



LETTRE D'OFFRE

Ottawa, le 8 août 2021

Dossier de la CIDPHN : 120-892-C1

Dossier de la GCC : n.d.

PAR COURRIEL

Gestionnaire, Services et planification d'intervention
Garde côtière canadienne
200, rue Kent (5N177)
Ottawa (Ontario) K1A 0E6

OBJET : Navire de pêche Zac – Port Alberni (Colombie-Britannique)
Date de l'incident : 2019-05-27

SOMMAIRE ET OFFRE D'INDEMNITÉ

- [1] Cette lettre est en réponse à une demande d'indemnisation présentée par la Garde côtière canadienne (la « GCC ») concernant un incident impliquant le navire de pêche *Zac* (le « navire »), qui a coulé à Port Alberni, en Colombie-Britannique, le 27 mai 2019 (l'« incident »).
- [2] Le 22 avril 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 « Caisse ») a reçu la demande d'indemnisation de la GCC pour les frais qu'elle a engagés en réponse à l'incident. Le montant total des frais réclamés s'élève à 43 758,69 \$. La Caisse a examiné la demande d'indemnisation et elle est parvenue à une décision qui est expliquée dans cette lettre. Par la présente, une offre d'indemnité est faite à la GCC conformément aux articles 105, 106 et 116 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (la « LRMM »).
- [3] La demande d'indemnisation de la GCC est recevable. La somme de 40 277,24 \$, plus les intérêts courus, est offerte à la GCC relativement à sa demande d'indemnisation (l'« offre »).
- [4] Les motifs de l'offre sont exposés ci-après.

DEMANDE D'INDEMNISATION RECUE

[5] La demande d'indemnisation de la GCC comprend un exposé qui décrit les événements pertinents liés à l'incident. Elle comprend aussi un sommaire des frais réclamés, des documents servant à justifier certains frais, ainsi que des photos. Dans la mesure où les documents fournis se rapportent à la décision de la Caisse, leur contenu est décrit ci-après.

L'exposé

[6] Le 27 mai 2019, la GCC a été avisée que le navire avait coulé dans le port de Port Alberni, en Colombie-Britannique. L'administration portuaire a placé un barrage flottant autour du navire, dont s'échappaient des hydrocarbures qui remontaient à la surface de l'eau. Le personnel de la GCC est arrivé sur les lieux et a déployé d'autres barrages flottants et des matelas absorbants.

[7] Un agent du ministère des Pêches et des Océans a fourni les coordonnées du propriétaire du navire à la GCC. Lorsque la GCC a communiqué avec le propriétaire, ce dernier a indiqué qu'il avait convenu de modalités de paiement avec Cold Water Divers Inc. (« Cold Water Divers »), un entrepreneur local, pour que celui-ci intervienne en réponse à l'incident et qu'il récupère le navire. La GCC a demandé au propriétaire de lui fournir des détails, tels que le plan d'élimination des déchets et le plan de remorquage du navire. Par la suite, le propriétaire a informé la GCC qu'il n'était plus en mesure de répondre à l'incident, et il a cédé le contrôle de l'intervention à la GCC.

[8] Les membres du personnel de Cold Water Divers sont arrivés peu de temps après et ont constaté que des hydrocarbures s'échappaient encore du navire coulé et remontaient à la surface de l'eau. Le lendemain matin, ils ont obturé toutes les sources possibles de fuite de carburant du navire et ils se sont préparés pour l'opération de sauvetage.

[9] Quatre membres du personnel de la GCC sont arrivés sur les lieux. Ils ont rajusté le barrage flottant, ils en ont déployé un autre, et ils ont préparé le barrage flottant souillé en vue de son élimination.

[10] Plus tard ce jour-là, avec l'aide de la GCC, Cold Water Divers a réussi à renflouer le navire et à le vider d'eau en utilisant des sacs de levage et des pompes. Un expert maritime a ensuite inspecté le navire pour en déterminer l'état et la valeur.

[11] Les résultats de l'inspection ont montré que le navire posait une menace continue pour l'environnement et qu'il ne pouvait pas être remis en état de naviguer sans y consacrer beaucoup de temps et de ressources.

[12] D'après ces résultats et en raison de l'incapacité du propriétaire du navire de se charger de l'intervention, la GCC a décidé de sortir le navire de l'eau et de le faire déconstruire. Un autre entrepreneur a déconstruit le navire plus tard ce jour-là.

