



LETTRE D'OFFRE

Ottawa, le 22 janvier 2025
Dossier de la CIDPHN : 120-996-C1

PAR COURRIEL

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

*Par courriel à DFO.CCGERCostRecoveryRSP-
RecouvrementdescoutsIESIPGCC.MPO@dfo-mpo.gc.ca*

OBJET : Navire de pêche Emma Marie – Île Country (Nouvelle-Écosse)
Date de l'incident : 2022-03-18

SOMMAIRE ET OFFRE D'INDEMNITÉ

- [1] Cette lettre est en réponse à une réclamation présentée par la Garde côtière canadienne (la « GCC ») concernant un incident impliquant le navire de pêche à moteur à coque en fibre de verre de 35 pieds, appelé l'*Emma Marie* (le « navire »). Le navire était allé à la dérive et s'est échoué le ou vers le 18 mars 2022, sur l'île Country, en Nouvelle-Écosse (l'« incident »).
- [2] Le 15 mars 2024, le Fonds Navire d'Indemnisation Navire et Rail Canada a reçu une réclamation de la GCC au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC y réclamait la somme de 70 613,53 \$ pour les frais et dépenses liés aux mesures d'intervention qu'elle a prises en réponse à l'incident.
- [3] La réclamation a été évaluée et une décision a été prise concernant les frais réclamés. Par la présente, une offre d'indemnisation est faite à la GCC conformément aux articles 101 et 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, L.C. 2001, ch. 6 (la « LRMM »).
- [4] La somme de 12 838,02 \$ (l'« offre ») est offerte à la GCC, plus les intérêts prévus par la loi qui seront calculés à la date à laquelle la somme offerte sera versée, en conformité avec l'article 116 de la LRMM.
- [5] Les motifs de l'offre sont présentés ci-après, en plus d'une description de la réclamation.

RÉCLAMATION REÇUE

- [6] La réclamation comprend un exposé qui décrit les événements relatifs à l'incident. Elle comprend aussi un résumé des frais et dépenses réclamés par la GCC ainsi que des documents justificatifs. Dans la mesure où l'exposé et les documents justificatifs se rapportent à la décision, leur contenu est examiné ci-après.

Résumé de l'exposé

- [7] D'après l'exposé, le 17 mars 2022, l'équipe d'Intervention environnementale et dangers maritimes (« IEDM ») de la GCC a reçu un rapport de pollution signalant que l'*Emma Marie* allait à la dérive. Le navire s'est échoué sur l'île Country peu après. Les trois personnes à bord ont été ramenées en sécurité à terre. Les agents d'intervention ont ensuite signalé que le navire était échoué et contenait probablement du carburant à son bord. Aucune pollution n'était toutefois observable.
- [8] Le 18 mars, comme l'attestent les documents justificatifs, le personnel de la GCC a demandé un survol dans le cadre du Programme national de surveillance aérienne. Selon le compte rendu, la couverture nuageuse a empêché de détecter le navire et aucune pollution n'a été observée. Un survol en hélicoptère a ensuite été demandé.
- [9] À 13 h 30 ce jour-là, deux agents de l'équipe d'IEDM de la GCC et un pilote d'hélicoptère de la GCC ont décollé de la base d'hélicoptères de Shearwater pour se rendre sur le lieu de l'incident. Ils devaient effectuer un survol afin d'évaluer la situation. Ils ont localisé le navire et se sont posés à proximité. Ils ont remarqué que le navire était solidement échoué dans la zone intertidale. Aucun signe de pollution n'était visible. Le navire n'avait pas subi de dommages majeurs, et la coque paraissait intacte. Le seul point de préoccupation concernait l'arrière de la quille de la timonerie où des gouttes d'eau s'échappaient. Les agents d'intervention ne pouvaient pas déterminer si elles provenaient d'une brèche ou s'il s'agissait juste d'eau résiduelle. Ils ont enlevé du navire sept jerrycans vides et trois bidons d'huile, et les ont déposés à terre. En inspectant le réservoir de carburant, ils l'ont trouvé rempli de diesel (environ 200 litres). Ils n'ont pas remarqué de brèche. Ils ont attaché l'*Emma Marie* à l'avant et à l'arrière. Ils ont quitté les lieux à 15 h 45.
- [10] Le Centre des opérations régionales (« COR ») a transmis les coordonnées du propriétaire à la GCC. Aux environs de 18 h 20, le propriétaire a indiqué qu'il était à proximité du lieu de l'incident, mais que les conditions étaient trop mauvaises pour se rapprocher du navire. Il avait pris contact avec la société RMI Marine Ltd. (« RMI »), qui devait encore lui confirmer qu'elle irait sur place le lendemain. Cependant, à 18 h 35, RMI a informé le personnel d'intervention environnementale de la GCC qu'elle ne serait pas sur place avant le mardi 22 mars.
- [11] Le 19 mars, les agents d'intervention de la GCC sont partis du canal de Canso avec de l'équipement d'enlèvement du pétrole en vrac, un bateau de lutte contre la pollution de

