



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 - 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 - info@cidphn.gc.ca

LETTRE D'OFFRE

Ottawa, le 25 février 2021
Dossier de la CIDPHN : 120-822-C1-2
Dossier de la GCC :

PAR COURRIEL

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

OBJET : *West Island 395 – Île Lina, Haida Gwaii (Colombie-Britannique)*
Date de l'incident : 2018-09-08

SOMMAIRE ET OFFRE D'INDEMNITÉ

Cette lettre est en réponse à une demande d'indemnisation présentée par la Garde côtière canadienne (la « GCC ») relativement au chaland de logement *West Island 395* (le « navire », aussi appelé « Tasu 1 » ailleurs dans la demande d'indemnisation), qui a été impliqué dans un incident survenu le ou vers le 8 septembre 2018, sur l'île Lina, à Haida Gwaii, en Colombie-Britannique (l'« incident »).

Le 1^{er} septembre 2020, 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 une demande d'indemnisation de la GCC au nom de l'administrateur. Dans sa demande d'indemnisation, la GCC a réclamé la somme de 64 697,02 \$ pour les frais des mesures 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 et 106 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, L.C. 2001, ch. 6 (la « LRMM »).

La somme de 36 521,88 \$ (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, ainsi qu'une description de la demande d'indemnisation de la GCC.

DEMANDE D'INDEMNISATION RECUE

La demande d'indemnisation comprend un sommaire des frais réclamés par la GCC et des documents justificatifs. Dans la mesure où ces documents se rapportent à la décision, ils sont examinés ci-après.

Sommaire des frais

Les frais réclamés dans la demande d'indemnisation de la GCC sont résumés comme suit :

		<u>SCH</u>
MATERIALS AND SUPPLIES	-	1
CONTRACT SERVICES	3,300.00	2
TRAVEL	16,030.50	3
SALARIES - FULL TIME PERSONNEL	18,106.95	4
OVERTIME - FULL TIME PERSONNEL	26,297.97	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	961.60	13
TOTAL CCG COST OF INCIDENT	<u>\$ 64,697.02</u>	

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

Documents relatifs aux services contractuels et aux frais de déplacement

La portion de la demande d'indemnisation de la GCC relative aux services contractuels est justifiée par six factures de Eagle Eye Lodging. Ces factures sont résumées comme suit :¹

CONTRACT SERVICES	AMOUNT	GST	TOTAL	REFERENCE
EAGLE EYE LODGING	400.00	0.00	400.00	INV 01 J. D. [REDACTED]
EAGLE EYE LODGING	400.00	0.00	400.00	INV 02 T. M. [REDACTED]
EAGLE EYE LODGING	600.00	0.00	600.00	INV 03 P. B. [REDACTED]
EAGLE EYE LODGING	600.00	0.00	600.00	INV 04 S. D. [REDACTED]
EAGLE EYE LODGING	700.00	0.00	700.00	INV 05 C. S. [REDACTED]
EAGLE EYE LODGING	600.00	0.00	600.00	INV 06 J. B. [REDACTED]

Figure 2 – Copie d'écran du sommaire des frais réclamés pour les services contractuels (les noms des membres du personnel de la GCC ont été partiellement caviardés)

¹ Tout au long de la lettre, les noms des membres du personnel de la GCC ont été caviardés. Leurs initiales ont été conservées à des fins de référence.

Les frais de déplacement réclamés sont justifiés par 102 pages de documents, y compris des relevés de dépenses internes comprenant des codes financiers; des reçus d'achat de billets de transporteurs aériens commerciaux; des reçus de frais d'enregistrement de bagages; des reçus de voyage en taxi; une facture de location de voiture; des reçus d'achat de carburant; des reçus d'achat de billets de BC Ferries; et des reçus de notes d'hôtel. Ces frais sont résumés pour chaque membre du personnel d'intervention de la GCC comme suit :

TRAVEL	Position	Amount	GST	Total	REFERENCE
ICP PERSONNEL					
P [REDACTED] B [REDACTED]	Unified Command	1160.041	4.75	1164.791	Sep 15-21
N [REDACTED] B [REDACTED]	Environment Unit	1613.77	36.19	1,649.96	Sep 11-18
J [REDACTED] B [REDACTED]	Unified Command	2922.78	57.33	2,980.11	Sep 20-27
J [REDACTED] D [REDACTED]	Situation Unit Leader	1471.24	8.41	1,479.65	Sep 10-15
S [REDACTED] D [REDACTED]	Situation Unit Leader	1127.91	2.02	1,129.93	Sep 14-21
M [REDACTED] H [REDACTED]	Environment Unit	2201.88	32.23	2,234.11	Sep 11-18
T [REDACTED] M [REDACTED]	Unified Command	1040.4	14.46	1,054.86	Sep 10-15
C [REDACTED] S [REDACTED]	Situation Unit Leader	1375.01	6.24	1,381.25	Sep 20-27
M [REDACTED] W [REDACTED]	Situation Unit Leader	1203.62	22.6	1,226.22	Sep 10-15
ON WATER OPERATIONS PERSONNEL					
L [REDACTED] D [REDACTED]	Operator	1719.94	9.68	1,729.62	Sep 11-19

Figure 3 – Copie d'écran du sommaire des frais de déplacement réclamés (les noms des membres du personnel de la GCC ont été partiellement caviardés)

Documents additionnels fournis par la GCC

Les frais de salaire réclamés comprennent une majoration de 20 %, qui représente les frais du régime d'avantages sociaux des employés de la GCC, et ils sont justifiés par un sommaire d'une page :

Group & Level	Time (Hours)	Rate	COST	REFERENCE
ICP PERSONNEL				
P [REDACTED] B [REDACTED] GT 07	45.0	54.80	2,466.00	see personnel log
N [REDACTED] B [REDACTED] PC 02	45.0	44.08	1,983.60	see personnel log
J [REDACTED] B [REDACTED] GT 07	37.5	54.80	2,055.00	see personnel log
J [REDACTED] D [REDACTED] GT 04	37.5	40.88	1,533.00	see personnel log
S [REDACTED] D [REDACTED] GT 04	45.0	40.88	1,839.60	see personnel log
M [REDACTED] H [REDACTED] BI 03	45.0	55.80	2,511.00	see personnel log
T [REDACTED] M [REDACTED] GT 07	45.0	54.80	2,466.00	see personnel log
C [REDACTED] S [REDACTED] GT 05	37.5	45.86	1,719.75	see personnel log
M [REDACTED] W [REDACTED] GT 04	37.5	40.88	1,533.00	see personnel log
ON WATER OPERATIONS PERSONNEL				
L [REDACTED] D [REDACTED] GT 04	52.5	40.88	2,146.20	see personnel log

Figure 4 – Copie d'écran du sommaire des frais de salaire réclamés (les noms des membres du personnel de la GCC ont été partiellement caviardés)

Les frais des heures de travail supplémentaires réclamés sont justifiés par les feuilles de temps du personnel, qui montrent que le travail a été achevé vers 19 h 00 la plupart des jours de l'opération d'intervention, à part quelques exceptions. Le travail ne s'est jamais

terminé plus tard que 22 h 30. Les feuilles de temps montrant les heures de travail supplémentaires sont résumées comme suit :

	Group & Level	1.5 x	2.0 x	Total Overtime Hours	Rate	COST	REFERENCE
ICP PERSONNEL							
P [REDACTED] B [REDACTED]	GT 07	33.50	17.00	84.25	45.66	3,846.86	see OT report
N [REDACTED] B [REDACTED]	PC 02	25.75	13.50	65.63	36.73	2,410.41	see OT report
J [REDACTED] B [REDACTED]	GT 07	26.00	10.00	59.00	45.66	2,693.94	see OT report
J [REDACTED] D [REDACTED]	GT 04	43.00	3.00	70.50	34.07	2,401.94	see OT report
S [REDACTED] D [REDACTED]	GT 04	35.00	17.00	86.50	34.07	2,947.06	see OT report
T [REDACTED] M [REDACTED]	GT 07	44.50	9.75	86.25	45.66	3,938.18	see OT report
C [REDACTED] S [REDACTED]	GT 05	21.50	18.00	68.25	38.22	2,608.52	see OT report
M [REDACTED] W [REDACTED]	GT 04	44.50	0.25	67.25	34.07	2,291.21	see OT report
*M [REDACTED] H [REDACTED] took his OT as compensatory leave							
ON WATER OPERATIONS PERSONNEL							
L [REDACTED] D [REDACTED]	GT 04	47	14.0	98.50	32.08	3,159.88	see OT report

Figure 5 – Copie d'écran du sommaire des frais des heures de travail supplémentaires réclamés (les noms des membres du personnel de la GCC ont été partiellement caviardés)

Enfin, les frais d'administration réclamés sont justifiés par un document d'une seule page montrant comment ces frais ont été calculés.

