



LETTRE D'OFFRE

Ottawa, le 10 janvier 2025
Dossier de la CIDPHN : 120-986-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.CCGCostRecovery-
RecouvrementdescoutsGCC@dfo-mpo.gc.ca](mailto:DFO.CCGCostRecovery-RecouvrementdescoutsGCC@dfo-mpo.gc.ca)*

OBJET : Navire de pêche *JENKINS PRIDE* – Port de Beaver (Nouveau-Brunswick)
Date de l'incident : 2022-01-20

SOMMAIRE ET OFFRE D'INDEMNITÉ

- [1] Cette lettre est en réponse à une réclamation présentée par la Garde côtière canadienne (la « GCC ») concernant le navire de pêche appelé le JENKINS PRIDE (le « navire »). Le navire a coulé le ou vers le 20 janvier 2022 au port de Beaver, au Nouveau-Brunswick (l'« incident »).
- [2] Le 16 janvier 2024, le Fonds Navire d'Indemnisation Navire et Rail Canada (le « Fonds ») a reçu une réclamation de la GCC. La GCC y réclamait la somme de 36 153,24 \$ 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 2 005,38 \$ (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 de la GCC.

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.

- [7] Dans le cas présent, des renseignements complémentaires importants sont apparus au cours de l'enquête. Ces renseignements sont examinés en même temps que l'exposé.

L'exposé et les faits supplémentaires importants

- [8] D'après l'exposé, le 20 janvier 2022, la GCC a été avisée que le navire était immergé au quai du port de Beaver, au Nouveau-Brunswick.

- [9] Lors de l'enquête et de l'évaluation de la réclamation, le Fonds a découvert que l'implication de la GCC auprès du navire était antérieure à ce qui était indiqué dans l'exposé.

- [10] L'incident décrit dans l'exposé était au moins le troisième incident au cours duquel le navire avait coulé récemment. Le navire lui-même avait déjà été ajouté à l'inventaire national des navires échoués, abandonnés et dangereux le 1^{er} octobre 2020, apparemment en raison de son mauvais état.

- [11] La GCC a eu connaissance pour la première fois que le navire avait coulé le 23 octobre 2021. Aucun rejet de polluants n'a été observé en lien avec cet incident. La GCC a été avisée à la suite de l'incident. Les agents d'intervention ont renfloué le navire et l'ont amarré au quai. Il ne semble pas qu'une évaluation ou toute mesure autre que le renflouement ait été entreprises à ce moment-là.

- [12] Selon le directeur du port local, le navire a coulé une deuxième fois le 9 novembre 2021. Une légère irisation a été signalée en lien avec cet incident. Le navire a été de nouveau renfloué, cette fois par le gardien du navire. Là encore, il n'y a pas eu d'évaluation réalisée. Aucune autre mesure n'a été prise. Selon le directeur du port, la GCC a été informée de cet incident. La GCC indique ne pas avoir de dossier se rapportant à ce signalement.

- [13] Le 9 décembre 2021, deux agents du Programme des navires préoccupants se trouvaient au port de Beaver pour une autre affaire. Ils ont observé que le navire était en mauvais état et entouré de barrages absorbants. Sur place, ils ont parlé avec diverses parties, notamment avec des agents de conservation et de protection du ministère des Pêches et des Océans et avec le directeur du port. Ces agents ont fait les constatations suivantes :

- a. le navire était sur la cale, tous les polluants avaient en effet été enlevés, et un ami du défunt propriétaire agissait comme gardien;

- b. le navire avait été remis à sa place à quai et sa transmission avait été enlevée,
- c. le gardien du navire avait l'intention de retirer le moteur avant de sortir le navire de l'eau;
- d. le personnel d'intervention environnementale avait les coordonnées du gardien du navire;
- e. le navire avait coulé à nouveau le 9 novembre 2021. Le personnel du programme d'intervention environnementale de la GCC était au courant de l'incident. Le personnel du Programme des navires préoccupants n'en avait pas été informé.