classe II et deux camions pour transporter l'équipement et le bateau à Goldboro. Un Rosborough 9.11 a été utilisé plutôt qu'un bateau de lutte contre la pollution de classe II ordinaire en raison de sa meilleure capacité à faire face à des conditions maritimes agitées. Trois agents d'intervention se sont rendus à bord du bateau de lutte contre la pollution de classe II, de Goldboro au lieu de l'incident. Malheureusement, ils n'ont pas pu débarquer à cause de la houle et du littoral escarpé, et ont dû retourner à Goldboro. Le navire leur semblait sécurisé et ils n'ont pas remarqué de pollution.

- [12] Vers 12 h 00, les membres de l'équipe d'IEDM de la GCC ont décidé que la seule option sécuritaire pour enlever le pétrole en vrac de l'*Emma Marie* était d'utiliser un hélicoptère. Le pétrole récupéré devait être transporté à terre à l'élingue car les rudes conditions maritimes « auraient tôt fait de démolir le navire et d'entraîner un déversement de pollution par les hydrocarbures ». Cela les a poussés à demander à utiliser un hélicoptère.
- [13] Le 20 mars, les propriétaires ont informé la GCC par message texte qu'ils n'étaient pas en mesure d'intervenir. Le lendemain matin, l'un des propriétaires a indiqué au personnel de la GCC que RMI ne travaillerait pas directement avec eux en raison d'un défaut d'assurance. À la mi-journée, les propriétaires ont convenu d'autoriser la GCC à prendre en charge l'opération d'intervention.
- [14] Le 21 mars, trois membres du personnel de la GCC sont partis du canal de Canso avec de l'équipement et deux ont décollé de la base d'hélicoptères de la GCC de Shearwater pour Goldboro où les deux équipes se sont retrouvées. L'équipement a été chargé dans l'hélicoptère. Trois agents d'intervention ont été déployés et sont arrivés sur le lieu de l'incident vers 11 h 30. Ils ont installé des pompes et des conteneurs afin d'enlever les hydrocarbures de l'*Emma Marie*. L'équipement comprenait deux pompes de transfert d'hydrocarbures à piles, 150 pieds de tuyau de transbordement, deux barils en acier de 50 gallons pour hydrocarbures, des outils d'accès et du matériel absorbant. Les agents d'intervention ont enlevé environ 240 litres d'hydrocarbures (bien que le plan d'enlèvement fasse mention de 150 litres de diesel et de 12 litres d'huile hydraulique) sur une période d'une heure et demie environ. Les agents d'intervention n'ont toutefois pas pu accéder au moteur principal et à la transmission. La coque, qui reposait sur le littoral rocheux, avait subi des dommages. Et avec la marée, l'eau s'était infiltrée dans le navire et avait recouvert le moteur principal et la transmission.
- [15] Vers 13 h 15, les hydrocarbures récupérés et les jerrycans vides ont été chargés sur l'élingue de levage de l'hélicoptère et rapportés à Goldboro. L'hélicoptère est ensuite reparti à l'île Country chercher les trois agents d'intervention. Ils sont arrivés à Shearwater vers 14 h 30. L'équipe des trois employés de la GCC sont rentrés au canal de Canso à 15 h 30 avec l'équipement et les polluants récupérés. L'opération d'enlèvement du pétrole en vrac était achevée.
- [16] D'après l'exposé, l'*Emma Marie* continuait néanmoins de présenter une menace de pollution. Le navire renfermant des hydrocarbures résiduels, il devait être enlevé et déconstruit. Les membres du personnel de la GCC ont élaboré un plan d'intervention.

Celui-ci consistait à remorquer le navire plus près du rivage, à le déconstruire et à l'enlever du site par hélicoptère avant le 1^{er} mai, date à laquelle l'île Country retrouvait son statut de refuge d'oiseaux.