CORRESPONDANCE AVEC LE DEMANDEUR ET PREUVE ADDITIONNELLE

Correspondance avec le demandeur

Le 9 septembre 2020, la Caisse a envoyé le courriel suivant au surintendant intérimaire de l'intervention environnementale de la région de l'Ouest de la GCC pour demander des renseignements :

[TRADUCTION]

Il semble manquer une quantité considérable de documents par rapport à ce qu'on attendrait normalement d'une demande d'indemnisation de la GCC d'une telle importance. Voici quelques observations que je porte à votre attention :

1. À part les mentions de [traduction] « l'échouement sur l'île Lina », rien n'indique clairement que le navire était en cause, autre que l'étiquette du dossier sur laquelle est écrit « Tasu 1 ».
2. Aucune information n'a été fournie à propos de l'ampleur de la menace de pollution marine que posait le Tasu 1 ou des circonstances entourant cette menace.
3. Il n'y a aucune information sur la propriété du navire ou sur la personne qui s'est présentée à la GCC comme étant la partie responsable ou le pollueur.
4. Il semble que neuf membres du personnel de la GCC aient travaillé au PCI [poste de commandement d'intervention] et

qu'un autre membre du personnel ait été chargé de fonctions [traduction] « sur l'eau »; cependant, il n'y a aucune information sur l'endroit où le PCI était situé, sur le rôle de la GCC, ou sur les fonctions exercées par le personnel de la GCC.

5. Les frais réclamés à l'annexe 2 (services contractuels) semblent être des frais d'hébergement qui figureraient normalement à l'annexe 3, puisqu'ils font partie des frais de déplacement.
6. Les documents qui accompagnent l'annexe 4 disent [traduction] « voir les registres du personnel », mais ces registres ne sont pas inclus.
7. Le dossier ne contient pas d'exposé, ni aucun rapport de situation (RAPSIT), PAI [plan d'action en réponse à l'incident], photo, formulaire SCI, ou relevé quotidien sur le terrain.

Si cette information ou ces documents ont été omis par inadvertance, ils peuvent être présentés dès que possible. Veuillez aviser notre bureau au plus tard le 16 septembre des mesures que la GCC a l'intention de prendre et nous indiquer à quelle date nous pouvons nous attendre de recevoir ces documents.

Le surintendant intérimaire a répondu à la Caisse le même jour, et a indiqué que la GCC allait l'aviser des mesures qu'elle entendait prendre au plus tard le 16 septembre 2020, comme demandé. Le 18 septembre 2020, le surintendant intérimaire a informé la Caisse que les documents demandés, y compris un exposé [traduction] « établissant un lien entre les mesures/efforts de surveillance et les frais engagés », étaient en voie d'être compilés.

Le 28 septembre 2020, la GCC a fourni à la Caisse des documents relatifs au plan d'action en réponse à l'incident (« PAI »), ainsi que quatre photos individuelles. Le surintendant intérimaire a noté qu'un exposé allait être fourni bientôt.

Le 29 octobre 2020, parce qu'elle n'avait reçu rien de plus de la GCC, la Caisse a fait un suivi pour savoir ce qu'il advenait de l'exposé. Le surintendant intérimaire a répondu le 3 novembre 2020 et a demandé à tenir une rencontre virtuelle avec la Caisse [traduction] « pour lui expliquer le contenu de l'exposé ». La Caisse a répondu par courriel le 4 novembre 2020; elle a indiqué qu'elle ne voulait pas tenir une rencontre et a demandé que l'exposé lui soit présenté par écrit au plus tard le 13 novembre 2020.

La GCC a envoyé son exposé à la Caisse le 12 novembre 2020.

Exposé et photos

D'après l'exposé fourni par la GCC :

[TRADUCTION]

Vers 21 h 30 HAP le 8 septembre 2018, le détachement de la GRC du village de Queen Charlotte a signalé qu'un chaland de campement de 51 mètres (le *West Island 395*) était à la dérive dans

le bras Skidegate près de l'île Jewell. Le chaland s'est échoué peu de temps après sur la rive est de l'île Lina, à Haida Gwaii (à la position 53 13.923N 132 05.246O), et il est demeuré à cet endroit pendant environ un mois, jusqu'à la prochaine marée suffisamment haute pour le renflouer.

L'inspection initiale du chaland a révélé qu'il avait subi des dommages et qu'il y avait une fissure de 4' dans le côté gauche avant de la coque. On a estimé que le chaland avait à son bord 18 000 litres d'essence colorée et 15 000 litres de carburant diesel marin. On a déterminé qu'il y avait une fuite interne dans l'un des réservoirs d'essence, ce qui a entraîné l'évacuation du chaland pour des raisons de sécurité liées aux vapeurs d'essence et à l'inflammabilité. Au cours de l'intervention initiale, il a été confirmé qu'il y avait plusieurs brèches dans la coque. Au fur et à mesure que la marée montait, descendait et se déplaçait à travers les espaces vides, de petites quantités d'essence se sont échappées et ont été rejetées dans l'environnement marin. Ces irisations d'hydrocarbures minimes ont été observées lors des survols effectués dans le cadre du Programme national de surveillance aérienne de Transports Canada pendant plusieurs jours de l'intervention.

Le 9 septembre, l'équipe de gestion de l'incident de la GCC a établi une zone d'urgence de 0,2 mille marin s'étendant dans toutes les directions autour du lieu de l'incident. Cette mesure a fait l'objet d'un avis à la navigation (Notship 1226) qui a été diffusé à grande échelle jusqu'à son annulation le 24 septembre. Cette zone a été surveillée avec l'aide du NGCC *Gordon Reid* et de la station de bateau de sauvetage de Sandspit. Le personnel régional de la GCC a été mobilisé le 9 septembre et il est arrivé sur les lieux le 10 septembre – date à laquelle il a établi un poste de commandement d'intervention (PCI) dans le village de Queen Charlotte. Un commandement unifié a été établi, lequel était composé des commandants d'intervention de la GCC et de représentants du ministère de l'Environnement et de la Stratégie de changement climatique de la Colombie-Britannique (MESCCCB), du village de Queen Charlotte, de HaiCo en tant que propriétaire, et du conseil de la Nation Haida. Durant les premiers jours de l'intervention, les priorités du commandement unifié ont consisté à sécuriser le lieu de l'incident, à réduire les impacts environnementaux et à prendre des mesures de remédiation. Une équipe de gestion terrestre de matières dangereuses de l'entreprise GHD a été mobilisée pour faire une première évaluation des risques, et elle devait arriver dans la matinée du 10 septembre. La Western Canada Marine Response Corporation (WCMRC), qui a été engagée sous contrat par HaiCo, a mobilisé les ressources locales et de l'île. Le commandement unifié a créé une unité environnementale (UE), qui était dirigée par ECCC et composée également de représentants du MPO, du MESCCCB, de la Nation Haida et de HaiCo. L'unité

environnementale a identifié les ressources et les zones à risque. Les recommandations de l'UE ont servi à déterminer les stratégies et les tactiques initiales pour mettre en place des estacades de protection dans les zones vulnérables à proximité du lieu de l'incident. Un plan d'allègement du chaland a été formulé, examiné par Transports Canada et approuvé par les commandants d'intervention du CU. Le plan consistait notamment à vider par pompage les hydrocarbures se trouvant dans les espaces vides et les autres réservoirs en utilisant des remorques-citernes de type B mises à bord d'un autre chaland placé aux côtés du navire. Les problèmes logistiques dus à l'éloignement de Haida Gwaii et au manque général de ressources de sauvetage en mer sur la côte ont entraîné des délais importants dans l'arrivée de l'équipement et des experts. Une fois que la menace de pollution a été atténuée, des soudures temporaires ont été faites au chaland afin de le préparer pour la remise à flot et le sauvetage. Par la suite, le *West Island 395* a été remorqué jusqu'à Prince Rupert, en passant par le détroit d'Hecate; il a été inspecté à cet endroit et ensuite remorqué jusqu'à Vancouver, où il a été sorti de l'eau le 22 octobre 2018.