[14] Le personnel du Programme des navires préoccupants semble alors avoir demandé à ce que le navire lui soit transféré. Cela donne à entendre qu'il n'estimait pas que le navire continuait de présenter une menace de pollution par les hydrocarbures. Cette demande a apparemment été refusée au motif que l'équipe d'intervention environnementale de la GCC supervisait encore une intervention sur le navire.

[15] Bien que l'administrateur en ait fait la demande, aucun document n'a été fourni concernant l'évaluation du navire réalisée par l'équipe d'intervention environnementale de la GCC.

[16] Le 20 janvier 2022, le directeur du port a appelé la GCC pour l'informer que le navire avait de nouveau coulé (c'est-à-dire au moins pour la troisième fois). Deux membres du personnel d'Intervention environnementale et dangers maritimes (« IEDM ») de la GCC ont été dépêchés de Saint John sur le lieu de l'incident à 10 h 00. Ils sont arrivés sur place à 10 h 45 et ont effectué une évaluation initiale. L'évaluation a confirmé semble-t-il la présence de pollution par les hydrocarbures à proximité du navire qui était totalement immergé. Les membres du personnel de la GCC ont déterminé qu'il était nécessaire d'envoyer des matelas absorbants et un barrage flottant sur le lieu de l'incident. Ils sont rentrés à Saint John pour préparer le bateau de lutte contre la pollution de classe I. Un troisième membre du personnel d'IEDM était requis. Les trois membres du personnel d'IEDM sont retournés sur le lieu de l'incident avec le bateau de lutte contre la pollution. Ils ont déployé le barrage flottant et les matelas absorbants autour du navire. Les trois membres du personnel d'IEDM sont rentrés à Saint John à 18 h 30.

[17] Le 21 janvier 2022, deux membres du personnel de la GCC ont quitté Saint John à 10 h 00. Ils se sont rendus sur le lieu de l'incident afin de procéder à une évaluation de suivi. Ils n'ont observé aucune irisation à l'extérieur du barrage flottant. Les matelas absorbants paraissaient efficaces. Les membres du personnel de la GCC sont rentrés à Saint John à 12 h 30.

[18] Le 22 janvier 2022, le personnel de la GCC a envoyé un énoncé des travaux à plusieurs sociétés leur demandant un devis pour l'enlèvement du navire. Subsea Global a été retenue à la fin du processus d'appel d'offre pour un contrat d'une valeur totale de 20 700 \$.

[19] Le 25 janvier 2022, deux membres du personnel d'IEDM étaient sur le lieu de l'incident à 07 h 00 pour surveiller les opérations de Subsea Global. Subsea Global a envoyé une équipe de trois plongeurs à 08 h 30. Ils étaient chargés de déployer des sacs de levage afin de renflouer le navire. Les membres du personnel de la GCC ont enlevé le barrage flottant à 09 h 45. Subsea

Global avait pu renflouer le navire à 11 h 44. Elle l'avait amarré à la cale de mouillage avant la tombée de la nuit.

[20] Le 26 janvier 2022, deux membres du personnel d'IEDM étaient sur le lieu de l'incident à 08 h 00 pour à nouveau suivre les opérations de Subsea Global. Arrivée à 09 h 00, Subsea Global a enlevé le navire et l'a entreposé au port de Beaver à 16 h 00. Aucune nouvelle pollution n'a été observée.

[21] La GCC a engagé un entrepreneur pour déconstruire et éliminer le navire. Ces travaux ont été effectués le 6 mai 2022 sous la surveillance de deux membres du personnel de la GCC. Cela a mis fin à l'opération de la GCC.

