



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@sofp.gc.ca](mailto:info@sofp.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 5 mars 2020

*Dossier de la CIDPHN : 120-849-C1*

*Dossier de la GCC : n.d.*

## PAR LA POSTE ET PAR COURRIEL

Directeur principal  
Direction de la gestion des  
interventions en cas d'incident  
Garde côtière canadienne  
200, rue Kent (5N177)  
Ottawa (Ontario) K1A 0E6

**OBJET : Jennifer Holly – Main Brook (T.-N.-L.) – Date de l'incident : 1<sup>er</sup> avril 2019**

### **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 *Jennifer Holly*. Ce navire a été impliqué dans un incident survenu le ou vers le 1<sup>er</sup> avril 2019, à ou près de Main Brook, à Terre-Neuve-et-Labrador (l'« incident »).

Le 28 octobre 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, au nom de l'administrateur, une demande d'indemnisation s'élevant à 76 171,64 \$ pour les frais des mesures que la GCC a prises relativement à l'incident.

La demande d'indemnisation a été examinée et une décision a été prise concernant les montants réclamés. Par la présente, une offre d'indemnité est faite à la GCC conformément aux articles 105, 106 et 116 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (la « LRMM »). Cette lettre contient aussi une description de la demande d'indemnisation de la GCC ainsi qu'une explication des conclusions et de la décision finale.

La demande d'indemnisation est recevable en partie. La somme de 72 939,19 \$ (l'« offre ») est offerte relativement à la demande d'indemnisation, plus des intérêts de 2 221,89 \$ calculés selon l'art. 116 de la LRMM. Le montant total de l'offre s'élève à 75 161,08 \$.

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

\*\*\*

## DEMANDE D'INDEMNISATION

La demande d'indemnisation comprend un exposé qui décrit certains événements relatifs à l'incident.

La demande d'indemnisation comprend aussi un sommaire des frais réclamés, les documents à l'appui de certains frais réclamés, les documents des entrepreneurs, ainsi que des offres faites par plusieurs entrepreneurs pour des travaux de réparation.

Dans la mesure où ces documents se rapportent à la décision concernant la demande d'indemnisation, ils sont examinés ci-après.

### L'exposé

L'exposé compris dans la demande d'indemnisation donne une description de l'incident impliquant le *Jennifer Holly*.

D'après l'exposé, le 1<sup>er</sup> avril 2019, les Services de communication et de trafic maritimes (SCTM) du Labrador ont été avisés qu'un navire était en détresse. Le navire a été identifié comme étant le *Jennifer Holly*, un navire de pêche amarré au quai de l'État à Main Brook (Terre-Neuve-et-Labrador). Le navire a subi d'importants dommages lorsque les eaux entourant le quai ont gelé durant les mois d'hiver.

Plutôt que de se rendre sur les lieux, l'équipe d'intervention environnementale de la GCC a décidé de faire appel à des ressources locales. Elle a demandé à un agent du ministère des Pêches et des Océans (MPO) de St. Anthony de se rendre sur place. Elle a également réussi à trouver le propriétaire du *Jennifer Holly* et à communiquer avec lui.

Un agent du MPO s'est rendu sur place et a indiqué que la route pour se rendre au quai était fermée et qu'il fallait se déplacer sur la glace pour atteindre le lieu de l'incident. Il a constaté que le navire était pris dans les glaces et en mauvais état.

L'équipe d'intervention environnementale a ordonné verbalement au propriétaire du *Jennifer Holly* d'enlever les hydrocarbures se trouvant à bord du navire, en vertu de l'article 180 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. Le propriétaire a indiqué qu'il allait tenter de pomper le reste du carburant diesel dans un tonneau en plastique et l'enlever du navire. Il allait ensuite tenter de tirer le navire sur la glace jusqu'à une rampe, sur une distance d'environ 150 pieds, pour le sortir de l'eau.

Le propriétaire du navire a confirmé qu'il n'avait pas d'assurance et peu d'argent.