L'exposé se poursuit et se termine sous la rubrique [traduction] « Frais engagés par la GCC » :

[TRADUCTION]

La responsabilité du ministre d'assurer une intervention appropriée en réponse à la pollution marine causée par les navires au Canada n'a pas changé depuis bien des années. De nombreux rapports, y compris les rapports de Transports Canada au Parlement, de récents rapports de comités examinant les navires-citernes, ainsi que des rapports externes, ont réclamé que la GCC assure le leadership et la direction des intervenants sur place. Le leadership et la direction de la GCC contribuent à réduire au minimum les dommages dus à la pollution.

La GCC utilise le Système de commandement d'intervention (SCI). Le SCI comprend des rôles clés pour assurer un commandement et un contrôle appropriés et essentiels, comme le commandant d'intervention, les chefs des sections de la planification et des opérations, un officier de sécurité, ainsi qu'une personne qui se consacre au maintien d'une connaissance de la situation pour veiller à ce que l'information soit fournie aux décideurs clés en temps opportun.

Dans le cas de cet incident en particulier, après l'intervention initiale de la GCC, le propriétaire était connu et il avait la volonté et la capacité de contribuer à l'intervention de diverses façons. Il a engagé des entrepreneurs pour atténuer en grande partie la menace à la sécurité, et d'autres entrepreneurs pour réduire en grande partie la menace de pollution. Cependant, ces entrepreneurs n'avaient pas de directives claires, et la présence de la GCC était nécessaire pour fournir de telles directives en assurant une gestion

axée sur les objectifs, en faisant respecter la zone d'urgence, et en communiquant avec les intervenants et le public.

La GCC a rempli des rôles spécifiques au sein d'une équipe de gestion intégrée qui comprenait le représentant du propriétaire, des membres des nations locales, des entrepreneurs, ainsi que des experts d'ECCC, du MPO et de TC. Ces rôles ont évolué tout au long de l'intervention, mais il s'agissait principalement du commandant d'intervention fédéral (CI-F), du chef de l'unité situationnelle et de l'unité environnementale.

Commandant d'intervention fédéral : En ce qui concerne les mesures prises pour prévenir, contrer, réparer ou réduire au minimum les dommages dus à la pollution causée par le navire, ces frais ont été engagés pour fournir des directives à ceux qui étaient chargés d'élaborer et d'opérationnaliser les plans d'intervention tactiques. Le titulaire de ce poste a l'autorité et la responsabilité générales de diriger les opérations relatives à l'incident, et il est chargé de gérer toutes les opérations sur les lieux de l'incident. Produits clés : SCI 202.

Unité situationnelle : En ce qui concerne la surveillance par la GCC des mesures prises par toute personne ou tout navire pour prévenir, contrer, réparer ou réduire au minimum les dommages dus à la pollution causée par le navire, les frais engagés à cette fin peuvent être attribués (dans la présente demande d'indemnisation) au travail du personnel de l'unité situationnelle (unité situationnelle = surveillance). Le titulaire de ce poste (et tous ceux qui relèvent de l'unité situationnelle) évalue et interprète l'information obtenue de diverses sources (y compris l'information et les prévisions météorologiques, les modèles informatisés, la représentation cartographique des données du système d'information géographique, les sources de télédétection, les observateurs sur le terrain, etc.) qui, lorsqu'elle est communiquée aux gestionnaires et aux décideurs des mesures d'urgence, peut servir de fondement à la prise de décisions concernant l'intervention. Il surveille et vérifie le progrès ou la qualité des opérations sur le terrain par un examen systématique et une communication constante. Produits clés : SCI 209 et compte rendu de la situation.

Unité environnementale : En ce qui concerne les mesures prises pour prévenir, contrer, réparer ou réduire au minimum les dommages dus à la pollution causée par le navire, le personnel de l'UE doit identifier les dommages à atténuer, les classer par ordre de priorité, et soutenir des stratégies d'atténuation. L'UE est responsable des questions environnementales liées à l'intervention, y compris l'évaluation, la modélisation, le contrôle, ainsi que la surveillance et les autorisations environnementales. Durant cet incident, l'UE a fourni les services suivants : prélèvement d'échantillons; technologies d'intervention; analyses de trajectoire; prévisions météorologiques; ressources à risque;

évaluation du nettoyage des rives; ressources historiques et culturelles; élimination des déchets. Le formulaire SCI 232 identifie les ressources à risque (les dommages atténués), qui se trouvent dans les plans d'action en réponse à l'incident (PAI).

L'exposé était accompagné de plusieurs photos, dont certaines ont aussi été fournies individuellement dans un plus grand format :

Figures 6 et 7 – Copies d'écran de certaines photos fournies par la GCC

Documents relatifs au PAI

Les documents relatifs au PAI fournis par la GCC ont été produits par le commandement unifié (le « CU ») au cours d'une période de 15 jours, surtout du 11 au 24 septembre 2018; ils étaient aussi accompagnés de certains formulaires datés du 25 septembre 2018. Ces documents comptaient un peu moins de 1 000 pages.

Les documents relatifs au PAI comprenaient entre autres les suivants :

- Divers formulaires uniformisés quotidiens du Système de commandement d'intervention (« SCI »), y compris :
 - Objectifs de l'intervention (SCI-202);
 - Liste des tâches organisationnelles (SCI-203);
 - Liste des tâches (SCI-204);
 - Plan de communications (SCI-205);
 - Plan médical (SCI-206);
 - Plan organisationnel (SCI-207);
 - Plan de sécurité (SCI-208);
 - Messages généraux (SCI-213);
 - Analyse de sécurité (SCI-215a);
 - Calendrier des réunions quotidiennes (SCI-230); et
 - Analyse des ressources à risque (SCI-232);
- Documents de suivi du roulement du personnel du CU;
- Documents quotidiens de prévisions météorologiques et de mouvements des marées pour Sandspit (Colombie-Britannique);
- Documents de surveillance de la qualité de l'air produits par GHD, un entrepreneur engagé par le propriétaire du navire;
- Plans de ventilation;
- Plans d'échantillonnage, de surveillance environnementale et de gestion de la faune;
- Communiqués de presse officiels du CU;
- Plans de gestion des déchets;
- Schéma du navire et plans d'allègement; et
- Plans de démobilisation.

Une grande partie des documents contenus dans le dossier du PAI sont en double et se répètent souvent tout au long de la période visée. La plupart des documents fournis ont été

produits par des membres du CU autres que la GCC et ont été approuvés par tous les participants, y compris la GCC. Bien que bon nombre des formulaires SCI aient été générés et remplis par le personnel de la GCC, ils contiennent peu ou point de détails sur les tâches spécifiques attribuées aux membres du personnel de la GCC, qui sont rarement désignés par leur nom.

Les formulaires SCI-204 donnent des indications générales sur les activités du CU et de ses membres, mais les détails sur l'attribution des tâches spécifiques contenus dans ces formulaires tendent à s'appliquer seulement aux ressources et au personnel du CU autres que la GCC. Les formulaires SCI-204 donnent des détails sur les activités des navires de la GCC, tels que le NGCC *Gordon Reid*, qui a maintenu et surveillé une zone d'exclusion autour du navire et s'est tenu prêt à intervenir au moins jusqu'au 21 septembre 2018, ainsi que le NGCC *Cape St-James*, qui est resté en attente à une station de la GCC située non loin pendant toute l'opération du CU.

Les formulaires SCI-230 montrent que le CU s'est réuni régulièrement au cours de chaque journée de l'opération d'intervention. Aucune liste des participants à ces réunions n'a été fournie, ni aucun compte rendu ou produit de travail clairement identifiable issu des nombreuses réunions qui figurent aux calendriers. L'exemple ci-dessous montre le calendrier de la réunion du 14 septembre 2018, qui a été préparé par JD. Huit membres du personnel de la GCC étaient sur les lieux ce jour-là, sur un total de dix ou onze qui ont été déployés tout au long de l'intervention.

