoeuvré jusqu'à une rampe de mise à l'eau se trouvant non loin afin de le sortir de l'eau. L'exposé indique que le personnel de la GCC n'a pas pu déterminer quelle quantité de carburant il y avait à bord du navire.

Durant les travaux de sauvetage, la vedette de 16 pieds n'a pas pu être localisée. L'*Aura Lee* a coulé à une profondeur d'eau d'environ 80 pieds, et le fond de la baie à cet endroit était parsemé de débris. La GCC a déterminé que tout rejet d'hydrocarbures provenant de la vedette serait minime, étant donné qu'elle n'avait qu'un moteur hors-bord, et elle a donc mis fins aux recherches.

### **Sommaire des frais**

La demande d'indemnisation présentée par la GCC comprend le sommaire suivant des frais qu'elle a engagés en réponse à l'incident :

**COST SUMMARY  
POLLUTION INCIDENT**

<b>INCIDENT:</b>	AURA LEE	<b>PROJECT CODE:</b>	FHFV5
<b>INCIDENT DATE:</b>	December 1, 2018	<b>DATE PREPARED:</b>	15-Nov-20
<b>DEPARTMENT:</b>	CANADIAN COAST GUARD	<b>PREPARED BY:</b>	██████████

		<u>SCH</u>
MATERIALS AND SUPPLIES	-	1
CONTRACT SERVICES	29,522.79	2
TRAVEL	-	3
SALARIES - FULL TIME PERSONNEL	2,406.97	4
OVERTIME - FULL TIME PERSONNEL	562.35	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)	9,457.11	11
VEHICLES	165.26	12
ADMINISTRATION	61.98	13
<b>TOTAL CCG COST OF INCIDENT</b>		
<b>\$ 42,176.45</b>		

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

La demande d'indemnisation comprend aussi le sommaire suivant des frais engagés par les entrepreneurs :

<b>INCIDENT:</b>	AURA LEE	<b>PROJECT CODE:</b>	FHFV5
<b>INCIDENT DATE:</b>	December 1, 2018	<b>DATE PREPARED:</b>	November 15, 2020
<b>DEPARTMENT:</b>	CANADIAN COAST GUARD	<b>PREPARED BY:</b>	██████████

  

	AMOUNT	GST	TOTAL	
CONTRACT SERVICES			-	
COLD WATER DIVERS	11,632.50	581.63	12,214.13	INV 407
COLD WATER DIVERS	12,666.44	633.32	13,299.76	INV 529
BUILDING SEA MARINE	\$1,662.00	\$83.10	1,745.10	INV 732
DON'S BOAT TRANSPORT	2156	107.8	2,263.80	INV 1445
			-	Paid Dec 27/18
			-	Paid Oct 24/18
			-	Paid Feb 8/19
			-	Paid by GAC
			-	
			-	
			-	
			-	
			-	
			-	
<b>TOTAL CONTRACT SERVICES</b>			<b>29,522.79</b>	

Figure 2 – Copie d'écran du sommaire des frais des services contractuels produit par la GCC

\*\*\*

## **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 éviter ces dommages ou les réduire au minimum. 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).

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.

### **Les faits présentés par la GCC sont généralement acceptés**

La demande d'indemnisation de la GCC est accompagnée d'un exposé qui relate les faits de l'incident de façon assez détaillée. La description des événements importants est acceptée comme étant généralement exacte, à part ce qui est noté ci-dessous.

### **La décision de déconstruire le navire**

Une fois que le navire a été sorti de l'eau, un expert maritime a été engagé pour l'inspecter. D'après l'exposé, le but de l'inspection était le suivant :

Lake, BC to await a survey. The purpose of the survey was to determine the overall condition of the Aura Lee, if the vessel could be efficiently repaired and placed back into the marine environment, if the vessel was a reasonable candidate for reconstruction and if there was any residual value if the vessel was deconstructed.