Le lendemain, le 2 avril 2019, la route a été dégagée et rouverte, ce qui a permis de se rendre plus facilement sur les lieux de l'incident. Par la suite, on a envisagé d'utiliser une chargeuse pour sortir le navire de l'eau. Cependant, l'opérateur de la chargeuse a refusé parce qu'il craignait que le quai ne puisse supporter le poids de la chargeuse. De plus, l'eau était gelée jusqu'à une profondeur de quatre pieds, et on croyait qu'il n'y avait aucun moyen de dégager le *Jennifer Holly* avant le dégel du printemps.

À ce moment, le propriétaire du navire aurait reconnu sa responsabilité d'enlever les polluants et il aurait convenu que le *Jennifer Holly* était probablement irréparable.

Le 3 avril 2019, le propriétaire a avisé la GCC qu'il avait enlevé 45 gallons de carburant du réservoir de tribord, mais qu'il était incapable d'atteindre le réservoir d'huile hydraulique et le moteur. Il a dit qu'il allait placer des barils en plastique sur son navire pour en accroître la flottabilité. Le même jour, un inspecteur de Transports Canada de Corner Brook s'est rendu sur les lieux et a pris des photos, mais il n'est pas monté à bord du navire.

La GCC a ordonné au propriétaire du navire de la tenir au courant de l'évolution de la situation.

Le 8 mai 2019, la GRC a communiqué avec la GCC pour l'aviser que, deux jours auparavant, le propriétaire avait tenté de traîner le *Jennifer Holly* sur la glace. Cette tentative a échoué et a causé des dommages additionnels au navire. De plus, le *Jennifer Holly* a laissé une nappe d'hydrocarbures dans son sillage. La GRC a avisé le propriétaire qu'il était responsable de nettoyer ou de contenir la pollution par les hydrocarbures, mais ce dernier a répondu qu'il n'avait pas les moyens de le faire.

Une équipe d'intervention environnementale de la GCC s'est rendue à Main Brook. À son arrivée, l'équipe a observé une légère irisation d'hydrocarbures sur l'eau. Le *Jennifer Holly* était encore pris dans les glaces, gravement endommagé et partiellement enfoncé dans l'eau.

À un certain point, le propriétaire a apparemment déployé un barrage flottant pour contenir la nappe d'hydrocarbures.

Le 11 mai 2019, le personnel d'intervention environnementale de la GCC a indiqué qu'un entrepreneur privé serait engagé pour sortir le *Jennifer Holly* de l'eau. Le propriétaire a été informé qu'il serait responsable de surveiller le navire et de s'en débarrasser une fois que celui-ci serait sorti de l'eau. Le personnel d'intervention environnementale de la GCC a ensuite quitté les lieux.

Le 21 mai 2019, à la suite d'un processus d'appel d'offres, l'entreprise Sea-Force Diving Ltd a été engagée pour renflouer le *Jennifer Holly* et le sortir de l'eau.

Le 24 mai 2019, le personnel d'intervention environnementale de la GCC et l'entrepreneur étaient présents sur les lieux, et le navire a été renfloué et sorti de l'eau. Le 25 mai 2019, les polluants ont été enlevés et le navire endommagé a été remis au propriétaire.

### Le sommaire des frais

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

**COST SUMMARY  
POLLUTION INCIDENT**

INCIDENT:	F/V Jennifer Holly	PROJECT CODE:	2E161
INCIDENT DATE:	April 1, 2019	DATE PREPARED:	
DEPARTMENT:	Canadian Coast Guard	PREPARED BY:	

		<u>SCH</u>
MATERIALS AND SUPPLIES	\$ 145.00	1
CONTRACT SERVICES	\$ 52,563.16	2
TRAVEL	\$ 4,483.05	3
SALARIES - FULL TIME PERSONNEL	\$ 3,795.48	4
OVERTIME - FULL TIME PERSONNEL	\$ 11,035.70	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)	\$ 1,111.12	11
VEHICLES	\$ 1,949.24	12
ADMINISTRATION	\$ 288.89	13
	<hr/>	
TOTAL CCG COST OF INCIDENT	\$ 78,171.64	

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

## DÉCISIONS ET CONCLUSIONS

La demande d'indemnisation de la GCC pourrait être admissible selon l'article 103 de la LRMM

L'incident est survenu dans la mer territoriale du Canada. Il peut donc faire l'objet d'une demande d'indemnisation à l'administrateur.