- [17] Le 25 mars à 08 h 00, deux membres du personnel de la GCC sont partis de Saint John (Nouveau-Brunswick) pour Port Hawkesbury (Nouvelle-Écosse), afin d'appuyer l'opération de déconstruction prévu le lendemain.
- [18] Le 26 mars à 06 h 00, les membres du personnel de la GCC se sont retrouvés au canal de Canso. Ils ont fait route vers Goldboro, où ils ont chargé l'équipement dans des nacelles héliportées qu'ils ont transporté à l'île Country. Ils ont commencé la mise en place sur les lieux vers 11 h 30 et avaient déplacé l'*Emma Marie* au-dessus de la laisse de haute mer à 14 h 00. Ils ont ensuite entrepris de démonter le navire au moyen de scies à essence et d'enlever les hydrocarbures restants. À 15 h 00, la timonerie était enlevée et elle était déposée à Goldboro à 15 h 30.
- [19] À peu près à cette heure-là, un brouillard imprévu est rapidement tombé, clouant l'hélicoptère au sol et l'empêchant de retourner à l'endroit où se trouvait le navire pour le reste de la journée. D'autres dispositions ont été prises et le bateau de sauvetage de la GCC, le *Port Bickerton*, a été chargé d'aller récupérer les agents d'intervention toujours sur les lieux. Arrivé sur place, les conditions étaient toutefois trop difficiles pour que le bateau puisse rejoindre la côte en toute sécurité. Au moyen d'un lance-amarre, l'équipage du bateau a envoyé de l'eau et de la nourriture aux six agents d'intervention, qui ont passé la nuit sur place. Les communications ont été maintenues entre les agents et le COR et le surintendant adjoint tout au long de la nuit.
- [20] Le 27 mars à 06 h 00, les agents d'intervention sur les lieux ont avisé le COR que le brouillard s'était levé. Vers 8 h 30, les agents d'intervention ont été transportés par hélicoptère depuis l'île jusqu'à Goldboro. Ils sont rentrés au dépôt du canal de Canso et ont débauché vers 10 h 30.
- [21] Le 28 mars, deux agents d'intervention ont confirmé avoir la COVID-19. Les opérations ont été suspendues jusqu'au 6 avril. Il convient de souligner que l'exposé ne mentionne pas l'utilisation de l'hélicoptère à cette date. Mais le formulaire de demande d'hélicoptère, manifeste et plan de vol inclus dans la réclamation montre qu'il a été utilisé pendant un peu moins d'une heure.
- [22] Le 5 avril à 10 h 00, deux agents d'intervention de la GCC sont partis de Saint John pour Port Hawkesbury afin d'appuyer l'opération de déconstruction devant se dérouler le lendemain.
- [23] Le 6 avril à 06 h 00, six agents d'intervention se sont retrouvés au canal de Canso et sont allés à Goldboro où ils ont retrouvé deux autres agents sur l'aire d'atterrissage d'hélicoptère. À 09 h 30, un équipage s'est envolé vers le lieu de l'incident pour poursuivre l'opération de déconstruction. Le reste de la coque a été découpée en cinq parties. Et

40 litres d'hydrocarbures supplémentaires ont apparemment été récupérés dans les tuyaux et conduites de la coque. À 16 h 10, les parties de la coque, les polluants et les débris avaient été évacués de l'île par les airs. À 20 h 00, les agents d'intervention étaient rentrés au dépôt du canal de Canso. Il convient de souligner que la réclamation ne renferme pas de formulaire de demande d'hélicoptère, manifeste et plan de vol confirmant l'utilisation de l'hélicoptère ce jour-là. Seul l'exposé l'indique.

- [24] Le 7 avril, trois employés se sont rendus à Goldboro pour aider la compagnie de sauvetage engagée, Wilf's Demolition & Salvage Ltd., à charger le matériel récupéré à des fins d'élimination. Pour respecter la réglementation, ils ont dû découper les parties du navire en morceaux plus petits. Ils les ont ensuite éliminés en les transportant en deux voyages à l'installation de gestion des déchets. Ils ont achevé les opérations à 12 h 00 et sont retournés à leur base respective.

