



LETTRE D'OFFRE

Ottawa, le 12 juillet 2023
Dossier de la CIDPHN : 120-931-C1
Dossier de la GCC :

PAR COURRIEL

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

OBJET : Navire à moteur *Wendy K* — Mooretown (Ontario)
Date de l'incident : 2020-09-03

SOMMAIRE ET OFFRE D'INDEMNITÉ

[1] Cette lettre est en réponse à une demande d'indemnisation présentée par la Garde côtière canadienne (la « GCC ») concernant un bateau de plaisance en bois de 57 pieds appelé *Wendy K* (le « navire »). Le 3 septembre 2020, le navire a pris feu du côté américain de la rivière Sainte-Claire et a dérivé jusqu'à Mooretown, en Ontario (l'« incident »). La GCC est intervenue et a finalement sorti le navire de l'eau et l'a éliminé.

[2] Le 2 septembre 2022, le bureau de l'administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la « Caisse ») a reçu une demande d'indemnisation de la GCC au nom de l'administrateur. En vertu des articles 101 et 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, L.C. 2001, ch. 6 (la « LRMM »), la GCC a réclamé la somme de 280 859,76 \$¹ 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 105 et 106 de la LRMM.

[4] La somme de 254 024,16 \$ (l'« offre ») est offerte à la GCC en réponse à sa demande d'indemnisation. Si l'offre est acceptée, les intérêts courus jusqu'à la date à laquelle la somme offerte sera versée seront calculés en conformité avec l'article 116 de la

¹ À l'origine, la GCC a réclamé la somme de 280 143,90 \$, mais, par la suite, elle a demandé un montant un peu plus élevé (voir la figure 1 et la note 2).

LRMM. Les motifs de l'offre sont présentés ci-après, en plus d'une description des éléments pertinents de la demande d'indemnisation.

DEMANDE D'INDEMNISATION RECUE

[5] La demande d'indemnisation comprend un exposé qui décrit les événements relatifs à l'incident. Elle comprend aussi des documents à l'appui des frais réclamés par la GCC.

[6] La GCC a fourni le sommaire suivant des frais qu'elle a réclamés :

Schedule #	Description	Total
1	MATERIALS AND SUPPLIES	\$ -
2	CONTRACT SERVICES	\$ 230,884.99
3	TRAVEL	\$ 363.65
4	SALARIES - FULL TIME PERSONNEL	\$ 12,272.13
5	OVERTIME - FULL TIME PERSONNEL	\$ 26,291.49
5a	OVERTIME - OTHER	\$ -
6	OTHER ALLOWANCES	\$ -
7	SALARIES - CASUAL PERSONNEL	\$ -
8	SHIPS' COSTS (EXCL. FUEL & O/T)	\$ -
9	SHIPS PROPULSION FUEL	\$ -
10	AIRCRAFT	\$ -
11	POLLUTION COUNTER-MEASURES EQUIPMENT (PCME)	\$ 5,152.74
12	VEHICLES	\$ 3,702.42
13	ADMINISTRATION	\$ 1,476.48
	TOTAL CCG COST OF INCIDENT	\$ 280,143.90

Figure 1 – Sommaire des frais de la GCC²

CONSTATATIONS ET CONCLUSIONS

La demande d'indemnisation est admissible

[7] La GCC est un demandeur admissible et sa demande d'indemnisation a été reçue dans le délai de prescription applicable. L'incident s'est produit dans la mer territoriale ou les eaux intérieures du Canada pour l'application de l'article 103 de la LRMM, et il a causé de la pollution par les hydrocarbures provenant d'un navire.

[8] Les frais réclamés par la GCC ont été engagés pour intervenir en réponse à un incident de pollution par les hydrocarbures causée par un navire. De tels frais peuvent être indemnisables.

[9] La demande d'indemnisation est donc admissible, sous réserve d'une évaluation visant à déterminer si les frais réclamés sont raisonnables et s'ils ont été engagés dans le but d'atténuer les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

² Par la suite, la GCC a modifié sa demande d'indemnisation et a porté à 12 987,99 \$ le montant réclamé à l'annexe 4 afin de tenir compte des taux plus élevés pour les salaires de base et les avantages sociaux qui étaient effectivement en vigueur au moment de son intervention.

