



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 31 juillet 2020

*Dossier de la CIDPHN : 120-853-C1*

*Dossier de la GCC : n.d.*

## PAR LA POSTE ET PAR COURRIEL

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

**OBJET : *Nom inconnu (Cotre grée à voile noir) – Comox (Colombie-Britannique)***  
**Date de l'incident : 2018-01-17**

---

### **SOMMAIRE ET OFFRE D'INDEMNITÉ**

Cette lettre est en réponse à une demande d'indemnisation présentée par la Garde côtière canadienne (la « GCC ») relativement à un navire dont le nom est inconnu. Celui-ci est désigné dans la présente lettre comme un cotre grée à voile noir (le « navire »). Le navire a été impliqué dans un incident survenu le 17 janvier 2018 à Comox, en Colombie-Britannique (l'« incident »).

Le 17 décembre 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 « CIDPHN ») a reçu une demande d'indemnisation de la GCC au nom de l'administrateur. Dans sa demande d'indemnisation, la GCC a réclamé des frais s'élevant à 30 993,43 \$ pour les mesures d'intervention qu'elle a prises en réponse à l'incident.

La demande d'indemnisation a été examinée et une décision a été prise concernant les frais 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.

La demande d'indemnisation est recevable en partie. La somme de 3 164,17 \$ (l'« offre ») est offerte à la GCC relativement à sa demande d'indemnisation, plus les intérêts prévus par la loi qui seront calculés à la date où la somme offerte sera versée, en conformité avec l'art. 116 de la LRMM.

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

## DEMANDE D'INDEMNISATION RECUE

La demande d'indemnisation comprend un exposé qui décrit les événements liés à l'incident.

La demande d'indemnisation comprend aussi un sommaire des frais réclamés, des documents à l'appui de certains frais, un rapport d'inspection maritime accompagné de photos, ainsi que plusieurs courriels. Dans la mesure où ces documents se rapportent à la décision, ils sont examinés ci-après.

### Exposé

Le 17 janvier 2018, à environ 13 h 00, la GCC a été avisée qu'un voilier de 30 pieds s'était écrasé contre le brise-lames à Comox, en Colombie-Britannique. Elle a déployé une équipe de recherche et sauvetage sur les lieux de l'incident. Après avoir constaté qu'il n'y avait personne à bord du navire, la GCC a confié l'affaire à son équipe d'intervention environnementale pour qu'elle prenne les mesures nécessaires.

Le jour de l'incident, il a été difficile d'évaluer l'état du navire à cause de mauvaises conditions météorologiques. On soupçonnait que le navire contenait plusieurs réservoirs qui étaient vraisemblablement remplis d'essence, d'huile et d'autres polluants. On a aussi constaté que le navire était équipé d'un moteur hors-bord auxiliaire, mais on ne savait pas s'il avait aussi un moteur intérieur. En raison de la houle modérée, il a été difficile de déterminer la quantité d'hydrocarbures ayant pu s'échapper du navire, mais l'exposé indique que le personnel de la GCC a observé une irisation d'hydrocarbures dans l'eau autour du navire ainsi qu'une odeur d'hydrocarbures qui émanait du navire.

Les premiers efforts de la GCC pour communiquer avec le propriétaire du navire ont été infructueux, mais l'exposé ne précise pas la nature de ces efforts. Après avoir déterminé que le navire devait être renfloué et sorti de l'eau, la GCC a accordé un contrat d'urgence à Wills Marine, de Comox, pour enlever le navire. La GCC a choisi Wills Marine parce que celui-ci se trouvait non loin du lieu de l'incident et qu'il avait mené des opérations de sauvetage avec succès dans le passé.

Entre le 18 et le 22 janvier 2018, Wills Marine a tenté d'évaluer l'état du navire en vue de le récupérer, mais il n'a pas pu le faire à cause des mauvaises conditions météorologiques. Pendant ce temps, la GCC a poursuivi ses efforts pour trouver le propriétaire du navire. Le 23 janvier 2018, la GCC a réussi à joindre le propriétaire par courriel. Elle lui a demandé de préparer un plan d'intervention en réponse à l'incident, mais ce plan a été rejeté par la suite parce qu'il était insuffisant.