Résumé des frais

- [25] Les frais réclamés par la GCC dans sa réclamation sont résumés comme suit :

Annexe	Frais réclamés (\$)
2 – Services contractuels	2 361,26
3 – Déplacements	5 176,98
4 – Salaires – Personnel à temps plein	7 345,00
5 – Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein	15 480,23
10 – Aéronefs	25 594,97
11 – Équipement de lutte contre la pollution	2 027,57
12 – Véhicules	11 449,71
13 – Administration	1 177,81
Total des frais réclamés	70 613,53

Tableau 1 : Résumé des frais réclamés

CONSTATATIONS ET CONCLUSIONS

La réclamation de la GCC pourrait être admissible selon l'article 103 de la LRMM

- [26] 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 l'incident a occasionné des frais et des dépenses pour la prise de mesures visant à atténuer d'autres dommages. La réclamation relative à l'incident pourrait donc être admissible.
- [27] La GCC est un demandeur admissible pour l'application de l'article 103 de la LRMM.

- [28] La réclamation a été reçue avant l'expiration des délais énoncés au paragraphe 103(2) de la LRMM.
- [29] Certains frais et dépenses 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.
- [30] Par conséquent, la réclamation pourrait être admissible selon l'article 103 de la LRMM.
- [31] La mesure dans laquelle les mesures prises étaient raisonnables doit être évaluée.

L'opération d'intervention de la GCC était raisonnable

- [32] La description des événements importants contenus dans l'exposé fourni par la GCC est acceptée comme étant exacte.
- [33] Le navire se trouvait dans un état compromis et risquait de rejeter des hydrocarbures dans l'environnement marin. En conséquence, l'intervention de la GCC en réponse à l'incident est acceptée comme étant dans l'ensemble relativement raisonnable. Toutefois, une exception importante à cette acceptation repose sur la décision opérationnelle prise le 21 mars 2022. Il a été décidé ce jour-là d'enlever les hydrocarbures accessibles qui étaient au-dessus de la ligne de flottaison alors que d'autres hydrocarbures étaient temporairement inaccessibles. Ces derniers ont été laissés dans le navire pour quelques heures, en raison des horaires de marée. Une analyse approfondie de cette question est exposée ci-dessous.

DÉTAILS DE LA RÉCLAMATION ET DE L'OFFRE

- [34] Les frais et dépenses réclamés par la GCC au Fonds Navire sont répartis en huit annexes, dont chacune est examinée ci-après.
- [35] 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 indemnisables par le Fonds Navire. Dans la mesure où les motifs ne sont pas déjà exposés ailleurs dans la présente lettre, les sections suivantes les précisent.

Annexe 2 – Services contractuels

Montant réclamé : 2 361,26 \$

- [36] Les frais liés aux services contractuels ont été engagés pour deux entrepreneurs dans le cadre de cette opération d'intervention. Le montant de 1 875,96 \$ a été payé à Wilf's Demolition & Salvage Ltd. pour l'enlèvement des parties du navire déconstruit. Le montant

de 485,30 \$ a été payé à Bio-Liquid Waste Disposal Inc. pour la location des toilettes portatives utilisées pendant l'opération de déconstruction.

- [37] La décision de déconstruire l'*Emma Marie* n'est pas acceptée en tant que mesure raisonnable prise à l'égard du risque de pollution par les hydrocarbures. Cette décision repose sur quelques facteurs.
- [38] Tout d'abord, l'enlèvement du pétrole en vrac était achevé le 21 mars. Cette opération a considérablement réduit la menace de pollution par les hydrocarbures. Une réévaluation du risque était pertinente une fois l'enlèvement du pétrole en vrac terminé. Il est indiqué qu'environ 40 litres d'autres hydrocarbures seulement ont été enlevés lors de la déconstruction.
- [39] Ensuite, si l'opération d'enlèvement du pétrole en vrac avait été programmée à une heure plus proche de l'heure de marée basse du jour, il est probable que l'agent de la GCC aurait pu accéder à une plus grande quantité des hydrocarbures présents dans le navire. La réclamation comprend des photos et des renseignements, ainsi que les horaires des marées de ce jour-là dans le secteur. L'information disponible établit ce qui suit : la marée haute a eu lieu à 10 h 53, l'équipe de la GCC a enlevé les hydrocarbures accessibles à partir de 11 h 30 environ jusqu'à 13 h 00 (c'est-à-dire pendant la marée descendante et seulement peu de temps après la marée haute), l'équipe de la GCC a quitté les lieux vers 14 h 00, la marée basse était à 17 h 34 et la prochaine marée haute n'était pas avant 23 h 09. Il n'y a pas de preuve montrant que des renseignements ont été pris pour s'informer de l'état de la mer et des conditions météorologiques sur place avant de se rendre sur les lieux.
- [40] Cette preuve indique que l'opération a été menée lorsque l'eau était relativement haute, bien qu'elle se retirait. La quantité d'eau dans le navire aurait fini par diminuer et le moteur et la transmission auraient été pendant quelques heures temporairement à découvert. Par ailleurs, les hydrocarbures qui étaient au début inaccessibles, se trouvaient dans le moteur principal et la transmission. On accède régulièrement au moteur et à la transmission lors de l'entretien du navire, contrairement à certains endroits d'ordinaire inaccessibles du navire. Le temps disponible avant la marée haute suivante aurait amplement permis aux agents d'intervention d'évacuer l'eau du navire et d'y accéder. La raison appuyant la décision de quitter les lieux, en laissant une petite quantité d'hydrocarbures à bord, n'a pas été fournie dans la réclamation et n'est pas comprise. La présence sur place ce jour a été acceptée comme étant une mesure raisonnable. Mais en l'absence d'explication justifiant d'avoir quitté les lieux de bonne heure, les frais découlant de ce départ de bonne heure ne sont pas acceptés en tant que mesure raisonnable.
- [41] De même, l'exposé souligne à juste titre la nécessité d'enlever les hydrocarbures afin de préserver une réserve d'espèces sauvages protégée. Cependant, pour établir le caractère raisonnable de la mesure, il est essentiel de s'assurer que l'opération se déroule de façon à éviter de mettre l'habitat davantage en danger. Il semble que presque la totalité des hydrocarbures aurait pu être enlevée le 21 mars. Si cela avait été le cas, il n'aurait pas été nécessaire de retourner sur les lieux et de perturber davantage la zone écosensible. Une