Sommaire de l'incident et de l'intervention de la GCC en réponse à celui-ci

[10] Les paragraphes qui suivent résument les conclusions de fait pertinentes à propos de l'incident et de l'intervention de la GCC en réponse à celle-ci. Ces conclusions sont fondées sur les documents qui étaient joints à la demande d'indemnisation, de même que sur des communications de suivi avec la GCC et d'autres travaux d'enquête menés par la Caisse.

[11] Le 3 septembre 2020, le *Wendy K*, un bateau de plaisance en bois de 57 pieds, a pris feu du côté américain de la rivière Sainte-Claire. Par la suite, le navire a dérivé jusqu'à Mooretown, en Ontario, où il a été amarré à un quai local après que l'incendie ait été éteint avec l'aide de la Garde côtière des États-Unis. L'incendie a causé d'importants dommages au navire. Il s'est enfoncé dans l'eau presque jusqu'à son plat-bord, et il ne restait rien de la structure au-dessus du pont principal. L'incident a causé un rejet continu d'hydrocarbures provenant du navire.

Figure 2 – Photo datée du 3 décembre 2020, jointe à la demande d'indemnisation de la GCC, montrant les conséquences de l'incendie

[12] Une équipe d'intervention environnementale de la GCC de Sarnia, qui se trouve à environ 20 kilomètres au nord de Mooretown par la route, est intervenue en réponse à l'incident. L'équipe d'intervention environnementale a identifié le propriétaire américain du *Wendy K*, qui a indiqué que les deux réservoirs de carburant du navire contenaient 500 gallons de carburant diesel avant que l'incendie n'éclate. Il y avait aussi de l'huile lubrifiante très visqueuse à bord du navire. Au départ, la GCC s'attendait à jouer un rôle limité dans l'intervention, car le propriétaire avait l'intention de sortir son navire de l'eau. Dans les jours qui ont suivi, cependant, la GCC a complètement pris en charge l'opération d'intervention, car un conflit est survenu entre le propriétaire du navire et son assureur.

[13] De forts courants et de puissantes vagues ont compliqué les efforts d'intervention. Aussi, la présence de la prise d'eau du système d'irrigation d'un terrain de golf local en aval du lieu de l'incident a aggravé les risques posés par le rejet continu d'hydrocarbures. De plus, on ne savait pas quelle quantité d'hydrocarbures il restait à bord du navire, en grande partie coulé, après l'incendie. Le personnel de la GCC a déployé du matériel absorbant et un barrage flottant autour du navire et s'en est occupé tout au long de l'opération d'intervention.

[14] Le 4 septembre 2020, la GCC croyait comprendre que le propriétaire du navire et son assureur allaient gérer l'opération d'intervention. Cependant, le propriétaire n'a pas répondu à la GCC ce soir-là. Le lendemain, le propriétaire a fourni un sommaire des devis qu'il avait obtenus de plusieurs entrepreneurs américains, mais la GCC a soulevé des préoccupations à propos de la rapidité d'exécution des différents plans proposés. Plus tard ce jour-là, deux résidents locaux ont signalé la présence de débris et d'une irisation d'hydrocarbures à proximité de leur propriété riveraine, et le propriétaire du *Wendy K* s'est montré réticent à engager des frais d'intervention à l'avance, sans avoir obtenu un engagement clair de la part de son assureur.

[15] Préoccupée par les retards, la GCC a décidé de communiquer avec des entrepreneurs le 6 septembre 2020, afin d'obtenir elle-même des devis pour l'enlèvement du navire. Une entreprise américaine a proposé un devis de 158 000 \$US (soit environ 207 000 \$CAN au taux de change en vigueur à ce moment-là), plus les taxes applicables. Lani Maritime (« Lani »), une entreprise canadienne, a proposé un devis de 204 323 \$CAN, plus la TVH. La GCC a obtenu un troisième devis d'une autre entreprise canadienne, mais celui-ci était beaucoup plus élevé que les autres.