1. Incident Name: Lina Island Grounding		2. Operational Period (Date/Time) From: Sep 14 0700 To: Sep 14 1900		ICS-230 (CCG) Daily Meeting Schedule
3. Meeting Schedule				
Time	Meeting/ Product Name	Purpose	Attendees	Location
0700	Ops Briefing	Delegation of duties	UC, Ops. PSC	Parking Lot
0730	Objectives Meeting	Discuss Objectives	UC, PSC	Tlell Room
1100	EU	Review 232	EU	Deena Room
1200	Tactics	Tactical Planning	PSC, OSC, EUL	Main Room
1500	Planning	Plan for next day's operational period	All	Main Room
1730	IAP Sign Off	Next Day's Operational Period	UC	Main Room

Figure 8 – Copie d'écran du calendrier de la réunion quotidienne du CU tenue le 14 septembre 2018

Les principaux détails et les étapes importantes des opérations du CU contenus dans les documents relatifs au PAI, ou les exceptions notables aux thèmes exposés ci-haut, sont les suivants :

- MH a produit à l'origine un [traduction] « Sommaire des ressources à risque » (SCI-232) pour l'unité environnementale le 12 septembre 2018, lequel document a été périodiquement mis à jour tout au long de l'intervention;
- Des survols de surveillance effectués par Transports Canada ont décelé un rejet d'hydrocarbures estimé à 0,3 litre le 12 septembre 2018 (plan de surveillance environnementale proposé daté du 13 septembre 2018);

- À l'occasion, des repas ont été fournis aux membres du CU par le propriétaire du navire et la Nation Haida (SCI-213);
- LD, un ambulancier paramédical (SCI-208), était à bord d'un bateau de sécurité du 14 septembre 2018 au 18 septembre 2018 (SCI-204);
- MH, ainsi qu'au moins quatre autres personnes, y compris deux membres du personnel du ministère de l'Environnement et de la Stratégie de changement climatique de la Colombie-Britannique (le « MESCCCB »), étaient à bord d'un navire de 30 pieds qui a effectué des travaux d'échantillonnage environnemental le 15 septembre 2018 (SCI-204);
- Le navire a été officiellement identifié comme étant le *West Island 395* le 15 septembre 2018 (SCI-213);
- Le plan de gestion des déchets daté du 15 septembre 2018 indique que [traduction] « les rejets mineurs autour de la zone de sauvetage seront gérés par Nucor et la GCC »;
- Un chaland équipé de [traduction] « quatre remorques-citernes de type B pour matières dangereuses ayant une capacité totale de 160 000 litres » devait arriver le 16 septembre 2018 pour entreprendre l'opération d'enlèvement du carburant (plan d'allègement suite à l'échouement sur l'île Lina, version 3.1);
- Un message général SCI-213 a été émis le 17 septembre 2018 pour aviser tous les membres du CU que [traduction] « tous les documents concernant l'échouement sur l'île Lina doivent être gardés en dossier, y compris les notes, les formulaires révisés, les cartes, etc. »;
- La modification n° 1 du plan d'allègement, comprise dans les documents relatifs au PAI pour le 22 septembre 2018, indique que [traduction] « en date du 20 septembre 2018, les remorques-citernes de type B servant à récupérer les eaux usées du lieu de l'incident sont pleines » et décrit en détail la procédure à suivre pour décharger leur contenu; et
- Un plan de démobilisation non daté inclus dans les documents relatifs au PAI pour les 24 et 25 septembre 2018 indique que [traduction] « Tous les documents sur papier doivent être remis à l'unité de documentation, y compris les notes sur papier brouillon, les blocs-notes, les formulaires SCI-214, etc. Tous les documents électroniques (photos, rapports, plans, etc.) doivent être transmis par courriel à l'unité de documentation [...]. Le personnel de supervision doit communiquer avec le personnel qui était sous sa direction et qui avait déjà quitté le lieu de l'incident avant la promulgation de ce plan pour lui demander de suivre la procédure ci-dessus. »

À part la modification du plan d'allègement, les documents relatifs au PAI ne donnent aucun détail sur le déroulement de l'opération d'allègement, et ils ne contiennent aucune évaluation du degré perçu de la menace que posait le navire durant l'intervention, ni de la quantité d'hydrocarbures polluants qui restaient à bord du navire aux diverses étapes de l'opération d'allègement.

Après les entrées du 17 septembre 2018, les documents relatifs au PAI ne contiennent aucune description détaillée des travaux effectués par les membres du personnel de la GCC,

ni des tâches qui leur ont été attribuées, sauf pour des signatures numériques montrant que certains formulaires SCI ont été produits.

Autres demandes d'indemnisation reçues relativement à l'incident

En plus de la demande d'indemnisation de la GCC, la Caisse a reçu à ce jour deux autres demandes d'indemnisation relatives à l'incident. La première a été reçue le 14 janvier 2019 de l'entité qui prétendait être le propriétaire du navire au moment où l'incident s'est produit. La deuxième demande d'indemnisation, reçue le 29 juillet 2020, a été présentée par le MESCCCB.

La demande d'indemnisation du propriétaire du navire contenait des documents exposant en détail les mesures prises par les différents entrepreneurs qu'il a engagés tout au long de l'intervention du CU, y compris, notamment, les rapports de l'inspecteur maritime, les registres des activités, ainsi que divers plans opérationnels.

La demande d'indemnisation du MESCCCB comprenait, entre autres choses, un exposé comprenant des entrées quotidiennes et les formulaires SCI-214a (Registre d'activités individuelles) des membres du personnel du MESCCCB qui ont été déployés, y compris l'attribution des tâches spécifiques, les activités, ainsi que les notes des réunions tenues à chaque jour de l'intervention du CU, souvent sous forme d'entrées faites toutes les heures.

L'un des formulaires SCI-214a du MESCCCB, daté du 24 septembre 2018, indique que JB, l'un des membres du personnel de la GCC, a signalé, en même temps qu'un représentant du propriétaire du navire, que l'opération d'allègement était terminée, que le navire ne posait plus un risque imminent de pollution, et que la GCC [traduction] « allait ordonner de s'occuper maintenant de récupérer les barrages flottants et les matelas absorbants souillés et de les mettre en sac. Une fois que ce sera fait, la menace d'un rejet catastrophique dans l'environnement sera éliminée. » Une autre entrée, datée du 25 septembre 2018 à 14 h 40, indique que [traduction] « le CU est devenu maintenant un CU partiellement virtuel. Les membres du CU qui ont été démobilisés sont les membres du personnel de la GCC [JB] et [CS], chef de l'unité situationnelle. »

CONCLUSIONS ET DÉCISIONS

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

L'incident a causé des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, ou a menacé de causer de tels dommages, dans la mer territoriale ou les eaux intérieures du Canada, et il a occasionné des frais pour la prise de mesures visant à réduire ces dommages. 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) de la LRMM.

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 un navire, comme le prévoit la partie 6, section 2 de la LRMM, et ils pourraient donc être indemnisables.

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

Identification et description du navire

Les documents fournis par la GCC le 1^{er} septembre 2020 n'indiquent pas le nom du navire, sauf pour une étiquette portant la mention « TASU 1 » sur le dossier contenant les documents. Une recherche a été faite dans le registre d'immatriculation de Transports Canada, mais il a été déterminé qu'aucun navire portant ce nom ou un nom apparenté n'est immatriculé au Canada.

L'exposé fourni par la GCC le 12 novembre 2020 désigne le navire sous le nom de *West Island 395*. Une recherche dans le registre d'immatriculation de Transports Canada a permis de trouver un chaland à coque d'acier immatriculé sous ce nom, portant le numéro matricule 323291, dont la longueur est semblable à celle du navire mentionné dans l'exposé de la GCC. De plus, les documents du PAI indiquent que, le 15 septembre 2018, il a été confirmé que le navire était bel et bien celui immatriculé sous ce nom et portant ce numéro matricule.