Le sommaire des frais

[13] La demande d'indemnisation était aussi accompagnée du sommaire suivant des frais réclamés par la GCC :

COST SUMMARY			
POLLUTION INCIDENT			
INCIDENT:	FV ZAC	PROJECT CODE:	FHVZ6
INCIDENT DATE:	May 27, 2019	DATE PREPARED:	9-Apr-21
DEPARTMENT:	CANADIAN COAST GUARD	PREPARED BY:	██████████
			<u>SCH</u>
MATERIALS AND SUPPLIES	-		1
CONTRACT SERVICES	34,573.34		2
TRAVEL	1,430.65		3
SALARIES - FULL TIME PERSONNEL	2,699.40		4
OVERTIME - FULL TIME PERSONNEL	3,215.63		5
OTHER ALLOWANCES	-		6
SALARIES - CASUAL PERSONNEL	-		7
SHIPS' COSTS (EXCL. FUEL & O/T)	-		8
SHIPS PROPULSION FUEL	-		9
AIRCRAFT	-		10
POLLUTION COUNTER-MEASURES EQUIPMENT (PCME)	1,494.72		11
VEHICLES	231.24		12
ADMINISTRATION	113.72		13
TOTAL CCG COST OF INCIDENT	<u>\$ 43,758.69</u>		

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

CONCLUSIONS ET DÉCISIONS

Admissibilité du demandeur

[14] L'administrateur a déterminé que la GCC est un demandeur admissible et que l'incident s'est produit à l'intérieur de la mer territoriale ou des eaux intérieures du Canada pour l'application de l'art. 103 de la LRMM. Étant donné que le navire posait un risque de pollution par les hydrocarbures, il est aussi déterminé qu'au moins une partie des frais réclamés par la GCC sont indemnisables par la Caisse.

La menace de pollution

[15] Bien que la quantité d'hydrocarbures se trouvant à bord du navire au moment de l'incident ne soit pas précisée dans la demande d'indemnisation de la GCC, les résultats de l'inspection maritime indiquent que le navire avait à son bord deux réservoirs de carburant, chacun ayant une capacité estimative de 150 gallons (568 litres), ainsi que de l'huile lubrifiante à moteur et de l'huile hydraulique.

[16] La demande d'indemnisation de la GCC comprend des photos du navire prises durant l'intervention, dont plusieurs montrent clairement les travaux de nettoyage de la contamination par les hydrocarbures. D'après ces photos et les détails biographiques du navire, il est admis que la coque du navire elle-même posait une menace de pollution par les hydrocarbures.

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

[17] 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 les frais réclamés ont été acceptés ou rejetés.

Annexe 2 – Services contractuels

34 573,34 \$

[18] Ces frais découlent des travaux accomplis par quatre entrepreneurs durant l'intervention en réponse à l'incident. Le tableau suivant présente un sommaire de ces frais.

ENTREPRENEUR	SERVICES	COÛT y compris la TPS
Cold Water Divers Inc.	Renflouement et remise à flot du navire	21 909,55 \$
TimberRose Ventures Ltd.	Remorquage, déconstruction et élimination du navire	8 235,94 \$
Terrapure	Élimination des matelas absorbants souillés, des déchets d'hydrocarbures et de l'eau huileuse	2 632,35 \$
Building Sea Marine	Inspection du navire	1 795,50 \$
Total		34 573,34 \$

Tableau 1 – Frais réclamés pour les services contractuels (annexe 2)

[19] L'exposé des événements joint à la demande d'indemnisation indique que le propriétaire du navire a informé la GCC au départ qu'il avait conclu une entente avec Cold Water Divers pour enlever le navire. Par la suite, il a informé la GCC qu'il était incapable de donner suite au plan d'intervention, et la GCC a pris en charge le contrat.

