

LETTRE D'OFFRE

2019-12-24

Ottawa (Ontario)
Dossier de la CIDPHN : 120-799-C
Dossier de la GCC : n.d.

PAR LA POSTE ET PAR COURRIEL

Directeur, Opérations des affaires
Garde côtière canadienne
200, rue Kent (5N177)
Ottawa (Ontario) K1A 0E6

OBJET : *Big Kahuna* – Port Hardy (C.-B.) Date de l'incident : 2017-11-29

SOMMAIRE ET OFFRE D'INDEMNITÉ

Cette lettre est en réponse à la demande d'indemnisation que la Garde côtière canadienne (la « GCC ») a présentée relativement au navire *Big Kahuna*. Ce navire a été impliqué dans un incident survenu le ou vers le 29 novembre 2017 dans un port situé à Port Hardy, en Colombie-Britannique.

Le 24 septembre 2019, 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 de la GCC une demande d'indemnisation pour les frais liés à l'incident. La Caisse a examiné la demande d'indemnisation et elle est parvenue à une décision. Par la présente, la Caisse explique sa décision et fait une offre d'indemnité conformément aux articles 105, 106 et 116 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (la « LRMM »).

La Caisse a déterminé que la demande d'indemnisation de la GCC est recevable en partie. La somme de 7 346,20 \$ (l'« offre ») est offerte relativement à cette demande d'indemnisation.

L'offre comprend un montant de 6 811,45 \$ pour les frais, plus un montant de 534,75 \$ pour les intérêts courus.

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

DEMANDE D'INDEMNISATION

La demande d'indemnisation de la GCC comprend un exposé qui décrit les événements pertinents relatifs à l'incident impliquant le *Big Kahuna*. Elle comprend aussi un sommaire des frais réclamés, les documents à l'appui de certains frais réclamés, les documents des entrepreneurs, ainsi qu'un rapport d'inspection maritime.

Dans la mesure où ces documents sont pertinents par rapport à la décision de la Caisse, leur contenu est décrit ci-après.

L'exposé

L'exposé fourni par la GCC donne une description de l'incident impliquant le *Big Kahuna*.

Le 29 novembre 2017, le personnel de la GCC a été avisé qu'un navire était en danger de couler à Port Hardy, en Colombie-Britannique. On a signalé que le navire, identifié comme étant le *Big Kahuna*, prenait l'eau. Le personnel de la station de sauvetage locale de la GCC s'est rendu sur les lieux pour faire une évaluation préliminaire de la situation.

À son arrivée à Port Hardy, le personnel de la GCC a observé un voilier qui était partiellement enfoncé dans l'eau. Il y avait plusieurs pieds d'eau de mer à l'intérieur du navire. L'eau semblait être contaminée par des débris huileux. Le personnel de la GCC présent sur les lieux a pu pomper l'eau du navire sans causer de pollution par les hydrocarbures dans l'environnement marin.

Le personnel de la GCC a ensuite fait des recherches pour tenter de trouver le propriétaire du *Big Kahuna*. Le directeur du port local a été interrogé à ce sujet. Le directeur du port aurait indiqué que le navire avait été abandonné et que son propriétaire était inconnu.

La GCC a déterminé que d'autres mesures d'intervention étaient justifiées et elle a envoyé une équipe de Victoria à Port Hardy pour évaluer l'état du navire et la menace pour l'environnement. Le personnel de la GCC est arrivé à Port Hardy le 5 décembre 2017, en compagnie d'un expert maritime de Frykas Marine Services.

Selon l'exposé de la demande d'indemnisation, des efforts ont été faits pour évaluer la quantité d'hydrocarbures se trouvant à bord du navire, mais ces efforts ont été en grande partie infructueux. Il a été déterminé que le navire lui-même n'avait aucune valeur résiduelle.

D'après l'exposé, la GCC a décidé de sortir le navire de l'environnement marin et de le détruire sur place. Cette décision a été fondée sur l'état du navire, l'infiltration d'eau, la présence confirmée et non confirmée d'hydrocarbures à bord du navire, et le fait que le navire lui-même était saturé d'hydrocarbures.