Les autres demandes d'indemnisation reçues par la Caisse relativement à cet incident désignent aussi le navire sous ces deux noms, bien que plusieurs d'entre elles étaient accompagnées de documents indiquant le numéro matricule mentionné ci-haut et des dimensions correspondant à celles du *West Island 395* (c.-à-d. une longueur de 51,21 mètres, une largeur de 14,66 mètres et un creux de 3,14 mètres).

Il est donc conclu que le navire est effectivement le *West Island 395*.

D'après le registre d'immatriculation, le navire a été construit en 1965 pour être apparemment utilisé à des fins industrielles. Plus tard, avant l'incident, le navire a été modifié pour y ajouter une superstructure d'habitation. Le navire ne semblait avoir aucun mode de propulsion, mais il transportait de grandes quantités de carburant diesel et d'essence dans des réservoirs à l'intérieur de sa coque pour faire fonctionner ses génératrices et ravitailler de plus petites embarcations en carburant.

Conclusions concernant la preuve

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

La GCC a fourni un exposé qui énonce certains faits importants de l'incident. Cette description des événements est acceptée comme étant généralement exacte. Bien que l'ensemble de la demande d'indemnisation de la GCC souffre de lacunes importantes en matière de preuve, qui sont examinées plus loin, certaines de ces lacunes peuvent être comblées par déduction et par la preuve que le MESCCCB a fournie dans sa demande d'indemnisation à la Caisse.

*Le navire a constitué une menace de pollution par les hydrocarbures jusqu'au
24 septembre 2018*

Il est admis que l'incident, tel qu'il a été décrit par la GCC, a entraîné un rejet d'hydrocarbures qui menaçait de causer des dommages à l'environnement, et que l'incident risquait aussi de causer de futurs rejets d'hydrocarbures. Bien que la quantité réelle d'hydrocarbures rejetés à la suite de l'incident ait été minimale, il y avait un véritable risque d'un rejet plus important, étant donné la quantité d'hydrocarbures se trouvant à bord du navire. De plus, les conséquences d'un tel rejet dans les eaux autour de Haida Gwaii auraient été graves. Il est admis que l'enlèvement des hydrocarbures du navire sur place était une mesure raisonnable dans les circonstances.

La décision d'enlever les hydrocarbures du navire sur place a été compliquée par des préoccupations quant à l'inflammabilité des vapeurs d'essence contenues dans la coque du navire. Ces préoccupations étaient réelles. Indépendamment du fait qu'un incendie ou une explosion à bord du navire ait pu causer des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, il est admis qu'il fallait bien comprendre et résoudre ces risques avant que l'opération d'enlèvement des hydrocarbures contenus dans les réservoirs du navire ne puisse débuter en toute sécurité. Cette situation, ainsi que l'endroit éloigné où le navire s'est échoué, ont eu pour effet de retarder et de prolonger l'intervention en réponse à l'incident.

Dans sa demande d'indemnisation, la GCC n'a pas fourni une évaluation de la menace de pollution continue que posait le navire, ni une chronologie complète de l'intervention du CU. Ce sont plutôt les formulaires SCI-214a fournis par le MESCCCB qui ont fait la lumière sur ces points. Comme il a été noté ci-haut, ces formulaires indiquent que, lorsque l'opération d'allègement a pris fin le 24 septembre 2018, la GCC était d'avis que le navire ne posait plus une grave menace de pollution par les hydrocarbures. Tout ce qui restait à faire, à ce stade, était de récupérer et de mettre en sac le matériel absorbant souillé, ce qui semble avoir été fait par le propriétaire.

En l'absence de preuve montrant que la GCC avait une raison de poursuivre son intervention environnementale après le 24 septembre 2018, il a été déterminé que sa participation active raisonnable au CU a pris fin à cette date. Compte tenu de cette conclusion, la journée du 25 septembre 2018 est allouée pour la démobilisation. En effet, il semble que les deux membres du personnel de la GCC qui étaient encore sur les lieux ont été démobilisés ce jour-là. La preuve disponible ne montre pas pourquoi ils sont demeurés sur place jusqu'au 27 septembre 2018.

La preuve généralise au lieu de préciser le rôle de la GCC dans l'intervention du CU

La demande d'indemnisation initiale de la GCC ne contenait aucune description de l'incident ni de l'intervention de la GCC en réponse à celui-ci. Si la Caisse n'avait pas déjà reçu deux demandes d'indemnisation relatives à l'incident venant de deux autres intervenants séparés, les documents que la GCC a fournis à l'origine auraient été tout à fait dénués de sens.

Après avoir reçu plusieurs demandes de renseignements additionnels, la GCC a fourni plus de 1 000 pages de documents, y compris un exposé. Bien que cette documentation volumineuse donne un certain contexte à l'incident, et bien qu'elle offre une explication partielle des documents fournis à l'origine et de la participation de la GCC à une intervention complexe et multipartite, elle ne fournit pas la preuve nécessaire pour établir tous les éléments de la demande d'indemnisation de la GCC.

En général, les documents additionnels fournis par la GCC ne décrivent pas les véritables mesures qu'elle a prises. De plus, ces documents ne donnent aucune explication ou justification concernant l'ampleur du déploiement de son personnel. L'exposé définit le mandat opérationnel général de la GCC et les trois rôles qu'elle joue dans une intervention dirigée par le SCI, mais il n'explique pas comment le personnel de la GCC qui était sur les lieux a rempli ce mandat. Les renseignements les plus précis que la GCC a fournis sur l'affectation de ses ressources se rapportent à ses deux navires qui étaient sur place pour faire respecter la zone d'exclusion établie autour du navire échoué ou pour être prêts à intervenir en cas d'urgence. Cependant, la GCC n'a réclamé aucuns frais pour l'usage de ces deux navires.

De simples affirmations faites dans l'exposé d'un incident qui a été rédigé longtemps après une opération d'intervention ont peu de valeur probante si elles ne sont pas étayées par des documents contemporains. Dans ce cas-ci, la GCC a affirmé dans son exposé que les entrepreneurs engagés par le propriétaire du navire [traduction] « n'avaient pas de directives claires et que la présence de la GCC était nécessaire pour fournir des directives claires en assurant une gestion de l'incident axée sur des objectifs, en faisant respecter une zone d'exclusion, et en communiquant avec les intervenants et le public. » À part le maintien de la zone d'exclusion, mentionné ci-haut, aucun document n'a été fourni pour illustrer la prétendue absence de directives, ni les mesures précises prises par la GCC pour y remédier. Par exemple, il semble que la GCC n'ait donné aucun ordre officiel en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, L.C. 2001, ch. 26. La correspondance du CU fournie par la GCC contribue peu à établir que celle-ci a assumé le rôle de coordonnateur ou de gestionnaire de projet. Il semble plutôt que l'opération ait été dirigée par le propriétaire du navire.

En ce qui concerne l'absence de preuve des mesures concrètes prises par la GCC, celle-ci aurait pu fournir à la Caisse ses formulaires de registres d'activités SCI-214, ses rapports de situation, ou ses registres quotidiens du personnel et de l'équipement. Ces documents accompagnent la grande majorité des demandes d'indemnisation présentées à la Caisse, mais ils n'ont pas été fournis dans ce cas-ci. Ce fait a été noté dans le courriel que la Caisse a envoyé à la GCC le 9 septembre 2020.

Notamment, les documents relatifs au PAI qui ont été fournis indiquent clairement que tous les participants au CU étaient obligés de conserver tous les documents produits au cours de l'intervention, y compris les notes, les rapports et les formulaires SCI-214. Si la GCC possède de tels documents, elle ne les a pas fournis à la Caisse. Cette situation est préjudiciable à la demande d'indemnisation de la GCC. On ne peut exagérer l'importance de fournir des documents précis sur l'attribution des tâches pour justifier le déploiement du personnel, qui représente la totalité des frais réclamés dans ce cas-ci.

Certaines conclusions et déductions en faveur de la GCC sont possibles, mais d'autres ne le sont pas

Malgré les importantes lacunes en matière de preuve dont souffre la demande d'indemnisation de la GCC, il est conclu que l'incident nécessitait l'intervention de plusieurs organismes et que la participation de la GCC à cette intervention était appropriée. Les lacunes dans la preuve fournie par la GCC ont plutôt des conséquences sur la détermination de l'ampleur du déploiement de la GCC que l'on peut considérer comme étant raisonnable. Certains éléments de ce déploiement peuvent être jugés raisonnables, que ce soit par déduction ou en tirant des conclusions de fait fondées sur la preuve disponible (voir la représentation visuelle des résultats de ces conclusions présentée à l'appendice).

