



LETTRE D'OFFRE

Ottawa, le 20 octobre 2021
Dossier de la CIDPHN : 120-885-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 : Nom inconnu (chaland ponté) – Port Mellon, baie Howe
(Colombie-Britannique - Date de l'incident : 2019-03-07)**

SOMMAIRE ET OFFRE D'INDEMNITÉ

[1] Cette lettre est en réponse à une demande d'indemnisation présentée par la Garde côtière canadienne (la « GCC ») relativement à un incident impliquant un chaland ponté dont le nom est inconnu (le « navire »). Le navire était abandonné et il gîtait dans l'eau. Il avait à son bord diverses marchandises ainsi que des produits chimiques (l'« incident »).

[2] Le 26 février 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 396 954,40 \$. La demande d'indemnisation a été examinée et une décision a été rendue, laquelle 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] Il a été déterminé que la demande d'indemnisation de la GCC est recevable. La somme de 57 102,91 \$ (l'« offre ») est offerte à la GCC, plus les intérêts prévus par la loi.

[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 ainsi que des documents servant à justifier certains frais. 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 7 mars 2019, la GCC a été avisée que le navire donnait de la gîte près de Port Mellon. Le navire avait à son bord des débris, des substances dangereuses et nocives, ainsi qu'une excavatrice, et il risquait de couler. Heavy Metal Marine Limited (« Heavy Metal Marine »), une entreprise locale de construction maritime, a poussé le navire plus près du rivage et l'a entouré d'un barrage flottant de sa propre initiative.

[7] Le personnel de la GCC s'est rendu sur les lieux et a confirmé que le navire avait à son bord une excavatrice de classe 200, de la mousse de flottaison de quai, et des matériaux de construction de quai. Le navire gîtait à un angle de 40 degrés, et il y avait une irisation d'hydrocarbures irrécupérable autour du navire dans l'eau.

[8] En grande partie à cause du risque élevé pour l'environnement marin et la sécurité des personnes que présentaient les produits chimiques à bord du navire, la GCC a accordé un contrat d'urgence à Heavy Metal Marine pour enlever l'excavatrice et stabiliser le navire.

[9] Un titulaire de bail foncier local a identifié le propriétaire du navire. Le propriétaire avait amarré son navire au site du titulaire de bail foncier en 2018, et les deux parties avaient cessé de communiquer entre elles un mois avant l'incident. Depuis ce temps, le titulaire de bail foncier avait tenté de garder le navire à flot.

[10] Trois membres du personnel de la GCC ont été dépêchés sur les lieux de l'incident avec de l'équipement de lutte contre la pollution, y compris un barrage flottant de 500 pieds et des pompes de sauvetage. Ils ont été avisés que le propriétaire était connu pour entreposer des substances dangereuses et nocives à bord de ses navires.

[11] Il a été déterminé que l'excavatrice se trouvant à bord du navire avait un réservoir de carburant diesel, un réservoir d'huile hydraulique et un réservoir additionnel, dont chacun avait une capacité de 400 litres. Le contenu de ces réservoirs n'a apparemment pas été vérifié. L'excavatrice contenait aussi plus de 60 barils de substances dangereuses et nocives, comme du chlorure de brome.

[12] La GCC a déployé le barrage flottant autour du navire, elle a tenté de le vider d'eau, et elle a fixé l'excavatrice au pont du navire en vue de son enlèvement. On a constaté qu'une partie de l'irisation d'hydrocarbures s'échappait de la zone délimitée par le barrage flottant.

[13] Étant donné le risque accru que présentaient les produits chimiques se trouvant à bord du navire, la GCC a tenu une téléconférence avec diverses parties, y compris la Nation Squamish, Environnement et Changement climatique Canada, et le ministère de l'Environnement et du Changement climatique de la Colombie-Britannique, afin de discuter des mesures d'intervention possibles à prendre. Il a été décidé que les équipes travailleraient à une distance d'au moins 100 pieds des parties du navire où l'on savait que des produits chimiques étaient entreposés.

[14] Dans la nuit du 7 mars 2019, l'excavatrice a été enlevée du navire avec succès.

[15] Le lendemain, la GCC a constaté que le navire avait gîté davantage durant la nuit et que la majeure partie de son contenu s'était déversé dans l'eau. La GCC a autorisé Heavy

Metal Marine à récupérer les débris, et des préparatifs ont été faits pour déployer un barrage flottant autour de ceux-ci afin de les empêcher de se répandre.

