



## **LETTRE D'OFFRE**

Ottawa, le 28 octobre 2021  
*Dossier de la CIDPHN : 120-895-C1*  
*Dossier de la GCC : n.d.*

### **PAR COURRIEL**

Gestionnaire, Services et planification d'intervention  
Garde côtière canadienne  
200, rue Kent (5N167)  
Ottawa (Ontario) K1A 0E6

**OBJET : Navire de pêche *Western Chief* – Miners Bay (Colombie-Britannique)**  
**Date de l'incident : 2019-06-24**

---

### **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 le navire de pêche *Western Chief* (le « navire »), qui gîtait dangereusement le 24 juin 2019 à Miners Bay, en Colombie-Britannique (l'« incident »).

[2] Le 14 juin 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 au nom de l'administrateur. En vertu des articles 101 et 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, L.C. 2001, ch. 6 (la « LRMM »), la GCC a réclamé la somme de 22 528,61 \$ pour les frais des mesures d'intervention qu'elle a prises en réponse à l'incident.

[3] 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 LRMM.

[4] La somme de 16 498,07 \$ (l'« offre ») est offerte à la GCC en réponse 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'article 116 de la LRMM.

[5] Les motifs de l'offre sont exposés ci-après, en plus d'une description de la demande d'indemnisation.

\*\*\*

## DEMANDE D'INDEMNISATION RECUE

[6] La demande d'indemnisation comprend un exposé qui décrit les événements relatifs 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, leur contenu est examiné ci-après.

### Exposé

[7] D'après l'exposé, le 24 juin 2019 :

[traduction]

À 16 h 35 heure locale, l'officier de service en intervention environnementale de la Garde côtière canadienne (GCC) a reçu un appel du poste d'alerte de pollution du Centre des opérations régionales (COR) pour l'aviser que le navire de pêche à la seine *Western Chief*, d'une longueur de 82 pieds, qui était en train d'être remorqué de Sidney à Vancouver, prenait l'eau. Le remorqueur a amarré le *Western Chief* à un quai situé à Miners Bay, sur l'île Mayne, et a quitté les lieux.

[...]

L'officier de service en intervention environnementale de la GCC a communiqué avec le propriétaire. Ce dernier a indiqué qu'il n'y avait pas de carburant à bord du navire et que l'huile à moteur avait été enlevée, mais qu'il restait une grande quantité d'huile hydraulique (non précisée) à bord (les navires de cette taille peuvent contenir de 400 à 500 litres d'huile hydraulique). Le propriétaire a été avisé de sa responsabilité d'atténuer toute menace de pollution et de prendre des dispositions pour placer des pompes à bord du navire et organiser une opération de sauvetage. L'officier de service a donné au propriétaire le numéro d'une entreprise de sauvetage située non loin (Eagle Eye Marine, à Ganges). Le propriétaire a indiqué qu'il allait appeler cette entreprise.

Le poste d'alerte de pollution du COR a avisé l'officier de service qu'une équipe de la station de bateau de sauvetage de Ganges était en route pour faire une évaluation initiale de l'intervention environnementale, afin qu'une décision éclairée puisse être prise concernant l'intervention. L'équipe de la station de bateau de sauvetage devait rester sur place jusqu'à l'arrivée de l'équipe d'intervention environnementale. La principale fonction de la station de bateau de sauvetage est la recherche et le sauvetage, et elle aurait peut-être été obligée de quitter les lieux de l'incident pour répondre à une situation de recherche et sauvetage.

Une équipe d'intervention environnementale composée de quatre personnes a été mobilisée. L'équipe devait quitter la base de la Garde côtière de Victoria pour se rendre à l'Institut des sciences de la mer (ISM) à Sidney, pour ensuite monter à bord d'un bateau d'intervention environnementale CGE705 et se rendre à Miners Bay. Il faut un minimum de trois personnes à bord d'un bateau d'intervention : une personne pour conduire le bateau et deux autres personnes pour s'occuper des câbles et déployer/récupérer l'équipement d'intervention selon le besoin. Dans ce cas-ci, il a été déterminé qu'une quatrième personne était nécessaire en raison de la possibilité que le *Western Chief* coule et que d'autres mesures de lutte contre la pollution doivent être prises. Le bateau CGE705 était déjà dans l'eau à l'ISM, non loin du lieu de l'incident, ce qui a permis d'atteindre le *Western Chief* plus rapidement.