Premièrement, le déploiement échelonné des trois membres supérieurs du personnel d'intervention environnementale (GT-07) sur les lieux de l'incident est jugé raisonnable, jusqu'au 25 septembre 2018 inclusivement. Dans l'ordre de leur déploiement, ces membres du personnel étaient les suivants : TM, PB et JB. Bien que peu ou point de documents aient été fournis pour justifier les activités précises de ces membres du personnel, il est admis que l'intervention d'un CU d'une telle ampleur nécessitait le leadership et l'expérience que de tels membres supérieurs du personnel de la GCC pouvaient offrir. Dans la mesure où leurs déploiements se sont chevauchés, ces chevauchements sont jugés raisonnables et nécessaires pour assurer l'efficacité de la relève et des déplacements.

Deuxièmement, le déploiement de LD, qui semble avoir été posté principalement sur l'eau pour assurer la sécurité du site, est jugé raisonnable. LD était manifestement qualifié à la fois comme ambulancier paramédical et comme agent d'intervention environnementale. Il est compréhensible qu'une intervention à grande échelle en réponse à un incident de pollution par les hydrocarbures nécessite du personnel spécialisé en sécurité, et la contribution de la GCC à cet égard est jugée raisonnable. De plus, il aurait sans doute été avantageux pour la GCC qu'un membre de son personnel formé en intervention environnementale soit présent sur l'eau en tout temps pour observer la situation et faire rapport sur l'avancement des diverses mesures prises par le propriétaire du navire et ses entrepreneurs. Cela est essentiel au rôle de surveillance exercé par la GCC.

Troisièmement, la présence sur place de deux membres du personnel de la GCC à n'importe quel moment du 11 septembre 2018 au 25 septembre 2018 inclusivement est généralement acceptée comme étant un minimum raisonnable. CS est le seul employé dont la présence sur place est acceptée comme suite à cette conclusion.

Enfin, d'après les divers documents relatifs au PAI, en particulier les calendriers des réunions quotidiennes chargés (voir l'exemple à la figure 8), toutes les heures de travail quotidiennes réclamées pour la période du 9 septembre 2018 au 25 septembre 2018, qu'il s'agisse d'heures normales de travail ou d'heures de travail supplémentaires, sont jugées raisonnables pour les membres du personnel susmentionnés.

Les frais réclamés pour les autres membres du personnel de la GCC (JD, MW, MH, NB et SD) sont rejetés au motif qu'ils ne sont pas justifiés par la preuve ou qu'ils sont réclamés en double. Notamment, NB et MH ont tous deux été affectés à l'unité environnementale.

Bien que la participation de la GCC à ce rôle du CU soit acceptée, la preuve fournie ne permet pas de conclure qu'il était raisonnable d'affecter du personnel de la GCC à cette tâche, surtout à la lumière de la participation d'Environnement et Changement climatique Canada (ECCC) et du MESCCCB, qui avaient tous deux du personnel spécialement qualifié sur place. Bien que MH (BI-02) ait produit, au début de son affectation, un sommaire des [traduction] « Ressources à risque », qui a manifestement été utilisé tout au long de l'intervention du CU, ce bref document non technique ne justifie pas à lui seul le déploiement prolongé sur place d'un spécialiste en sciences biologiques du ministère des Pêches et des Océans aux côtés du personnel spécialisé d'autres organismes gouvernementaux.

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

Les frais que la GCC a réclamés à la Caisse sont répartis en cinq annexes, dont chacune est décrite brièvement ci-après.

En vertu de la partie 7 de la LRMM, les mesures prises en réponse à un incident de pollution par les hydrocarbures et les frais qui en résultent doivent être raisonnables pour être indemnisables par la Caisse. Dans la mesure où les motifs n'ont pas déjà été exposés dans la présente lettre, les paragraphes suivants expliquent pourquoi certaines portions de la demande d'indemnisation de la GCC ont été jugées recevables et d'autres ont été rejetées.

Annexe 2 – Services contractuels

Montant réclamé : 3 300,00 \$

Comme il a déjà été noté, et comme le montre la figure 2, les frais des services contractuels réclamés par la GCC semblent être les frais d'hébergement de six membres de son personnel qui se sont rendus sur les lieux de l'incident. Ces membres du personnel ont apparemment logé à un endroit appartenant à Eagle Eye Lodging, à Skidegate, au prix tout compris de 100,00 \$ la nuit, par personne, pour la plupart des nuits où ils ont été présents sur place.

Bien que l'on ne sache pas pourquoi la GCC a inclus une partie de ses frais d'hébergement dans la catégorie des frais des services contractuels au lieu de celle des frais de déplacement, cette irrégularité n'est pas un obstacle au recouvrement de ces frais. Une grande partie des frais relatifs à Eagle Eye Lodging sont liés à des employés dont la participation à l'intervention de la GCC a été acceptée. De plus, les prix facturés par Eagle Eye Lodging sont raisonnables. Par conséquent, une portion considérable des frais réclamés à cette annexe sont acceptés. La première exception se rapporte à JD et SD, dont la présence sur place n'a pas été acceptée. La deuxième exception est attribuable à la date limite du 25 septembre 2018, comme il a été expliqué ci-haut. En raison de la date limite, les frais d'hébergement relatifs à CS et JB ont été réduits de 200,00 \$ pour chacun d'eux.

Le tableau suivant montre un sommaire des frais réclamés pour les services contractuels de Eagle Eye Lodging et des frais recevables :

Employé	Dates	Nuits	Montant réclamé	Montant recevable
JD	2018-09-11 au 2018-09-15	4	400,00 \$	0,00 \$
TM	2018-09-11 au 2018-09-15	4	400,00 \$	400,00 \$
PB	2018-09-15 au 2018-09-21	6	600,00 \$	600,00 \$
SD	2018-09-15 au 2018-09-21	6	600,00 \$	0,00 \$
CS	2018-09-20 au 2018-09-27	7	700,00 \$	500,00 \$
JB	2018-09-21 au 2018-09-27	6	600,00 \$	400,00 \$
Totaux			3 300,00 \$	1 900,00 \$

Tableau 1 – Sommaire des frais réclamés pour les services contractuels et des frais recevables

La portion de la demande d'indemnisation relative aux services contractuels est recevable au montant de 1 900,00 \$.

Annexe 3 – Déplacements

Montant réclamé : 16 030,50 \$

Seuls les frais de déplacement des membres du personnel dont la présence sur place est acceptée ont été pris en compte aux fins d'indemnisation. Ces frais sont examinés ci-dessous.

La majeure partie des frais de déplacement réclamés par la GCC sont les prix des billets d'avion de ses employés, qui ont tous voyagé par avion de Victoria ou Vancouver jusqu'à Sandspit, à Haida Gwaii, à préavis relativement court. Les prix des billets d'avion pour un aller simple variaient entre 399,70 \$ et 491,00 \$, et la GCC a payé les frais d'enregistrement de bagages de certains membres de son personnel, ainsi que les frais de changement de vol de 105,00 \$ de quelques membres du personnel qui ont dû rester sur les lieux plus longtemps que prévu à l'origine. Tous ces frais sont justifiés par des reçus, des factures et des itinéraires, selon le cas. Tous les frais réclamés sont jugés raisonnables et sont donc acceptés en entier.

Les autres frais de déplacement réclamés comprennent les prix de voyages en taxi et de billets de traversier, de modestes indemnités pour l'usage d'un véhicule personnel et des frais d'achat de carburant, des frais de location de voiture, et des frais d'hôtel qui ne sont pas inclus à l'annexe 2. Sauf quelques exceptions mineures, notées ci-dessous, ces frais sont justifiés de manière satisfaisante et sont raisonnables. Par conséquent, ils sont généralement acceptés en entier.