présence sur place à plusieurs reprises augmente le risque et aussi consacre une quantité disproportionnée d'hydrocarbures par rapport à la quantité récupérée. Outre l'absence de preuve de la raison de l'arrêt précoce de l'opération d'enlèvement du pétrole en vrac, l'état de protection du lieu de l'incident plaide aussi contre le fait de conclure au caractère raisonnable de l'approche employée.

- [42] Ensuite, la réclamation comprend un courriel de l'agent de préparation et d'intervention à Environnement et Changement climatique Canada. Dans le courriel envoyé le 22 mars, il est recommandé d'achever les activités de sauvetage avant le début de la période de reproduction. Il y est aussi demandé de présenter un plan qui sera examiné. Le plan a été soumis et approuvé le lendemain. Tandis que le plan, qui prévoyait de laisser des hydrocarbures sur place, était raisonnable, les recommandations ont été élaborées dans un contexte d'hydrocarbures restants à bord du navire. Rien n'indique qu'il a été envisagé de quitter les lieux après avoir enlevé tous les polluants du navire. À ce titre, cette preuve n'étaye pas forcément la conclusion du caractère raisonnable de la déconstruction. Dans ses recommandations, le Service canadien de la faune (« SCF ») a fait part de ses inquiétudes concernant l'utilisation de scies pour démonter le navire. Les matières particulières laissées sur place pourraient nuire aux habitudes de reproduction et au développement des oiseaux. Il est également mentionné que l'utilisation d'un hélicoptère devrait être réduite au minimum. Malgré cela, au moins cinq vols ont été réalisés entre Goldboro et l'île Country au cours de l'intervention. Cela souligne à nouveau la nécessité de comprendre pourquoi l'opération d'enlèvement du pétrole en vrac a été suspendue, apparemment prématurément, et pourquoi il n'a pas été envisagé de terminer cette opération.
- [43] Pour ces motifs, quatre heures de travail sont ajoutées (réparties entre les frais de salaire liés aux heures normales de travail et ceux liés aux heures de travail supplémentaires, examinés ci-dessous). Elles représentent le travail nécessaire pour terminer correctement l'opération d'enlèvement du pétrole en vrac. Cependant, les frais se rapportant à une menace de pollution par les hydrocarbures constante qui ont été engagés après cela sont rejetés. L'enlèvement du pétrole en vrac n'étant pas terminé, il n'y a pas non plus eu d'évaluation du navire une fois l'enlèvement du pétrole en vrac terminé. Il n'y a donc pas de fondement suffisant pour conclure que le navire lui-même présentait une menace de pollution par les hydrocarbures exigeant sa déconstruction.
- [44] **Les frais liés aux services contractuels sont rejetés en entier.**

Annexe 3 – Déplacements

Montant réclamé : 5 176,98 \$

- [45] Les frais de déplacement réclamés englobent les dépenses engagées par sept membres du personnel de la GCC pour les repas, les frais accessoires et le logement entre le 18 mars et le 7 avril 2022.