La GCC est un demandeur admissible pour l'application de l'art. 103 de la LRMM. La demande d'indemnisation a été reçue avant l'expiration des délais prescrits au paragraphe 103(2).

Certains frais 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 le navire, comme le prévoit la partie 6, section 2 de la LRMM, et ils pourraient donc être indemnifiables.

Pour les raisons qui précèdent, la demande d'indemnisation pourrait être admissible selon l'art. 103 de la *LRMM*.

#### Les faits présentés par la GCC sont généralement acceptés

L'exposé fourni par la GCC décrit les faits de l'incident de façon assez détaillée. La version des événements présentée dans l'exposé est acceptée comme étant généralement exacte.

#### Le *Jennifer Holly* constituait une menace de pollution par les hydrocarbures

Le *Jennifer Holly* a été laissé à quai pendant tout l'hiver sur la côte nord-est de Terre-Neuve. Des vents violents du nord-est s'abattent fréquemment sur cette région durant l'hiver. Au printemps, cela cause une accumulation massive de glace le long de la côte.

Dans de telles conditions, il est accepté que le *Jennifer Holly* constituait une menace de pollution par les hydrocarbures dès le moment où l'incident a été signalé à la GCC et jusqu'à ce que le navire soit sorti de l'eau le 24 mai 2019.

Il s'ensuit qu'il aurait été légitime de prendre au moins quelques mesures de lutte contre la pollution en réponse à l'incident.

#### La décision de la GCC de faire appel à des ressources locales pour l'intervention initiale était appropriée

Lorsque l'incident a d'abord été signalé à la GCC, il n'y a pas grand-chose que les services d'intervention environnementale auraient pu faire de façon réaliste pour intervenir sur les lieux de l'incident. Le 1<sup>er</sup> avril, il fallait s'attendre à ce que les eaux à Main Brook (T.-N.-L.) soient complètement gelées – ce qui s'est révélé exact. Le déploiement d'une équipe d'intervention environnementale de St. John's aurait accaparé les ressources et occasionné des frais élevés, mais cela aurait apporté peu d'avantages réels.

Il est à noter que, dans son manuel du concept des opérations d'intervention environnementale, au paragraphe 8.6.2., la Garde côtière canadienne propose de faire appel à des ressources secondaires ou tertiaires lorsqu'il n'est pas pratique de déployer son propre personnel d'intervention environnementale sur les lieux d'un incident :

[traduction]

#### **8.6.2 Ressources secondaires et autres**

En raison de la nature imprévisible des incidents nécessitant une intervention environnementale, il n'est pas pratique de bâtir un système ayant la capacité primaire de répondre à tous les incidents à tous les niveaux. Par conséquent, nous allons faire appel à un réseau de ressources secondaires ne faisant pas partie du programme, afin d'ajouter à notre capacité primaire et de l'augmenter. Ces ressources permettront d'améliorer l'efficacité et l'efficience en offrant un moyen d'évaluer les signalements de pollution en temps opportun, sans avoir à mobiliser les ressources primaires et à les déployer pour aider à mener des opérations dirigées par la GCC qui excèdent la capacité primaire. Il y a deux niveaux de ressources secondaires :

- les unités secondaires d'intervention environnementale – toute ressource du gouvernement fédéral qui peut être déployée pour aider à mener les opérations d'intervention environnementale, y compris des navires, des aéronefs, de l'équipement et du personnel;
- d'autres unités d'intervention environnementale – toute unité, autre que les unités primaires ou secondaires, qui peut participer aux activités environnementales lorsque cela est nécessaire. Cela comprend les organismes civils, les bénévoles et les organismes d'intervention du secteur privé.