[16] Le 9 mars 2019, le toit de la remise à bord du navire a été enlevé pour faire une évaluation des produits chimiques se trouvant à l'intérieur. Cette évaluation a montré qu'il n'y avait qu'un faible risque pour la santé des personnes. Heavy Metal Marine a enlevé les débris restants et a amarré le navire au rivage.

[17] Ces travaux se sont poursuivis le 10 mars 2019, et une évaluation finale de la pollution a montré qu'il n'y avait plus de risque pour l'environnement. Le lendemain, le navire a été confié aux responsables du Programme des navires préoccupants de la GCC pour être déchargé, et le dossier d'incident de la GCC a été fermé.

Le sommaire des frais

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

COST SUMMARY			
POLLUTION INCIDENT			
INCIDENT:	DERELICT BARGE, PORT MELLON	PROJECT CODE:	FHVR5
INCIDENT DATE:	March 7, 2019	DATE PREPARED:	FEB 22/21
DEPARTMENT:	CANADIAN COAST GUARD	PREPARED BY:	██████████
			SCH
MATERIALS AND SUPPLIES	-		1
CONTRACT SERVICES	349,440.89		2
TRAVEL	1,702.88		3
SALARIES - FULL TIME PERSONNEL	1,769.78		4
OVERTIME - FULL TIME PERSONNEL	11,613.68		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)	31,255.05		11
VEHICLES	1,073.94		12
ADMINISTRATION	98.19		13
TOTAL CCG COST OF INCIDENT	<u>\$ 396,954.40</u>		

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

Renseignements supplémentaires reçus

[19] Le 28 juillet 2021, le bureau de l'administrateur a demandé à la GCC de lui fournir des renseignements supplémentaires, à savoir les entrées du journal de bord du véhicule d'intervention en cas de pollution pour le 7 mars 2019, soit le premier jour de l'intervention en réponse à l'incident. La GCC a fourni ces renseignements et l'entrée du journal de bord a été incluse comme preuve dans l'évaluation de la demande d'indemnisation par l'administrateur.

CONSTATATIONS ET DÉCISIONS

L'admissibilité du demandeur

[20] Il a été 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 réel de pollution par les hydrocarbures, en raison du carburant contenu dans l'excavatrice qu'il transportait, il est aussi déterminé qu'au moins une partie des frais réclamés par la GCC sont indemnisables par la Caisse.

La menace de pollution posée par le navire

[21] L'intervention de la GCC en réponse à l'incident comportait trois volets principaux : enlever l'excavatrice du navire; stabiliser le navire et récupérer les marchandises qui étaient tombées à l'eau; et décharger les marchandises et les débris pour les transporter à un lieu d'élimination.

[22] La preuve fournie semble indiquer que l'excavatrice était la seule source de la menace de pollution par les hydrocarbures. L'irisation d'hydrocarbures que le personnel de la GCC a observée semblait provenir de l'excavatrice, et le barrage flottant qui a été déployé autour du navire est demeuré intact après que l'excavatrice ait été enlevée. Cependant, la demande d'indemnisation ne contient aucune preuve montrant que la GCC a vérifié le contenu des réservoirs de carburant de l'excavatrice.

[23] La demande d'indemnisation de la GCC ne montre pas que les barils de produits chimiques ou les débris du navire lui-même posaient une menace de pollution par les hydrocarbures, ou qu'ils aient jamais été perçus comme posant une telle menace. Par conséquent, seuls les frais engagés pour enlever l'excavatrice et pour évaluer le risque de pollution par les hydrocarbures que posait le navire pourraient être indemnisables par la Caisse.

[24] Ces frais comprennent ceux engagés pour l'intervention initiale en réponse à l'incident, l'évaluation du navire sur les lieux, l'enlèvement de l'excavatrice, et le retour des membres du personnel de la GCC à leur base. Une fois que l'excavatrice a été enlevée du navire et sécurisée, la menace de pollution par les hydrocarbures a été éliminée. La majeure partie des frais ultérieurs ont été engagés essentiellement aux fins d'une intervention en

réponse à un navire contenant des substances dangereuses et nocives, ce qui ne fait pas partie du mandat de la Caisse.

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

[25] 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

349 440,89 \$

[26] Le tableau ci-dessous montre un sommaire des frais réclamés pour les services contractuels :

Entrepreneur	Total partiel des frais réclamés	TPS	Total des frais réclamés
Heavy Metal Marine	331 350,86 \$	16 567,53 \$	347 918,39 \$
TCB Marine Consulting	1 450,00 \$	72,50 \$	1 522,50 \$
Total	332 800,86 \$	16 640,03 \$	349 440,89 \$

Tableau 1 – Sommaire des frais réclamés à l'annexe 2

Ces frais représentent environ 88 % des frais réclamés et se rapportent à deux principaux entrepreneurs : Heavy Metal Marine et TCB Marine Consulting. Heavy Metal Marine a aussi engagé plusieurs sous-traitants dans le cadre de ses travaux.