La station de bateau de sauvetage de Ganges avait peu d'équipement d'intervention et elle aurait peut-être été obligée de quitter les lieux de l'incident pour répondre à une situation de recherche et sauvetage. L'officier de service en intervention environnementale de la GCC a donc chargé Eagle Eye Marine de se rendre sur les lieux de l'incident. Cette entreprise a été choisie en raison de sa proximité du lieu de l'incident, de sa disponibilité et de sa capacité de fournir des pompes et de l'assistance selon le besoin. Eagle Eye a indiqué que le propriétaire l'avait appelé, mais qu'il n'était pas disposé à payer pour le sauvetage.

À 18 h 15 heure locale, l'équipe de la station de bateau de sauvetage de Ganges est arrivée sur les lieux et a constaté que le navire gîtait à 45 degrés sur tribord. Une autre évaluation a révélé qu'il y avait un trou du côté tribord sous la ligne de flottaison. Des pompes ont été placées à bord du navire, mais l'eau s'y infiltrait trop vite. Eagle Eye est arrivé sur les lieux et a placé d'autres pompes à bord. Un peu plus tard, on a signalé que le navire gîtait à 35 degrés. Il a fallu engager des plongeurs pour obturer le trou.

L'officier de service en intervention environnementale de la GCC a appelé le propriétaire du *Western Chief* à 18 h 31 heure locale. Ce dernier n'a pas répondu, et il n'y avait eu aucune réponse de sa part depuis le premier appel. En raison de l'absence de réponse du propriétaire et de l'urgence de la situation, l'équipe d'intervention environnementale de la GCC a chargé Cold Water Divers (CWD) de se rendre à Miners Bay pour réparer le trou dans la coque du *Western Chief*. Cet entrepreneur a été choisi en raison de sa proximité (Sidney) du lieu de l'incident et de la disponibilité de son équipe.

À 18 h 36 heure locale, Eagle Eye Marine a avisé l'officier de service en intervention environnementale de la GCC que le *Western*

*Chief* avait été vidé d'eau et amarré au quai de Miners Bay. Les pompes suffisaient à enlever toute l'eau qui s'infiltrait dans le navire. L'équipe d'intervention environnementale se préparait à quitter l'ISM et devait arriver sur place une heure plus tard.

L'équipe d'intervention environnementale est arrivée sur les lieux et a pris le contrôle de l'incident. À ce moment-là, une seule pompe suffisait à enlever toute l'eau qui s'infiltrait dans le navire. L'équipe de la station de bateau de sauvetage de Ganges est retournée à sa base pour reprendre ses activités de recherche et sauvetage. L'équipe d'intervention environnementale a placé une génératrice et des pompes électriques à bord du *Western Chief* pour remplacer la pompe installée par Eagle Eye Marine. Eagle Eye Marine s'est démobilisé. L'équipe d'intervention environnementale a déployé un barrage flottant pour contenir l'eau huileuse qui aurait pu être mélangée à l'eau rejetée par la pompe, et elle a attendu l'arrivée de CWD.

L'officier de service en intervention environnementale de la GCC avait tenté à plusieurs reprises de joindre le propriétaire, et il a finalement repris contact avec lui à 20 h 32 heure locale. [...] Le propriétaire [...] l'a avisé de son intention de faire remorquer le navire jusqu'au chantier de Shelter Island (à Richmond) pour le sortir de l'eau et le réparer. Il a dit qu'il travaillait encore à prendre les dispositions nécessaires.

CWD est arrivé sur les lieux à 21 h 20 heure locale et a commencé les travaux pour obturer le trou du côté tribord du navire et évaluer l'état de la coque.

Le propriétaire a indiqué par la suite que Westport Diving [...] allait remorquer le *Western Chief* jusqu'au chantier de Shelter Island. Il devait prendre des dispositions avec le chantier de Shelter Island dans la matinée. Le propriétaire a été avisé d'envoyer les détails de son plan par courriel au plus tard à 9 h 00.