Figure 3 - Extrait de l'exposé

En ce qui concerne la décision de déconstruire le navire, l'exposé indique aussi ce qui suit :

The expert opinion of surveyor ██████████, Building Sea Marine, confirmed that it would not be feasible to repair the vessel to a seaworthy state, and thus the vessel could never be reintroduced to the marine environment without posing a threat of oil pollution. Based on the information provided by the survey, and the owner's inability to conduct repairs in any event, CCG decided that deconstruction was the only reasonable measure to prevent the risk of future oil pollution to the marine environment.

Figure 4 - Extrait de l'exposé

Le rapport d'inspection joint à la demande d'indemnisation ne contenait aucune conclusion selon laquelle le navire constituait une menace de pollution par les hydrocarbures après qu'il ait été sorti de l'eau. Il contenait seulement une conclusion selon laquelle le navire posait une menace de pollution générale, une note concernant les réservoirs de carburant du navire, ainsi qu'une indication que la cale du compartiment machines était légèrement souillée d'huile et de carburant.

Bien que les conclusions énoncées dans l'exposé ne se trouvent pas dans le rapport d'inspection, il est conclu que la cale du compartiment machines du navire était probablement saturée d'hydrocarbures, étant donné le type de coque du navire (bordages en bois), l'usage qui en a été fait (ancien navire de pêche à la traîne et à filet maillant converti pour servir à d'autres fins), son âge (construit vers 1960), et les photos jointes à la demande d'indemnisation.

Par conséquent, il est accepté que le navire lui-même posait un risque de pollution par les hydrocarbures et que certaines mesures de déconstruction étaient appropriées.

\*\*\*

### **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 portions de la demande d'indemnisation ont été jugées recevables et d'autres ont été rejetées.

Selon les articles 51, 71 et 77 de la LRMM, les mesures prises en réponse à un incident de pollution par les hydrocarbures et les frais qui en découlent doivent être raisonnables pour donner droit à une indemnisation. La question de savoir si cela a été établi est examinée dans chacune des catégories suivantes de la demande d'indemnisation de la GCC.

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

**Montant réclamé : 29 522,79 \$**

La portion de la demande d'indemnisation relative aux services contractuels comprenait deux factures de Cold Water Divers : une facture au montant de 12 214,13 \$ pour le renflouement du navire, et une autre facture au montant de 13 299,76 \$ pour la déconstruction du navire.

En ce qui concerne le renflouement du navire, les montants réclamés pour renflouer un navire à demi submergé ayant les dimensions de l'*Aura Lee*, à l'aide de quatre plongeurs, de sacs de levage, d'élingues et de compresseurs, sont raisonnables. La facture au montant de 12 214,13 \$ est acceptée en entier.

La facture pour la déconstruction du navire (13 299,76 \$) est acceptée car, pour les motifs énoncés plus tôt, il s'agissait d'une mesure prise en réponse à la pollution par les hydrocarbures. La facture elle-même montre qu'une partie des frais ont été engagés pour éliminer des matières dangereuses – mais pas des hydrocarbures. La matière dangereuse en question était de l'amiante. L'élimination d'amiante se trouvant à bord d'un navire n'est généralement pas indemnisable en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Cependant, la portion de la facture relative à ces frais est modérée (6 000 \$). De plus, l'administrateur accepte que, s'il y avait de l'amiante à bord du navire, il est probable qu'une partie de cette amiante ait été trouvée à l'intérieur et autour du compartiment machines du navire. L'administrateur accepte aussi que le compartiment machines est probablement l'endroit qui était saturé d'hydrocarbures. Par conséquent, l'administrateur accepte qu'il aurait été nécessaire de prendre des mesures pour se débarrasser de l'amiante, afin d'éliminer la menace de pollution par les hydrocarbures que posait le navire; il croit également que les frais engagés pour se débarrasser de l'amiante sont raisonnables, et qu'il n'y a donc pas lieu de faire une analyse arbitraire de ces frais et de réduire les frais réclamés à cet égard. Le montant est accepté en entier.

