



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

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

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

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

## **LETTRE D'OFFRE**

Ottawa, le 3 mars 2021

*Dossier de la CIDPHN : 120-881-C*

*Dossier de la GCC :*

### **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 : *Friday While* – Marina Van Isle, port de Tsehum,  
Sidney (Colombie-Britannique) Date de l'incident : 2019-01-08**

---

### **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 navire à moteur *Friday While*, qui a été impliqué dans un incident survenu le 9 janvier 2019 près de la marina Van Isle, dans le port de Tsehum, à proximité de la ville de Sidney, en Colombie-Britannique (l'« incident »).

Le 7 janvier 2021, 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 la somme de 27 442,55 \$ 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* (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. La somme de 10 531,22 \$ (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. Elle comprend aussi un sommaire des frais réclamés par la GCC, ainsi que des documents justificatifs. Dans la mesure où l'exposé et les documents justificatifs se rapportent à la décision, ils sont examinés ci-après.

### Exposé

Le 8 janvier 2019, à 10 h 15, la GCC a été avisée qu'un bateau de plaisance (le « navire ») avait coulé au nord-ouest du brise-lames de la marina Van Isle, dans le port de Tsehum. Le port est situé dans la ville de Sidney, en Colombie-Britannique.

La GCC a dépêché une équipe d'intervention environnementale sur les lieux de l'incident. Elle a déterminé qu'elle devait utiliser un bateau de type « CGE705 » pour inspecter le navire. À son arrivée sur les lieux, elle a constaté que le navire avait presque entièrement coulé et que seule une petite partie dépassait de la surface de l'eau. Il y avait aussi une petite irisation d'hydrocarbures irrécupérable sur l'eau.

*Figure 1 - Le navire dans l'état où il était à l'arrivée de la GCC (extrait de l'exposé de la GCC)*

La GCC a vite déterminé qu'il fallait renflouer le navire, le vider d'eau, et peut-être le sortir de l'environnement marin pour éviter tout dommage dû à la pollution par les hydrocarbures.

Le 9 janvier 2019, la GCC a engagé l'entrepreneur Eagle Eye Marine pour récupérer le navire. L'opération a débuté le 11 janvier à marée basse, avec l'aide d'une entreprise de plongée qui a utilisé des sacs de levage.

Le 11 janvier 2019, la GCC a envoyé une équipe d'intervention environnementale sur les lieux pour aider à récupérer le navire si nécessaire. La première tentative de renflouer le navire et le vider d'eau a échoué. Une équipe de plongée de l'entreprise Advanced Subsea Services a fait une inspection du navire. Il a été conclu que le navire ne pouvait pas être renfloué pour être vidé d'eau parce que sa coque était trouée. Des sacs de levage ont été utilisés pour remettre le navire à flot, et celui-ci a ensuite été remorqué au chantier de Vector Marine pour être sorti de l'eau.

Le navire a été inspecté par un expert maritime de Building Sea Marine le 24 janvier 2019. Les extraits suivants du rapport d'inspection maritime étaient inclus dans l'exposé de la GCC :

**Survey of the vessel shows aspects to condition, as follow:**

**Vessel on blocks in the yard and leaking oily bilge water from several damaged sections of the hull.**

**The hull shell itself appears (where visible) to have been part-full of bilge water for quite a long time, as evidenced by the stain marks.**

Fitted with single screw, shaft drive and Volvo Penta 6-cyl turbo diesel.

Main engine and gear fully submerged with no preservation efforts once vessel raised.

Multiple 12VDC batteries in the aft lazarette, perhaps 6 in total of various size and vintage.

Port and starboard fuel tanks could not be dipped due arrangement of fill and vents. Assumed to be full of diesel fuel/water mixture.

Fuel system appears to remain connected to the M/E and heating furnace through steel pipe and rubber hose.

Main engines and gear considered to remain with sump oils in place.

Hydraulic steering system appears to remain intact and so also full of oil.

The machinery is non-functional and there is no automatic bilge pumping capability.

Following survey with the vessel on blocks it is considered that:

The vessel requires very significant hull repairs.