[8] L'exposé se poursuit ainsi pour le 25 juin 2019 :

[traduction]

À 0 h 52 heure locale, CWD a terminé l'obturation temporaire et l'évaluation de la coque du *Western Chief*. L'équipe d'intervention environnementale et CWD ont quitté les lieux. L'équipe d'intervention environnementale a amarré le CGE705 à l'ISM et est retournée à Victoria. Un représentant du propriétaire, qui était à bord du *Western Chief* durant le remorquage, est resté à bord avec les pompes et les génératrices de l'équipe d'intervention

environnementale pour surveiller le navire en attendant que des dispositions soient prises pour le sauvetage. [...]

À 9 h 00 heure locale, une équipe d'intervention environnementale (3 personnes) a quitté la base de la Garde côtière de Victoria pour se rendre à l'ISM. Elle est ensuite montée à bord du bateau CGE705 pour se rendre à Miners Bay, afin de réévaluer la situation du *Western Chief* et de surveiller l'opération de sauvetage et de remorquage. Aucun courriel exposant en détail les plans de sauvetage du navire n'a été reçu du propriétaire.

L'équipe d'intervention environnementale de la GCC a communiqué avec le propriétaire de Westport Divers pour vérifier que le *Western Chief* allait être remorqué jusqu'au chantier de Shelter Island. Le propriétaire de Westport Divers a confirmé que le remorqueur *Westport 1* allait arriver à l'endroit où se trouvait le *Western Chief* vers 13 h 30 heure locale.

L'équipe d'intervention environnementale de la GCC a communiqué avec le propriétaire du *Western Chief*. Ce dernier a indiqué qu'il était en route pour le chantier de Shelter Island afin de prendre des dispositions pour sortir le navire de l'eau.

L'équipe d'intervention environnementale de la GCC a communiqué avec le chantier de Shelter Island [...] pour vérifier que des dispositions avaient été prises. [Le chantier de Shelter Island] a indiqué que le propriétaire était connu pour négliger de payer ses factures et qu'il n'avait pas d'assurance. Le chantier de Shelter Island ne voulait pas sortir le *Western Chief* de l'eau à moins d'obtenir un acompte du propriétaire ou une garantie de paiement de la Garde côtière canadienne.

L'équipe d'intervention environnementale est arrivée à Miners Bay, et le représentant du propriétaire a indiqué que le *Western Chief* était stable et qu'il n'y avait pas d'infiltration d'eau. En plus de l'huile hydraulique, une inspection plus minutieuse de la salle des machines a permis de constater que la cale était huileuse et que les bordages étaient imprégnés d'hydrocarbures. Le navire allait donc continuer de poser une menace de pollution jusqu'à ce qu'il soit sorti de l'eau, que la cale soit nettoyée, et que le trou dans la coque soit réparé de façon permanente.

*Figures 1 et 2 – Copies d'écran de photos non annotés jointes à l'exposé*

L'équipe d'intervention environnementale de la GCC a communiqué avec le propriétaire et l'a avisé qu'il devait verser un acompte au chantier de Shelter Island pour faire sortir son navire de l'eau, sans

quoi l'équipe d'intervention environnementale de la GCC allait prendre en charge l'opération de sauvetage. Le propriétaire a indiqué qu'il tentait de résoudre cette situation avec sa compagnie d'assurance.

Par la suite, le propriétaire a avisé l'équipe d'intervention environnementale de la GCC que les dispositions avaient changé et que le *Western Chief* allait être remorqué jusqu'au chantier d'Arrow Shipyard pour être sorti de l'eau et réparé. L'équipe d'intervention environnementale de la GCC a communiqué avec le chantier d'Arrow Shipyard pour confirmer ces dispositions. Le chantier a confirmé que c'était bien le cas.

Le propriétaire a engagé le remorqueur *Westport 1*, qui est arrivé sur les lieux à 13 h 37 heure locale et a commencé à faire les préparatifs du remorquage.

À 14 h 20 heure locale, le *Western Chief* a été pris en remorque par le *Westport 1*, sous l'escorte du bateau CGE705. L'heure d'arrivée prévue au chantier d'Arrow Shipyard était 22 h 00 heure locale.

Une fois qu'il a été déterminé que la réparation temporaire de la coque tenait bon et qu'il n'y avait pas d'infiltration d'eau, l'équipe d'intervention environnementale est retournée à Victoria à bord du bateau CGE705 via l'ISM.