L'expert maritime a présenté à la GCC une facture au montant de 1 745,10 \$. La preuve ne montre pas que l'inspection maritime a été demandée principalement dans le but de déterminer la présence de pollution par les hydrocarbures. Le rapport d'inspection lui-même a corroboré, au lieu de déterminer, la nécessité de déconstruire le navire, et les observations de l'expert maritime concernant la pollution par les hydrocarbures auraient pu et auraient dû être faites par le personnel de la GCC qui était sur place. Ces frais sont donc rejetés.

La dernière facture pour des services contractuels est celle présentée par Don's Boat Transport, au montant de 2 263,80 \$. Bien que la distance sur laquelle le navire a dû être transporté soit relativement courte, le montant de la facture est jugé compétitif et raisonnable dans les circonstances. Le montant de la facture est accepté en entier.

**La portion de la demande d'indemnisation relative aux services contractuels est recevable au montant de 27 777,69 \$.**

Article	Entrepreneur	Services fournis	Coût	Recommandation
1	Cold Water Divers	Renflouement de l' <i>Aura Lee</i> et remorquage du navire jusqu'au rivage	12 214,13 \$	12 214,13 \$
2	Cold Water Divers	Déconstruction et élimination de l' <i>Aura Lee</i>	13 299,76 \$	13 299,76 \$
3	Building Sea Marine	Inspection maritime de l' <i>Aura Lee</i>	1 745,10 \$	0 \$
4	Don's Boat Transport	Transport de l'épave de la rampe de mise à l'eau de Cowichan Bay jusqu'au chantier de déconstruction	2 263,80 \$	2 263,80 \$
	<b>Total</b>		<b>29 522,79 \$</b>	<b>27 777,69 \$</b>

Figure 5 - Sommaire des frais réclamés pour les services contractuels et des frais recevables

**Annexe 4 – Salaires : Personnel à temps plein**

**Montant réclamé : 2 406,97 \$**

La GCC a réclamé 53,5 heures de travail pour les frais de salaire de quatre membres de son personnel, qui sont réparties sur une période de trois jours (13, 14 et 17 décembre 2018). Des feuilles de temps ont été fournies à l'appui des heures de travail. Les frais réclamés pour les heures de travail du 14 et du 17 décembre 2018 sont acceptés en entier.

Les quatre heures de travail réclamées pour le 13 décembre 2018 nécessitent quelques commentaires. Ces quatre heures de travail représentent le temps qu'il a fallu à l'officier de service en intervention environnementale de la GCC pour être avisé de l'incident et déployer l'équipe de la station de bateau de sauvetage de Ganges sur les lieux de l'incident. Ce nombre d'heures de travail est jugé excessif pour le travail que l'officier de service en intervention environnementale a accompli ce jour-là. Il serait approprié de réduire de trois heures le nombre d'heures de travail réclamé par la GCC. Cependant, la GCC n'a réclamé aucuns frais pour le travail effectué par l'équipe de la station de bateau de sauvetage de Ganges qui a été dépêchée sur les lieux de l'incident et qui a accompli des tâches utiles pour prévenir la pollution par les hydrocarbures (y compris le déploiement de matériel absorbant). Il est conclu que le travail effectué par l'équipe de la station de bateau de sauvetage de Ganges le 13 décembre 2018 aurait pris beaucoup plus de temps que les quatre heures que la GCC a réclamées pour ce jour-là. Par conséquent, bien que l'administrateur n'accepte pas que les feuilles de temps jointes à la demande d'indemnisation justifient les frais de salaire réclamés pour la journée du 13 décembre 2018, il est toutefois conclu que les frais réclamés devraient être acceptés puisque le nombre d'heures de travail et la valeur du travail accomplis par la GCC ce jour-là dépassent probablement les quatre heures de travail réclamées.