All machinery, electrical and domestic require complete rebuilding.

The vessel carries no value whatsoever, whole or disassembled;

The vessel could not reasonably or economically be repaired & rebuilt to a seaworthy status; and,

The vessel is not currently seaworthy and is considered to be an immediate risk to foundering if put back into the water as is.

Full report with recommendations to follow.

*Figure 2 - Extraits du rapport d'inspection maritime produit par Building Sea Marine et inclus dans l'exposé de la GCC*

L'exposé indique que, comme suite au rapport d'inspection maritime produit par Building Sea Marine, il a été décidé de déconstruire le navire.

### 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 :

		<u>SCH</u>
MATERIALS AND SUPPLIES	-	1
CONTRACT SERVICES	16,950.89	2
TRAVEL	-	3
SALARIES - FULL TIME PERSONNEL	1,687.13	4
OVERTIME - FULL TIME PERSONNEL	168.71	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)	8,419.00	11
VEHICLES	173.39	12
ADMINISTRATION	43.44	13
	<hr/>	
TOTAL CCG COST OF INCIDENT	<u>\$ 27,442.55</u>	

Figure 3 - Copie d'écran du sommaire des frais de la GCC

La demande d'indemnisation de la GCC comprend aussi le sommaire suivant des frais engagés par les entrepreneurs :

SCHEDULE #2				
INCIDENT:	FRIDAY WHILE	PROJECT CODE:	FHVT5	
INCIDENT DATE:	January 8, 2019	DATE PREPARED:	Dec 29/20	
DEPARTMENT:	CANADIAN COAST GUARD	PREPARED BY:		
CONTRACT SERVICES	AMOUNT	GST	TOTAL	REFERENCE
EAGLE EYE MARINE	4,900.00	245.00	5,145.00	INV 1269
VECTOR YACHT SERVICES	9,354.20	467.71	9,821.91	INV 31157 <i>Paid Jan 30/19</i>
BUILDING SEA MARINE	1,889.50	94.48	1,983.98	INV 737 <i>Paid April 3/19</i>
			-	<i>Paid Feb 25/19</i>
			-	
			-	

Figure 4 - Sommaire des frais des services contractuels produit par la GCC

Preuve contradictoire concernant les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

La preuve fournie dans la demande d'indemnisation à propos de la pollution par les hydrocarbures est parfois incohérente ou contradictoire.

La demande d'indemnisation de la GCC comprend plusieurs documents intitulés [traduction] « Registre quotidien du personnel et de l'équipement ». Il y en a un pour chaque jour où des membres du personnel de la GCC étaient sur les lieux de l'incident. Le registre contient aussi une section de « notes », dans laquelle le personnel de la GCC a souvent inscrit des observations. L'entrée faite dans le registre le premier jour de l'intervention, le 8 janvier 2019, est notable à la lumière des faits relatés dans l'exposé. Elle se lit comme suit :

**3 ER personnel were assessing a sunken vessel in Ganges when advised by ROC alerting desk that a vessel was grounded at the Van Isle Marina in Tsehum Harbour. On completion of assessment in Ganges, ER crew proceeded to Tsehum Harbour. On arrival a pleasure craft, approximately 35ft in length, was observed grounded. Unable to board to obtain any owner information or if pollution on board. No pollution observed, however, vessel deemed a high risk to pollute and should be removed from the marine environment. Arrangements to be made for salvage.**

*Figure 5 - Extrait du registre quotidien du personnel et de l'équipement pour la journée du 8 janvier 2019*

La principale observation à souligner est que [traduction] « aucune pollution n'a été constatée » le premier jour de l'intervention. Pourtant, on dit dans l'exposé que de la pollution était visible dans l'eau lorsque le personnel de la GCC est arrivé sur les lieux.

Il est aussi à noter que le registre du 11 janvier 2019 indique qu'une irisation d'hydrocarbures a été observée ce jour-là, [traduction] « autour du navire et dans tout le port ».