Le 6 décembre 2017, le navire a été remorqué jusqu'à Mill and Timber Products, une installation de triage de billes, pour être sorti de l'eau. Le navire a ensuite été tiré de l'eau à l'aide d'un remorqueur de billes.

Une fois le *Big Kahuna* sorti de l'eau, le personnel de la GCC a enlevé les déchets d'hydrocarbures du navire à l'aide de pompes de transfert de carburant. D'après l'exposé, le personnel de la GCC a réussi à enlever la majeure partie des hydrocarbures du navire, mais l'intérieur et la cale du navire étaient encore couverts de résidus d'hydrocarbures. De plus, il restait des hydrocarbures dans le moteur du navire.

La GCC a décidé de déconstruire le navire sur place, parce que celui-ci était une épave souillée d'hydrocarbures.

Le sommaire des frais

La demande d'indemnisation présentée par la GCC comprend le sommaire suivant des frais engagés :

COST SUMMARY			
POLLUTION INCIDENT			
INCIDENT:	BIG KAHUNA	PROJECT CODE:	NA
INCIDENT DATE:	November 29, 2017	DATE PREPARED:	Sep 23/19
DEPARTMENT:	CANADIAN COAST GUARD	PREPARED BY:	██████████
			<u>SCH</u>
MATERIALS AND SUPPLIES	-		1
CONTRACT SERVICES	4,649.82		2
TRAVEL	969.48		3
SALARIES - FULL TIME PERSONNEL	1,945.35		4
OVERTIME - FULL TIME PERSONNEL	783.44		5
OTHER ALLOWANCES	-		6
SALARIES - CASUAL PERSONNEL	-		7
SHIPS' COSTS (EXCL. FUEL & O/T)	-		8
SHIPS PROPULSION FUEL	-		9
AIRCRAFT	-		10
POLLUTION COUNTER-MEASURES EQUIPMENT (PCME)	147.21		11
VEHICLES	440.72		12
ADMINISTRATION	80.05		13
	<hr/>		
TOTAL CCG COST OF INCIDENT	<u>\$ 9,016.06</u>		

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

Le rapport d'inspection maritime

Les documents fournis par la GCC comprennent un rapport intitulé « Marine Survey Condition and Valuation Report » (rapport d'inspection maritime sur l'état et la valeur du navire), produit par Frykas Marine Services Ltd.

Le rapport d'inspection a deux dates. La première date, qui figure dans l'en-tête de toutes les pages, est le 5 décembre 2017. Cela est vraisemblablement la date à laquelle le *Big Kahuna* a été inspecté. La deuxième date, qui se trouve juste au-dessus du bloc-signature à la fin du rapport, est le 6 décembre 2017. Il s'agit sans doute de la date à laquelle le rapport écrit a été finalisé.

Le rapport d'inspection décrit le *Big Kahuna* comme étant un voilier d'une longueur de 12,19 mètres, d'une largeur de 3,96 mètres par le travers, d'une marque et d'un modèle inconnus. La coque était faite d'un matériau composite, à savoir des bordages longitudinaux en bois lamellé et gainé de plastique renforcé à la fibre de verre, qui était fixé à la charpente de travers à l'aide de colle et d'attaches mécaniques. Le pont et la superstructure étaient faits de contreplaqué gainé de plastique renforcé à la fibre de verre.

L'expert maritime a été incapable d'établir la véritable identité du *Big Kahuna*. Il a noté qu'il y avait une plaque de métal sur la descente qui portait une sorte de numéro de série : 6K10188. Cependant, aucun document de propriété ou d'immatriculation n'a été trouvé à bord du navire. Aucun numéro d'immatriculation n'était affiché sur la coque. Aucun numéro matricule n'a pu être trouvé.

L'expert maritime a conclu que le navire était en mauvais état, ce qui correspond à l'information selon laquelle il était délabré et abandonné dans le port de Port Hardy depuis plusieurs années.

L'extérieur du navire était en mauvais état, et le matériau composite se détériorait à plusieurs endroits. L'intérieur du navire était en fouillis, et des effets personnels étaient dispersés et éparpillés partout dans le navire. Le plastique renforcé à la fibre de verre s'était détaché du matériau qu'il était censé recouvrir à bien des endroits, et de la moisissure a été trouvée un peu partout.