[16] Étant donné que le propriétaire ne lui a pas répondu dans le délai qu'elle lui avait donné, la GCC a pris en charge l'opération d'intervention le 7 septembre 2020 et elle a accordé un contrat à Lani. L'opération de sauvetage devait débuter le 10 ou 11 septembre, selon les conditions météorologiques. Entre-temps, le personnel de la GCC a continué de s'occuper du barrage flottant autour du navire et de récupérer les débris qui s'échouaient au bord des propriétés riveraines locales. Le mauvais temps a parfois compliqué les choses.

[17] À cause de problèmes de logistique avec l'équipement de l'entrepreneur, l'opération de sauvetage a été retardée. Le 10 septembre 2020, la GCC a appris que Lani ne possédait pas l'assurance qu'elle exige normalement de ses entrepreneurs. Finalement, il a été convenu que Galcon Marine Ltd. (« Galcon »), une entreprise affiliée et suffisamment assurée, effectuerait les travaux au même prix que celui proposé par Lani.

[18] Une réunion de planification entre la GCC et l'entrepreneur a eu lieu le 11 septembre 2020, et l'opération d'enlèvement du navire s'est déroulée le 13 septembre. Le personnel de la GCC était présent sur place durant cette opération, aussi bien à terre que sur l'eau. La GCC a utilisé un bateau de lutte contre la pollution de classe II (« PRV II ») pendant toute l'opération par mesure de sécurité, et elle a fait respecter un avis de ralentissement temporaire du trafic maritime dans le secteur. Le *Wendy K* et ses réservoirs de carburant ont été sortis de l'eau et placés sur un chaland, et environ 2 000 litres de liquides huileux ont été éliminés. L'opération d'enlèvement du navire a pris fin le lendemain, soit le 14 septembre.

L'opération d'intervention de la GCC était généralement raisonnable, mais certains frais réclamés ont dû être réduits

[19] En général, l'opération d'intervention de la GCC était raisonnable du point de vue de l'atténuation de la pollution par les hydrocarbures. Lorsque l'incendie s'est déclaré, on savait qu'il y avait un volume considérable d'hydrocarbures à bord du *Wendy K*. Après l'incendie, on ne savait pas quelle quantité d'hydrocarbures il restait à bord du navire. Cependant, on a constaté que des hydrocarbures continuaient de s'échapper de l'épave, en grande partie coulée, et formaient une irisation à la surface de l'eau. De plus, l'environnement dans les environs du lieu de l'incident présentait des vulnérabilités. À la lumière des facteurs précités, la GCC a eu raison de se mobiliser et d'organiser une opération d'enlèvement, lorsqu'il est devenu évident que le propriétaire du navire ne pouvait ou ne voulait pas agir en réponse à l'incident.

[20] Certains aspects de la demande d'indemnisation de la GCC ont exigé un examen plus approfondi. À la suite de cet examen, il a été conclu que certains montants réclamés devaient être réduits, comme il est expliqué ci-après.

Annexe 2 : Services contractuels

[21] Le tableau 1 ci-dessous montre les frais réclamés pour les services contractuels ainsi que les frais acceptés. Comme il est noté ci-haut, la décision de faire appel à un entrepreneur pour sortir le *Wendy K* de l'eau est jugée raisonnable. Le contrat a été attribué par la voie d'un processus d'appel d'offres concurrentiel, et il est accepté que l'offre retenue représentait un prix du marché raisonnable pour les services rendus. De plus, la portée du contrat (c.-à-d. les services spécifiques qui ont été fournis) doit être évaluée individuellement afin de déterminer si elle était raisonnable. Cette évaluation est présentée ci-après.

[22] À l'origine, la GCC a fourni seulement une facture d'une page qui ne contenait aucun détail sur les frais de 230 884,99 \$ qu'elle a payés à Galcon et qu'elle a réclamés dans sa demande d'indemnisation. À la demande de la Caisse, la GCC a fourni quelques documents additionnels, y compris une répartition imprécise des frais et une description limitée des travaux accomplis le 13 septembre 2020, ainsi qu'un contrat type d'enlèvement d'épave de BIMCO conclu entre la GCC et Lani qui portait la mention [traduction] « COPIE DE TRAVAIL » et qui était daté du 8 septembre 2020. Les documents additionnels fournis par la GCC aident un peu à comprendre les travaux qui ont été effectués, mais ils ne suffisent pas à éclaircir et à justifier tous les frais qui ont été réclamés.