Il y a aussi une divergence à propos des réservoirs de carburant se trouvant à bord du navire. On dit dans l'exposé que [traduction] « Les réservoirs de carburant de bâbord et de tribord n'ont pu être sondés à cause de la disposition des becs de remplissage et des événements. Il est présumé qu'ils sont pleins d'un mélange de carburant diesel et d'eau. »

Inversement, on dit à la page 5 du rapport d'inspection maritime que [traduction] « L'état des réservoirs de carburant en acier de bâbord et de tribord est inconnu, mais ils semblent être vides lorsqu'on les cogne de l'extérieur. » On dit également à la page 6 de ce rapport [traduction] que « Les réservoirs de carburant sont probablement remplis à 50 % d'un mélange de carburant et d'eau. »

Ces incohérences dans la preuve fournie doivent être examinées avant que des décisions appropriées ne puissent être prises.

\*\*\*

## 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 éviter ces dommages ou les réduire au minimum. 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 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.

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

La demande d'indemnisation de la GCC est accompagnée d'un exposé qui énonce les faits de l'incident de façon assez détaillée. La description des événements importants est acceptée comme étant généralement exacte, à part ce qui est noté ci-dessous.

### Les registres et l'exposé de la GCC sont parfois contradictoires

Il y a des contradictions entre l'exposé et les observations faites dans les registres quotidiens du personnel et de l'équipement, à savoir s'il y avait ou non de la pollution dans l'eau le premier jour de l'intervention, soit le 8 janvier 2019.

En général, l'exposé est rédigé après coup, tandis que les registres quotidiens du personnel et de l'équipement sont produits au cours de l'intervention. En cas d'incohérence dans la preuve, la plus récente preuve est considérée comme étant moins fiable que les documents produits durant les événements pertinents ou peu de temps après.

Il est donc déterminé que lorsque le personnel de la GCC est arrivé sur les lieux le 8 janvier 2019, aucune pollution n'a en fait été observée dans l'eau.

Malgré la conclusion énoncée ci-haut, étant donné que le navire avait coulé, il était raisonnable pour la GCC de croire que le navire risquait de causer des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, même le 8 janvier 2019. D'ailleurs, un rejet d'hydrocarbures a été constaté le 11 janvier 2019, et il est possible qu'un rejet se soit en fait produit avant cela, mais qu'il n'ait pas été observé.

Par conséquent, il était raisonnable pour la GCC d'intervenir en réponse à l'incident comme si le navire posait un risque minime de causer des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

*La preuve ne montre pas qu'il était nécessaire de déconstruire le navire*

Le navire était un bateau de plaisance ayant une coque en fibre de verre et une longueur d'environ 31 pieds. Il a subi des dommages après avoir dérivé, s'être échoué, et avoir coulé presque complètement. Le navire avait à son bord de multiples réservoirs de carburant. Bien que la preuve concernant les réservoirs soit contradictoire, il est conclu qu'après que le navire ait été sorti de l'eau, les réservoirs étaient partiellement remplis d'un mélange de carburant diesel et d'eau.

En règle générale, pour que les frais de déconstruction d'un navire soient recouvrables, il doit être établi que le navire lui-même posait un tel risque. C'est-à-dire que, si le navire était remis à l'eau, il y aurait un risque raisonnable que cela causerait des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Cela consiste généralement à établir que les matériaux dont le navire est construit sont saturés d'hydrocarbures. Il est rare qu'une coque en fibre de verre devienne saturée d'hydrocarbures.

Dans ce cas-ci, la preuve ne permet pas de conclure que le navire lui-même risquait de causer des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Bien qu'il soit admis que le contenu des réservoirs de carburant ait pu poser un tel risque, une fois que le navire a été sorti de l'eau, il semble n'y avoir aucune raison pour laquelle les réservoirs de carburant n'auraient pas pu être vidés par pompage, ce qui aurait éliminé la menace de pollution. Il n'aurait pas donc été nécessaire de déconstruire le navire.