Le rapport d'inspection maritime a fait peu mention de la menace de pollution par les hydrocarbures que posait le navire. Le rapport a noté la présence d'un moteur diesel à trois cylindres et d'un réservoir de carburant en aluminium de 20 gallons. D'après le rapport, il n'est pas clair si le réservoir de carburant a été vidé durant l'inspection maritime (il n'y a aucune mention de la quantité de liquide qui a été enlevée) ou si ce réservoir avait déjà été vidé lorsque l'inspection a été faite.

Le rapport d'inspection comprenait la conclusion suivante : [traduction] « De l'avis de l'expert, si le navire n'est pas enlevé du port, il va être une source de pollution continue. » Cette conclusion est infondée. Elle n'est pas accompagnée de photos de la pollution par les hydrocarbures qui restait à bord du navire, ni d'une description de la pollution par les hydrocarbures qui été observée.

CONCLUSIONS DE LA CAISSE

L'admissibilité du demandeur

La Caisse a déterminé que la GCC est un demandeur admissible pour l'application de l'art. 103 de la *LRMM*. Il a aussi été déterminé que certains frais réclamés par la GCC sont indemnisables par la Caisse.

La Caisse a également déterminé que l'incident est survenu dans la mer territoriale du Canada.

L'incident

Le *Big Kahuna* était en détresse le 29 novembre 2017. Le navire était instable et partiellement enfoncé dans l'eau, sans doute parce que l'eau de pluie s'était accumulée à bord et qu'il avait été négligé pendant des années, après avoir été abandonné dans le port de Port Hardy (C.-B.)

Le *Big Kahuna* n'avait pas coulé, mais l'exploitant de la marina a signalé à la GCC qu'il s'enfonçait lentement dans l'eau. Les observations incluses dans les documents remis à la Caisse par la GCC semblent indiquer que cette information fournie à la GCC était exacte.

La Caisse accepte que le *Big Kahuna* était à risque de couler le 29 novembre 2017.

La menace de pollution et l'absence de propriétaire

Dans ce cas, il semble n'y avoir eu aucun rejet d'hydrocarbures dans l'environnement naturel. Les mesures d'intervention de la GCC, ainsi que les frais réclamés, peuvent quand même être indemnisables en tant que mesures de surveillance et autres prises en prévision de rejets d'hydrocarbures, comme le prévoit l'alinéa 77(1)(b) de la *LRMM*.

La Caisse constate que le navire en cause était un voilier. Bien que le vent soit le principal mode de propulsion d'un voilier, la Caisse reconnaît qu'il peut être raisonnable de considérer un voilier en détresse comme présentant une menace potentielle pour l'environnement marin. Comme dans le cas présent, les voiliers ont souvent d'autres modes de propulsion qui exigent des carburants et des lubrifiants à base d'hydrocarbures. Ils peuvent aussi être équipés de génératrices qui fonctionnent au moyen de carburants à base d'hydrocarbures. Dans ce cas, la GCC a signalé qu'elle a observé des substances huileuses dans l'eau qui s'accumulait à bord du navire. La Caisse conclut qu'il était raisonnable pour la GCC de considérer que le *Big Kahuna* pouvait poser une menace de pollution par les hydrocarbures.

D'après les faits, la question se pose de savoir si le *Big Kahuna* a constitué une menace de pollution pendant toute la période où la GCC a engagé des frais pour intervenir en réponse à l'incident. À la suite de l'intervention initiale de la GCC, le 29 novembre 2017, de grandes quantités d'eau ont été enlevées du navire. Sur le plan des faits, il n'est pas clair si la présence d'eau était due à l'accumulation d'eau de pluie qui a rendu le navire instable au point où il a pris l'eau de mer, ou si l'eau de mer s'est infiltrée dans le navire d'une manière quelconque et l'a ainsi fait couler.

La Caisse note, cependant, qu'aucune inspection raisonnable du navire ne pouvait être faite pendant que le *Big Kahuna* était encore dans l'eau, à cause de la quantité d'eau qui restait dans la cale et de l'état chambardé et délabré de l'intérieur du navire. Dans les circonstances, il était raisonnable pour la GCC de présumer que le *Big Kahuna* était encore à risque de couler après le 29 novembre 2017. Étant donné que des hydrocarbures avaient été observés à bord du navire, il était raisonnable, dans ce cas, de poursuivre les mesures d'intervention en réponse à une menace de pollution par les hydrocarbures.