[23] En général, il est accepté que les travaux effectués par Galcon étaient raisonnables et nécessaires pour enlever le *Wendy K* et atténuer la menace de pollution par les hydrocarbures que posait le navire, surtout après que l'on ait constaté que ses réservoirs de carburant contenaient une quantité considérable d'hydrocarbures et d'eau huileuse. Tous les frais réclamés qui sont clairement associés à ces travaux sont acceptés. Les raisons pour lesquelles certains frais réclamés n'ont pas été acceptés sont expliquées dans les paragraphes qui suivent.

[24] Premièrement, les [traduction] « frais d'élimination » se rapportent à des déchets qui semblent avoir été acheminés vers les flux ordinaires, ce qui semble indiquer qu'ils n'étaient pas contaminés par les hydrocarbures. Par conséquent, ces frais ne sont pas acceptés.

[25] Deuxièmement, les [traduction] « frais d'assurance et d'administration » réclamés ne sont pas suffisamment expliqués ni documentés. Dans son exposé, la GCC a indiqué qu'après avoir accepté l'offre de Lani, elle s'est rendu compte que cet entrepreneur n'était pas suffisamment assuré. Les détails des exigences de la GCC en cette matière ne sont pas clairs, mais il a finalement été convenu que Galcon, qui était suffisamment assuré selon la GCC, effectuerait les travaux au même prix que Lani avait proposé à l'origine. La copie de travail du contrat contient de vastes clauses d'indemnisation et de dégageant de responsabilité protégeant Lani contre d'éventuelles poursuites par la GCC. Il n'est donc pas clair – en supposant que ces clauses seraient demeurées valables après le transfert du

contrat à Galcon – de quelle utilité l'assurance que possédait Galcon aurait été à la GCC. Par conséquent, les frais associés ne sont pas jugés raisonnables et sont rejetés.

[26] Enfin, en l'absence de toute explication, les [traduction] « frais de sécurité et d'intervention en réponse au déversement » ne sont pas acceptés. Ils sont peu documentés, mais ils semblent faire double emploi avec les efforts déployés par la GCC. Le 13 septembre 2020, plusieurs membres du personnel de la GCC étaient sur place, de même qu'un bateau PRV II expressément chargé d'assurer la sécurité et la surveillance, et deux remorques d'intervention contenant du matériel de lutte contre la pollution. Il est donc difficile de comprendre de quelle utilité les services de Galcon ont été à la GCC à cet égard. Les frais relatifs au barrage flottant engagés par Galcon, qui sont acceptés, sont clairement attribuables aux travaux raisonnables que l'entrepreneur a effectués pour contenir la pollution autour du navire coulé, par mesure de sécurité durant l'opération de sauvetage. Par contre, la preuve ne montre pas à quels autres services se rapportent les frais d'intervention en réponse au déversement. Ces frais sont donc rejetés.

Description des travaux	Frais réclamés	Frais acceptés
Inspection du lieu de l'incident	3 800,00 \$	3 800,00 \$
Récupération des hydrocarbures (1 800 litres de carburant diesel)	16 500,00 \$	16 500,00 \$
Élimination des hydrocarbures (2 500 litres d'eau huileuse)	1 870,00 \$	1 870,00 \$
Services d'une grue	12 450,00 \$	12 450,00 \$
Frais d'élimination (piles électriques et 12,5 verges cubes de produits / déchets « non réglementés »)	2 500,00 \$	0,00 \$
Bacs à déchets pour l'acheminement vers les flux de déchets	4 200,00 \$	4 200,00 \$
Location d'un bateau de travail	28 000,00 \$	28 000,00 \$
Mobilisation d'un bateau de travail	10 800,00 \$	10 800,00 \$
Location d'un chaland	18 000,00 \$	18 000,00 \$
Mobilisation d'un chaland	22 300,00 \$	22 300,00 \$
Plongeurs	35 000,00 \$	35 000,00 \$
Excavatrice	10 000,00 \$	10 000,00 \$
Mobilisation d'une excavatrice	7 300,00 \$	7 300,00 \$
Gestion de projet	15 000,00 \$	15 000,00 \$
Assurance et administration	7 500,00 \$	0,00 \$
Sécurité et intervention en réponse au déversement	3 500,00 \$	0,00 \$
Consommables	2 800,00 \$	2 800,00 \$
Barrage flottant pour contenir la pollution	2 803,00 \$	2 803,00 \$
TVH	26 561,99 \$	24 806,99 \$
Totaux	230 884,99 \$	215 629,99 \$