De plus, rien n'indique que le personnel de la GCC qui était présent sur les lieux, ni les entrepreneurs engagés par la GCC, ont déployé de l'équipement de lutte contre la pollution par les hydrocarbures durant l'intervention. Ceux qui sont intervenus en réponse à l'incident ne semblent pas avoir jugé que le navire posait une menace suffisante pour déployer un tel équipement. Rien dans la preuve ne met en doute la décision de l'intervenant à cet égard. En pareil cas, il faudrait une preuve solide pour montrer que la déconstruction d'un tel navire était une mesure nécessaire pour prévenir de futurs dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Dans ce cas-ci la preuve est insuffisante pour permettre de tirer une telle conclusion.

Par conséquent, il n'est pas accepté que la déconstruction du navire était une mesure raisonnable prise en réponse à la pollution par les hydrocarbures.

\*\*\*

**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, les mesures prises en réponse à un incident de pollution par les hydrocarbures et les frais qui en découlent doivent être raisonnables pour donner droit à une indemnisation. La question de savoir si cela a été établi est examinée dans chacune des catégories suivantes de la demande d'indemnisation de la GCC.

**Annexe 2 – Services contractuels**

**Montant réclamé : 16 950,89 \$**

La GCC a engagé trois entrepreneurs pour intervenir en réponse à l'incident :

- Eagle Eye Marine Services, qui a été engagé pour récupérer le navire;
- Vector Yacht Services, qui a été engagé pour déconstruire le navire après qu'il ait été sorti de l'eau; et
- Building Sea Marine, qui a été engagé pour faire une inspection du navire et produire un rapport.

La facture pour les travaux effectués par Eagle Eye Marine Services est datée du 12 janvier 2019 et porte le numéro 1269. Elle contient deux lignes de facturation qui sont très peu détaillées.

La première ligne de facturation est pour l'usage de sacs de levage et d'un équipage pour remorquer le navire le 11 janvier 2019. Cela a coûté 3 200 \$. Ce montant semble avoir été calculé par rapport à la longueur du navire. Bien que la facture indique une longueur de 32 pieds, mais que le registre d'immatriculation de Transports Canada montre que la longueur du navire est plus près de 31 pieds, le coût est jugé raisonnable.

La deuxième ligne de facturation est pour une équipe de quatre plongeurs de l'entreprise Advanced Subsea Services. La facture de ce sous-traitant n'a pas été incluse dans la demande d'indemnisation. Le montant facturé par Advanced Subsea Services s'élève à 1 700 \$, ce qui ne comprend sans doute pas la TPS étant donné ce chiffre rond. Le besoin de faire appel à des plongeurs pour aider à renflouer le navire était évident. Ce coût est jugé raisonnable.

Par conséquent, la facture de Eagle Eye Marine Services est acceptée en entier au montant de 5 145,00 \$, y compris les taxes.

La facture de Vector Yacht Services est datée du 11 janvier 2019 et porte le numéro de commande 31157. Le montant total de la facture s'élève à 9 821,91 \$. La principale tâche accomplie par Vector Yacht Services a été de déconstruire le navire. À la lumière de la conclusion selon laquelle la déconstruction du navire n'était pas une mesure prise pour prévenir des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, la majeure partie des frais réclamés pour les travaux accomplis par Vector Yacht Services ne peut être acceptée. Cependant, certaines tâches secondaires individuelles effectuées par Vector Yacht Services pourraient être considérées comme des mesures prises en réponse à la pollution par les hydrocarbures.

En raison de l'absence de détails sur les coûts des tâches individuelles accomplies par Vector Yacht Services, il est difficile de déterminer quels frais pourraient être indemnisables. La facture ne contient aucun renseignement sur le taux des salaires des

travailleurs, le coût de l'équipement utilisé, ou les travaux accomplis quotidiennement. Aucun document justificatif ou complémentaire n'était joint à la facture.

Bien que l'eau huileuse contenue dans les réservoirs de carburant du navire ait sans doute été enlevée et éliminée à un certain moment, rien n'indique que ce travail a été fait et aucun renseignement sur le coût de ces travaux n'a été fourni.