Résumé des frais

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

Annexe	Frais réclamés (\$)
1. Matériel et fournitures	Néant
2. Services contractuels	30 846,26
3. Déplacements	437,80
4. Salaires – Personnel à temps plein	2 895,16
5. Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein	1 039,12
6. Autres indemnités	Néant
7. Salaires – Personnel occasionnel	Néant
8. Frais relatifs aux navires (sauf le carburant et les heures de travail supplémentaires)	Néant
9. Carburant de propulsion des navires	Néant
10. Aéronefs	Néant
11. Équipement de lutte contre la pollution	242,56
12. Véhicules	561,54
13. Administration	130,80
Total des frais réclamés	36 153,24

Figure 1 – Copie d'écran du résumé des frais réclamés

CONSTATATIONS ET CONCLUSIONS

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

[23] 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. L'incident a également 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.

[24] La GCC est un demandeur admissible pour l'application de l'article 103 de la LRMM.

[25] La réclamation a été reçue avant l'expiration des délais énoncés au paragraphe 103(2) de la LRMM.

[26] 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.

[27] Par conséquent, la réclamation pourrait être admissible selon l'article 103 de la LRMM.

Conclusions concernant la preuve fournie par la GCC

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

[28] La description des événements contenus dans l'exposé fourni par la GCC est acceptée comme étant exacte. Toutefois, comme il est indiqué plus haut, l'exposé ne comprend pas tous les renseignements pertinents.

[29] Les interactions antérieures de la GCC avec le navire sont utiles pour établir le caractère raisonnable des mesures prises par la GCC. Par ailleurs, l'exposé n'évoque pas les événements antérieurs ni les renseignements que la GCC avait en sa possession. Cela restreint la mesure dans laquelle on peut se fier aux assertions relatives à la pollution formulées dans l'exposé.

Le navire présentait une menace de pollution et certaines des mesures prises sont admissibles

[30] Comme il est indiqué précédemment, d'après les enquêtes menées par l'administrateur pendant le processus d'évaluation, les hydrocarbures avaient été en grande partie enlevés du navire avant l'incident. Cette information était connue de la GCC avant l'incident en cause. Elle ne semble toutefois pas avoir été prise en compte dans la décision prise en réponse à l'incident.

[31] De même, la preuve étayant le rejet de polluants présumé lorsque le navire a coulé pour la troisième fois est limitée.

- [32] Subsea Global a mentionné une irisation à la surface de l'eau à l'arrivée des plongeurs. Les plongeurs n'étaient toutefois pas certains qu'elle provenait du navire. Ils n'ont pas observé que le navire lui-même rejetait de la pollution.
- [33] Selon l'entrepreneur qui a déconstruit le navire, il n'y avait pas de pollution à enlever du navire avant sa déconstruction. Cela concorde avec l'information détenue par la GCC avant l'incident, à savoir que les hydrocarbures avaient déjà été enlevés du navire.
- [34] Le directeur du port a informé le Fonds qu'aucune pollution par les hydrocarbures n'était visible après l'incident en cause (le troisième).
- [35] Dans l'exposé, la GCC indique qu'au cours de l'évaluation du 20 janvier 2022, il a été déterminé que « le navire avait rejeté des hydrocarbures dans l'environnement marin et qu'un barrage flottant devait être déployé autour du navire ». Il est accepté qu'un rejet de pollution provenait du navire à ce stade.
- [36] Il n'est en effet pas surprenant qu'un rejet ait pu se produire. Lors des incidents antérieurs, le navire n'a pas rejeté d'hydrocarbures ou en a rejeté en quantité limitée. Malgré cela, il semble que son moteur ait été en partie enlevé. Il est plausible que des huiles pour moteurs aient pu être rejetées à ce moment-là pendant le troisième incident.
- [37] Cela dit, la quantité d'hydrocarbures qui aurait pu, de façon plausible, être rejetée suite à l'enlèvement partiel du moteur était limitée. L'exposé n'indique pas explicitement que cette information était connue des agents de la GCC lorsqu'ils ont décidé des mesures à prendre. Cependant, la preuve montre que les agents de la GCC considéraient que la menace était limitée.
- [38] En particulier, le barrage flottant installé par la GCC autour du navire pour contenir les hydrocarbures a été enlevé avant l'opération de renflouement menée le 25 janvier 2022. Rien n'indique que d'autres mesures de prévention ont été mise en place pendant le renflouement. C'est un moment pourtant où il est généralement très probable que de nouveaux rejets se produisent. Cela donne à penser que les agents d'intervention de la GCC considéraient que la menace de pollution par les hydrocarbures présentée par le navire à ce stade était limitée. Cette constatation concorderait avec l'autre preuve ressortant de l'enquête du Fonds, mais qui n'est pas traitée dans l'exposé. De plus, la décision de ne pas replacer de barrage flottant, ni de prendre d'autres mesures, était raisonnable compte tenu des circonstances.
- [39] D'après la preuve fournie, y compris l'enlèvement du barrage flottant, il est déterminé que la GCC n'a pas démontré l'existence d'une menace de pollution qui justifiait les mesures prises après l'enlèvement du barrage flottant. Les frais réclamés pour les dépenses réalisées après l'enlèvement du barrage flottant ne sont pas acceptés comme ayant été engagés de manière raisonnable en réponse à la menace de pollution par les hydrocarbures.

