



Office of the Administrator of the Ship-source  
Oil Pollution Fund

Suite 830, 180 Kent St., Ottawa, ON K1A 0N5  
Tel.: 613-991-1726 - Facsimile: 613-990-5423  
[www.sopf.gc.ca](http://www.sopf.gc.ca) - [info@sopf.gc.ca](mailto:info@sopf.gc.ca)

Bureau de l'administrateur de la Caisse  
d'indemnisation des dommages dus à la  
pollution par les hydrocarbures causée par les  
navires

180, rue Kent, pièce 830, Ottawa, ON K1A 0N5  
Tél. : 613-991-1726 - Téléc. : 613-990-5423  
[www.cidphn.gc.ca](http://www.cidphn.gc.ca) - [info@cidphn.gc.ca](mailto:info@cidphn.gc.ca)

Ottawa, le 29 janvier 2020  
*Dossier de la CIDPHN : 120-812*  
*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 : *Shimoiget* – Cowichan Bay (C.-B.) – Date de l'incident: 22 octobre 2017**

### **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 *Shimoiget*. Ce navire a été impliqué dans un incident survenu le ou vers le 22 octobre 2017 à Cowichan Bay, en Colombie-Britannique (l'« incident »).

Le 14 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 6 187,67 \$ (l'« offre ») est offerte relativement à cette demande d'indemnisation.

L'offre comprend un montant de 5 730,96 \$ pour les frais, plus un montant de 456,71 \$ 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 certains événements relatifs à l'incident du *Shimoiget*. 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 se rapportent à la décision de la Caisse, ils sont examinés ci-après.

### L'exposé

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

Selon l'exposé, le 22 octobre 2017, la GCC a été avisée qu'un navire amarré à la marina de Cowichan Bay prenait l'eau et risquait de couler. On a signalé à l'origine que le navire embarquait environ six pouces d'eau par jour. On a aussi indiqué qu'il n'était pas branché à une prise d'alimentation électrique à quai et qu'il ne disposait que d'un système de pompes de cale apparemment peu fiable.

Le même jour où la GCC a été avisée de l'incident, des membres de son personnel se sont rendus sur les lieux et ont fait des observations sur l'état du *Shimoiget*.

Le 31 octobre 2017, un entrepreneur (Hetherington) engagé par la GCC a commencé à enlever les hydrocarbures du *Shimoiget*. D'après l'exposé, environ 1 500 litres d'hydrocarbures ont été retirés du navire. L'exposé indique aussi que des hydrocarbures ont été observés dans des endroits inaccessibles, dans des espaces restreints et dans la tuyauterie, et que la coque de bois du navire était saturée d'hydrocarbures.

De plus, selon l'exposé, la GCC a sorti le navire de l'eau et l'a placé sur la terre ferme le 17 novembre 2017. Ce travail a été fait par Pacific Industrial Marine, sous contrat avec la GCC.

Le 30 novembre 2017, le navire a été inspecté par Building Sea Marine, un expert maritime engagé par la GCC. L'expert maritime a produit un rapport daté du 27 décembre 2017. Selon l'exposé, l'expert maritime a dit dans son rapport que [traduction] « des quantités considérables d'hydrocarbures restaient à bord du navire », et la GCC a donc [traduction] « la décision de détruire le navire parce qu'il 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 :

		<u>SCH</u>
MATERIALS AND SUPPLIES	-	1
CONTRACT SERVICES	40,566.23	2
TRAVEL	115.97	3
SALARIES - FULL TIME PERSONNEL	1,981.26	4
OVERTIME - FULL TIME PERSONNEL	360.20	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)	-	11
VEHICLES	-	12
ADMINISTRATION	54.60	13
	<hr/>	
<b>TOTAL CCG COST OF INCIDENT</b>	<b>\$ 43,078.26</b>	
	<hr/>	

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

### Le rapport d'inspection maritime

La demande d'indemnisation de la GCC comprend un rapport intitulé « Survey for Condition & Salvage Value » (inspection pour déterminer l'état du navire et sa valeur de récupération), produit par Dave Trickett de Building Sea Marine.