Tableau 1 – Frais réclamés pour les services contractuels et frais acceptés

Annexes 3, 4 et 5 : Déplacements, salaires et heures de travail supplémentaires

[27] Au total, neuf membres du personnel de la GCC ont pris part à l'opération d'intervention au cours d'une période de 12 jours. Les frais réclamés pour les salaires normaux comprennent une majoration de 27 % des taux de salaire de base, ce qui

représente les avantages sociaux des employés. Les heures de travail supplémentaires ont été rémunérées au taux et demi ou au taux double du salaire de base de chaque employé (sans compter les avantages sociaux). Les taux réclamés sont jugés raisonnables.

[28] Les heures de travail des membres du personnel de la GCC ainsi que les frais de salaire et d'heures supplémentaires réclamés sont résumés dans le tableau ci-dessous.³

Nom, groupe, niveau, rôle	Taux	Heures de travail réclamées selon la date (septembre 2020)												Nombre total d'heures	Frais
		03 J	04 V	05 S	06 D	07 L	08 M	09 M	10 J	11 V	12 S	13 D	14 L		
AG GT-07 Comman- dement	Norm: 59,74 \$	1,0	7,5	–	–	–	6,0	4,0	5,0	3,0	–	–	7,5	34,0	2 031,22 \$
	1,5x: 70,56 \$	6,5	3,0	7,5	–	–	5,0	2,0	–	1,0	5,0	–	–	30,0	2 116,85 \$
	2,0x: 94,08 \$	–	–	4,5	12,0	12,5	–	–	–	–	–	13,5	–	42,5	3 998,45 \$
EC GT-05 Comman- dement	Norm: 45,57 \$	–	–	–	–	–	1,0	2,5	2,0	3,0	–	–	–	8,5	387,38 \$
	1,5x: 53,84 \$	–	–	–	–	1,0	–	0,5	–	–	3,0	–	–	4,5	242,23 \$
	2,0x: 71,77 \$	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	3,0	–	3,0	215,31 \$
PK GT-05 Liaison	Norm: 45,57 \$	0,5	7,5	–	–	–	7,5	7,5	7,5	7,5	–	–	–	38,0	1 731,82 \$
	1,5x: 53,84 \$	7,0	1,5	7,5	–	–	–	–	–	–	5,0	–	–	21,0	1 130,52 \$
	2,0x: 71,77 \$	–	–	2,0	11,0	3,0	–	–	–	–	–	12,0	–	28,0	2 009,44 \$
JZ GT-04 Logistique	Norm: 40,60 \$	–	–	–	–	–	7,5	7,5	–	7,5	–	–	–	22,5	913,59 \$
	1,5x: 47,96 \$	6,0	–	–	–	–	–	–	–	–	7,5	–	–	13,5	647,47 \$
	2,0x: 63,94 \$	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0,5	11,0	–	11,5	735,31 \$
GS GT-05 Opérations	Norm: 48,37 \$	–	4,5	–	–	–	7,5	7,5	7,5	7,5	–	–	–	34,5	1 668,89 \$
	1,5x: 57,14 \$	4,0	3,0	7,5	–	–	1,0	1,0	1,0	1,0	7,5	–	–	26,0	1 485,55 \$
	2,0x: 76,18 \$	–	–	5,5	9,0	11,0	–	–	–	–	1,5	13,0	–	40,0	3 047,11 \$
BM GT-05 Opérations	Norm: 48,37 \$	–	7,5	–	–	–	7,5	7,5	7,5	7,5	–	–	–	37,5	1 814,01 \$
	1,5x: 57,14 \$	6,0	2,0	6,0	–	–	1,0	1,0	1,0	1,0	8,0	–	–	26,0	1 485,55 \$
	2,0x: 76,18 \$	–	–	–	9,0	9,5	–	–	–	–	1,0	12,0	–	31,5	2 399,58 \$
NB GT-04 Opérations	Norm: 43,12 \$	5,0	7,5	–	–	–	7,5	7,5	7,5	–	–	–	–	35,0	1 509,34 \$
	1,5x: 50,94 \$	8,0	4,0	7,5	–	–	6,0	–	–	–	–	–	–	25,5	1 298,90 \$
	2,0x: 67,91 \$	–	–	5,5	5,5	–	–	–	–	–	–	–	–	11,0	746,94 \$
JD GT-04 Opérations	Norm: 43,12 \$	2,0	3,5	–	–	–	7,5	7,5	7,5	7,5	–	–	–	35,5	1 530,90 \$
	1,5x: 50,94 \$	–	–	7,5	–	–	5,5	–	–	–	–	7,5	–	20,5	1 044,23 \$
	2,0x: 67,91 \$	–	–	3,0	5,5	–	–	–	–	–	–	–	12,5	21,0	1 426,05 \$
JK GT-04 Opérations	Norm: 40,60 \$	–	5,0	–	–	–	7,5	7,5	7,5	7,0	–	–	–	34,5	1 400,84 \$
	1,5x: 47,96 \$	0,5	1,0	7,5	–	–	6,0	–	–	–	7,5	–	–	22,5	1 079,10 \$
	2,0x: 63,94 \$	–	–	–	5,5	–	–	–	–	–	–	2,0	11,0	18,5	1 182,90 \$
Totaux														676,5	39 279,49 \$