À 23 h 50 heure locale, l'officier de service en intervention environnementale de la GCC a reçu un appel téléphonique du *Westport 1* l'avisant que le *Western Chief* était amarré en toute sécurité. Le *Westport 1* n'a pas indiqué à quel endroit le navire avait été amarré, mais il a été présumé que c'était au chantier d'Arrow Shipyard, car c'était l'endroit où il avait été convenu de remorquer le navire.

[9] Le 26 juin 2019, la GCC a appris que le *Western Chief* avait en fait été amarré à Steveston. Le remorqueur n'avait pas réussi à se rendre au chantier d'Arrow Marine Services (« Arrow ») dans le bras nord du fleuve Fraser en raison des fortes marées. Arrow a indiqué qu'il exigeait un acompte du propriétaire avant d'entreprendre les travaux. Le propriétaire a indiqué qu'il allait verser le paiement et qu'il informerait la GCC une fois que ses plans seraient finalisés. La GCC a souligné que la réparation de la coque du navire était temporaire et qu'il était donc urgent de sortir le navire de l'eau.

[10] Le 27 juin 2019, le propriétaire du *Western Chief* a appelé la GCC pour l'aviser qu'il avait pris des dispositions pour remorquer le navire jusqu'au chantier d'Arrow et le sortir de l'eau le 2 juillet 2019. Les fortes marées ont encore une fois causé des retards, mais le navire a finalement été remorqué et sorti de l'eau le 8 juillet 2019. La GCC est restée en contact avec le propriétaire tout au long de ce processus.

## Sommaire des frais

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

		<u>SCH</u>
MATERIALS AND SUPPLIES	-	1
CONTRACT SERVICES	9,476.26	2
TRAVEL	472.18	3
SALARIES - FULL TIME PERSONNEL	1,034.55	4
OVERTIME - FULL TIME PERSONNEL	2,893.16	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)	8,451.49	11
VEHICLES	159.74	12
ADMINISTRATION	41.23	13
	<hr/>	
TOTAL CCG COST OF INCIDENT	<u>\$ 22,528.61</u>	

Figure 3 – Copie d'écran du sommaire des frais

## Documents internes de la GCC

[12] Divers sommaires et des feuilles de temps ont été fournis à l'appui des frais réclamés pour les salaires et les heures de travail supplémentaires. Les frais réclamés pour les salaires normaux comprennent une majoration de 20 % représentant les frais du régime d'avantages sociaux des employés. Les frais réclamés pour les heures de travail supplémentaires sont facturés au taux de salaire et demi ou au taux de salaire double, sans compter les frais du régime d'avantages sociaux. Les frais réclamés pour les salaires et les heures de travail supplémentaires sont résumés comme suit :

Nom, groupe, niveau	Taux	Heures réclamées par date et par jour en 2019			Nombre total d'heures	Frais réclamés
		06-24 L	06-25 M	06-26 M		
CS GT-04	Norm.: 45,98 \$	-	7,5	-	7,5	344,85 \$
	1,5 x : 57,48 \$	7,5	1,5	1,0	10,0	574,80 \$
	2,0 x : 76,64 \$	-	3,0	-	3,0	229,92 \$
PH	Norm. : 45,98 \$	-	7,5	-	7,5	344,85 \$

Nom, groupe, niveau	Taux	Heures réclamées par date et par jour en 2019			Nombre total d'heures	Frais réclamés
		06-24 L	06-25 M	06-26 M		
GT-04	1,5 x : 57,48 \$	7,5	1,5	–	9,0	517,32 \$
	2,0 x : 76,64 \$	–	3,0	–	3,0	229,92 \$
AT GT-04	Norm. : 45,98 \$	–	7,5	–	7,5	344,85 \$
	1,5 x : 57,48 \$	7,0	1,5	–	8,5	488,58 \$
	2,0 x : 76,64 \$	–	3,0	–	3,0	229,92 \$
DR GT-04	Norm. : s. o.	–	–	–	0,0	0,00 \$
	1,5 x : 57,48 \$	7,5	–	–	7,5	431,10 \$
	2,0 x : 76,64 \$	2,5	–	–	2,5	191,60 \$
<b>Totaux</b>					<b>69,0</b>	<b>3 927,71 \$</b>

Tableau 1 – Frais réclamés pour les salaires et les heures de travail supplémentaires (les noms complets des membres du personnel de la GCC ont été remplacés par leurs initiales)