Le rapport indique que l'inspection a été faite le 30 novembre 2017, ce qui correspond à l'exposé fourni par la GCC. Le rapport d'inspection lui-même est daté du 27 décembre 2017.

Dans le rapport d'inspection, le *Shimoiget* est décrit comme un ancien navire de pêche commerciale qui a apparemment servi de bateau de plaisance. Il a une longueur de 75 pieds et une largeur de 18 pieds par le travers. Le navire était autrefois immatriculé au Canada, mais le registre indique maintenant qu'il [traduction] « n'est plus immatriculé au Canada ».

L'expert maritime a conclu que le navire était construit de matériaux de qualité, mais qu'il n'a été entretenu que de manière superficielle pendant une période d'environ dix ans. La coque était en mauvais état, et les bordages en bois et le matériel des joints étaient en décomposition et facilement pénétrés par un couteau. L'expert maritime a aussi noté que le navire semblait avoir été dépouillé de tous les objets utilisables et qu'il avait ensuite été abandonné.

La seule mention de la présence possible d'hydrocarbures à bord du navire se trouve à la page 6 du rapport d'inspection. On dit à cet endroit que la cale de l'espace machines était légèrement souillée, et on présume (sans le confirmer) qu'il restait peut-être des hydrocarbures dans la machine principale, les engrenages et le système hydraulique.

The main engine, marine gear and hydraulic system remain part or fully assembled so it is assumed they also remain with some of their internal lubricating & hydraulic oils in place in the sumps, as well as seawater.

The fuel tanks are open and empty.

The machinery space bilge is lightly fouled with diesel fuel and oil.

*Figure 2 - Extrait du rapport d'inspection, page 6*

Le rapport d'inspection ne fait aucune mention de l'enlèvement de ces hydrocarbures, ce qui, d'après l'exposé de la GCC, a été fait avant l'inspection. Le rapport d'inspection n'indique pas si les hydrocarbures qui souillaient légèrement la cale de l'espace machines, s'ils avaient atteint l'eau, auraient présenté un risque pour les êtres humains, les animaux ou les plantes utiles aux êtres humains.

Dans la section du rapport d'inspection intitulée « Surveyor's Comments and Conclusions » (commentaires et conclusions de l'expert maritime), on ne fait aucune mention de pollution ou de contamination par les hydrocarbures. Le rapport indique plutôt que le navire aurait pu être reconstruit à grands frais.

Rien n'indique dans le rapport d'inspection que la coque du navire était saturée d'hydrocarbures.

Les photos jointes au rapport d'inspection ne montrent pas que le *Shimoiget* présentait encore un risque de pollution pour l'environnement.

\*\*\*

## **CONCLUSIONS DE LA CAISSE**

### **L'admissibilité du demandeur**

La Caisse a déterminé que l'incident est survenu dans la mer territoriale du Canada et qu'il peut donc faire l'objet d'une demande d'indemnisation.

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 demande d'indemnisation de la GCC est donc recevable en partie, selon les conclusions exposées ci-après.

### **L'incident**

Le *Shimoiget* était en détresse le 22 octobre 2017. Le navire était délabré et prenait l'eau.

À la suite de son inspection et de ses observations initiales, la GCC a conclu que le *Shimoiget*, dans l'état où il était, risquait de causer de la pollution par les hydrocarbures dans l'environnement marin. Le personnel de la GCC a constaté que le niveau d'eau dans la salle des machines montait d'environ quatre pouces par jour. De plus, il semble que le *Shimoiget* était maintenu à flot en le vidant d'eau manuellement à l'aide d'une [traduction] « série de pompes désordonnées ». La Caisse présume que ces pompes rejetaient l'eau par-dessus bord, car rien n'indique que des mesures spéciales aient été prises pour recueillir l'eau contaminée.

Bien que la Caisse juge raisonnable la conclusion de la GCC selon laquelle le *Shimoiget* posait un risque imminent de pollution en raison de l'état délabré de sa coque et de la présence de carburant diesel et d'autres hydrocarbures inconnus à bord, la Caisse note que les réservoirs du *Shimoiget* n'ont pas été vidés avant le 31 octobre 2017. Entre-temps, d'après la demande d'indemnisation de la GCC, il semble qu'aucune présence d'hydrocarbures n'ait été observée dans l'eau durant le pompage continu du *Shimoiget* et qu'aucune mesure de lutte contre la pollution n'ait été prise (c.-à-d. le déploiement d'un barrage flottant ou de matériel absorbant).