Tableau 2 – Frais de salaire et frais d'heures supplémentaires réclamés selon la date (les noms complets des membres du personnel de la GCC ont été remplacés par leurs initiales). Les heures de travail rejetées sont indiquées en rouge.

[29] En l'absence d'information détaillée sur les tâches spécifiques accomplies par le personnel – que la GCC a refusé de fournir à la demande de la Caisse – les documents obtenus de la GCC ne justifient pas, dans certains cas, l'ampleur de son intervention. Dans les cas où il n'a pas été possible, d'après le contenu de l'exposé, de déduire quelles tâches ont été accomplies, les frais réclamés ont été réduits.

[30] Les frais de salaire et d'heures de travail supplémentaires réclamés pour les deux premiers jours sont acceptés en entier. Les mesures que la GCC a prises ces jours-là pour faire une évaluation initiale de l'incident et stabiliser la situation étaient raisonnables et ont

³ Certains écarts mineurs sont attribuables à l'arrondissement des chiffres.

fait intervenir plusieurs acteurs, y compris la Garde côtière des États-Unis, le propriétaire du navire et les résidents locaux touchés par l'incident.

[31] De plus, les frais réclamés pour le personnel de commandement et de liaison, ce dernier ayant travaillé avec les propriétaires riverains touchés, sont acceptés en entier pour toute la durée de l'intervention. En l'absence d'une explication des tâches accomplies, et puisque la GCC a utilisé très peu de son propre équipement durant toute l'opération d'intervention, les frais réclamés pour l'agent de logistique pour la période du 5 au 12 septembre 2020 sont rejetés.

[32] Étant donné que la situation s'était stabilisée à la fin de la journée du 4 septembre 2020 et que le navire était entouré d'un barrage flottant, on ne sait pas pourquoi il était nécessaire que cinq membres du personnel d'intervention environnementale demeurent présents sur les lieux de l'incident la plupart des jours. Par conséquent, seules les heures de travail de deux membres du personnel chargé des opérations sur place sont acceptées pour la période du 5 au 12 septembre. Une exception est faite pour le 6 septembre, puisque l'exposé indique que le mauvais temps a compliqué les opérations ce jour-là. Par conséquent, les frais associés à la présence de deux autres membres du personnel chargé des opérations sont acceptés pour le 6 septembre.