- [20] En raison de l'incapacité du propriétaire de mettre à exécution le plan d'intervention, la GCC a dû faire face à une réelle menace de pollution par les hydrocarbures. Dans les circonstances, il était raisonnable pour la GCC de prendre en charge le contrat. Les frais associés aux travaux de Cold Water Divers sont généralement acceptés, compte tenu des circonstances du navire.
- [21] Cependant, il y a une difficulté concernant un certain retard survenu le 27 mai qui n'est pas expliqué dans la demande d'indemnisation. Bien que la facture fournie ne soit pas tout à fait claire sur ce point, il semble que quatre membres du personnel de Cold Water Divers étaient présents sur les lieux de l'incident le 27 mai. Les frais réclamés comprennent des frais de repas pour quatre personnes ce jour-là. Il semble également que seulement trois membres du personnel aient travaillé à renflouer le navire le lendemain.
- [22] La facture de Cold Water Divers indique que le personnel de l'entreprise a passé près de deux heures à attendre les directives de la GCC le soir du 27 mai 2019, après quoi la GCC a reporté l'opération au lendemain. Le personnel de Cold Water Divers a passé la nuit du 27 mai dans un hôtel de Nanaimo, une ville voisine.
- [23] En raison de l'absence de preuve pour expliquer ce retard, il n'a pu être établi que cette portion des frais est raisonnable et elle est donc rejetée.
- [24] Une fois que le navire a été renfloué le 28 mai, il a été pris en charge par TimberRose Ventures pour être remorqué jusqu'à l'endroit où il devait être déconstruit, qui se trouvait à huit milles marins de Port Alberni. Le personnel de Cold Water Divers et un officier de la GCC étaient à bord du navire durant le remorquage pour assurer sa stabilité.
- [25] Après que le navire ait été placé sur le rivage et préparé pour être déconstruit, deux membres du personnel de Cold Water Divers ont passé huit heures à nettoyer et à décontaminer l'équipement utilisé durant l'intervention. Bien que la liste de l'équipement incluse dans la facture ne contienne pas de détails sur les coûts et qu'elle ne précise pas quel équipement a effectivement été utilisé, la quantité et le type d'équipement indiqués dans la facture sont jugés raisonnables par rapport aux travaux qui ont été effectués.
- [26] À l'exception des frais liés au retard que la GCC a causé le soir du 27 mai 2019, la facture de Cold Water Divers est jugée raisonnable, compte tenu de l'état du navire et de la chronologie du plan d'intervention.

La facture de Cold Water Divers est acceptée en partie au montant de 20 440,55 \$.

- [27] La deuxième facture, celle de TimberRose Ventures, couvre les frais engagés pour le remorquage et la déconstruction du navire. Une partie de ces frais ont été engagés

par Franklin Forest Products, qui semble être une filiale de TimberRose Ventures, d'après les documents fournis.

- [28] Bien que les factures de Franklin Forest Products contiennent peu d'information, un courriel échangé entre TimberRose Ventures et la GCC, daté du 19 septembre 2019, est plus informatif. Comme dans la facture de Cold Water Divers, les prix indiqués dans le courriel représentent une combinaison de frais de personnel et de frais d'équipement.
- [29] TimberRose Ventures a remorqué le navire jusqu'à une installation de Franklin Forest Products le 28 mai 2019. Selon le courriel, TimberRose Ventures est revenu deux jours plus tard pour aider à pousser le navire sur le rivage, lequel a ensuite été déconstruit.
- [30] Les frais additionnels indiqués dans la facture de TimberRose Ventures se rapportent au personnel de Franklin Forest Products, qui a déconstruit le navire et qui a ensuite nettoyé et transporté les débris pour les éliminer. Enfin, un sous-traitant, Rayner & Bracht Ltd., a fourni les bennes à rebuts et a éliminé les débris.
- [31] TimberRose Ventures a facturé 225 \$ l'heure pour l'usage d'un remorqueur et l'emploi de deux membres d'équipage pendant une période de 5,75 heures. Le tarif normal est de 215 \$ l'heure, mais en raison de la présence d'un membre du personnel de la GCC à bord du navire durant le remorquage, des frais de transport ont été facturés. Le tarif facturé est légèrement inférieur à celui exigé par d'autres organismes d'intervention offrant des services semblables, et il est jugé raisonnable. La période de 5,75 heures est aussi jugée raisonnable, étant donné la faible vitesse à laquelle le navire a dû être remorqué avec des personnes à bord, et le temps qu'il a fallu pour décrocher le matériel de remorquage et débarquer les passagers et l'équipement à l'installation de Franklin Forest Products.
- [32] TimberRose Ventures n'a pas fourni de détails sur le temps qu'il a fallu pour pousser le navire sur le rivage et le déconstruire, et la GCC n'a pas surveillé ces travaux. Cependant, le courriel susmentionné que TimberRose Ventures a envoyé à la GCC indique que les travaux de déconstruction et d'élimination ont pris fin le ou vers le 1^{er} juin 2019, ce qui représente un total d'environ quatre jours de travail. Cette estimation est basée sur l'usage d'une chargeuse Bobcat aux taux de 85 \$ l'heure pendant 29 heures. Le taux de location moyen d'un tel engin est de 40 \$ l'heure, ce qui laisse environ 45 \$ l'heure pour les frais de personnel. Ces frais sont jugés raisonnables.
- [33] TimberRose Ventures a aussi facturé l'usage d'une chargeuse forestière au taux de 225 \$ l'heure pendant huit heures. Une chargeuse forestière peut être louée pour environ 5 000 \$ par semaine. En supposant une semaine de travail de 40 heures, cela représente un taux d'environ 125 \$ l'heure, ce qui laisse à peu près 100 \$ l'heure pour les frais de personnel. Ces frais sont aussi jugés raisonnables.