#### *Les mesures initiales prises par la GCC ont atténué la menace de pollution*

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 en prévision de rejets d'hydrocarbures, comme le prévoit l'al. 77(1)b) de la *LRMM*.

Le 31 octobre 2017, Hetherington a enlevé du navire 900 litres de carburant diesel, 100 litres d'essence, 100 litres d'huile lubrifiante, 350 litres d'huile hydraulique, ainsi que de la peinture, des solvants et d'autres produits chimiques.

Après l'enlèvement des hydrocarbures par Hetherington, la seule preuve qu'il restait des hydrocarbures à bord du *Shimoiget* est la mention, à la page 6 du rapport d'inspection maritime, que la cale de l'espace machines [traduction] « était légèrement souillée ». La Caisse note que l'exposé dit que le navire [traduction] « contenait des quantités considérables d'hydrocarbures », mais que cela n'est étayé par aucune preuve fournie dans la demande d'indemnisation. La Caisse note également qu'il a été décidé de sortir le navire de l'eau d'abord, et ensuite de le détruire parce qu'il était considéré comme une épave souillée d'hydrocarbures. La Caisse ne peut conclure que ces mesures ont été prises pour atténuer une menace de pollution par les hydrocarbures. La demande d'indemnisation ne contient pas de preuve suffisante pour justifier une telle conclusion.

Par exemple, bien que la Caisse ait noté la mention dans le rapport d'inspection que la cale de l'espace machines était [traduction] « légèrement souillée », elle note également que le *Shimoiget* embarquait six pouces d'eau par jour lorsqu'il a été inspecté la première fois le 22 octobre 2017. Le navire n'a pas été sorti de l'eau avant le 17 novembre 2017. Il semble qu'aucune mesure n'ait été prise pour stabiliser le navire ou l'empêcher de couler, sauf pour le système désordonné de pompes qui était en place.

Étant donné que rien n'indique qu'un barrage flottant ou du matériel absorbant ait été déployé ou était en place pour contenir un rejet d'hydrocarbures provenant du navire, la Caisse conclut que l'eau pompée par-dessus bord du *Shimoiget*, au moment de l'incident, ne constituait pas des « hydrocarbures » au sens de la partie 6 de la *LRMM*. Quel que soit le degré auquel l'intérieur du navire était [traduction] « légèrement souillé », il semble que ce n'était pas assez pour causer un rejet d'hydrocarbures dans l'eau, même si le navire embarquait chaque jour des quantités d'eau considérables.

Étant donné l'absence d'hydrocarbures observés dans l'eau durant les semaines avant que le *Shimoiget* ne soit sorti de l'environnement marin, il semble que l'eau qui s'infiltrait dans le navire ne devenait pas contaminée. Par conséquent, la Caisse conclut qu'après que Hetherington ait enlevé les hydrocarbures du navire le 31 octobre 2017, le *Shimoiget* a cessé de constituer une menace de pollution par les hydrocarbures pour l'application de la partie 6 de la *LRMM*. Bien que la Caisse accepte que le *Shimoiget* risquait encore de couler, la demande d'indemnisation ne permet pas de conclure que le naufrage du navire aurait présenté un risque de pollution par les hydrocarbures.

À la lumière de ce qui précède, la Caisse conclut que les mesures prises par la GCC après le 31 octobre 2017 doivent être rejetées, car elles ne peuvent être considérées comme des mesures raisonnables prises en réponse à une menace de pollution par les hydrocarbures.

De plus, la Caisse note qu'en dépit du fait que l'exposé dit que la décision de déconstruire le navire au motif qu'il était une [traduction] « épave souillée d'hydrocarbures » était fondée sur le rapport d'inspection, celui-ci ne justifie pas cette conclusion. Premièrement, il semble que la déconstruction ait débuté le 16 novembre 2017, lorsque Pacific Industrial and Marine Limited a commencé à enlever les mâts du navire. La déconstruction a pris fin le 13 décembre 2017, avant que le rapport d'inspection ne soit publié le 27 décembre 2017. Si la GCC savait déjà quelles étaient les conclusions du rapport d'inspection avant qu'il ne soit publié, cela n'est indiqué nulle part dans la demande d'indemnisation. La Caisse conclut que le rapport d'inspection n'a pas été un facteur dans la décision de la GCC de déconstruire le navire, contrairement à ce qui est indiqué dans l'exposé.