En raison du mauvais temps persistant, les travaux de sauvetage n'ont pas pu commencer le 24 janvier 2018, mais ils ont débuté le lendemain. Le personnel de la GCC a apporté son aide en pompant le navire, et un sous-entrepreneur en plongée a finalement réussi à

renflouer le navire. Le navire a été sorti de l'eau le même jour. Le 26 janvier 2018, Bowline Boat Moving Ltd a transporté le navire aux installations de Wills Marine à Comox.

Entre le 26 janvier et le 4 février 2018, la GCC a tenté de faire accepter au propriétaire d'assumer les frais de l'opération d'enlèvement de son navire. Le propriétaire a refusé ou n'a pas répondu. Le 5 février 2018, la GCC a décidé de faire déconstruire le navire, après avoir conclu qu'il constituerait une menace de pollution s'il était remis à l'eau. D'après la demande d'indemnisation de la GCC, parce que le navire avait partiellement coulé, la majeure partie ou la totalité de son intérieur était couverte de déchets huileux, et ses réservoirs de carburant contenaient une quantité inconnue d'eau de mer mélangée aux polluants.

#### Rapport d'inspection maritime

La demande d'indemnisation de la GCC comprend un rapport d'inspection maritime produit par Building Sea Marine Services. Le rapport est daté du 11 février 2018. Selon ce rapport, l'expert maritime a inspecté le navire le 26 janvier 2018, après que celui-ci ait été renfloué. La GCC a fourni un courriel de l'expert maritime, adressé au responsable de l'intervention de la GCC en réponse à l'incident, qui précédait la remise du rapport officiel. Dans ce courriel, l'expert maritime indique qu'il y avait peut-être un vieux réservoir de carburant à bord du navire, mais il ne fait aucune mention de contamination par les hydrocarbures.

De même, le rapport d'inspection ne fait qu'une seule mention d'hydrocarbures, notant qu'il n'y avait pas d'huile lubrifiante à bord du navire parce que tous les composants mécaniques, à part un arbre de transmission et une partie d'une hélice, avaient été enlevés auparavant. Il est noté dans le rapport que l'expert maritime n'a pas vérifié s'il restait des réservoirs de carburant à bord du navire. Bien que le rapport indique que le navire présentait un risque pour l'environnement, la nature et l'ampleur de ce risque ne sont pas précisées.

L'exposé semble confirmer la présence d'eau dans les réservoirs de carburant du navire, mais aucune preuve à l'appui ne semble avoir été fournie dans le reste de la demande d'indemnisation.

#### Alerte quotidienne

La demande d'indemnisation de la GCC comprend une alerte quotidienne concernant le navire qui semble contredire une partie de l'exposé. Un courriel daté du 3 décembre 2019 dit que Wills Marine a été engagé sous contrat pour enlever les réservoirs portatifs et le moteur hors-bord du navire; cependant, d'après l'exposé, la GCC a engagé Wills Marine initialement pour renflouer le navire et le sortir de l'eau.

### Rapports de frais de déplacement

Les rapports de frais de déplacement présentés par la GCC semblent indiquer que son intervention était répartie entre plusieurs incidents simultanés. Dans ces rapports, des frais de 734,30 \$ sont réclamés pour un membre du personnel de la GCC qui était présent sur les lieux de l'incident, mais la demande de déplacement indique [traduction] « Intervention à Comox pour divers incident[s] – 23-25 janv. » Notamment, selon la demande d'indemnisation de la GCC, l'incident est survenu le 17 janvier 2018, mais les rapports indiquent que les frais de déplacement de l'agent de la GCC sont pour la période du 23 au 25 janvier 2018.