Heavy Metal Marine

[27] La GCC a accordé un contrat d'urgence à Heavy Metal Marine, qui était déjà sur place et qui était équipé pour effectuer les travaux nécessaires. Aucun énoncé des travaux n'était joint à la demande d'indemnisation présentée à l'administrateur.

[28] Heavy Metal Marine a enlevé l'excavatrice du navire et l'a sécurisée sur son propre chaland à grue. Il a ensuite déchargé les marchandises et les débris du navire en vue de leur élimination. Pour les besoins de l'analyse, les frais inclus dans les factures de Heavy Metal Marine ont été séparés en deux catégories : les frais d'équipement et les frais de personnel.

[29] Bien que la demande d'indemnisation de la GCC montre qu'il était raisonnable de considérer que l'excavatrice présentait une menace de pollution par les hydrocarbures, il ressort de l'exposé et des factures que l'intervention de la GCC était axée principalement sur le risque pour l'environnement et la santé des personnes que posaient les substances dangereuses et nocives se trouvant sur le pont du navire.

[30] Bien qu'il ne soit pas clair que tout l'équipement que Heavy Metal Marine a apporté sur les lieux de l'incident ait été nécessaire à l'intervention en réponse à la pollution par les hydrocarbures, l'équipement apporté est jugé acceptable au moins pour le premier jour de l'incident. Les frais d'équipement pour le premier jour sont donc acceptés.

[31] Pour les motifs exposés ci-haut, les frais d'équipement engagés par Heavy Metal Marine après l'enlèvement de l'excavatrice ne sont pas considérés comme des mesures prises en réponse à une menace de pollution par les hydrocarbures. Ils sont donc rejetés.

Les frais d'équipement contenus dans les factures de Heavy Metal Marine sont acceptés au montant de 19 075,00 \$.

[32] Comme suite à la justification de l'usage de l'équipement de Heavy Metal Marine le 7 mars, le tableau ci-dessous montre les détails des frais de personnel inclus dans la facture de Heavy Metal Marine pour ce jour-là.

Poste	Taux			Heures facturées			Calculé	Réclamé	Différence
	Normal	HS	TD	TN	HS	TD			
Contremaître	94,97 \$	142,46 \$	189,94 \$	8	2	10	2 944,08 \$	3 039,05 \$	94,97 \$
Homme de pont	79,30 \$	118,95 \$	158,60 \$	8	2	8	2 141,10 \$	2 220,40 \$	79,30 \$
Exploitant	79,30 \$	118,95 \$	158,60 \$			8	1 268,80 \$	1 348,10 \$	79,30 \$
Exploitant	79,18 \$	118,77 \$	158,36 \$			8	1 266,88 \$	1 346,06 \$	79,18 \$
Exploitant	79,18 \$	118,77 \$	158,36 \$			8	1 266,88 \$	1 346,06 \$	79,18 \$
Exploitant	79,18 \$	118,77 \$	158,36 \$	8	2	8	2 137,86 \$	2 217,04 \$	79,18 \$
Homme de pont	79,30 \$	118,95 \$	158,60 \$			8	1 268,80 \$	1 348,10 \$	79,30 \$
Homme de pont	79,30 \$	118,95 \$	158,60 \$			8	1 268,80 \$	1 348,10 \$	79,30 \$
LoA	210,00 \$			8			1 680,00 \$	1 680,00 \$	0 \$
Totaux				24	6	66	15 243,20\$	15 892,91 \$	649,71 \$

Tableau 2 – Sommaire des frais de personnel réclamés à l'annexe 2 (Heavy Metal Marine, 7 mars 2019)

[33] Le nombre de membres d'équipage a été réduit de huit pour la journée du 7 mars à six pour la journée du 8 mars. Bien que six membres d'équipage auraient sans doute suffi pour la journée du 7 mars, étant donné la quantité de travail qui a été accomplie les deux jours, la présence de huit personnes le 7 mars est acceptée en raison du fait que l'ampleur de la menace de pollution n'était pas entièrement connue à ce moment-là et de la capacité des réservoirs de carburant de l'excavatrice.