Il est proposé dans ce manuel qu'au lieu d'établir un vaste réseau d'intervenants, les services d'intervention environnementale de la GCC aient recours à des ressources fédérales ou provinciales ou à des organismes civils et leur confient une partie des mesures d'intervention.

Face à la réalité d'un lieu d'incident gelé où elle n'aurait pas pu faire grand-chose, la GCC a pris la décision sensée de faire appel à des ressources locales au lieu de déployer son personnel d'intervention environnementale. Les services d'intervention environnementale de la GCC ont plutôt demandé à des membres du personnel de Transports Canada de se rendre sur les lieux pour confirmer les premiers rapports. Cette décision s'est révélée bien fondée, car le personnel de Transports Canada a signalé que le *Jennifer Holly* était entièrement pris dans les glaces, et le propriétaire a accepté de tenter d'enlever les hydrocarbures du navire à l'aide d'une pompe.

Bien que la décision de charger un agent local de Transports Canada de se rendre sur les lieux soit considérée comme une mesure tout à fait raisonnable en réponse à l'incident, la GCC n'a réclamé aucuns frais relatifs à cette mesure dans sa demande d'indemnisation. Par conséquent, aucune indemnité pour cette mesure ne peut être incluse dans l'offre.

#### La nécessité de la présence de trois membres du personnel à l'étape finale de l'intervention n'a pas été justifiée

Une fois que le *Jennifer Holly* a été sorti de l'eau par un entrepreneur engagé par la GCC, le personnel de l'entrepreneur a remis le navire à la GCC. Le personnel de la GCC a ensuite immédiatement remis le navire à son propriétaire.

Il est accepté que la GCC a pris une décision raisonnable lorsqu'elle a envoyé du personnel sur place pour surveiller la sortie du *Jennifer Holly* de l'eau et pour prendre livraison du navire. Cependant, il n'est pas évident, à première vue, que cela nécessitait la présence sur place de trois membres du personnel de la GCC. Au moment du second déploiement, la nature et le lieu de l'incident étaient bien compris. La GCC avait pris des dispositions afin que des ressources de l'entrepreneur soient sur place pour sortir le navire de l'eau. Le personnel de la GCC n'était pas censé intervenir lui-même sur l'eau.

Étant donné la distance qui sépare Main Brook de la base centrale de la GCC, il est accepté qu'il était approprié de faire voyager deux membres du personnel par mesure de sécurité. Cependant, la GCC était présente sur les lieux à bord d'un camion, et non pas d'un bateau d'intervention. La demande d'indemnisation ne donne aucune indication d'un danger qui nécessitait la présence sur place de trois membres du personnel de la GCC pour prendre

livraison du navire, ni aucune description d'une activité qui aurait pu exiger la présence de trois membres du personnel. En l'absence de justification de la présence de trois membres du personnel sur les lieux de l'incident à l'étape finale de l'intervention, on ne peut conclure que les frais réclamés à ce titre étaient raisonnables.

Par conséquent, les frais réclamés par la GCC pour la présence de son personnel à l'étape finale de son intervention sur les lieux de l'incident sont réduits pour tenir compte d'un déploiement en surnombre.

\*\*\*

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

Les frais réclamés dans la demande d'indemnisation sont répartis 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 1 – Matériel et fournitures**

**Montant réclamé : 145,00 \$**

Lorsque l'équipe d'intervention environnementale de la GCC était présente sur les lieux du naufrage du *Jennifer Holly* le 10 mai 2019, elle a déployé un barrage flottant de huit pouces et des matelas absorbants pour contenir et nettoyer le déversement causé par la tentative infructueuse de dégager le navire des glaces.