DÉTAILS DE LA RÉCLAMATION ET DE L'OFFRE

[40] Les frais et dépenses réclamés par la GCC au Fonds sont répartis en sept annexes, dont chacune est examinée ci-après.

[41] 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. Dans la mesure où les motifs ne sont pas déjà exposés ailleurs dans la présente lettre, les sections suivantes expliquent pourquoi certaines portions de la réclamation de la GCC ont été acceptées et d'autres ont été réduites.

Annexe 2 – Services contractuels

Montant réclamé : 30 846,26 \$

[42] Les frais résultent des factures pour les services fournis par Subsea Global au montant de 20 700,00 \$, par T&R Blanchard (« T&R ») au montant de 5 750,00 \$, par Acadie Nouvelle au montant de 1 912,26 \$, et par BNI - ROP (« BNI ») au montant de 2 484,00 \$.

[43] La facture de Subsea Global concerne le renflouement et l'enlèvement du navire pour le placer dans les installations d'entreposage du port. Les services ont été fournis les 25 et 26 janvier 2022. Des documents et photographies complémentaires à l'appui des travaux réalisés ont été joints avec l'énoncé des travaux. Ayant été conclu que la menace de pollution par les hydrocarbures était minimale au moment où cette opération de Subsea Global a débuté, cette facture est rejetée.

[44] La facture de T&R vise la déconstruction du navire. L'entrepreneur a indiqué alors qu'aucun carburant n'avait dû être enlevé dans le cadre du processus de déconstruction. Le seul carburant à bord se trouvait dans la cale, et des matelas absorbants étaient utilisés pour le contenir. La réclamation ne renferme pas de preuves crédibles appuyant la nécessité de déconstruire le navire en vue d'atténuer la pollution par les hydrocarbures. Cette facture est rejetée.

[45] La facture d'Acadie Nouvelle est pour la publication d'un avis en français dans le journal afin de trouver une personne ayant un privilège sur le navire ou tout autre intérêt connexe. Pour les mêmes motifs que ceux énoncés pour les autres factures, ces frais ne sont pas liés non plus à des mesures d'atténuation de la pollution par les hydrocarbures. Il manque effectivement de preuves crédibles démontrant que le navire présentait une menace de pollution. Cette facture est rejetée.

[46] De même, la facture de BNI est pour la publication d'un avis en anglais dans le journal afin de trouver une personne ayant un privilège sur le navire ou tout autre intérêt connexe. Pour les mêmes motifs que ceux énoncés ci-dessus, cette facture est rejetée.

[47] En résumé, les factures soumises pour les services contractuels sont toutes rejetées. En effet, la réclamation ne présente pas de preuves crédibles appuyant la notion selon laquelle les mesures ont été prises en vue d'atténuer la pollution par les hydrocarbures.

La portion de la réclamation relative aux services contractuels est rejetée en entier.