### Questions de suivi posées à la GCC

Les 4, 12 et 19 février 2020, des demandes de renseignements supplémentaires pour justifier les frais susmentionnés ont été envoyées à la GCC. Les renseignements demandés se rapportaient surtout à l'énoncé des travaux relatifs au contrat accordé par la GCC à Wills Marine pour enlever les polluants à bord du navire, renflouer le navire et le sortir de l'eau. L'énoncé des travaux n'était pas inclus dans la demande d'indemnisation de la GCC. D'après les réponses obtenues de la GCC, l'énoncé des travaux a été convenu de vive voix avec Wills Marine; il n'y a aucune copie écrite.

### Sommaire des frais

La demande d'indemnisation présentée par la GCC comprend le sommaire suivant des frais qu'elle a engagés en réponse à l'incident :

COST SUMMARY			
POLLUTION INCIDENT			
INCIDENT:	BLACK 33' GAFF CUTTER	PROJECT CODE:	NA
INCIDENT DATE:	January 17, 2018	DATE PREPARED:	Nov 30/19
DEPARTMENT:	CANADIAN COAST GUARD	PREPARED BY:	██████████
			<u>SCH</u>
MATERIALS AND SUPPLIES	-		1
CONTRACT SERVICES	23,447.49		2
TRAVEL	2,156.74		3
SALARIES - FULL TIME PERSONNEL	2,918.03		4
OVERTIME - FULL TIME PERSONNEL	1,945.08		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)	179.87		11
VEHICLES	230.14		12
ADMINISTRATION	116.09		13
		<hr/>	
TOTAL CCG COST OF INCIDENT	<u>\$ 30,993.43</u>		

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

## CONCLUSIONS ET DÉCISIONS

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

L'incident a occasionné des frais pour la prise de mesures visant à prévenir ou à réduire au minimum les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dans la mer territoriale ou les eaux intérieures du Canada. La demande d'indemnisation relative à l'incident pourrait donc être admissible.

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 sont donc indemnisables.

Par conséquent, la demande d'indemnisation pourrait être admissible selon l'art. 103 de la LRMM.

#### La menace de pollution que posait le navire

La première indication du rejet de polluants par le navire était la présence d'une irisation d'hydrocarbures dans l'eau autour du navire ainsi que l'odeur de polluants signalées par les membres de l'équipe de recherche et sauvetage lorsqu'ils sont arrivés sur les lieux de l'incident le 17 janvier 2018. Une grande partie du cockpit du navire était couverte de bâches, mais on pouvait quand même apercevoir des récipients portatifs et un moteur hors-bord. À cause des mauvaises conditions météorologiques, l'équipe n'a pas pu atteindre le navire, qui s'était échoué sur le côté mer du brise-lames. Après avoir constaté qu'il n'y avait personne à bord du navire, l'équipe a quitté les lieux. Elle aurait probablement été responsable d'amarrer le navire au brise-lames.

La GCC a accordé un contrat à Wills Marine pour enlever les récipients portatifs et le moteur hors-bord du navire lorsque les conditions météorologiques le permettraient. Wills Marine a aussi été chargé de renflouer le navire et de le sortir de l'eau, car la GCC a été incapable de trouver le propriétaire du navire au départ. D'après l'exposé, Wills Marine a été choisi parce qu'il se trouvait non loin du lieu de l'incident et qu'il avait mené des opérations de sauvetage avec succès dans le passé.

Apparemment, la GCC n'a pas pu trouver ou contacter le propriétaire du navire avant le 23 janvier. Cela est important, car les propriétaires peuvent fournir une estimation du type, de la quantité et de l'emplacement des polluants se trouvant à bord de leur navire. Puisque le propriétaire du navire n'a pas pu être joint à ce moment-là, il est raisonnable d'accepter que les mesures initiales prises par la GCC, à savoir l'octroi d'un contrat à Wills Marine, étaient des mesures de prévention visant à répondre à une menace de pollution par les hydrocarbures.

Cependant, on ne sait pas vraiment sur quoi la GCC s'est fondée pour déterminer l'ampleur de la menace de pollution par les hydrocarbures que posait le navire. Lorsque la GCC a accordé un contrat à Wills Marine, la seule information dont elle disposait sur la présence de polluants était l'irisation et l'odeur d'hydrocarbures autour du navire, ainsi que les récipients portatifs et le moteur hors-bord observés sur le navire. Personne n'a pu monter à bord du navire à cause des mauvaises conditions météorologiques.