Cette mesure était nécessaire, et donc raisonnable. Les frais associés à cette mesure sont raisonnables à première vue, notamment parce qu'ils sont conformes aux taux courants des services externes de la GCC.

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

#### **Annexe 2 – Services contractuels**

**Montant réclamé : 52 563,16 \$**

La GCC a réclamé les frais des services contractuels fournis par deux entrepreneurs : Pardy's Waste Management (Mount Pearl, T.-N.-L.), qui a reçu les déchets d'hydrocarbures récupérés durant l'intervention (258,75 \$); et Sea-Force Diving Ltd (Mount Pearl, T.-N.-L.), qui a déployé des plongeurs et de l'équipement pour enlever le *Jennifer Holly* de l'environnement marin (52 304,41 \$).

##### *Pardy's Waste Management*

Lorsque la GCC était présente sur les lieux de l'incident les 10 et 11 mai 2019, elle a récupéré des quantités de déchets d'hydrocarbures de l'environnement marin. Ces déchets ont été mis dans un tonneau que la GCC a livré à Pardy's Waste Management, à Mount Pearl, le 13 mai 2019.

Les travaux effectués par Pardy's Waste Management ont été consignés sur une feuille de travail qui était jointe à la demande d'indemnisation. L'enlèvement d'hydrocarbures de l'environnement marin est une mesure raisonnable, et les frais d'élimination des déchets

d'hydrocarbures ainsi récupérés, qui découlent nécessairement de cette mesure, sont aussi raisonnables. Les frais associés à cette mesure (258,75 \$) sont jugés raisonnables.

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

#### *Sea-Force Diving Ltd*

La GCC a déterminé qu'il fallait enlever le *Jennifer Holly* de l'environnement marin, car il constituait une menace de pollution par les hydrocarbures ou rejetait effectivement des hydrocarbures. On a déterminé qu'il était préférable de faire appel à une équipe de plongée pour renflouer le navire et le sortir de l'eau. Il a été conclu que cette mesure était raisonnable dans les circonstances.

La GCC a utilisé un processus d'appel d'offres pour sélectionner un entrepreneur. Des copies des offres étaient jointes aux documents de la demande d'indemnisation. La GCC a accepté l'offre de Sea-Force Diving Ltd, au montant de 43 573,50 \$ plus l'équipement. Une offre moins élevée a été reçue, au montant de 22 000 \$. La GCC a rejeté l'offre moins élevée, car les soumissionnaires devaient s'occuper de l'enlèvement de la pollution par les hydrocarbures, mais aucun détail à ce sujet n'était inclus dans cette offre. Cette décision était appropriée, tout comme la décision d'accepter la seconde offre la plus basse, à savoir celle de Sea-Force.

Les documents contractuels, la preuve à l'appui de la demande d'indemnisation et la facture 4615 de Sea-Force (datée du 6 juillet 2019) ont été examinés pour évaluer la raisonnable des frais engagés par Sea-Force. Le contenu de la facture de Sea-Force est conforme aux modalités du contrat – à l'exception du kilométrage facturé au taux de 85,0 cents/km et des frais de logement et de repas. L'offre de Sea-Force et le contrat qui lui a été accordé par la suite indiquent tous deux que les frais de déplacement et les frais de logement et de repas étaient inclus dans le contrat de Sea-Force.

Cette divergence dans la facturation est raisonnable dans les circonstances. Après un examen approfondi, la GCC a en fait économisé de l'argent à la suite d'un changement apporté au mode de facturation pour le projet. Le total de la facture de Sea-Force est inférieur à ce qui était prévu dans l'offre et le contrat. Selon l'offre et le contrat, Sea-Force devait renflouer et enlever le navire au prix de 43 573,50 \$ (y compris la TVH, mais sans compter la machinerie lourde, les barrages et les matelas absorbants, et l'élimination des déchets). La facture totale de Sea-Force s'élève à 52 304,41 \$, ce qui comprend 9 840,47 \$ (TVH incluse) pour la location d'équipement lourd, 1 117,57 \$ (TVH incluse) pour les barrages et les matelas absorbants, et 1 611,38 \$ (TVH incluse) pour l'élimination des hydrocarbures et des déchets. Tous ces frais supplémentaires sont permis aux termes de l'offre et du contrat. Si on déduit ces frais supplémentaires de la facture, on peut voir que Sea-Force a facturé à la GCC une somme inférieure à celle qu'elle était en droit de recevoir pour ses services selon le contrat, soit 31 004,08 \$ au lieu de 43 573,50 \$.