Annexe 3 – Déplacements

Montant réclamé : 437,80 \$

[48] Les frais soumis concernent les membres du personnel de la GCC qui se sont rendus de Saint John au port de Beaver entre le 20 janvier 2022 et le 6 mai 2022. La réclamation comprend une feuille de calcul présentant la répartition des frais et un résumé pour chaque employé et date pour lesquels des indemnités de repas sont réclamées. Aucun reçu n'a été soumis dans le cadre de la réclamation.

[49] Les frais liés aux indemnités de déjeuner des trois employés de la GCC qui se sont rendus sur le lieu de l'incident le 20 janvier sont acceptés. Ils s'élèvent à 64,80 \$. Ces frais ont été engagés pour se rendre sur le lieu de l'incident afin de réaliser une évaluation initiale, ce qui constituait une mesure raisonnable. Cependant, la GCC connaissait la situation du navire depuis quelque temps et s'en était déjà occupée. Les employés auraient donc dû être mieux équipés lors du premier déplacement. Pour ce motif, les frais liés aux indemnités de dîner du 20 janvier sont rejetés. Cela dit, les frais de dîner du troisième employé, qui ne s'est pas rendu sur le lieu de l'incident lors du déplacement initial sont remplacés par le taux de l'indemnité de déjeuner, ce qui est accepté.

[50] Les frais restants soumis dans le cadre de cette annexe sont rejetés. Les membres du personnel de la GCC ont quitté pour le port de Beaver à 10 h 00. Ils y sont retournés à 12 h 30 pour réaliser une évaluation qui leur a pris 30 minutes. Il était inutile que ce travail soit effectué pendant les heures de déjeuner. Les frais engagés n'étaient donc pas raisonnables. Les frais de repas engagés le 25 janvier n'étaient pas raisonnables en raison de l'absence de menace de pollution par les hydrocarbures. Cela signifie qu'il n'était pas nécessaire que les activités de surveillance du navire débordent sur les heures de déjeuner une fois les opérations terminées. Les frais réclamés pour le 26 janvier ne sont pas raisonnables non plus pour les mêmes motifs.

La portion de la réclamation relative aux déplacements est acceptée en partie au montant de 64,80 \$.

Annexe 4 – Salaires – Personnel à temps plein

Montant réclamé : 2 895,16 \$

[51] Ces frais ont été engagés pour les heures normales de travail de quatre employés de la GCC, y compris 27 % de cotisations au régime d'avantages sociaux des employés (RASE). La réclamation est étayée par les Fiches journalières du personnel et de l'équipement.

[52] Les taux horaires réclamés pour chaque employé sont raisonnables. En cas d'erreurs d'arrondissement dans les calculs, les frais utilisés sont ceux indiqués dans la réclamation.

[53] Les frais de salaire liés aux heures travaillées le 20 janvier sont acceptés au montant de 763,02 \$. Une durée de cinq heures par employé est acceptée pour prendre en compte le temps qu'il aurait fallu pour faire un aller-retour entre Saint John et le port de Beaver au lieu des

deux allers-retours effectués. Cette décision s'appuie sur les motifs énoncés au paragraphe 34 ci-dessus.

[54] Les frais de salaire liés aux deux heures et demie travaillées par deux employés de la GCC le 21 janvier sont acceptés en entier. Les employés ont passé 30 minutes sur le lieu de l'incident afin d'évaluer le barrage flottant, ce qui était une mesure raisonnable.

[55] Les frais de salaire liés aux sept heures et demie travaillées par deux employés de la GCC le 25 janvier sont réduits à trois heures par employé. Les employés ont commencé à 07 h 00 et le barrage a été enlevé à 09 h 45. La surveillance réalisée après cela n'est pas acceptée en tant que mesure raisonnable en ce qui touche à une menace de pollution par les hydrocarbures. Les frais de salaire pour ce jour-là sont acceptés au montant de 285,25 \$.