[13] Des relevés de dépenses internes ont été fournis à l'appui des frais de déplacement réclamés, lesquels se limitent aux indemnités de faux frais réclamés par les membres du personnel qui ont participé à l'intervention. Les montants réclamés sont résumés comme suit :

TRAVEL		Amount	GST	Total	REFERENCE
[REDACTED]	CS	135.14	0	135.14	June 24,25
	PH	134.14	0	134.14	June 24,25
	AT	135.14	0	135.14	June 24,25
	DR	67.76	0	67.76	24-Jun

Figure 4 – Frais de déplacement réclamés par employé et par date (les noms complets des membres du personnel de la GCC ont été remplacés par leurs initiales)

[14] Les frais réclamés pour l'équipement de lutte contre la pollution sont résumés comme suit :

Description	Uni/ft	TIME (days)	RATE (per ft)	RATE (daily)	COST	REFERENCE
					-	
PRVIII CGE 705		2.00		4209.50	8,419.00	Ref Vessel Log
Fuel Transfer Pump		1.00		24.44	24.44	Ref Equip Log
Generator - 2000W		1.00		8.05	8.05	Ref Equip Log

Figure 5 – Frais réclamés pour l'équipement de lutte contre la pollution

[15] Les frais réclamés pour l'usage de véhicules sont justifiés par des registres de kilométrage qui indiquent que le personnel de la GCC a utilisé un Ford F-350 les 24 et 25 juin 2019. Les registres montrent que ce véhicule a parcouru une distance totale de 130 kilomètres au cours de l'intervention de la GCC. Les frais réclamés pour le véhicule sont

basés sur un tarif d'usage quotidien de 65,67 \$ et un tarif par kilomètre de 0,22 \$ pour le carburant.

Documents des entrepreneurs

[16] Les frais réclamés pour les services des entrepreneurs, qui sont justifiés par deux factures, sont résumés comme suit :

CONTRACT SERVICES	AMOUNT	GST	TOTAL	REFERENCE
EAGLE EYE MARINE	1,312.50	65.63	1,378.13	INV 1077
			-	Paid July 12/19
COLD WATER DIVERS	7,712.50	385.63	8,098.13	INV 7001
			-	Paid July 11/19

Figure 6 – Copie d'écran du sommaire des frais relatifs aux entrepreneurs

*Eagle Eye Marine Services*

[17] La facture d'Eagle Eye Marine Services (« Eagle Eye ») est datée du 25 juin 2019. Elle montre la répartition suivante des frais engagés :

DATE	DESCRIPTION	AMOUNT
24/06/2019	Boat & Captain, 4.25 @ \$250.00	1,062.50
24/06/2019	Pumps & additional crew person, 1 @ \$250.00	250.00
25/06/2019	Case #0437 - Wesrern Chieftain sinking in Active Pass/Minor's Bay	

Figure 7 – Copie d'écran de la facture d'Eagle Eye

*Cold Water Divers Inc.*

[18] La facture de Cold Water Divers Inc. (« CWD ») est aussi datée du 25 juin 2019. Elle montre la répartition suivante des frais engagés :

Description	Qty	Rate	Amount	Tax
24JUN 1815 - Call comes in 1830 - Mobilization to shop 2025 - Boat is launched with all salvage equipment on board				
25JUN 0052 - Team departs Miners Bay 0230 - Dive team departs CWD shop				
Labour - Emergency Rate	8.25	650.00	5,362.50	G
Decontamination	4	325.00	1,300.00	G
Consumables	1	200.00	200.00	G
Boat Fee	1	850.00	850.00	G

Figure 7 – Copie d'écran de la facture de Cold Water Divers Inc.

\*\*\*

## CONSTATATIONS ET DÉCISIONS

### La demande d'indemnisation de la GCC pourrait être admissible

[19] 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 prévenir de tels dommages. La demande d'indemnisation relative à l'incident pourrait donc être admissible.

[20] La GCC est un demandeur admissible pour l'application de l'art. 103 de la LRMM.

[21] La demande d'indemnisation a été reçue dans les délais prescrits au paragraphe 103(2) de la LRMM.

[22] 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, ou selon la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soude, et ils pourraient donc être indemnisables.