**La portion de la demande d'indemnisation relative aux salaires est recevable au montant de 2 406,97 \$.**

**Annexe 5 – Heures de travail supplémentaires : PTP Montant réclamé : 562,35 \$**

La GCC a réclamé des heures de travail supplémentaires pour les quatre membres de son personnel d'intervention environnementale qui ont répondu à l'incident le 17 décembre 2018. Elle a réclamé 2,5 heures de travail supplémentaires (au taux de salaire et demi) pour chaque agent d'intervention environnementale. Le travail accompli ce jour-là pour apporter un soutien sur l'eau à l'entreprise Cold Water Divers, qui a mené l'opération de sauvetage du navire, est considéré comme une mesure raisonnable prise en réponse à la pollution par les hydrocarbures. Le nombre d'heures réclamé est justifié par un registre quotidien du personnel et de l'équipement et par des formulaires d'autorisation d'heures supplémentaire, et ils sont jugés raisonnables dans l'ensemble.

**La portion de la demande d'indemnisation relative aux heures de travail supplémentaires est recevable au montant de 562,35 \$.**

**Annexe 11 – Équipement de lutte contre la pollution Montant réclamé : 9 457,11 \$**

La demande d'indemnisation comprend un tableau qui résume les frais réclamés pour l'équipement de lutte contre la pollution. Les deux éléments à noter sont encadrés en rouge :



CCG/6031 CHARGE-OUT RATES  
RATES

Item	Included Items	Equipment Category	Estimated Replacement Cost	Daily Operational Charge-out Rate
Pumps - Peristaltic 2"	Complete	Non-Durable	12,500.00	416.67
Pumps - Gear - electric	Complete	Non-Durable	5,000.00	166.67
Centrifugal 1.5" - 2"	Complete	Non-Durable	600.00	20.00
Centrifugal 3" - 4"	Complete	Non-Durable	750.00	25.00
Diaphragm 1.5" Sandpiper	Complete	Durable	1,200.00	6.67
Diaphragm 1" Sandpiper	Complete	Durable	1,200.00	6.67
Portable fuel pump	Complete	Durable	4,400.00	24.44
Canflex 4" off-Loading Pump	Pump only	Durable	14,100.00	78.33
TK4	c/w power pack	Durable	28,000.00	78.33
TK 5	c/w power pack	Durable	30,000.00	155.56
TK6	c/w power pack	Durable	35,000.00	166.67
TK8	c/w power pack	Durable	40,000.00	222.22
Type 1 Emergency Offloading System	Complete	Durable	420,000.00	2,333.33
<b>Pressure Washers</b>				
Portable Pressure Washer - cold H <sub>2</sub> O	13HP/3500 psi/gas	Semi-Durable	1,750.00	19.44
Portable Pressure Washer - cold H <sub>2</sub> O	6.5HP/2700 psi/gas	Semi-Durable	1,250.00	13.89
Portable Pressure Washer - hot H <sub>2</sub> O	3000 psi/ gas	Semi-Durable	7,250.00	80.56
Portable Pressure Washer - hot H <sub>2</sub> O	3500 psi/gas	Semi-Durable	7,350.00	81.67
Pressure Washers -Landa SOS	c/w 2 axle trailer	Semi-Durable	30,500.00	338.89
Beach Flush - Large Container Unit	c/w 4" hose	Semi-Durable	35,185.00	390.94

Edition 1 – April 2015 Page | 7

Figure 7 – Extrait de la page 7 du manuel des tarifs des services externes de la GCC, avec annotations en rouge

De plus, l'établissement du coût des tarifs d'utilisation n'a pas été établi. Étant donné les besoins, une pompe de deux pouces aurait suffi. Le tarif d'utilisation d'une telle pompe est de 15,37 \$. Ce montant est accepté pour l'usage d'une seule pompe.