[56] Les frais de salaire liés aux sept heures et demie travaillées par deux employés de la GCC le 26 janvier sont rejetés. Les mesures prises ce jour-là n'avaient pas pour objet d'atténuer la pollution par les hydrocarbures. Les frais engagés par deux employés de la GCC pour cinq heures de travail le 6 mai sont rejetés pour le même motif.

La portion de la réclamation relative aux salaires est acceptée en partie au montant de 1 291,84 \$.

Annexe 5 – Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein Montant réclamé :
1 039,12 \$

[57] Ces frais concernent les heures de travail supplémentaires réalisées par quatre employés de la GCC, y compris 27 % de cotisations au RASE. La réclamation est étayée par les Fiches journalières du personnel et de l'équipement.

[58] Les taux annuels et horaires réclamés pour chaque employé sont raisonnables. En cas d'erreurs d'arrondissement dans les calculs, les frais utilisés sont ceux indiqués dans la réclamation.

[59] Les frais engagés pour les heures de travail supplémentaires le 20 janvier sont rejetés pour les motifs énoncés aux paragraphes 34 et 38. Les 3,75 heures de travail supplémentaires ont été effectuées lors du deuxième déplacement au port de Beaver. Ces heures ne constituent pas une mesure raisonnable car la GCC avait connaissance du navire. Elle aurait donc dû disposer de l'équipement approprié lors du premier déplacement.

[60] Les frais engagés pour les heures de travail supplémentaires le 21 janvier sont rejetés. D'après la réclamation, les deux employés de la GCC ont effectué 4,5 heures de travail supplémentaires ce jour-là pour remplir les documents contractuels relatifs au renflouement et à l'enlèvement du navire. Ces mesures sont considérées être pour l'enlèvement d'épaves. Les frais engagés ne sont donc pas raisonnables.

[61] Les frais engagés pour les heures de travail supplémentaires le 25 janvier sont acceptés en partie au montant de 112,31 \$. L'heure et demie effectuée par les deux employés de la GCC pour se rendre au port de Beaver et en revenir et pour l'enlèvement des barrages est acceptée comme était raisonnable. Une fois ces tâches terminées à 09 h 45, les frais de surveillance engagés n'étaient plus raisonnables puisque le navire ne présentait plus de menace de pollution.

La portion de la réclamation relative aux heures de travail supplémentaires est acceptée en partie au montant de 112,31 \$.

Annexe 11 – Équipement de lutte contre la pollution

Montant réclamé : 242,56 \$

[62] D'après la réclamation, ces frais concernent l'utilisation du bateau de lutte contre la pollution de classe I, de 100 pieds de barrage flottant de 18 pouces et de quatre matelas absorbants. Les Registres du bateau de lutte contre la pollution, les Fiches journalières du personnel et de l'équipement, et le Registre d'emplacement de l'équipement indiquaient l'équipement utilisé et les frais connexes.

[63] Les frais liés aux quatre matelas absorbants et aux 100 pieds de barrage flottant sont raisonnables et acceptés. Il est indiqué dans la réclamation que les matelas et le barrage ont été installés le 20 janvier et enlevés le 25 janvier. Cela représente un montant global de 175,00 \$.

[64] Il est indiqué dans la réclamation que le bateau de lutte contre la pollution a été utilisé le 20 janvier pour aider à déployer le barrage flottant et les matelas absorbants. Le tarif appliqué au bateau de lutte contre la pollution n'est pas conforme au tarif énoncé dans le manuel des services externes de la GCC. Le tarif journalier d'un bateau de classe I est de 53,21 \$. Le taux de 67,56 \$ correspond au tarif journalier des véhicules. Puisque le bateau de classe I a été utilisé seulement pendant 2,5 heures, les frais qui y sont associés sont réduits à 26,61 \$.

La portion de la réclamation relative à l'équipement de lutte contre la pollution est acceptée en partie au montant de 201,61 \$.