[34] Le reste des frais facturés par TimberRose Ventures découlent de l'usage additionnel d'un remorqueur pour aider à pousser le navire sur le rivage, de la location de bennes à rebuts, et de l'élimination des déchets souillés d'hydrocarbures. Ces frais sont également jugés raisonnables.

La facture de TimberRose Ventures est acceptée au montant de 8 235,94 \$.

[35] La troisième facture est celle de Terrapure pour l'élimination de 15 barils de matériel absorbant souillé et d'un baril de déchets d'hydrocarbures liquides qui ont été récupérés durant l'opération de sauvetage. Cette facture est justifiée par un connaissance et un document de mouvement.

[36] Bien que les factures et l'exposé n'indiquent pas clairement comment les déchets liquides ont été récupérés, la quantité récupérée est acceptée. D'après le document de mouvement, la quantité combinée de matériel absorbant souillé et de déchets liquides s'élevait à 3 280 litres, soit un peu plus du double de la capacité estimative de carburant du navire calculée par l'expert maritime. Bien que la quantité estimative de carburant et la quantité de déchets éliminés ne coïncident pas, elles semblent indiquer que le navire avait à son bord environ la moitié de sa capacité de carburant lorsque l'incident s'est produit.

La facture de Terrapure est acceptée au montant de 2 632,35 \$.

[37] Le reste des frais relatifs aux services contractuels découlent d'une inspection maritime effectuée par Building Sea Marine. Le rapport d'inspection indique que le navire était en mauvais état, notamment qu'il était entièrement souillé d'hydrocarbures, et qu'il a fallu utiliser une pompe pour le maintenir à flot. Malgré l'utilité de cette information, le rapport d'inspection ne contient aucun renseignement spécialisé que le personnel de la GCC n'aurait pas pu constater lui-même. Un agent supérieur d'intervention ou un technicien en intervention environnementale posséderait les connaissances et l'expertise technique nécessaires pour produire un rapport comparable.

[38] De plus, l'inspection semble avoir eu pour but de déterminer la valeur du navire, plutôt que d'aider à enquêter sur la pollution par les hydrocarbures. Il n'est donc pas accepté que le rapport d'inspection commandé par la GCC était une mesure prise en réponse à la pollution par les hydrocarbures.

La facture de Building Sea Marine est rejetée.

[39] Le tableau suivant présente un sommaire des frais réclamés pour les services contractuels et des frais recevables.

ENTREPRENEUR	MONTANT RÉCLAMÉ	MONTANT RECEVABLE	MOTIF DE LA RÉDUCTION
Cold Water Divers Inc.	21 909,55 \$	20 440,55 \$	Retards administratifs survenus le soir du 27 mai 2019
TimberRose Ventures Ltd.	8 235,94 \$	8 235,94 \$	-----
Terrapure	2 632,35 \$	2 632,35 \$	-----
Building Sea Marine	1 795,50 \$	0 \$	Il n'a pas été établi qu'il s'agissait d'une mesure prise en réponse à la pollution par les hydrocarbures.
Total	34 573,34 \$	31 308,84 \$	

Tableau 2 – Frais réclamés pour les services contractuels et frais recevables (annexe 2)

Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en partie au montant de 31 308,84 \$.

Annexe 3 – Déplacements

1 430,65 \$

[40] Ces frais ont été engagés par les quatre membres du personnel de la GCC qui se sont rendus sur les lieux de l'incident. Ils comprennent un séjour d'une nuit à un hôtel de Port Alberni par trois membres du personnel, un séjour dans un logement particulier par le quatrième membre du personnel, l'usage de véhicules particuliers, et des repas.

[41] Les indemnités de repas et de faux frais réclamées pour chacun des quatre membres du personnel ne dépassent pas les indemnités de voyage du Conseil national mixte qui étaient en vigueur au moment de l'intervention, et elles sont jugées raisonnables.