Lorsque la GCC a engagé la majeure partie des frais de son intervention, la quantité d'hydrocarbures à bord du *Big Kahuna* ne pouvait pas être déterminée. La Caisse considère que les mesures prises par la GCC jusqu'à ce que le navire soit sorti de l'eau, inclusivement, étaient

raisonnables dans les circonstances et proportionnées au risque de pollution par les hydrocarbures que posait le voilier.

L'enlèvement du navire de l'eau

La Caisse est d'accord que la décision de la GCC de sortir le navire de l'eau était une mesure raisonnable en prévision de rejets d'hydrocarbures.

La GCC a tenté d'inspecter le *Big Kahuna* à l'endroit où il flottait dans l'eau, mais elle n'a pas pu faire une inspection convenable à cause du mauvais état de l'intérieur du navire et de la présence continue d'eau dans les cales. Dans les circonstances, la décision de sortir le navire de l'eau afin de pouvoir y accéder plus facilement et d'enlever les hydrocarbures se trouvant à bord était raisonnable.

Le rapport d'inspection, la décision de déconstruire le navire et les autres documents justificatifs

La Caisse n'accepte pas que le rapport d'inspection, dans ce cas, ait été obtenu à cause du risque de pollution par les hydrocarbures.

Le rapport d'inspection lui-même ne dit pratiquement rien à propos de la présence d'hydrocarbures ou de la menace de pollution par les hydrocarbures. Bien que l'auteur du rapport d'inspection ait conclu que le navire posait une menace continue pour l'environnement, la Caisse note que cette conclusion :

- 1) était infondée et accompagnée de peu d'observations à l'appui, et
- 2) ne précisait pas explicitement que la menace pour l'environnement était une menace de pollution par les hydrocarbures, par opposition à une menace pour la navigation et la sécurité maritime.

Compte tenu de la taille relativement petite du réservoir de carburant à bord et de la petite taille du moteur, et du fait que le navire était un voilier et que le rapport d'inspection ne contenait aucune observation décrivant la présence d'hydrocarbures à bord du navire, la Caisse n'accepte pas que le rapport d'inspection était une mesure prise en réponse à un incident de pollution par les hydrocarbures.

La Caisse note également que l'auteur du rapport n'a fait aucun effort pour répertorier les hydrocarbures qui ont été enlevés du navire, ni pour documenter et photographier la contamination du navire par les hydrocarbures, si une telle contamination existait. La Caisse conclut que l'inspection maritime a été faite pour des raisons autres qu'en réponse à une menace de pollution par les hydrocarbures.

De même, la Caisse ne peut accepter que le *Big Kahuna* posait encore une menace de pollution par les hydrocarbures après que les hydrocarbures aient été pompés du navire, alors que celui-ci se trouvait sur la terre ferme. Aucune photo ni aucun document ne montre que la coque du navire était saturée d'hydrocarbures, comme il est indiqué dans l'exposé joint à la demande d'indemnisation. Le rapport d'inspection ne fait aucune mention de contamination par les hydrocarbures, bien qu'il décrive en détail de nombreux problèmes touchant la coque du navire.

Les hydrocarbures qui ont été enlevés du navire n'ont pas été répertoriés, mais les quantités étaient sans doute minimales étant donné la taille du réservoir de carburant à bord. La Caisse n'accepte pas que l'élimination du navire était en soi une mesure raisonnable prise en réponse à une menace de pollution par les hydrocarbures.

Cependant, la Caisse note que le coût total pour remorquer le *Big Kahuna*, le sortir de l'eau afin d'en enlever le reste des hydrocarbures, et se débarrasser du navire s'est élevé à moins de 1 750 \$. D'après les faits particuliers en cause, la Caisse accepte qu'il aurait peut-être coûté plus cher d'enlever tous les hydrocarbures du navire pendant qu'il était encore dans l'eau, que de sortir le navire de l'eau pour en enlever les hydrocarbures et s'en débarrasser ensuite. Dans ce cas précis, la Caisse accepte que la décision de sortir le navire de l'eau pour en enlever le reste des hydrocarbures et s'en débarrasser ensuite était, dans l'ensemble, une mesure raisonnable et proportionnée prise en réponse à une menace de pollution par les hydrocarbures.