Enfin, les frais de repas et les frais accessoires réclamés pour chaque membre du personnel de la GCC qui était sur place varient de 199,81 \$ à 594,86 \$. Les frais de chaque employé sont justifiés seulement par deux entrées globales codées inscrites dans des formulaires internes d'établissement des coûts de la GCC. Aucune ventilation quotidienne ou autre explication n'est fournie. Bien que cette preuve soit minime, il est noté que les frais réclamés par employé ne dépassent pas les taux des indemnités quotidiennes des directives du Conseil du Trésor qui étaient en vigueur au moment de l'incident. Les frais des indemnités quotidiennes réclamés pour certains employés sont bien inférieurs au taux normaux du Conseil du Trésor, peut-être parce que certains repas ont été fournis par le propriétaire du navire et la Nation Haida. Ces frais sont jugés raisonnables et sont acceptés en entier.

Seulement trois montants réclamés à cette annexe posent des problèmes qui ont entraîné des réductions : des frais divers de transport au montant de 98,79 \$ engagés par JB qui ne sont pas décrits ni justifiés; des frais d'hôtel au montant de 113,00 \$ que TM a manifestement payés pour MW, avant d'être remboursé; et une apparente erreur de calcul qui a entraîné un montant en trop de 1,29 \$ dans les frais de déplacement réclamés pour LD.

Enfin, la demande d'indemnisation de la GCC comprend des documents relatifs aux frais de déplacement d'un onzième employé, JG, qui n'est mentionné dans aucun autre document fourni, mais qui semble avoir été présent sur les lieux du 8 au 10 octobre 2018. Les documents montrent que les frais de déplacement de JG se sont élevés à 1 570,91 \$, mais cette somme n'est pas incluse dans le montant total réclamé à cette annexe. Étant donné qu'aucune explication ou autre document n'a été fourni pour justifier la présence de JG sur les lieux presque deux semaines après le départ des autres membres du personnel de la GCC, ces frais ne peuvent être acceptés.

Le tableau suivant montre un sommaire des frais de déplacement réclamés et des frais recevables :

Employé (groupe et niveau), affectation	Montant réclamé	Montant recevable
PB (GT-07), Commandement unifié	1 164,79 \$	1,164,79 \$
NB (PC-02), Unité environnementale	1 649,96 \$	0,00 \$
JB (GT-07), Commandement unifié	2 980,11 \$	2,881,32 \$
JD (GT-04), Chef de l'unité situationnelle	1 479,65 \$	0,00 \$
SD (GT-04), Chef de l'unité situationnelle	1 129,93 \$	0,00 \$
MH (BI-03), Unité environnementale	2 234,11 \$	0,00 \$
TM (GT-07), Commandement unifié	1 054,86 \$	941,86 \$
CS (GT-05), Chef de l'unité situationnelle	1 381,25 \$	1 381,25 \$
MW (GT-04), Chef de l'unité situationnelle	1 226,22 \$	0,00 \$
LD (GT-04), Opérations sur l'eau	1 729,62 \$	1 728,33 \$
Totaux	16 030,50 \$	8 097,55 \$

Tableau 2 – Sommaire des frais de déplacement réclamés et des frais recevables

La portion de la demande d'indemnisation relative aux frais de déplacement est recevable au montant de 8 097,55 \$.

Annexe 4 – Salaires – Personnel à temps plein Montant réclamé : 18 106,95 \$

Les montants réclamés par la GCC pour les frais des salaires normaux sont présentés en détail à la figure 4 et dans l'appendice. L'approche générale à l'égard de l'évaluation de ces frais a déjà été décrite dans la lettre, et les résultats sont surlignés en vert dans l'appendice.

Il convient de noter que la GCC n'a pas inclus la somme de 2 146,50 \$ qu'elle a payée à LD dans le montant total de cette annexe ni dans le montant global qu'elle a réclamé. Dans une telle circonstance, les frais en question ne sont normalement pas pris en compte aux fins d'indemnisation, à moins qu'il semble que le demandeur cherche en fait à recouvrer ces frais et qu'il les ait simplement omis par erreur. Dans ce cas-ci, il est admis que la GCC veuille sans doute recouvrer les frais de salaire de LD, en partie parce que la GCC cherche

manifestement à recouvrer les frais des heures de travail supplémentaires de cet employé. De toute façon, le montant recevable des frais des salaires normaux ne dépasse pas la somme de 18 106,95 \$ que la GCC a réclamée à cette annexe.

Le tableau suivant montre un sommaire des frais réclamés pour les salaires normaux et des frais recevables :

Employé (groupe et niveau), affectation	Montant réclamé	Montant recevable
PB (GT-07), Commandement unifié	2 466,00 \$	2 466,00 \$
NB (PC-02), Unité environnementale	1 983,60 \$	0,00 \$
JB (GT-07), Commandement unifié	2 055,00 \$	1 644,00 \$
JD (GT-04), Chef de l'unité situationnelle	1 533,00 \$	0,00 \$
SD (GT-04), Chef de l'unité situationnelle	1 839,60 \$	0,00 \$
MH (BI-03), Unité environnementale	2 511,00 \$	0,00 \$
TM (GT-07), Commandement unifié	2 466,00 \$	2 466,00 \$
CS (GT-05), Chef de l'unité situationnelle	1 719,75 \$	1 375,80 \$
MW (GT-04), Chef de l'unité situationnelle	1 533,00 \$	0,00 \$
LD (GT-04), Opérations sur l'eau	2 146,20 \$	2 146,20 \$
Totaux	20 253,15 \$	10 098,00 \$

Tableau 3 – Sommaire des frais réclamés pour les salaires normaux et des frais recevables

La portion de la demande d'indemnisation relative aux frais de salaire est recevable au montant de 10 098,00 \$.

Annexe 5 – Heures de travail supplémentaires – PTP Montant réclamé : 26 297,97 \$

Les montants réclamés par la GCC pour les frais des heures de travail supplémentaires sont présentés en détail à la figure 5 et dans l'appendice. L'approche générale à l'égard de l'évaluation de ces frais a déjà été décrite dans la lettre, et les résultats sont surlignés en vert dans l'appendice.

Il est à noter qu'il pourrait y avoir un problème en ce qui concerne le taux des heures de travail supplémentaires réclamées pour LD. En général, le taux des heures de travail supplémentaires des membres du personnel de la GCC correspond au taux horaire du salaire de base de l'employé (sauf la majoration de 20 % pour les frais du régime d'avantages sociaux des employés), multiplié par 1,5 ou 2.0. Le taux horaire du salaire de base de LD semble être trop bas, car il se chiffre à 32,08 \$ par rapport à 40,88 \$ y compris les avantages sociaux (voir les figures 4 et 5). De toute évidence, soit que le montant total réclamé pour les heures de travail supplémentaires de cet employé soit un peu bas, soit que le montant total réclamé pour son salaire normal soit un peu élevé. Cependant, étant donné que la différence est minime, il n'a pas été jugé nécessaire de faire un ajustement.

Le tableau suivant montre un sommaire des frais réclamés pour les heures de travail supplémentaires et des frais recevables :

Employé (groupe et niveau), affectation	Montant réclamé	Montant recevable
PB (GT-07), Commandement unifié	3 846,86 \$	3 846,86 \$
NB (PC-02), Unité environnementale	2 410,41 \$	0,00 \$
JB (GT-07), Commandement unifié	2 693,94 \$	2 419,98 \$
JD (GT-04), Chef de l'unité situationnelle	2 401,94 \$	0,00 \$
SD (GT-04), Chef de l'unité situationnelle	2 947,06 \$	0,00 \$
MH (BI-03), Unité environnementale	0,00 \$	0,00 \$
TM (GT-07), Commandement unifié	3 938,18 \$	3 938,18 \$
CS (GT-05), Chef de l'unité situationnelle	2 608,52 \$	2 551,19 \$
MW (GT-04), Chef de l'unité situationnelle	2 291,21 \$	0,00 \$
LD (GT-04), Opérations sur l'eau	3 159,88 \$	3 159,88 \$
Totaux	26 298,00 \$²	15 916,09 \$

Tableau 4 – Sommaire des frais réclamés pour les heures de travail supplémentaires et des frais recevables

La portion de la demande d'indemnisation relative aux heures de travail supplémentaires est recevable au montant de 15 916,09 \$.