\*\*\*

### **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 : 40 566,33 \$*

La GCC a réclamé les frais des services contractuels fournis par trois entrepreneurs : Pacific Industrial Marine Ltd, qui a remorqué le navire, l'a sorti de l'eau et l'a déconstruit (35 264,35 \$); Building Sea Marine, qui a inspecté le navire et a produit un rapport (1 668,98 \$), et Hetherington Industries, qui a enlevé les hydrocarbures du navire alors qu'il était amarré à Cowichan Bay (3 633,00 \$).

*Pacific Industrial Marine Ltd*

Pacific Industrial Marine Ltd a présenté à la GCC une facture qui a été payée. La facture ne contenait aucun détail pour justifier les montants des frais. Après avoir reçu la demande d'indemnisation, la Caisse a fait un suivi auprès de la GCC afin d'obtenir des détails sur les travaux effectués par Pacific Industrial Marine; le 13 novembre 2019, la GCC a répondu ce qui suit :

[traduction]

*En toute transparence, nous avons eu énormément de difficulté à obtenir les documents appropriés de Pacific Industrial Marine. Nous avons été très clairs à propos de nos attentes concernant la documentation des mesures prises et les reçus. **Nous avons communiqué avec l'entrepreneur plus de 10 fois pour obtenir des détails, mais il n'a jamais fourni toute l'information nécessaire.** Par conséquent, nous avons attendu plus d'un an avant d'effectuer le paiement, jusqu'à ce que l'entrepreneur nous fournisse plus de détails. C'est pourquoi la facture était datée du 29 juillet 2019, bien que les travaux aient été faits en 2017. La facture que nous avons présentée était une grande amélioration par rapport à la facture initiale. L'équipe d'intervention environnementale de la GCC a décidé de ne plus avoir recours à cette entreprise dans le futur. Nous veillerons à ce que tous les entrepreneurs que nous engagerons à l'avenir soient capables de nous fournir des factures montrant les détails de leurs activités de travail quotidiennes.*

[caractères gras ajoutés]

La facture de Pacific Industrial and Marine Ltd comprenait aussi des travaux effectués par des sous-entrepreneurs, qui étaient répartis comme suit :

<b>Principal entrepreneur</b>	<b>Montant de la facture</b>	<b>Commentaires</b>	<b>Montant recevable</b>
Pacific Industrial and Marine Ltd	35 264,25 \$	Malgré des demandes répétées, l'entrepreneur a refusé de fournir à la GCC des éléments de preuve détaillés pour justifier sa facture.	0,00 \$
<b>Sous-entrepreneurs</b>			
Falt Towing	890,57 \$	Remorquage du <i>Shimoiget</i> de la marina de Cowichan Bay au quai de West Can (16 novembre)	
Coast Environmental	385,90 \$	Déchets de bois (2 janvier)	
Northwest Wire Rope	1 067,65 \$	Douze manilles de 17 tonnes	

Principal entrepreneur	Montant de la facture	Commentaires	Montant recevable
Advantage Crane Rental	4 731,25 \$	Grue d'une capacité de 270 tonnes pour hisser le navire	
Armtec LP	484,25 \$	Géotextile non tissé Armtec 200	
Coast Environmental	8 842,35 \$	Déchets de démolition (11-13 décembre)	
Pacific Water Sports	750,00 \$	Service de plongée, aide à l'enlèvement du navire	

Figure 3 - Montants facturés par les sous-entrepreneurs de Pacific Industrial and Marine

La facture et l'information complémentaire fournies par la GCC sont insuffisantes pour permettre à la Caisse de déterminer la raisonnable des mesures de déconstruction. De toute façon, il semble que toutes les mesures prises par Pacific Industrial and Marine Ltd et ses sous-entrepreneurs ont eu lieu après le 31 octobre 2017; par conséquent, la Caisse conclut qu'elles doivent être rejetées, car elles ne peuvent être considérées comme des mesures raisonnables prises en réponse à une menace de pollution par les hydrocarbures.