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

### Identification et description du *Western Chief*

[24] Une recherche a été faite dans le registre d'immatriculation de Transports Canada pour identifier correctement le *Western Chief*. Un navire correspondant à peu près à la description fournie par la GCC est immatriculé au Canada sous ce nom, sous le numéro matricule 178835. Le navire est décrit comme étant un bâtiment de pêche d'une jauge brute de 97,37, d'une longueur de 24,20 mètres, d'une largeur de 6,13 mètres, et d'un creux de 2,53 mètres. Il est aussi décrit comme étant construit en bois et propulsé par une seule machine diesel de 410 chevaux-vapeur. Selon le registre d'immatriculation de Transports Canada, le navire a été construit en 1947.

### Conclusions concernant la preuve fournie par la GCC

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

[25] La GCC a joint à sa demande d'indemnisation un exposé et d'autres documents justificatifs qui relatent les faits de l'incident et de l'intervention de façon assez détaillée. Les descriptions des événements importants fournies dans les documents de la GCC sont acceptées comme étant généralement exactes.

*L'intervention de la GCC en réponse à l'incident était raisonnable*

[26] Le *Western Chief* présentait une menace de pollution par les hydrocarbures lorsque l'incident a été initialement signalé à la GCC. Bien que le propriétaire ait indiqué qu'il n'y avait pas d'hydrocarbures à bord du navire, il est accepté qu'il y avait de l'huile hydraulique

et des hydrocarbures résiduels dans les compartiments machines. Si le navire avait coulé, il est très probable que ces hydrocarbures auraient été rejetés. De plus, les membres du personnel de recherche et sauvetage de la GCC ont signalé que le navire gîtait dangereusement, ce qui indique que celui-ci avait déjà pris beaucoup d'eau lorsqu'ils sont arrivés sur les lieux.

[27] Étant donné la grosseur du navire et la menace de pollution par les hydrocarbures qu'il présentait, il est accepté que la décision d'engager Eagle Eye pour commencer à pomper l'eau du navire était une mesure raisonnable prise pour atténuer une menace démontrée de pollution par les hydrocarbures. De plus, la décision d'envoyer quatre membres du personnel d'intervention environnementale au lieu de trois le 24 juin 2019 est acceptée. Bien qu'une équipe de trois membres ait pu être suffisante, la situation évoluait encore à ce stade préliminaire et le navire n'avait pas encore été pleinement stabilisé. Le quatrième membre de l'équipe a donné à la GCC plus de flexibilité pour son intervention en réponse à la pollution par les hydrocarbures, d'une manière jugée raisonnable dans les circonstances. Notamment, la GCC a réduit l'ampleur de son intervention le 25 juin 2019, une fois que la menace de pollution par les hydrocarbures a été maîtrisée.

[28] Une fois que la GCC a trouvé la source de l'infiltration d'eau dans le navire, elle a accordé un contrat d'urgence à CWD pour remédier à la situation de façon temporaire, en appliquant une pièce d'obturation sous l'eau, et pour faire une inspection plus complète de la coque. Bien que les pompes déployées avant l'opération d'obturation aient semblé freiner l'infiltration d'eau dans le navire, les mesures prises par CWD et les frais associés à celles-ci sont néanmoins acceptés en entier. La fiabilité du propriétaire du *Western Chief* était douteuse, et son intention de faire remorquer dans le détroit de Georgia un gros navire en bois dont la coque était percée aurait causé des inquiétudes tout à fait légitimes à la GCC. Il est donc considéré qu'il était raisonnable de déployer trois membres du personnel de la GCC le 25 juin 2019 pour s'assurer que le navire était prêt à être remorqué en toute sécurité.

[29] Enfin, étant donné qu'il a été nécessaire de faire un suivi auprès du propriétaire du *Western Chief* pendant plusieurs jours après l'arrivée du navire à Richmond, l'heure de travail supplémentaire réclamée pour le 26 juin 2019 est acceptée.

[30] Pour les motifs exposés ci-haut, tous les frais de la GCC relatifs à la main-d'oeuvre, aux déplacements et à la passation de contrats sont considérés comme ayant été engagés raisonnablement pour la prise de mesures visant à prévenir des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, et ils sont acceptés en entier.

\*\*\*

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

[31] Les frais réclamés par la GCC sont répartis en sept annexes, dont chacune est examinée ci-après. Dans la mesure où les motifs ne sont pas déjà exposés ailleurs dans cette lettre, les sections suivantes 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 : 9 476,26 \$

[32] Pour les motifs exposés ci-haut, les montants réclamés pour les services fournis par Eagle Eye et CWD sont jugés raisonnables.