Une autre évaluation de l'état du navire a été faite après qu'il ait été sorti de l'eau. D'après l'exposé, la GCC a déterminé que le navire était en mauvais état et qu'il poserait encore une

menace de pollution s'il était remis à l'eau, que l'intérieur du navire était couvert de déchets huileux, et que ses réservoirs de carburant contenaient une quantité inconnue d'eau de mer mélangée aux hydrocarbures. Les réservoirs étaient probablement la source des polluants ayant causé l'irisation et l'odeur d'hydrocarbures que l'équipe de recherche et sauvetage a constatées le 17 janvier 2018; cependant, la demande d'indemnisation de la GCC ne contient aucune preuve que les réservoirs ont été pompés après que le navire ait été sorti de l'eau.

En raison du mauvais temps, aucune opération de sauvetage majeure n'a pu être entreprise avant le 25 janvier 2018, soit huit jours après que l'incident ait été signalé. À ce moment-là, il n'a pas été démontré qu'il restait encore une partie quelconque de la quantité limitée de polluants à bord du navire. Il est probable que tous les polluants se trouvant à bord se seraient déjà dissipés dans l'environnement. Bien que la GCC ait indiqué que l'intérieur du navire était couvert d'hydrocarbures, la preuve ne montre pas que le navire lui-même était une épave souillée par les hydrocarbures. Il n'a pas été établi que le navire lui-même constituait encore une menace de pollution.

#### Inspection du navire

Le navire a été inspecté par Building Sea Marine. D'après la demande d'indemnisation de la GCC, l'inspection avait pour but d'évaluer l'état du navire et d'estimer sa valeur de récupération. L'inspection ne portait pas principalement sur la présence d'hydrocarbures à bord du navire ni sur la menace de pollution par les hydrocarbures que posait le navire.

Le fait que l'inspection n'ait pas servi à confirmer la quantité d'hydrocarbures à bord du navire appuie la conclusion selon laquelle l'inspection n'était pas une mesure prise en réponse à une menace de rejet d'hydrocarbures par le navire. Il est conclu que le rapport d'inspection a été obtenu par la GCC pour d'autres raisons. Il aurait été raisonnable pour la GCC de fournir un bref exposé accompagné de photos, plutôt que d'engager les frais d'une inspection maritime

\*\*\*

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

Les frais réclamés dans la demande d'indemnisation de la GCC 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.

Selon les articles 51, 71 et 77 de la LRMM, tant les mesures prises en réponse à un incident de pollution par les hydrocarbures que les frais qui en résultent doivent être raisonnables pour engager la responsabilité de la CIDPHN. Dans chaque portion de la demande d'indemnisation de la GCC examinée ci-après, il est indiqué si ces deux facteurs ont été établis.

La majeure partie des frais relatifs aux services contractuels se rapporte aux contrats accordés à Wills Marine et à Pacific Pro Dive pour le renflouement et le sauvetage du navire. Une petite partie des frais se rapporte à l'inspection du navire effectuée par Building Sea Marine.

En particulier, la GCC a conclu un contrat d'urgence avec Wills Marine au montant de 9 800,64 \$. D'après la demande d'indemnisation de la GCC, l'énoncé des travaux stipulait que Wills Marine devait enlever les polluants se trouvant à bord du navire, renflouer le navire et le sortir de l'eau. Une copie de l'énoncé des travaux n'était pas jointe à la demande d'indemnisation de la GCC, bien qu'elle était nécessaire pour faire une évaluation complète de la demande d'indemnisation. En réponse aux demandes de renseignements à ce sujet faites par le bureau de l'administrateur, la GCC a confirmé que l'énoncé des travaux a été convenu de vive voix et qu'il n'existe aucune copie écrite.