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

#### *Building Sea Marine*

Building Sea Marine a présenté à la GCC une facture au montant de 1 668,98 \$, datée du 18 janvier 2018, pour des services fournis entre le 30 novembre et le 27 décembre 2017.

Le rapport d'inspection semble traiter de l'état et de la valeur du navire, et non de la présence de pollution par les hydrocarbures. D'après le rapport d'inspection, quatre tâches ont été confiées à l'expert maritime : déterminer l'état du navire (*mauvais*), déterminer si le navire était en état de navigabilité ou s'il pouvait être réparé efficacement (*pouvait être réparé, mais à grands frais*), déterminer s'il était raisonnable de reconstruire le navire (*aucun commentaire à ce sujet*), et enfin, déterminer la valeur résiduelle du navire s'il était déconstruit (*aucune valeur*).

Le rapport d'inspection ne contient qu'une seule mention de pollution par les hydrocarbures observée. Par contraste, il contient 52 photos montrant l'état physique du navire.

L'auteur du rapport d'inspection a présumé la présence de pollution par les hydrocarbures en se basant sur le fait que la machine et le système hydraulique du navire étaient intacts. Cependant, au moment où le rapport d'inspection a été produit, Hetherington avait enlevé les hydrocarbures de ces endroits. L'auteur du rapport d'inspection n'a pas vérifié.

À la lumière de ce qui précède, la Caisse conclut que la demande d'indemnisation ne permet pas d'établir que le rapport d'inspection était une mesure raisonnable prise en réponse à une menace de pollution par les hydrocarbures; par conséquent, les frais réclamés pour le rapport d'inspection sont rejetés.

De plus, la Caisse note que l'inspection a été faite plusieurs semaines après le 31 octobre 2017, alors que le navire ne posait plus une menace de pollution par les hydrocarbures, comme la Caisse en a conclu.



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

#### *Hetherington*

Hetherington a été engagé pour pomper les hydrocarbures du *Shimoiget*. L'entreprise a pompé 840 litres d'un mélange d'huile et de carburant diesel et deux barils de boues d'hydrocarbures. Un paiement au montant de 3 633,00 \$ a été versé à Hetherington le 2 novembre 2017.

La Caisse conclut que les travaux effectués par Hetherington constituaient une mesure raisonnable prise en réponse à une menace de pollution par les hydrocarbures.

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

#### *Annexe 3 – Déplacements*

115,97 \$

La GCC a dépêché deux agents sur les lieux de l'incident les 22 et 23 octobre 2017. Les agents ont fait des observations et ont évalué l'incident. La Caisse conclut que les frais engagés à cette fin étaient nécessaires pour intervenir en réponse à une menace de pollution par les hydrocarbures.

La GCC a dépêché un agent pour surveiller les travaux d'enlèvement des hydrocarbures du *Shimoiget* effectués par Hetherington le 31 octobre 2017. La Caisse conclut que les frais engagés à cette fin étaient nécessaires pour intervenir en réponse à une menace de pollution par les hydrocarbures.

La GCC a surveillé le navire après les travaux effectués par Hetherington (il n'est pas clair si c'était le 7 ou le 20 novembre 2017). Bien que la Caisse ait conclu que le navire ne posait plus une menace de pollution par les hydrocarbures après le 31 octobre 2017, elle accepte qu'il était raisonnable de faire une inspection finale du navire ce jour-là. La Caisse conclut que ces frais ont été engagés raisonnablement pour intervenir en réponse à une menace de pollution par les hydrocarbures.

Les frais de déplacement réclamés semblent être conformes aux lignes directrices applicables du Conseil du Trésor.