La provenance du *Big Kahuna*

Dans le cadre de son enquête, la Caisse a tenté de déterminer la provenance du navire en cause.

La Caisse a obtenu de Transports Canada la transcription des données historiques de l'immatriculation d'un navire appelé le *Big Kahuna*. Le navire immatriculé sous ce nom, portant le numéro matricule 822589, était appelé à l'origine *Das Boot X*. Il avait une coque d'aluminium et une longueur de 22 mètres, et il était propulsé par deux hélices entraînées par deux moteurs à essence. Construit en 1997 par Sumerset Houseboats, ce navire avait une largeur de 4,8 mètres par le travers. L'immatriculation de ce navire a été annulée en mars 2018 (peu de temps après l'incident en cause), bien que la Caisse note que cela a été fait parce que le navire immatriculé a été vendu en 2006.

Aucun détail de l'immatriculation du navire portant le numéro matricule 822589 ne correspond au *Big Kahuna* que la GCC a trouvé à Port Hardy. Au niveau le plus élémentaire, le *Big Kahuna* est un voilier ayant une coque en matériau composé, tandis que le navire immatriculé est un yacht à moteur ayant une coque en aluminium. Les dimensions ne correspondent pas non plus. Le *Big Kahuna* que la GCC a trouvé à Port Hardy n'est pas le navire immatriculé auprès de Transports Canada.

La Caisse a communiqué avec le gestionnaire du port de Port Hardy et a obtenu des renseignements sur le propriétaire du *Big Kahuna* et ses coordonnées. Cette personne a apparemment payé les droits d'amarrage du navire jusqu'en juin 2014, après quoi toute communication avec le propriétaire du navire a cessé.

La Caisse conclut que le navire que la GCC a trouvé n'a jamais été immatriculé en bonne et due forme et que son propriétaire l'a abandonné plus de trois ans avant l'incident en cause. La Caisse a employé le nom *Big Kahuna* dans la présente lettre, car c'est le seul renseignement permettant d'identifier le navire que la GCC a trouvé, mais elle note expressément que le navire en cause n'est pas celui qui était immatriculé sous ce nom auprès de Transports Canada.

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

La demande d'indemnisation de la GCC est répartie en plusieurs catégories. La présente section de la lettre d'offre examine chacune de ces catégories en détail et explique les raisons pour lesquelles certaines portions de la demande d'indemnisation ont été jugées recevables et d'autres ont été rejetées.

Annexe 2 – Services contractuels

Montant réclamé : 4 649,82 \$

La GCC a engagé trois entrepreneurs relativement à l'incident du *Big Kahuna* : L. Matkovich Contracting (715,01 \$ pour vider l'eau du navire), Fox's Disposal Services (1 744,70 \$ pour sortir le navire de l'eau et le démolir), et Frykas Marine Services Ltd (2 190,11 \$ pour l'inspection maritime).

Le 5 décembre 2017, L. Matkovich Contracting a fourni un remorqueur de billes qui a servi à vider l'eau du *Big Kahuna* pour permettre de faire une inspection maritime et pour que le personnel de la GCC puisse enlever le carburant du réservoir du navire. Cet entrepreneur a fourni trois employés et un remorqueur de billes pour effectuer ces travaux. Le total des frais s'est élevé à 715,01 \$. La décision de vider l'eau du navire avant de le sortir du port pour achever l'enlèvement des hydrocarbures était prudente et les frais engagés sont modestes. La Caisse accepte que ces frais sont raisonnables et qu'ils ont été engagés en prévision de rejets d'hydrocarbures.

Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en entier.

Fox's Disposal Services a été engagé pour remorquer le navire du port et le sortir de l'eau, ce qui a permis à la GCC d'achever l'enlèvement des hydrocarbures et de se débarrasser ensuite du navire.