De plus, après les huit jours qui se sont écoulés entre l'octroi du contrat à Wills Marine et l'opération de sauvetage, il n'a pas été établi que la petite quantité de polluants à bord du navire s'y trouvait encore et qu'elle ne s'était pas plutôt dissipée dans l'eau. Ainsi, il n'a pas été établi que le navire pouvait raisonnablement être considéré comme une menace de pollution au moment de l'opération de sauvetage. Cette mesure, au-delà des mesures de prévention initiales, est considérée comme ayant visé principalement à enlever l'épave, et non pas à intervenir en réponse à une menace de pollution.

La facture présentée par Wills Marine ne contient pas de détails sur les travaux effectués chaque jour et les coûts de ces travaux. Elle montre un total de 24 heures de travail pour les aspects logistiques et pour la récupération, l'enlèvement, la déconstruction et l'élimination du navire au taux de 85 \$ l'heure. À la lumière de la conclusion énoncée ci-haut, Wills Marine a eu très peu à faire avant le 25 janvier en raison des conditions météorologiques. Cependant, il est raisonnable de conclure que Wills Marine aurait vérifié le navire quotidiennement pendant une période de six jours (du 17 au 22 janvier, lorsque les agents de la GCC sont arrivés). À raison d'une heure par jour au taux de 85 \$ l'heure, les frais associés à cette tâche se seraient élevés à 510 \$ pour six heures. Le reste des travaux a consisté principalement à enlever l'épave, et il n'a pas été établi qu'il s'agissait d'une mesure raisonnable en réponse à une menace de pollution par les hydrocarbures. **Par conséquent, le montant total de 535,50 \$ (510 \$ plus la TPS de 5 %) est accepté comme étant raisonnable relativement au contrat accordé par la GCC à Wills Marine.**

Étant donné que le contrat accordé à Pacific Pro Dive visait principalement à enlever l'épave, et non pas à intervenir en réponse à une menace de pollution par les hydrocarbures, les frais relatifs à ce contrat ne sont pas considérés comme étant raisonnables dans les circonstances.

Comme il a déjà été mentionné, Building Sea Marine a effectué une inspection du navire. La GCC n'a pas demandé de déterminer le(s) type(s) et les quantités de polluants se trouvant à bord du navire. Le rapport d'inspection mentionne seulement que le moteur principal et la boîte à engrenages avaient été enlevés auparavant, et les photos prises confirment que l'inspection du navire n'était pas une mesure nécessaire en réponse à une

menace de pollution par les hydrocarbures. Le rapport d'inspection n'est pas pertinent pour déterminer l'ampleur de la menace de pollution que posait le navire. Par conséquent, les frais de l'inspection du navire effectuée par Building Sea Marine ne sont pas considérés comme étant raisonnables.

Les frais des services contractuels réclamés dans la demande d'indemnisation de la GCC, ainsi que la portion des frais jugée raisonnable, sont résumés dans le tableau ci-dessous :

*Table 1 – Description des frais relatifs aux services contractuels et montants réclamés*

<b>Facture</b>	<b>Description</b>	<b>Montant réclamé</b>	<b>Montant recevable</b>
<b>Wills Marine Supply</b>	Surveiller et renflouer le navire, enlever les polluants, sortir le navire de l'eau.	<b>9 800,64 \$</b>	<b>535,50 \$</b>
<b>Pacific Pro Dive</b>	Opération de sauvetage	<b>12 626,25 \$</b>	<b>0 \$</b>
<b>Building Sea Marine</b>	Inspection du navire	<b>1 020,60 \$</b>	<b>0 \$</b>
<b>Total des frais relatifs aux services contractuels</b>		<b>23 447,49 \$</b>	<b>535,50 \$</b>

**La portion de la demande d'indemnisation relative aux services contractuels est recevable en partie au montant de 535,50\$.**