[42] Les frais de séjour à l'hôtel des trois membres du personnel sont justifiés par des notes d'hôtel et sont jugés raisonnables. Cependant, l'indemnité pour logement particulier est de 50 \$ par nuit, et non pas de 100 \$ comme il été réclamé. Un montant de 50 \$ a donc été déduit des frais d'hébergement réclamés pour le membre du personnel qui a séjourné dans un logement particulier, identifié dans le tableau ci-dessous comme étant l'officier 4.

[43] Les frais de déplacement réclamés pour deux membres du personnel sont un peu moins élevés que leurs frais remboursables totaux (« FRT ») calculés dans leurs relevés de dépenses. Aucune explication à ce sujet n'est fournie dans la demande d'indemnisation. Quant aux deux autres membres du personnel, la TPS a été appliquée à leurs FRT dans le calcul de leurs frais de déplacement réclamés. Cependant, les FRT comprennent déjà la TPS applicable aux frais commerciaux, et la TPS ne s'applique pas aux indemnités.

[44] Dans chaque cas, le montant accepté est celui qui était le moins élevé entre les FRT et les frais réclamés. Le tableau suivant montre un sommaire des frais de déplacement réclamés et des frais recevables.

OFFICIER	FRT	FRAIS RÉCLAMÉS	FRAIS RECEVABLES
1	392,87 \$	399,93 \$	392,87 \$
2	353,29 \$	359,45 \$	353,29 \$
3	360,01 \$	349,67 \$	349,67 \$
4	331,94 \$	321,60 \$	271,60 \$
Total		1 430,65 \$	1 367,43 \$

Tableau 3 – Frais de déplacement réclamés et frais recevables (annexe 3)

Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en partie au montant de 1 367,43 \$.

Annexe 4 – Salaires du personnel à temps plein 2 699,40 \$

[45] Les frais de salaire sont attribués aux quatre membres du personnel de la GCC, tous rémunérés au niveau GT-04, qui étaient présents sur les lieux de l'incident les 28 et 29 mai 2019. La demande d'indemnisation de la GCC était accompagnée de registres quotidiens du personnel et de l'équipement et de formulaires de salaire indiquant les heures de travail individuelles de chaque membre du personnel.

[46] Le déploiement de quatre membres du personnel d'intervention environnementale pendant deux jours est jugé raisonnable. Le Manuel de la sécurité de la flotte de la GCC exige qu'au moins trois personnes opèrent un bateau de lutte contre la pollution, comme celui qui a été utilisé pour cette intervention, et qu'une quatrième personne assure la communication et la coordination à terre.

[47] Le taux de salaire horaire réclamé de 44,99 \$ (y compris les cotisations au régime d'avantages sociaux des employés) est un peu plus élevé que le taux calculé de 44,84 \$. Il semble que la GCC ait divisé le taux de salaire annuel par 52 (le nombre de semaines par année) et qu'elle ait ensuite divisé ce taux hebdomadaire par 37,5 (le nombre d'heures de travail par semaine).

[48] Services publics et Approvisionnement Canada conseille plutôt de diviser le taux de salaire annuel par 52,176 pour obtenir le taux de salaire hebdomadaire, et de diviser ensuite ce taux par 37,5. Cela donne un taux de 44,84 \$ l'heure, qui a été appliqué aux frais de salaire.

Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en partie au montant de 2 690,40 \$.

Annexe 5 – Heures de travail supplémentaires du personnel à temps plein 3 215,63 \$

[49] Le taux de 37,50 \$ réclamé pour les heures de travail supplémentaires est basé sur le taux de salaire horaire réclamé de 44,99 \$ mentionné plus tôt. À la lumière du recalcul du taux de salaire expliqué en détail à l'annexe 4, le taux correct applicable aux heures de travail supplémentaires est de 35,87 \$.

[50] Bien que les frais réclamés pour les heures de travail supplémentaires soient justifiés par des formulaires d'heures supplémentaires, seulement un de ces formulaires est signé par l'officier et un superviseur. Cependant, ces frais sont aussi justifiés par l'exposé et les registres du personnel et de l'équipement, sauf pour les heures supplémentaires du 27 mai 29. Les frais réclamés pour les heures de travail supplémentaires faites ce jour-là sont mentionnés seulement dans l'exposé, d'où il est raisonnable de conclure qu'une personne a rempli le rôle d'officier de service et que les deux autres personnes ont préparé l'équipement pour le départ du lendemain.

[51] Le nombre total d'heures de travail supplémentaires réclamé, soit 85,75 heures, est jugé raisonnable au taux de 35,87 \$ l'heure.

Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en partie au montant de 3 075,85 \$.