Annexe 13 – Administration

Montant réclamé : 961,60 \$

Dans sa demande d'indemnisation, la GCC a réclamé des frais d'administration au taux de 3,09 %, qui ont été appliqués au total des frais de déplacement et au total des frais de salaire, moins la majoration de 20 % pour les frais du régime d'avantages sociaux des employés.

Le taux de 3,09 % est généralement accepté comme étant raisonnable, mais le montant réclamé a dû être ajusté à la baisse pour tenir compte de la réduction des montants réclamés par la GCC pour les frais de salaire et les frais de déplacement.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux frais d'administration est recevable au montant de 510,24 \$.

SOMMAIRE DE L'OFFRE ET CONCLUSION

Le tableau suivant montre un sommaire des frais réclamés et des frais recevables :

Annexe	Montant réclamé	Montant recevable
2 – Services contractuels	3 300,00 \$	1 900,00 \$
3 – Déplacements	16 030,50 \$	8 097,55 \$
4 – Salaires – Personnel à temps plein	18 106,95 \$	10 098,00 \$
5 – Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein	26 297,97 \$	15 916,09 \$

² Ce montant est de 0,03 \$ supérieur à celui que la GCC a réclamé, ce qui est vraisemblablement le résultat d'une erreur d'arrondissement.

Annexe	Montant réclamé	Montant recevable
13 – Administration	961,60 \$	510,24 \$
Totaux	64 697,02 \$	36 521,88 \$

Tableau 5 – Sommaire des montants réclamés et des montants recevables

Le montant des frais recevables s'élève à 36 521,88 \$. 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.

Pièce Jointe : Appendice : Tableau des frais de personnel réclamés et des frais recevables

APPENDICE : TABLEAU DES FRAIS DE PERSONNEL RÉCLAMÉS ET DES FRAIS RECEVABLES

Employee Information			Units	Date (September 2018)																		Totals Claimed	
Initials	Group, Level, Hourly Rates ³			09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26		27
PB	GT-07 REG: \$54.80 OT: \$45.66	REG Hours	-	-	-	-	-	7.50	-	-	7.50	7.50	7.50	7.50	7.50	-	-	-	-	-	-	45.00	
		Total Cost	-	-	-	-	-	\$411.00	-	-	\$411.00	\$411.00	\$411.00	\$411.00	\$411.00	-	-	-	-	-	-	\$2,466.00	
		OT Hours	-	-	-	-	-	6.75	21.00	25.00	10.50	3.00	6.00	6.00	-	-	-	-	-	-	-	84.25	
		Total Cost	-	-	-	-	-	\$308.21	\$958.86	\$1,141.50	\$479.43	\$136.98	\$273.96	\$273.96	\$273.96	-	-	-	-	-	-	\$3,846.86	
NB	PC-02 REG: \$44.08 OT: \$36.73	REG Hours	-	-	7.50	7.50	7.50	7.50	-	-	7.50	7.50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	45.00	
		Total Cost	-	-	\$330.60	\$330.60	\$330.60	\$330.60	-	-	\$330.60	\$330.60	-	-	-	-	-	-	-	-	-	\$1,983.60	
		OT Hours	-	-	5.625	4.500	5.625	4.125	17.250	21.000	3.375	4.125	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	65.625
		Total Cost	-	-	\$206.61	\$165.29	\$206.61	\$151.51	\$633.59	\$771.33	\$123.96	\$151.51	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	\$2,410.41
JB	GT-07 REG: \$54.80 OT: \$45.66	REG Hours	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7.50	7.50	-	-	7.50	7.50	7.50	-	37.50	
		Total Cost	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	\$411.00	\$411.00	-	-	\$411.00	\$411.00	\$411.00	-	\$2,055.00
		OT Hours	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6.00	3.00	15.00	23.00	3.00	3.00	3.00	3.00	59.00
		Total Cost	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	\$273.96	\$136.98	\$684.90	\$1,050.18	\$136.98	\$136.98	\$136.98	\$136.98	\$2,693.94
JD	GT-04 REG: \$40.88 OT: \$34.07	REG Hours	-	7.50	7.50	7.50	7.50	7.50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	37.50	
		Total Cost	-	\$306.60	\$306.60	\$306.60	\$306.60	\$306.60	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	\$1,533.00
		OT Hours	-	16.75	11.75	9.00	6.75	8.25	18.00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	70.50
		Total Cost	-	\$570.67	\$400.32	\$306.63	\$229.97	\$281.09	\$613.26	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	\$2,401.94
SD	GT-04 REG: \$40.88 OT: \$34.07	REG Hours	-	-	-	-	-	7.50	-	-	7.50	7.50	7.50	7.50	7.50	-	-	-	-	-	-	45.00	
		Total Cost	-	-	-	-	-	\$306.60	-	-	\$306.60	\$306.60	\$306.60	\$306.60	\$306.60	-	-	-	-	-	-	-	\$1,839.60
		OT Hours	-	-	-	-	-	7.50	21.00	25.00	9.00	3.00	7.50	6.75	6.75	-	-	-	-	-	-	-	86.50
		Total Cost	-	-	-	-	-	\$255.53	\$715.47	\$851.75	\$306.63	\$102.21	\$255.53	\$229.97	\$229.97	-	-	-	-	-	-	-	\$2,947.06
MH	BI-03 REG: \$55.80 OT: N/A	REG Hours	-	-	7.50	7.50	7.50	7.50	-	-	7.50	7.50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	45.00	
		Total Cost	-	-	\$418.50	\$418.50	\$418.50	\$418.50	-	-	\$418.50	\$418.50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	\$2,511.00
		OT Hours	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		Total Cost	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TM	GT-07 REG: \$54.80 OT: \$45.66	REG Hours	-	7.50	7.50	7.50	7.50	7.50	-	-	7.50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	45.00	
		Total Cost	-	\$411.00	\$411.00	\$411.00	\$411.00	\$411.00	-	-	\$411.00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	\$2,466.00
		OT Hours	19.00	9.75	11.75	9.00	6.75	8.25	11.25	10.50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	86.25
		Total Cost	\$867.54	\$445.19	\$536.50	\$410.94	\$308.20	\$376.70	\$513.68	\$479.43	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	\$3,938.18
CS	GT-05 REG: \$45.86 OT: \$38.22	REG Hours	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7.50	7.50	-	-	7.50	7.50	7.50	-	37.50	
		Total Cost	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	343.95	343.95	-	-	343.95	343.95	343.95	-	\$1,719.75
		OT Hours	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4.50	6.75	21.00	27.00	6.00	1.50	-	1.50	68.25
		Total Cost	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	\$171.99	\$257.99	\$802.62	\$1,031.94	\$229.32	\$57.33	-	\$57.33	\$2,608.52
MW	GT-04 REG: \$40.88 OT: \$34.07	REG Hours	-	7.50	7.50	7.50	7.50	7.50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	37.50	
		Total Cost	-	\$306.60	\$306.60	\$306.60	\$306.60	\$306.60	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	\$1,533.00
		OT Hours	-	9.75	11.75	9.00	6.75	8.25	21.75	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	67.25
		Total Cost	-	\$332.19	\$400.32	\$306.63	\$229.97	\$281.08	\$741.02	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	\$2,291.21
LD	GT-04 REG: \$40.88 OT: \$32.08	REG Hours	-	-	7.50	7.50	7.50	7.50	-	-	7.50	7.50	7.50	-	-	-	-	-	-	-	-	52.50	
		Total Cost	-	-	\$306.60	\$306.60	\$306.60	\$306.60	-	-	\$306.60	\$306.60	\$306.60	-	-	-	-	-	-	-	-	-	\$2,146.20
		OT Hours	-	-	11.25	6.75	6.75	6.75	18.00	26.00	13.25	4.5	5.25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	98.50
		Total Cost	-	-	\$360.90	\$216.54	\$216.54	\$216.54	\$577.44	\$834.08	\$425.06	\$144.36	\$168.42	-	-	-	-	-	-	-	-	-	\$3,159.88

³ Hourly rates are expressed herein as follows: regular salaried hours, including the costs of the employee benefits plan = "REG"; and overtime = "OT". The CCG pays overtime at either 1.5 or 2.0 times the employee's regular rate, less the cost of the employee benefits plan. The present table simplifies the OT data by including only the total number of OT hours actually paid (e.g., 10 hours worked at double time is recorded as 20 hours at the OT rate).