Annexe 12 – Véhicules

Montant réclamé : 561,64 \$

[65] Ces frais concernent l'utilisation de véhicules pour les trajets entre Saint John et le port de Beaver entre le 20 janvier et le 6 mai. Les frais reposent sur un tarif de 0,22 \$ le kilomètre, plus un tarif journalier de 67,56 \$. Les reçus d'essence ne sont pas fournis. Les taux utilisés pour calculer les frais de véhicules sont raisonnables. Le journal de bord du véhicule est fourni mais l'année indiquée est inexacte.

[66] Selon Google Maps, il s'agit d'un trajet aller-retour d'environ 133 kilomètres. Les distances enregistrées dans le journal de bord dépassent toutes cette distance. Par conséquent, une distance de 150 kilomètres est considérée comme étant raisonnable pour ces trajets, en tenant compte d'éventuels arrêts et déviations.

[67] Les frais de véhicule engagés le 20 janvier sont réduits à 100,56 \$ pour les motifs énoncés aux paragraphes 34, 38 et 44. Le deuxième déplacement réalisé ce jour-là n'était pas raisonnable. Seuls les frais liés au premier déplacement sont donc acceptés. De plus, une distance de 150 kilomètres est considérée raisonnable pour ce trajet. La distance parcourue au-delà n'est pas acceptée.

[68] Les frais de véhicule engagés les 21 et 25 janvier sont réduits à 100,56 \$ pour le même motif que pour le 20 janvier. La nécessité des déplacements est acceptée, mais elle est rajustée pour refléter la distance raisonnable de 150 kilomètres.

[69] Les frais de véhicule engagés le 26 janvier et le 6 mai sont rejetés. Le navire ne présentait plus de menace de pollution. Les mesures prises ces deux jours étaient donc des mesures d'enlèvement d'épaves. Pour cette raison, les frais engagés ne sont pas indemnisables.

La portion de la réclamation relative aux véhicules est acceptée en partie au montant de 301,68 \$.

Annexe 13 – Administration

Montant réclamé : 130,80 \$

[70] Dans sa demande, la GCC a réclamé des frais d'administration au taux de 3,09 %, qui ont été appliqués aux frais de matériel, aux frais de salaire, aux frais de déplacement, aux autres indemnités, aux frais de salaire du personnel occasionnel, aux frais de fonctionnement et d'entretien des navires, et aux frais de fonctionnement et d'entretien des aéronefs.

[71] Le taux de 3,09 % est généralement accepté comme étant raisonnable. Dans le cas présent, les frais d'administration s'appliquent uniquement aux frais de salaire et de déplacement. Les frais d'administration ont été calculés pour les frais réclamés. La somme des frais acceptés (Annexe 3 = 64,80 \$, Annexe 4 [moins les cotisations au RASE] = 1 017,97 \$) s'élève à 1 081,98 \$. L'application du taux de 3,09 % à cette somme donne le montant de 33,43 \$.

La portion de la réclamation relative à l'administration est acceptée en partie au montant de 33,43 \$.

SOMMAIRE DE L'OFFRE ET CONCLUSION

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

Annexe	Frais réclamés (\$)	Frais acceptés (\$)
1 – Matériel et fournitures	Néant	Néant
2 – Services contractuelles	30 846,26	Néant
3 – Déplacements	437,80	64,80
4 – Salaires – Personnel à temps plein	2 895,16	1 291,84

Annexe	Frais réclamés (\$)	Frais acceptés (\$)
5 – Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein	1 039,12	112,31
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	242,56	201,61
12 – Véhicules	561,54	301,68
13 – Administration	130,80	33,43
TOTAL	36 153,24	2 005,38

Tableau 1 – Résumé des montants réclamés et des montants acceptés

[73] Le montant total des frais acceptés s'élève à 2 005,38 \$. 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.

[74] 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.

[75] 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.

[76] 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.

[77] Enfin, lorsque le demandeur accepte l'offre d'indemnité, l'administrateur devient subrogé dans les droits du demandeur relativement à l'objet de la réclamation. 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