[33] Enfin, étant donné l'ampleur des activités de l'entrepreneur sur les lieux de l'incident le 13 septembre 2020, et puisqu'il fallait un équipage pour piloter le bateau PRV II, tous les frais de salaire et d'heures de travail supplémentaires réclamés pour ce jour-là sont acceptés.

[34] Ainsi, les frais des salaires normaux sont acceptés au montant de 8 612,48 \$, et les frais des heures de travail supplémentaires sont acceptés au montant de 22 516,87 \$.

[35] La base de la GCC à Sarnia se trouve à environ 25 minutes du lieu de l'incident par la route. En l'absence d'une explication, il est donc difficile de justifier les frais de déplacement de 363,65 \$ qui ont été réclamés pour les repas et l'hébergement du commandant de l'intervention de la GCC et son usage d'un véhicule particulier. Étant donné qu'aucun autre membre du personnel de la GCC n'a engagé des frais de déplacement, cela ne fait que soulever d'autres questions à propos de cette partie de la demande d'indemnisation. Par conséquent, tous les frais de déplacement réclamés sont rejetés.

Annexes 11 et 12 : Équipement de lutte contre la pollution et véhicules

[36] Les frais d'équipement de lutte contre la pollution réclamés par la GCC, énoncés à l'annexe 11, s'élèvent à 5 152,74 \$. Ce montant comprend ce qui suit : 921,61 \$ pour l'usage d'une embarcation pneumatique à coque rigide le 6 septembre 2020; 1 194,23 \$ pour l'usage d'un bateau PRV II le 13 septembre; 1 588,50 \$ pour l'usage de 150 pieds de barrage antipollution; et 1 448,40 \$ pour l'usage de 680 pieds de barrage absorbant.

[37] Il n'y a aucune mention précise de l'usage de l'embarcation pneumatique à coque rigide dans les documents justificatifs fournis par la GCC, sauf dans le sommaire des frais. La Caisse a demandé à obtenir les journaux de bord, mais la GCC ne les a pas fournis. D'après le contexte, il semble que l'embarcation pneumatique à coque rigide ait été utilisée pour aider à déployer et/ou surveiller le barrage flottant le 6 septembre 2020, mais il est

clair qu'un barrage a été déployé et surveillé avant et après cette date sans l'aide d'un bateau de la GCC. En fait, un barrage flottant de 200 pieds a été déployé le 5 septembre, sans l'aide d'un bateau de la GCC, tandis qu'un barrage de seulement 50 pieds a été déployé le 6 septembre, date à laquelle l'embarcation pneumatique à coque rigide a été utilisée. En l'absence d'une justification suffisante, les frais réclamés pour l'usage de l'embarcation pneumatique à coque rigide sont rejetés.

[38] De même, les frais réclamés pour l'usage du bateau PRV II le 13 septembre 2020 ne sont pas suffisamment justifiés pour être acceptés sans inférence. La GCC n'a fourni aucun journal de bord, en dépit du fait que la Caisse les ait expressément demandés. Cela étant dit, l'exposé indique que le bateau PRV II a été utilisé de façon générale pour assurer la sécurité et ralentir le trafic maritime dans le secteur. Étant donné qu'on dit plusieurs fois dans l'exposé que même des vents légers ont compliqué l'opération d'intervention, il est accepté qu'il était utile de réduire au minimum le sillage des navires passants. Il est aussi accepté que la GCC, en tant qu'autorité fédérale, était peut-être mieux placée qu'un entrepreneur pour faire respecter l'avis de ralentissement, et Galcon n'a utilisé qu'un seul bateau de travail pendant toute la durée de son opération sur place. Par conséquent, les frais réclamés pour l'usage du bateau PRV II sont jugés raisonnables.

[39] L'usage quotidien d'un barrage flottant par la GCC est justifié et jugé raisonnable à la lumière de la menace démontrée de pollution par les hydrocarbures. Par conséquent, les frais réclamés par la GCC pour l'usage d'un barrage flottant sont acceptés en entier.