- [46] Les frais de repas et les frais accessoires sont conformes à la Directive sur les voyages, Annexe C – Indemnités, en vigueur le 1^{er} octobre 2021, à l'exception de quelques corrections mineures. Il a fallu retrancher une petite somme du prix d'un déjeuner le 21 mars dont le montant était inexact et un dîner de trop le 19 mars. Et il a fallu ajouter les frais des dîners de quatre agents le 21 mars et d'un agent le 26 mars, ainsi que le montant de 305,62 \$ omis pour le 27 mars. Le montant total des frais réclamés devrait donc être de 5 429,60 \$.
- [47] Les frais de déplacement sont réduits en partie. Les frais liés au déplacement pour se rendre sur le lieu de l'incident le 19 mars sont rejetés. La preuve n'établit pas que le déplacement à l'île Country le 19 mars était convenablement planifié. Les agents d'intervention n'ont pas pu débarquer sur place, apparemment à cause du temps. Il n'y a toutefois pas de preuve qu'ils ont consulté des bulletins météorologiques avant de commencer leur tentative.
- [48] Concernant le travail effectué le 20 mars, les frais sont globalement acceptés comme étant raisonnables. Une correction mineure doit être apportée pour ajouter des frais de péage de 4,00 \$. Les frais du petit déjeuner sont réduits car le travail n'a pas commencé avant 11 h 00 environ. Le montant de 274,20 \$ est accepté pour ce jour de l'opération.
- [49] Pour le 21 mars, des frais d'un déjeuner sont réclamés au montant de 23,05 \$ au lieu de 21,60 \$. Pour les motifs expliqués dans la section précédente, les frais de dîner des agents d'intervention sont compris dans les dépenses du 21 mars pour tenir compte des heures de plus. Les autres frais sont acceptés. Le montant de 447,05 \$ est accepté pour ce jour de l'opération.
- [50] Les frais de déplacement engagés pour le pilote d'hélicoptère étaient compris dans l'annexe 10 de la réclamation. Aucun reçu, ni ventilation des frais n'ont été fournis. Il est néanmoins raisonnable de présumer que les frais liés au déplacement du pilote sont les mêmes que ceux des agents d'intervention de la GCC. À ce titre, les frais de déplacement ne sont pas acceptés pour les frais engagés le 18 mars. En revanche, les frais de déjeuner et de dîner sont ajoutés pour le 21 mars, soit 74,60 \$ pour ce jour-là.
- [51] Les frais engagés du 25 mars au 7 avril 2022 sont rejetés pour les motifs énoncés dans la section précédente.
- [52] **Le montant de 721,25 \$ (650,65 \$ pour le personnel d'intervention environnementale et 74,60 \$ pour le pilote) est accepté pour les frais de déplacement.**

Annexe 4 – Salaires – Personnel à temps plein

Montant réclamé : 7 345,00 \$

- [53] La réclamation comprend les frais de salaire engagés pour les heures normales de travail des agents d'intervention, y compris 27 % de cotisations au régime d'avantages sociaux des employés (RASE).

- [54] Les frais engagés le 18 mars sont acceptés. Pour les motifs énoncés précédemment, les frais de salaire engagés pour le 19 mars sont rejetés. Aucuns frais n'ont été réclamés pour les heures du 20 mars.
- [55] Concernant le 21 mars, des heures sont ajoutées. Elles correspondent au temps qu'il aurait fallu pour achever l'enlèvement des hydrocarbures. En tout, 7,5 heures sont attribuées à chaque agent au taux de salaire normal. Les frais engagés à partir de là sont rejetés.
- [56] **Le montant de 1 890,48 \$ est accepté pour les frais de salaire.**

Annexe 5 – Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein Montant réclamé :
15 480,23 \$