La Caisse a déjà conclu qu'il n'a pas été établi que le *Big Kahuna* posait encore une menace de pollution par les hydrocarbures après que le reste des hydrocarbures aient été enlevés du navire. Cependant, la Caisse a aussi conclu que le coût total pour remorquer le navire, le sortir de l'eau et le détruire était si peu élevé (1 744,70 \$), qu'il aurait sans doute coûté plus cher d'enlever le reste des hydrocarbures du navire pendant qu'il était encore dans l'eau. Dans les circonstances particulières de ce cas, la Caisse accepte que les frais des travaux effectués par Fox Disposal Services, dans l'ensemble, ont été engagés de manière raisonnable en prévision de rejets d'hydrocarbures.

Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en entier.

Le 5 décembre 2017, Frykas Marine Services Ltd s'est rendu à Port Hardy (de Victoria) pour inspecter le *Big Kahuna*. La GCC a reçu une facture au montant de 2 190,11 \$ pour ce service.

L'inspection elle-même et le rapport produit par Frykas ont coûté seulement 500 \$. Le reste de la facture représentait les frais de déplacement et les taxes. La Caisse se demande si la GCC n'aurait pas pu engager plutôt un expert maritime se trouvant plus près de Port Hardy.

De toute façon, la Caisse n'accepte pas que l'inspection avait pour objet d'évaluer la menace de pollution par les hydrocarbures que posait le navire, et elle n'accepte pas non plus que les frais du rapport d'inspection ont été engagés de manière raisonnable en réponse à un incident de pollution par les hydrocarbures.

Le rapport d'inspection n'était pas centré sur la pollution par les hydrocarbures. Les hydrocarbures n'ont pas été répertoriés. Le rapport ne contenait aucune photo ni aucune observation de l'état huileux du navire. Bien que l'auteur du rapport ait conclu que le *Big Kahuna* constituerait une menace pour l'environnement s'il était laissé dans l'eau, cette conclusion n'était fondée sur aucune observation documentée et ne précisait pas qu'il s'agissait d'une menace de pollution par les hydrocarbures.

La Caisse considère que la GCC possédait déjà une preuve suffisante que le navire posait une menace de pollution par les hydrocarbures avant que l'inspection ne soit faite, et que le rapport d'inspection qu'elle a obtenu n'a rien fait pour lui permettre de mieux comprendre cette menace. Par conséquent, la Caisse conclut que, dans ce cas, l'inspection qui a été faite n'était pas une mesure raisonnable prise en réponse à une menace de pollution par les hydrocarbures.

Cette portion de la demande d'indemnisation est rejetée en entier.

Annexe 3 – Déplacements

Montant réclamé : 969,48 \$

La GCC a envoyé deux membres de son personnel d'intervention à Port Hardy après avoir été avisée de l'incident impliquant le *Big Kahuna*. Cela était approprié pour faciliter la prise de mesures en réponse à un incident de pollution par les hydrocarbures. Le total des frais de déplacement réclamés s'élève à 969,48 \$.

Les documents joints à la demande d'indemnisation comprennent un sommaire des frais de déplacement individuels, ainsi que des états de frais individuels et des notes d'hôtel. Les montants des frais semblent être conformes aux directives applicables du Conseil du Trésor sur les voyages, qui sont considérées comme un point de référence utile pour déterminer la raisonnablement.

Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en entier.

Annexe 4 – Salaires du personnel à temps plein

Montant réclamé : 1 945,35 \$

La GCC a réclamé les salaires payés à deux membres de son personnel relativement à cet incident.

Il était raisonnable pour la GCC d'envoyer deux membres de son personnel après avoir été avisée de l'incident relatif au *Big Kahuna*. Le personnel a accompli de nombreuses tâches sur place, y compris vider l'eau du navire, enlever les polluants, surveiller la sortie du navire de l'eau, enlever le reste des hydrocarbures, et s'occuper de l'élimination du navire. De longs déplacements ont été nécessaires (entre Victoria et Port Hardy) pour accomplir ces tâches, et la Caisse accepte qu'il s'agissait de mesures raisonnables prises en réponse à un incident de pollution par les hydrocarbures.

Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en entier.

Annexe 5 – Heures de travail supplémentaires du personnel à temps plein Montant réclamé : 783,44 \$

La GCC a réclamé les heures de travail supplémentaires payées à deux membres de son personnel relativement à cet incident.