**Annexe 3 – Déplacements**

**Montant réclamé : 2 156,74 \$**

Lorsque la GCC est intervenue en réponse à l'incident, elle a répondu en même temps à un autre incident qui lui avait été signalé le 20 janvier 2018. Cet autre incident impliquait l'embarcation de plaisance *Tinker II*, qui s'était échouée à Campbell River, en Colombie-Britannique. Le 23 janvier 2018, trois agents d'intervention environnementale de la GCC

se sont rendus de Victoria à Comox à bord d'un véhicule qui remorquait un bateau de lutte contre la pollution PRV I, et ils ont apporté diverses pièces d'équipement portatif. Étant donné que la GCC avait déjà accordé un contrat de travail à Wills Marine, parce que celui-ci se trouvait non loin du lieu de l'incident et qu'il avait mené des opérations de sauvetage avec succès dans le passé, il n'était pas nécessaire que la GCC apporte de l'équipement. De plus, le *Tinker II* a été enlevé de la plage à Campbell River le 22 janvier, avant même que les agents de la GCC ne quittent Victoria. Par conséquent, il n'était pas nécessaire que trois agents se rendent à Comox ou à Campbell River.

Il est jugé raisonnable que les agents d'intervention environnementale de la GCC devaient évaluer et surveiller l'opération de sauvetage. Il est à noter, cependant, que le *Tinker II* avait déjà été inspecté avant l'arrivée des agents. Il aurait été raisonnable qu'un agent (GT-04) se rende à Comox et à Campbell à bord d'un véhicule du gouvernement pour une période de quatre jours (du 23 au 26 janvier). Les frais relatifs à trois de ces jours (les 23, 25 et 26 janvier) ont été réclamés dans la présente demande d'indemnisation, tandis que les frais relatifs au 24 janvier ont été réclamés dans la demande d'indemnisation concernant le *Tinker II*. Par conséquent, les frais de déplacement d'un agent de la GCC relatifs à la présente demande d'indemnisation sont jugés raisonnables et sont recevables au montant de 734,30 \$. Les frais de déplacement des deux autres agents de la GCC n'étaient pas raisonnables dans les circonstances et sont donc rejetés.

**La portion de la demande d'indemnisation relative aux déplacements est recevable en partie au montant de 734,30 \$.**

**Annexe 4 – Salaires : Personnel à temps plein Montant réclamé : 2 918,03 \$**

Trois agents de la GCC étaient présents à Comox les 23, 25 et 26 janvier 2018. Le taux de salaire de chacun de ces agents est de 43,23 \$ l'heure, et la GCC a réclamé leurs frais de salaire pour le travail qu'ils ont accompli durant ces trois journées, à raison de 7,5 heures par jour. Les frais de salaire d'un agent sont jugés raisonnables; cependant, il n'était pas nécessaire d'envoyer trois agents, car la GCC avait déjà accordé un contrat à Wills Marine pour sortir le navire de l'eau. De plus, lorsque les agents ont quitté Victoria pour se rendre à Comox le 23 janvier 2018, il n'a pas été établi qu'il restait encore une quantité considérable de polluants à bord du navire. Même s'il était raisonnable pour la GCC de surveiller l'opération de sauvetage, cette tâche aurait pu être accomplie par un seul agent.

Les frais de salaire des deux autres agents de la GCC n'étaient pas raisonnables dans les circonstances et sont donc rejetés.

**La portion de la demande d'indemnisation relative aux salaires est recevable en partie au montant de 972,68 \$.**



**La portion de la demande d'indemnisation relative aux frais d'administration est recevable en partie au montant de 43,19 \$.**

### **SOMMAIRE DE L'OFFRE ET CONCLUSION**

Le tableau suivant montre un sommaire des montants réclamés et des montants recevables relativement à la demande d'indemnisation :

<b>Description</b>	<b>Montant réclamé</b>	<b>Montant recevable</b>
Services contractuels	23 447,49 \$	535,50 \$
Déplacements	2 156,74 \$	734,30 \$
Salaires	2 918,03 \$	972,68 \$
Heures de travail supplémentaires	1 945,08 \$	648,36 \$
Équipement de lutte contre la pollution	179,87 \$	0,00 \$
Véhicules	230,14 \$	230,14 \$
Administration	116,09 \$	43,19 \$
<b>Total</b>	<b>30 993,44 \$</b>	<b>3 164,17 \$</b>

*Tableau 2 - Sommaire des montants réclamés et des montants recevables*

Le montant des frais recevables s'élève à 3 164,17 \$. 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.

\*\*\*

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.