Annexe 11 – Équipement de lutte contre la pollution 1 494,72 \$

[52] Ces frais découlent de l'usage d'un bateau de lutte contre la pollution de type CGE 734, d'une pompe électrique, d'une génératrice de 2 000 watts, et de 200 pieds de barrage flottant de 24 pouces. Les registres quotidiens du personnel et de l'équipement indiquent aussi que 20 ballots de matelas absorbants et 14 ballots de barrage flottant ont été utilisés le 29 mai 2019, mais les frais relatifs à cet équipement n'ont pas été réclamés.

[53] Bien que le tarif d'usage réclamé pour la pompe électrique corresponde à celui d'une pompe à carburant portable ayant un coût en capital de 4 400 \$, qui n'a sans doute pas été utilisée pour l'intervention, le tarif combiné de 32,49 \$ pour l'usage de la pompe et de la génératrice est jugé raisonnable.

[54] La GCC a réclamé les frais d'usage d'un bateau de lutte contre la pollution pendant une journée, qui sont justifiés par le journal de bord du bateau. Le tarif d'usage correspond à celui indiqué dans le Manuel des tarifs des services externes de la GCC, et il est aussi jugé raisonnable.

[55] Enfin, la quantité et le type de barrage flottant sont jugés raisonnables, étant donné le contexte de l'incident et le risque perçu de pollution par les hydrocarbures. Le tarif d'usage de cet équipement correspond aussi à celui indiqué dans le Manuel des tarifs

des services externes, et l'usage des barrages flottants est corroboré par les photos jointes à la demande d'indemnisation.

Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en entier au montant de 1 494,72 \$.

Annexe 12 – Véhicules

231,24 \$

[56] La GCC a réclamé les frais d'utilisation d'un camion Ford F-350 pendant deux jours. Le tarif de 65,57 \$ réclamé pour l'usage quotidien de ce camion est inférieur à celui indiqué dans le Manuel des tarifs des services externes, et il est accepté.

[57] Bien qu'aucun reçu pour l'achat d'essence n'ait été joint à la demande d'indemnisation, un taux de 0,22 \$ par kilomètre a été réclamé pour l'usage du camion. Ce taux a été accepté en réponse aux demandes d'indemnisation que la GCC a présentées dans le passé, et il est également accepté dans ce cas-ci.

[58] Enfin, la distance de 455 kilomètres que la GCC a réclamée est justifiée par le journal de bord du véhicule et elle est acceptée, étant donné la distance parcourue.

Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en entier au montant de 231,24 \$.

Annexe 13 – Administration

113,72 \$

[59] La GCC a réclamé des frais d'administration au taux de 3,09 %, lequel a été convenu entre la GCC et l'administrateur. Ces frais ont été appliqués aux frais de déplacement réclamés (annexe 3) et aux frais de salaire réclamés (annexe 4).

[60] Le montant total des frais réclamés à ces deux annexes s'élève à 3 519,75 \$, sans compter les cotisations au régime d'avantages sociaux des employés qui ont été déduites des frais de salaire. L'application du taux de 3,09 % à ces frais donne un montant de 108,76 \$, lequel est accepté pour les frais d'administration.

Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en partie au montant de 108,76 \$.

SOMMAIRE DE L'OFFRE ET CONCLUSION

[61] Le tableau suivant présente un sommaire des frais réclamés et des frais recevables relativement à la demande d'indemnisation de la GCC pour l'incident impliquant le navire de pêche *Zac*.

ANNEXE	MONTANT RÉCLAMÉ	MONTANT OFFERT
2 : Services contractuels	34 573,34 \$	31,308,84 \$
3 : Déplacements	1 430,65 \$	1,367,43 \$
4 : Salaires	2 699,40 \$	2,690,40 \$
5 : Heures de travail supplémentaires	3 215,63 \$	3,075,85 \$
11: Équipement de lutte contre la pollution	1 494,72 \$	1,494,72 \$
12 : Véhicules	231,24 \$	231,24 \$
13 : Administration	113,72 \$	108,76 \$
Total	43 758,69 \$	40,277,24 \$

Tableau 4 – Frais réclamés et frais recevables (toutes les annexes)

[62] Le montant de l'offre s'élève à 40 277,24 \$, plus les intérêts courus prévus par la loi qui seront calculés à la date où la somme offerte sera versée.

[63] Dans votre examen de l'offre, veuillez prendre note des choix et des délais suivants énoncés à l'article 106 de la LRMM.

[64] 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.

[65] 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.

[66] 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.

[67] 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.