Les documents joints à la demande d'indemnisation de la GCC comprennent des calendriers et des registres quotidiens décrivant en détail les travaux accomplis par le personnel. Les documents expliquent pourquoi les heures de travail supplémentaires étaient inévitables. La Caisse accepte qu'en raison de l'intervention requise, et de la distance entre la base de la GCC et le lieu de l'incident, les heures de travail supplémentaires étaient nécessaires à la prise de mesures raisonnables en réponse à un incident de pollution par les hydrocarbures.

Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en entier.

Annexe 11 – Équipement de lutte contre la pollution Montant réclamé : 147,21 \$

Le personnel de la GCC qui s'est rendu sur les lieux de l'incident du *Big Kahuna* a utilisé un bateau de lutte contre la pollution de classe 1 pendant une journée. Le montant réclamé correspond aux taux publiés pour cette classe de bateau. Le bateau a été utilisé pour vider l'eau du *Big Kahuna* et déployer du matériel absorbant.

La Caisse conclut que l'usage du bateau de lutte contre la pollution de classe 1 était raisonnable dans le cadre des mesures prises en réponse à un incident de pollution par les hydrocarbures.

Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en entier.

Annexe 12 – Véhicules Montant réclamé : 440,72 \$

Le personnel de la GCC a dû se rendre de Victoria à Port Hardy pour intervenir en réponse à cet incident. Dans sa demande d'indemnisation, la GCC a réclamé des frais de 67,56 \$ par jour pour l'usage d'un véhicule, plus 0,22 \$ par kilomètre parcouru.

Les documents fournis par la GCC comprennent un extrait d'un registre de voyage quotidien. La Caisse a examiné ce document et considère que le montant réclamé est raisonnable et que ces frais étaient nécessaires dans le cadre des mesures prises en réponse à un incident de pollution par les hydrocarbures.

Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en entier.

Annexe 13 – Administration Montant réclamé : 80,05 \$

La Caisse et la GCC avaient convenu précédemment d'augmenter les paiements des demandes d'indemnisation de la GCC pour tenir compte des frais administratifs généraux et des dépenses de préparation des demandes d'indemnisation. Le taux convenu précédemment est de 2,53 %.

La GCC a réclamé des frais administratifs au taux de 3,09 %. Des discussions sont en cours pour modifier le taux des frais administratifs, mais aucune entente n'a encore été conclue. Selon le taux précédemment établi, les frais administratifs s'élèvent à 65,54 \$.

Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en partie au montant de 65,54 \$.

SOMMAIRE DE L'OFFRE ET CONCLUSION

Le tableau suivant montre un sommaire des montants réclamés et des montants offerts relativement à la demande d'indemnisation de la GCC pour l'incident du *Big Kahuna* :

Tableau 1 - Sommaire des montants réclamés et des montants offerts

Annexe	Montant réclamé	Montant offert	Commentaires
Services contractuels	4 649,82 \$	2 459,71 \$	Frais d'inspection du navire rejetés
Déplacements	969,48 \$	969,48 \$	
Salaires	1 945,35 \$	1 945,35 \$	
Heures de travail supplémentaires	783,44 \$	783,44 \$	
Équipement de lutte contre la pollution	147,21 \$	147,21 \$	
Véhicules	440,72 \$	440,72 \$	
Administration	80,05 \$	65,54 \$	
Total	9 016,06 \$	6 811,45 \$	

Le montant de l'offre s'élève à 7 346,20 \$.

L'offre comprend un montant de 6 811,45 \$ pour les frais, plus un montant de 534,75 \$ pour les intérêts courus.

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

Vous disposez d'un délai de 60 jours, à compter de la réception de l'offre, pour aviser le soussigné si vous l'acceptez. Vous pouvez nous informer de votre acceptation de l'offre par tout moyen de communication, au plus tard à 16 h 30 (heure de l'Est) le dernier jour du délai. Si vous acceptez l'offre, la somme offerte vous sera versée sans tarder.

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

désigné à titre d'intimé dans l'appel. En vertu des règles 317 et 350 des *Règles des Cours fédérales*, vous pouvez demander une copie certifiée conforme des documents de l'office fédéral.

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

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

Je vous prie d'agréer mes meilleures salutations.

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

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