[40] Les frais réclamés par la GCC pour l'usage de véhicules, énoncés à l'annexe 12, s'élèvent à 3 702,42 \$. Ce montant comprend 1 959,24 \$ pour l'usage quotidien de véhicules au tarif de 67,56 \$ par jour applicable aux camions ordinaires de la GCC. Il comprend aussi 1 555,54 \$ pour l'usage d'une remorque de lutte contre la pollution pendant sept jours (du 7 au 13 septembre 2020) et 187,64 \$ pour l'usage d'une remorque de première intervention le 13 septembre. Ces deux remorques sont équipées de matériel d'intervention, et la remorque de lutte contre la pollution peut servir de centre de commandement improvisé et/ou d'abris contre les intempéries.

[41] Les frais réclamés pour l'usage de la remorque de lutte contre la pollution sont jugés raisonnables. La présence de cette remorque sur les lieux de l'incident a sans doute contribué à améliorer l'efficacité tout au long de l'opération d'intervention, et son déploiement a été une précaution raisonnable au cas où un rejet d'hydrocarbures plus important que prévu se serait produit. De même, les frais réclamés pour l'usage de la remorque de première intervention le 13 septembre 2020 sont acceptés, étant donné les activités de sauvetage qui ont été menées ce jour-là, sans quoi le risque d'un plus grand rejet d'hydrocarbures aurait été accentué.

[42] Les frais réclamés pour l'usage des camions de la GCC, qui semblent excessifs en raison du nombre d'employés qui étaient présents sur place à n'importe quel moment, doivent être réduits pour tenir compte des réductions apportées aux heures de travail des membres du personnel. Pour les journées où la présence sur place de seulement un ou deux employés a été acceptée, l'usage d'un seul véhicule est accepté. Pour chacun des autres jours de l'intervention, l'usage de deux véhicules est accepté. Par conséquent, l'usage de véhicules pendant 16 jours est accepté, ce qui porte le montant total des frais acceptés à

1 080,96 \$. Il est estimé que cet usage de véhicules était suffisant pour transporter le nombre d'employés dont la présence a été jugée raisonnable.

Annexe 13 : Frais d'administration

[43] Les frais d'administration réclamés par la GCC s'élèvent à 1 476,48 \$. Ces frais ont été calculés en appliquant un taux de 3,09 % aux frais réclamés pour les déplacements, les salaires (sans compter les frais des avantages sociaux des employés), les heures de travail supplémentaires, l'équipement de lutte contre la pollution et l'usage de véhicules.

[44] Dans le passé, la GCC n'a pas demandé de frais d'administration pour les heures de travail supplémentaires, l'équipement de lutte contre la pollution ou l'usage de véhicules. L'application de frais d'administration aux déplacements (tous ces frais ont été rejetés dans ce cas-ci) et aux salaires est généralement jugée raisonnable, mais l'application de ces frais ne peut être élargie sans explication. Cependant, aucune explication n'a été fournie.

[45] Les frais d'administration ont donc été appliqués au taux de 3,09 % aux frais de salaire acceptés, sans compter les avantages sociaux. Par conséquent, le montant accepté pour les frais d'administration, énoncés à l'annexe 13, est de 209,55 \$.

SOMMAIRE DE L'OFFRE ET CONCLUSION

[46] Le tableau ci-dessous présente un sommaire des frais réclamés et des frais acceptés :

Annexe	Frais réclamés	Frais acceptés
2 – Services contractuels	230 884,99 \$	215 629,99 \$
3 – Déplacements	363,65 \$	0,00 \$
4 – Salaires – Personnel à temps plein	12 987,99 \$	8 612,48 \$
5 – Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein	26 291,49 \$	22 516,87 \$
11 – Équipement de lutte contre la pollution	5 152,74 \$	4 231,13 \$
12 – Véhicules	3 702,42 \$	2 824,14 \$
13 – Administration	1 476,48 \$	209,55 \$
Totaux	280 859,76 \$	254 024,16 \$

Tableau 3 – Sommaire des frais réclamés et des frais acceptés

[47] Le montant des frais acceptés s'élève à 254 024,16 \$. 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.

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

[49] 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.

[50] 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.

[51] 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.

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

Je vous prie d'agréer mes meilleures salutations.

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

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