Seulement deux tâches ont pu être identifiées dans la facture de Vector Yacht Services comme étant des mesures indemnisables prises en réponse à la pollution par les hydrocarbures. La première tâche a été de sortir le navire de l'eau et de le placer sur des blocs. Le coût de cette tâche s'est élevé à 606,00 \$, plus la TPS. La deuxième tâche a été d'entreposer le navire pendant un mois, ce qui a coûté 606,00 \$, plus la TPS.

Par conséquent, la facture de Vector Yacht Services est acceptée au montant de 1 272,60 \$, y compris la TPS.

La troisième facture est celle de Building Sea Marine au montant de 1 983,98 \$. Le rapport d'inspection indique que celle-ci a été effectuée pour déterminer [traduction] « l'état et la valeur de récupération » du navire. Le contenu du rapport correspond à cette description, et il ne contient que des renseignements anecdotiques concernant la menace de pollution par les hydrocarbures. Il est donc conclu que le rapport d'inspection n'a pas été commandé en tant que mesure prise en réponse à une menace de pollution par les hydrocarbures. La facture est rejetée en entier.

**La portion de la demande d'indemnisation relative aux services contractuels est recevable au montant de 6 417,60 \$.**

***Annexe 4 – Salaires : Personnel à temps plein*** ***Montant réclamé : 1 687,13 \$***

La demande d'indemnisation était accompagnée de registres quotidiens du personnel et de l'équipement pour les journées du 8 et du 11 janvier 2019. Ces documents montrent les heures de travail de chaque employé de la GCC dépêché sur les lieux de l'incident. Il y a une divergence entre les chiffres indiqués dans les registres et les montants réclamés. Dans chaque cas, le nombre d'heures de travail réclamé est inférieur au nombre d'heures indiqué dans les registres; aucune décision n'est donc nécessaire à cet égard.

Le 8 janvier 2019, trois membres du personnel de la GCC ont été dépêchés sur les lieux de l'incident. Cela est jugé raisonnable, étant donné qu'il était approprié de déployer le personnel à bord d'un bateau.

Le 11 janvier 2019, quatre membres du personnel de la GCC ont été dépêchés sur les lieux de l'incident. Étant donné qu'un entrepreneur avait été engagé pour récupérer le navire, et qu'aucune mesure de lutte contre la pollution n'avait été prise durant le premier déploiement, il n'est pas logique que la GCC ait élargi son intervention ce jour-là. La preuve ne justifie pas cette intensification de son intervention. Les frais réclamés pour le déploiement d'un quatrième membre du personnel de la GCC le deuxième jour de l'intervention sont donc rejetés. Le nombre d'heures de travail réclamé par la GCC est ainsi réduit de 7,5 heures. Un nombre total de 30 heures de travail est accepté à l'appui des mesures raisonnables prises en réponse à la pollution par les hydrocarbures.

**La portion de la demande d'indemnisation relative aux salaires est recevable au montant de 1 349,70 \$.**

**Annexe 5 – Heures de travail supplémentaires : PTP      Montant réclamé : 168,71 \$**

Dans sa demande d'indemnisation, la GCC a réclamé les frais d'une heure et demie de travail supplémentaire engagés le 8 janvier 2019. Des feuilles de temps et des rapports et autorisations d'heures supplémentaires ont été fournis. Il est accepté que ces frais ont été engagés à l'appui des mesures raisonnables prises en réponse à la pollution par les hydrocarbures.

**La portion de la demande d'indemnisation relative aux heures de travail supplémentaires est recevable en entier au montant de 168,71 \$.**

**Annexe 11 – Équipement de lutte contre la pollution      Montant réclamé : 8 149,00 \$**

Dans sa demande d'indemnisation, la GCC a réclamé les frais d'utilisation d'un bateau de type CGE705 pendant deux jours, soit le 8 et le 11 janvier 2019. L'usage de ce bateau a été facturé au tarif de 4 209,50 \$, ce qui correspond au tarif d'usage d'un bateau de lutte contre la pollution de la GCC de classe PRV III. Ces frais ne sont pas jugés raisonnables.