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

#### *Annexe 4 – Salaires du personnel à temps plein*

1 981,26 \$

La GCC a réclamé les salaires de six membres de son personnel qui sont intervenus en réponse à l'incident à différents moments. Les heures de travail réclamées sont justifiées par des copies du registre quotidien du personnel d'intervention environnementale de la GCC. Les extraits du registre comprennent une description des travaux effectués chaque jour. Ces extraits sont présentés par la Caisse sous forme de tableau, accompagné de commentaires :

Date	Nombre d'heures et montants réclamés	Nombre de personnes	Commentaires	Heures de travail raisonnables	Frais de salaire raisonnables
22 oct.	7,5	1	Jour de l'incident, évaluation initiale	7,5	324,23 \$
23 oct.	8,5	2	Évaluation par deux agents d'évaluation environnementale	8,5	392,53 \$
31 oct.	13	2	Enlèvement des polluants du navire	13	561,99 \$
7 nov.	17,5	5	La GCC vérifie l'état du navire. Il n'était pas nécessaire d'avoir cinq personnes. Il aurait été raisonnable d'avoir deux personnes.	7,0	302,61 \$
30 nov.	5,5	1	Inspection du navire, il n'était pas nécessaire pour la GCC d'être présente. La déconstruction a commencé le 16 novembre.	0,0	000,00 \$
<b>Total</b>	<b>1 981,26 \$</b>				<b>1 581,36 \$</b>

*Figure 4 - Heures de travail du personnel de la GCC*

La Caisse approuve tous les montants réclamés pour les heures de travail jusqu'au 31 octobre 2017 inclusivement.

La Caisse accepte qu'il était raisonnable d'effectuer quelques heures de travail pour faire une inspection finale du navire par la suite, ce qui semble avoir été fait le 7 novembre 2017. Ce jour-là, la GCC a dépêché cinq agents d'intervention. La Caisse considère qu'il aurait été raisonnable d'envoyer deux agents pour répondre aux questions concernant toute menace résiduelle de pollution par les hydrocarbures, dans toutes les circonstances. Les montants réclamés pour les trois autres agents sont donc rejetés.

La Caisse a déterminé que les heures de travail du 30 novembre 2017 ne constituaient pas une mesure prise en réponse à une menace de pollution par les hydrocarbures. Les montants réclamés pour ces heures de travail sont donc rejetés.

Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en partie au montant de 1 581,36 \$.

Annexe 5 – Heures de travail supplémentaires du personnel à temps plein 360,20 \$

La GCC a réclamé des heures de travail supplémentaires pour des travaux effectués par un agent le 22 octobre 2017. Ces travaux ont été faits pour terminer l'évaluation initiale de l'incident. La Caisse conclut que cela constituait une mesure raisonnable prise en réponse à une menace de pollution par les hydrocarbures.

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

Annexe 13 – Administration 54,60 \$

Dans sa demande d'indemnisation, la GCC a réclamé des frais administratifs au taux de 3,09 %. Le taux actuel convenu entre la Caisse et la GCC est de 2,53 %, lequel sera utilisé jusqu'à ce qu'une décision finale soit prise à propos d'une modification de ce taux.

La demande d'indemnisation de la GCC a été rajustée en fonction de la réduction du montant réclamé pour les salaires et de l'application du taux de 2,53 % aux frais administratifs. Le montant des frais de déplacement est de 115,97 \$ et le montant rajusté des frais de salaire est de 1 482,22 \$.

Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en partie au montant de 54,60 \$.

\*\*\*

### **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 son intervention en réponse à l'incident du *Shimoiget*.

<b>Annexe</b>		<b>Montant réclamé</b>	<b>Montant offert</b>
Services contractuels	Pacific Industrial and Marine Ltd	35 264,25 \$	0,00 \$
	Building Sea Marine	1 668,98 \$	0,00 \$
	Hetherington Industries	3 633,00 \$	3 633,00 \$
Déplacements		115,97 \$	115,97 \$
Salaires du personnel à temps plein		1 981,26 \$	1 581,36 \$
Heures de travail supplémentaires du personnel à temps plein		360,20 \$	360,20 \$
Administration		54,60 \$	40,43 \$
<b>Total</b>		<b>43 078,26 \$</b>	<b>5 730,96 \$</b>

Figure 5 - Sommaire des montants réclamés et des montants offerts

Le montant de l'offre s'élève à 6 187,67 \$.

L'offre comprend un montant de 5 730,96 \$ pour les frais, plus un montant de 456,71 \$ 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.