La divergence dans la facturation, à savoir que Sea-Force a facturé pour des services qui devaient être inclus dans ses frais, est due au fait que l'entrepreneur a terminé le projet plus tôt que prévu et qu'il semble avoir décidé ensuite de facturer un montant moins élevé à la GCC. Le prix contractuel avait été établi en supposant que les travaux allaient durer trois



jours, mais en fin de compte tous les travaux ont été terminés en deux jours. Plutôt que de facturer le prix contractuel, Sea-Force a fait un nouveau calcul et a facturé la GCC pour deux jours de travail, mais il a ajouté les frais de déplacement et de logement. Ces frais devaient être compris dans le prix du contrat – mais ce contrat prévoyait aussi que les travaux allaient durer trois jours.

Dans l'ensemble, cette modification comptable a fait réaliser à la GCC une économie de 12 569,42 \$. Sea-Force aurait pu facturer le prix complet du contrat, mais il a plutôt choisi de réduire les frais relatifs au nombre de jours de travaux, tout en décidant aussi de ne pas renoncer aux frais qu'il était censé prendre en charge si les travaux avaient duré le nombre de jours complet prévu au contrat. Le résultat net est que la GCC a payé un montant réduit, ce qui est donc considéré comme étant raisonnable.

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

### ***Annexe 3 –Déplacement***

***Montant réclamé : 4 483,05 \$***

En réponse à l'incident, la GCC a envoyé trois membres de son personnel, qui ont fait deux voyages séparés. Le premier voyage a duré du 8 au 12 mai 2019, et le second du 23 au 26 mai 2019. Il est à noter que la GCC a pris la décision raisonnable de ne pas dépêcher son personnel lorsque l'incident lui a été signalé à l'origine et qu'elle n'a donc réclamé aucuns frais de déplacement à ce stade.

Durant la période du 8 au 12 mai 2019, le propriétaire du *Jennifer Holly* a avisé la GCC qu'il était incapable de prendre des mesures adéquates en réponse à la situation. Il avait tenté de dégager le navire en le traînant sur la glace à l'aide d'équipement à terre. Au cours de ce processus, la superstructure du navire a subi des dommages considérables, car le câble métallique ayant servi à tirer le navire l'a endommagé, ce qui a causé le rejet d'une certaine quantité d'hydrocarbures dans l'environnement marin.

Il a été déterminé que le déploiement complet de la GCC à ce stade était une mesure raisonnable. Les frais associés à ce déploiement sont donc aussi raisonnables.

Durant la période du 23 au 26 mai 2019, la GCC a engagé Sea-Force pour renflouer le *Jennifer Holly* et le sortir de l'eau. Le rôle du personnel de la GCC qui était présent sur place n'est pas explicitement décrit dans la demande d'indemnisation, mais on peut présumer que sa tâche était de surveiller les travaux de l'entrepreneur. Durant cette période, l'entrepreneur a apparemment indiqué que le navire ne pouvait pas être renfloué comme prévu et qu'il fallait utiliser de l'équipement lourd. Le personnel de la GCC a approuvé ce changement. Cela démontre que la présence de la GCC sur place était nécessaire. Cependant, il n'a pas été établi que la présence de trois membres du personnel de la GCC sur les lieux était requise durant cette période. La présence de deux membres du personnel est acceptée, pour les raisons énoncées précédemment.

Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en partie au montant de 3 711,95 \$.