La même question se pose en ce qui concerne l'usage du bateau de type CGE 705. La GCC a proposé un tarif d'utilisation de 4 209,50 \$ par jour pour ce bateau. Ce tarif est basé sur la valeur que la GCC attribue aux bateaux de lutte contre la pollution de classe PRV III construits par Robert Allen Ltd., dont le coût de remplacement est de 757 710,79 \$. Le calcul du tarif proposé par la GCC pour les bateaux de classe PRV III sur la base de leur âge et de leur coût initial ne pose pas de problème, mais le bateau de type CGE 705 n'est pas un bateau de classe PRV III et ne possède pas ses capacités. Il est considéré que le tarif

d'utilisation d'un bateau de classe PRV II, qui est de 1 194,23 \$ par jour, correspond mieux au bateau de type CGE 705. Ce tarif a donc été appliqué à la place.

**La portion de la demande d'indemnisation relative à l'équipement de lutte contre la pollution est recevable au montant de 2 933,88 \$.**

Article	Tarif	Date	Montant
CGE 705	1 194,23 \$ par jour	14 et 17 déc.	2 388,46 \$
1 génératrice (2 000 watts)	8,05 \$ par jour	17 déc.	8,05 \$
1 pompe électrique (2 pouces)	15,37 \$ par jour	17 déc.	15,37 \$
150 pieds de barrage flottant de 24 pouces	0,67 \$ le pied par jour	14 au 17 déc.	402,00 \$
1 ballot de barrage flottant	75,00 \$	Coût de remplacement	75,00 \$
1 ballot de matelas absorbants	45,00 \$	Coût de remplacement	45,00 \$
<b>Total</b>			<b>2 933,88 \$</b>

Figure 8 - Sommaire des frais réclamés pour l'équipement de lutte contre la pollution et des frais recevables

**Annexe 12 – Véhicules**

**Montant réclamé : 165,26 \$**

Les frais réclamés pour l'usage de véhicules sont justifiés par des registres de déplacements quotidiens, plutôt que par les journaux de bord du véhicule qui sont utilisés habituellement. Aucun reçu pour l'achat d'essence n'a été fourni, mais un taux de 0,22 \$ par kilomètre a été réclamé et est accepté. Une distance totale de 137 kilomètres a été parcourue, ce qui correspond à peu près à ce qui serait attendu. Le taux quotidien de 67,56 \$ pour l'usage d'un véhicule est accepté.

**La portion de la demande d'indemnisation relative aux véhicules est recevable au montant de 165,26 \$.**

**Annexe 13 – Administration**

**Montant réclamé : 61,98 \$**

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 réclamés, moins la majoration de 20 % pour les frais relatifs au régime d'avantages sociaux des employés.

Le taux de 3,09 % est généralement accepté comme étant raisonnable. Les frais d'administration réclamés sont acceptés en entier.

**La portion de la demande d'indemnisation relative aux frais d'administration est recevable au montant de 61,98 \$.**

\*\*\*

## SOMMAIRE DE L'OFFRE ET CONCLUSION

Le tableau suivant montre un sommaire des frais réclamés et des frais recevables relativement à la demande d'indemnisation de la GCC concernant le navire :

<b>Annexe</b>	<b>Monant réclamé</b>	<b>Recommandation</b>
1 – Matériel et fournitures	néant	néant
2 – Services contractuels	29 522,79 \$	27 777,69 \$
3 - Déplacements	néant	néant
4 - Salaires - Personnel à temps plein	2 406,97 \$	2 406,97 \$
5 - Heures de travail supplémentaires - Personnel à temps plein	562,35 \$	562,35 \$
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	néant	néant
11 - Équipement de lutte contre la pollution	9 457,11 \$	2 933,88 \$
12 - Véhicules	165,26 \$	165,26 \$
13 - Administration	61,98 \$	61,98 \$
<b>Montant total réclamé</b>	<b>42 176,45 \$</b>	<b>33 908,13 \$</b>

*Tableau 1 - Sommaire des montants réclamés et des montants recevables*

Le montant des frais recevables s'élève à 33 908,13 \$. 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.