- [57] Les frais liés aux heures de travail supplémentaires ont été engagés pour neuf membres du personnel à des taux de salaire et demi et de salaire double. Ils ne comprennent pas les 27 % de cotisations au RASE.
- [58] Les frais engagés pour les heures de travail supplémentaires du 18 mars sont jugés raisonnables et sont acceptés.
- [59] Les frais engagés pour le 19 mars sont rejetés du fait que la journée n'a pas été planifiée convenablement. Il n'est pas démontré que des renseignements ont été pris pour s'informer de l'état exact de la mer et des conditions météorologiques avant d'aller sur place et de ne pas pouvoir débarquer sur l'île en raison des conditions difficiles. Des frais sont réclamés pour les heures de travail supplémentaires d'un agent qui s'est rendu ce jour-là de Saint John, au Nouveau-Brunswick, à Dartmouth, en Nouvelle-Écosse. À la place de ces frais, cinq heures de travail supplémentaires au taux de salaire double sont acceptées au motif que l'agent a participé à l'opération de récupération des hydrocarbures le 21 mars.
- [60] Comme il est expliqué plus haut, quatre heures de travail sont ajoutées aux frais engagés le 21 mars. De ce fait, trois heures de travail supplémentaires sont ajoutées pour les deux agents qui ont voyagé par hélicoptère, et quatre heures de travail supplémentaires pour les trois autres agents.
- [61] Les frais pour les heures de travail supplémentaires réalisées après le 21 mars sont rejetés car ils ont été engagés pour appuyer l'opération de déconstruction qui n'est pas étayée, comme il est expliqué précédemment.
- [62] Contrairement aux lignes directrices sur l'établissement des coûts par élément de coûts (16 novembre 2015), pour recouvrement des frais liés aux interventions environnementales de la GCC, la réclamation comprend les frais des heures de travail supplémentaires du pilote d'hélicoptère à l'annexe 10 – Aéronefs. Ces frais sont évalués dans la présente section conformément aux lignes directrices.

- [63] Les frais réclamés pour les heures de travail supplémentaires du pilote d'hélicoptère concernent 9 heures au taux de salaire et demi et 19 heures au taux de salaire double. Cependant, les feuilles du formulaire de demande d'hélicoptère, manifeste et plan de vol quotidien révèlent qu'en fait, 11 heures ont été travaillées au taux de salaire et demi et 17 heures au taux de salaire double. Les deux heures travaillées le 18 mars sont acceptées. Aucuns frais n'ont été réclamés pour les heures du 19 mars.
- [64] Une des feuilles du formulaire de demande d'hélicoptère, manifeste et plan de vol quotidien semble ne pas comporter la bonne date. Datée du 20 mars, elle devrait indiquer le 21 mars. Comme il est mentionné précédemment, les heures supplémentaires imparties aux agents d'intervention pour le travail qui aurait dû être accompli le 21 mars sont aussi accordées au pilote. Trois heures sont donc ajoutées.
- [65] **Le montant de 1 833,39 \$ est accepté pour les frais liés aux heures de travail supplémentaires.**

Annexe 10 – Aéronefs

Montant réclamé : 25 594,97 \$

- [66] Les frais relatifs aux aéronefs ont été engagés pour l'utilisation de l'hélicoptère, le carburant et le salaire et les heures de travail supplémentaires du pilote. Les frais et dépenses liés aux déplacements et aux heures de travail supplémentaires ont été retirés de cette annexe. Ils sont compris et évalués dans les annexes 3 et 5, respectivement. La réclamation ne contenait pas de renseignements concernant le taux de combustion de carburant, le coût du carburant, le taux horaire du pilote, ni de reçus de voyage.
- [67] L'hélicoptère a été utilisé pendant 6,7 heures en tout. Le taux réclamé est de 2 928,00 \$ de l'heure. Cependant les documents justifiant le taux horaire n'ont pas été fournis dans la réclamation, ni lorsqu'ils ont été demandés. En conséquence, on s'est référé aux taux établis dans la note de service de 2017-2018 de la GCC, numéro de dossier MGCE 373370. Cette publication étant plus récente, elle a servi de référence plutôt que le *Manuel sur le recouvrement des coûts des interventions environnementales* de 2015. En l'absence de document étayant le taux horaire supérieur réclamé, le taux énoncé dans la note de service est accepté.
- [68] L'hélicoptère utilisé était un Bell 429. D'après la note de service, son prix est de 1 748,00 \$, vraisemblablement de l'heure. Comme il est expliqué précédemment, les frais engagés après le 21 mars sont rejetés. Par conséquent, les frais de 1,4 heure sont acceptés pour le 18 mars et de 2,2 heures pour le 21 mars. En tout, 3,6 heures sont donc acceptées au taux de 1 748,00 \$ de l'heure, pour un montant total de 6 292,80 \$.
- [69] Les frais de carburant réclamés s'élèvent à 2 149,09 \$. Selon la réclamation, le carburant est facturé à un taux de 1,84 \$ le litre, pour une consommation de 297 litres de l'heure pendant 6,7 heures. Le montant devrait ainsi être de 3 661,42 \$. Autrement dit, le taux réellement facturé est de 1,08 \$ le litre. Par conséquent, le taux de 1,08 \$ est celui accepté.