**Annexe 4 – Salaires - Personnel à temps plein** **Montant réclamé : 3 795,48 \$**

Dans sa demande d'indemnisation, la GCC a réclamé les salaires de trois membres de son personnel pour la période du 8 au 12 mai 2019 et de trois membres de son personnel pour la période du 23 au 26 mai 2019.

Pour les raisons énoncées précédemment, les salaires de deux membres du personnel de la GCC, et non trois, sont approuvés pour la période du 23 au 26 mai 2019.

Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en partie au montant de 3 219,93 \$.

**Annexe 5 – Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein - Montant réclamé : 11 835,70 \$**

Dans sa demande d'indemnisation, la GCC a réclamé les heures de travail supplémentaires de trois membres de son personnel pour la période du 8 au 12 mai 2019 et de trois membres de son personnel pour la période du 23 au 26 mai 2019.

Pour les raisons énoncées précédemment, les heures de travail supplémentaires de deux membres du personnel de la GCC, et non trois, sont approuvées pour la période du 23 au 26 mai 2019.

Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en partie au montant de 10 021,40 \$.

**Annexe 6 – Équipement de lutte contre la pollution** **Montant réclamé : 1 111,12 \$**

Le personnel de la GCC s'est rendu sur les lieux de l'incident avec une remorque d'intervention et de l'équipement connexe, dont le taux d'usage quotidien s'élevait à 138,89 \$. La GCC a réclamé 1 111,12 \$ pour les frais d'usage de la remorque et de l'équipement pendant une période de huit jours.

Le taux quotidien réclamé est conforme aux taux courants des services externes de la GCC. L'usage de la remorque est considéré comme une mesure raisonnable, et les frais associés à cette mesure sont jugés raisonnables.

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

**Annexe 12 – Véhicules** **Montant réclamé : 1 949,24 \$**

La GCC a utilisé des véhicules durant la période du 9 au 12 mai 2019 et celle du 23 au 26 mai 2019. Les véhicules ont servi à voyager à destination et en provenance de Main Brook. Cela était nécessaire pour accomplir les mesures qui ont été jugées raisonnables.

Les registres des véhicules et les reçus d'achat d'essence étaient joints à la demande d'indemnisation.

Les frais réclamés sont basés sur un taux d'utilisation de véhicule de 67,00 \$ par jour, plus le kilométrage et l'essence. Le montant total réclamé s'élève à 1 949,24 \$. Les frais réclamés sont pleinement justifiés et sont raisonnables.

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

**Annexe 13 – Administration**

**Montant réclamé : 288,89 \$**

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 %. L'administrateur a fait une offre à la GCC à la suite de sa demande de modification de ce taux, mais aucune réponse n'a encore été reçue à cette offre.

La demande d'indemnisation de la GCC a été rajustée en fonction de la réduction des autres montants réclamés et de l'application du taux de 2,53 % aux frais administratifs.

Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en partie au montant de 217,39 \$.

\*\*\*

**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 *Jennifer Holly*.

<b>Description</b>	<b>Montant réclamé</b>	<b>Montant offert</b>
Matériel et fournitures	145,00 \$	145,00 \$
Services contractuels	52 563,16 \$	52 563,16 \$
Déplacements	4 483,05 \$	3 711,95 \$
Salaires	3 795,48 \$	3 219,93 \$
Heures de travail supplémentaires	11 835,70 \$	10 021,40 \$
Équipement de lutte contre la pollution	1 111,12 \$	1 111,12 \$
Véhicules	1 949,24 \$	1 949,24 \$
Administration	288,89 \$	217,39 \$
<b>Total</b>	<b>76 171,64 \$</b>	<b>72 939,19 \$</b>

Figure 2 - Sommaire des montants réclamés et des montants offerts

Le montant de l'offre s'élève à 75 161,08 \$.

L'offre comprend un montant de 72 939,19 \$ pour les frais, plus un montant de 2 221,89 \$ 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.