**La portion de la demande d'indemnisation relative aux services contractuels est recevable en entier.**

Annexe 3 – Déplacements

Montant réclamé : 472,18 \$

[33] Pour les motifs exposés ci-haut, les montants réclamés sont jugés raisonnables.

**La portion de la demande d'indemnisation relative aux déplacements est recevable en entier.**

Annexe 4 – Salaires – Personnel à temps plein

Montant réclamé : 1 034,55 \$

[34] Pour les motifs exposés ci-haut, tous les frais réclamés pour les salaires normaux sont jugés raisonnables.

**La portion de la demande d'indemnisation relative aux salaires est recevable en entier.**

Annexe 5 – Heures de travail supplémentaires – PTP

Montant réclamé : 2 893,16 \$

[35] Pour les motifs exposés ci-haut, tous les frais réclamés pour les heures de travail supplémentaires sont jugés raisonnables.

**La portion de la demande d'indemnisation relative aux heures de travail supplémentaires est recevable en entier.**

Annexe 11 – Équipement de lutte contre la pollution

Montant réclamé : 8 451,49 \$

[36] Comme le montre la figure 5, la GCC a réclamé des frais de 24,44 \$ pour l'usage d'une pompe pendant une journée, et des frais de 8,05 \$ pour l'usage d'une génératrice pendant une journée, vraisemblablement pour faire fonctionner la pompe. Ces frais sont jugés raisonnables et sont acceptés en entier.

[37] La GCC a aussi réclamé des frais de 8 419,00 \$ pour l'usage d'un de ses bateaux d'intervention environnementale, le *CGE 705*, pendant deux jours au tarif de 4 209,50 \$ par jour. Ce tarif, qui s'applique généralement aux bateaux de type PRV III, n'est pas accepté. Bien que le *CGE 705* semble être un bateau unique à certains égards, ses spécifications et ses capacités correspondent davantage à celles d'un bateau de type PRV II qu'à celles d'un bateau de type PRV III. Par conséquent, le tarif d'usage quotidien d'un bateau de type PRV II, soit 1 194,23 \$, est accepté pour l'usage du bateau *CGE 705*.

**La portion de la demande d'indemnisation relative à l'équipement de lutte contre la pollution est recevable au montant de 2 420,95 \$.**

Annexe 12 – Véhicules

Montant réclamé : 159,74 \$

[38] Pour les motifs exposés ci-haut, l'usage d'un seul véhicule pour les besoins de l'intervention de la GCC est jugé raisonnable, de même que tous les frais relatifs à l'usage de ce véhicule.

**La portion de la demande d'indemnisation relative aux véhicules est recevable en entier.**

Annexe 13 – Administration

Montant réclamé : 41,23 \$

[39] Dans sa demande d'indemnisation, la GCC a réclamé des frais d'administration au taux de 3,09 % qui ont été appliqués aux frais réclamés pour les déplacements et les salaires normaux, ces derniers ne comprenant pas la majoration de 20 % représentant les frais du régime d'avantages sociaux des employés. Cette méthode de calcul des frais d'administration est généralement considérée comme étant raisonnable, et le montant complet réclamé est jugé raisonnable dans les circonstances.

**La portion de la demande d'indemnisation relative aux frais d'administration est recevable en entier.**

\*\*\*

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

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

<b>Annexe</b>	<b>Frais réclamés</b>	<b>Frais recevables</b>
2 – Services contractuels	9 476,26 \$	9 476,26 \$
3 – Déplacements	472,18 \$	472,18 \$
4 – Salaires – Personnel à temps plein	1 034,55 \$	1 034,55 \$
5 – Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein	2 893,16 \$	2 893,16 \$
11 – Équipement de lutte contre la pollution	8 451,49 \$	2 420,95 \$
12 – Véhicules	159,74 \$	159,74 \$
13 – Administration	41,23 \$	41,23 \$
<b>Totaux</b>	<b>22 528,61 \$</b>	<b>16 498,07 \$</b>

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

[41] Le montant des frais recevables s'élève à 16 498,07 \$. 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.

\*\*\*

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

[43] 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.

[44] 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.

[45] 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.

[46] 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.