Pour ces motifs, le montant de 1 154,74 \$ est accepté pour 3,6 heures de consommation de carburant.

[70] **Le montant de 7 447,54 \$ est accepté pour les frais relatifs aux aéronefs.**

Annexe 11 – Équipement de lutte contre la pollution

Montant réclamé : 2 027,57 \$

[71] Les frais réclamés pour l'équipement de lutte contre la pollution concernent l'utilisation d'un bateau de lutte contre la pollution de classe II et d'une remorque. Se fondant sur les motifs énoncés précédemment pour rejeter les frais engagés le 19 mars, les frais liés à l'équipement de lutte contre la pollution pour ce jour-là sont aussi rejetés.

[72] La réclamation ne comprend pas de frais d'équipement comme des tuyaux et des pompes. Et comme aucune précision n'est donnée sur leur prix, l'administrateur ne peut se fonder sur aucun élément pour inclure leurs coûts. De plus, d'après les motifs décrits ci-dessus, les frais engagés après le 21 mars sont rejetés.

[73] **Les frais liés à l'équipement de lutte contre la pollution sont rejetés en entier.**

Annexe 12 – Véhicules

Montant réclamé : 11 449,71 \$

[74] Les frais liés aux véhicules ont été engagés pour l'utilisation de six véhicules et d'un camion-grue et comprennent les prix du carburant.

[75] Comme il est indiqué précédemment, les frais engagés pour le véhicule 17-240 le 19 mars sont rejetés. Malgré cela, les frais liés à l'utilisation du véhicule 16-220 pour le trajet aller-retour entre Dartmouth et Shearwater sont acceptés. Le montant accepté équivaut à la distance qui aurait été parcourue pour se rendre sur le lieu de l'incident le 20 mars.

[76] Les frais engagés le 21 mars sont acceptés. Les frais de carburant sont doublés pour prendre en compte le déplacement de Saint John au lieu de l'incident et retour.

[77] Les frais engagés après le 21 mars sont rejetés, pour les motifs énoncés plus haut.

[78] **Le montant de 650,30 \$ (337,80 \$ pour le coût quotidien des véhicules et 312,50 \$ pour le carburant) est accepté pour les frais liés aux véhicules.**

Annexe 13 – Administration

Montant réclamé : 1 177,81 \$

[79] Les frais d'administration peuvent être appliqués au temps requis pour préparer le dossier de réclamation. Ils peuvent aussi être appliqués, au taux de 3,09 %, aux coûts indirects liés au soutien à l'intervention. Dans la présente réclamation, les frais d'administration

s'appliquent aux frais de salaire liés aux heures normales de travail (moins les cotisations au RASE), aux frais de déplacement et aux frais relatifs aux aéronefs.

- [80] Les montants acceptés pour les salaires, les déplacements et les aéronefs étant réduits, les frais d'administration le sont aussi. Le montant accepté pour les frais de déplacement est de 721,25 \$, il est de 1 890,48 \$ (1 488,57 \$ plus les cotisations au RASE réduites) pour les frais de salaire, et de 7 447,54 \$ pour les frais relatifs aux aéronefs. Le taux d'administration peut être appliqué au montant de 9 657,36 \$.
- [81] **Le montant de 295,06 \$ est accepté pour les frais d'administration.**

SOMMAIRE DE L'OFFRE ET CONCLUSION

- [82] Le tableau suivant présente un résumé des frais réclamés et des frais acceptés :

Annexe	Frais réclamés (\$)	Frais acceptés (\$)
2 – Services contractuels	2 361,26	0
3 – Déplacements	5 176,98	721,25
4 – Salaires – Personnel à temps plein	7 345,00	1 890,48
5 – Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein	15 480,23	1 833,39
10 – Aéronefs	25 594,97	7 447,54
11 – Équipement de lutte contre la pollution	2 027,57	0
12 – Véhicules	11 449,71	650,30
13 – Administration	1 177,81	295,06
Total des frais réclamés	70 613,53	12 838,02

Tableau 2 : Résumé des montants réclamés et des montants acceptés

- [83] Le montant total des frais et dépenses acceptés s'élève à 12 838,02 \$. 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.
- [84] 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.
- [85] 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.

[86] 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.

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

Je vous prie d'agréer mes meilleures salutations.

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

Chiamaka Mogo, MPPGA