Le bateau de type CGE705 a une longueur de 9 mètres, et il est équipé d'une grue hydraulique. Il peut être piloté par un équipage de deux personnes, et il a un espace de logement pour deux personnes.

Les bateaux de la GCC de classe PRV III ont été construits dans le cadre d'un programme lancé en 2013. Ils ont une longueur de 14,32 mètres et une autonomie de 200 milles marins. Ils sont munis d'une rampe avant qui s'abaisse pour permettre de débarquer sur la plage, d'un poste de pilotage fermé, d'une vaste surface de pont et de pavois amovibles, et ils sont capables de déployer des mini-récupérateurs, des récupérateurs en poue, des écrémeurs et d'autre équipement d'intervention environnementale. Ces bateaux coûtent entre 750 000 \$ et 1 000 000 \$. Le tarif d'usage quotidien de ces bateaux est établi par la GCC à 4 209,50 \$.

Au tarif facturé par la GCC, le coût en capital d'un bateau de classe PRV III serait probablement recouvert en un an environ. La méthode employée pour calculer les frais d'utilisation du bateau de classe PRV III n'a pas été communiquée à l'administrateur, mais sur la base d'hypothèses raisonnables quant à la durée de vie prévue d'un tel bateau, le tarif facturé par la GCC n'est manifestement pas raisonnable.

De plus, il n'est pas accepté que le bateau de type CGE705 soit classé correctement comme un bateau de la GCC de classe PRV III. Le tarif réclamé par la GCC n'est donc pas accepté selon la preuve disponible.

Dans ce cas-ci, la décision d'utiliser un bateau pour se rendre sur les lieux de l'incident était raisonnable, mais les frais réclamés ne le sont pas. Le tarif d'usage quotidien d'un bateau de classe PRV II est établi par la GCC à 1 194,23 \$. Dans les circonstances, ce tarif est jugé raisonnable.

**La portion de la demande d'indemnisation relative à l'équipement de lutte contre la pollution est recevable au montant de 2 388,46 \$.**

**Annexe 11 – Véhicules**

**Montant réclamé : 173,39 \$**

Un véhicule de la GCC a été utilisé le 8 et le 11 janvier 2019. Des copies du journal de bord du véhicule étaient jointes à la demande d'indemnisation. La GCC a réclamé un taux d'usage quotidien de 65,57 \$ et un taux par kilomètre de 0,22 \$. Ces frais sont raisonnables.

**La portion de la demande d'indemnisation relative aux véhicules est recevable en entier au montant de 173,39 \$.**

**Annexe 13 – Administration**

**Montant réclamé : 43,44 \$**

La GCC a réclamé des frais d'administration de 43,44 \$, selon un taux de 3,09 % appliqué aux frais de salaire. L'administrateur a déterminé dans le passé que ce taux est raisonnable.

Étant donné que les frais de salaire recevables (1 079,76 \$) sont inférieurs au montant réclamé, les frais d'administration ont été recalculés. Le résultat de ce calcul est 33,36 \$.

**La portion de la demande d'indemnisation relative aux frais d'administration est recevable au montant de 33,36 \$.**

\*\*\*

**SOMMAIRE DE L'OFFRE ET CONCLUSION**

Le tableau suivant montre un sommaire des frais réclamés et des frais recevables relativement à la demande d'indemnisation de la GCC concernant le navire :

<b>Article</b>	<b>Montant réclamé</b>	<b>Montant offert</b>
Services contractuels	16 950,89 \$	6 417,60 \$
Salaires	1 687,13 \$	1 349,70 \$
Heures de travail supplémentaires	168,71 \$	168,71 \$
Équipement de lutte contre la pollution	8 419,00 \$	2 388,46 \$
Véhicules	173,39 \$	173,39 \$
Administration	43,44 \$	33,36 \$
<b>Total</b>	<b>27 442,55 \$</b>	<b>10 531,22 \$</b>

*Tableau 1 - Sommaire des montants réclamés et des montants offerts*

Le montant des frais recevables s'élève à 10 531,22 \$. 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.