[34] Les montants réclamés pour les employés de Heavy Metal Marine pour la journée du 7 mars sont élevés. Pour la plupart, ces montants sont compréhensibles, étant donné que les travaux d'intervention de Heavy Metal Marine ont débuté à 5 h 30 et ont pris fin à 23 h 30. En ce qui concerne le contremaître, le nombre d'heures facturé (20) dépasse en fait le nombre d'heures de travail de la journée. Néanmoins, le montant réclamé est accepté, puisqu'il se peut que le contremaître ait travaillé après la fin des travaux, soit pour compléter les activités de la journée ou pour planifier celles du lendemain, et qu'une partie des heures de travail du 8 mars aient été inscrites au calendrier le 7 mars. Les heures de travail réclamées pour les employés de Heavy Metal Marine sont donc acceptées.

[35] Il y a une divergence dans la demande d'indemnisation en ce qui concerne le montant total réclamé pour les heures de travail du personnel de Heavy Metal Marine. Pour chaque employé, le montant réclamé excède le total global obtenu en multipliant le taux de salaire des employés par le nombre d'heures de travail – la différence représente une heure de travail au taux de salaire normal. En l'absence d'une explication évidente contenue dans

la preuve ou l'exposé, il est présumé qu'il s'agit d'une erreur dans le tableur ou d'une erreur de calcul. Le montant réclamé pour les employés de Heavy Metal Marine est donc réduit de 649,71 \$.

[36] Le tableau ci-dessous montre un sommaire des frais du personnel de Heavy Metal Marine acceptés pour la journée du 7 mars, durant l'intervention en réponse à la menace de pollution par les hydrocarbures que posait l'excavatrice. **Les frais de personnel contenus dans les factures de Heavy Metal Marine sont acceptés au montant de 15 243,20 \$.**

[37] Comme il a été mentionné, les frais engagés après que l'excavatrice (la seule source possible de la menace de pollution que posait le navire) ait été enlevée le 7 mars 2019 sont rejetés au motif qu'ils n'avaient pas rapport à l'intervention en réponse à la pollution par les hydrocarbures. Par conséquent, les frais des sous-traitants de Heavy Metal Marine, c'est-à-dire Dolphin Marine, Coast Environmental et Williams Scrap Metal, qui ont été engagés pour enlever le navire et les débris en vue de leur élimination, sont rejetés.

[38] Le tableau ci-dessous montre un sommaire des frais réclamés et des frais recevables pour les services de l'entrepreneur Heavy Metal Marine.

Heavy Metal Marine et sous-traitants Montants réclamés et montants établis		
	Réclamé	Établi
Équipement de HMM	116 345,00 \$	19 075,00 \$
Personnel de HMM	63 456,34 \$	15 243,20 \$
Total partiel pour HMM	179 801,34 \$	34 318,20 \$
Dolphin Marine	31 950,00 \$	0,00 \$
Coast Environmental	92 725,30 \$	0,00 \$
Williams Scrap Metal	3 248,59 \$	0,00 \$
Sous-traitants	121 426,71 \$	0,00 \$
Total du contrat	301 228,05 \$	34 318,20 \$
Majoration (10 %)	30 122,81 \$	3 431,82 \$
TPS (5 %)	16 567,54 \$	1 887,50 \$
Total	347 918,40 \$	39 637,52 \$

Tableau 4 – Sommaire des frais réclamés et des frais recevables à l'annexe 2 (Heavy Metal Marine)

TCB Marine Services

[39] Ces frais découlent du recours à un expert maritime que la GCC a engagé par contrat pour surveiller l'enlèvement de la cargaison du navire le 9 mars 2019. Le lendemain, l'expert maritime a aussi approuvé le plan d'amarrage pour sécuriser le navire après la fin de cette opération.

[40] Il n'a pas été établi qu'il s'agissait d'une mesure prise en réponse à la menace de pollution par les hydrocarbures que posait le navire, car ce travail a été effectué après que la seule menace apparente de pollution par les hydrocarbures (l'excavatrice) ait été éliminée.

Les frais de la facture de TCB Marine Services sont rejetés en entier.

Le tableau ci-dessous montre un sommaire des frais réclamés et des frais recevables pour les services contractuels :

Entrepreneur	Frais réclamés	Frais recevables	Raison de la réduction
Heavy Metal Marine	347 918,40 \$	39 637,52 \$	Les travaux ont été effectués après que la menace de pollution par les hydrocarbures ait été éliminée.
TCB Marine Consulting	1 522,50 \$	0 \$	Il n'a pas été établi qu'il s'agissait d'une mesure prise en réponse à la pollution par les hydrocarbures.
Total	349 440,90 \$	39 637,52 \$	

Tableau 5 – Frais réclamés et frais recevables (annexe 2)

Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en partie au montant de 39 637,52 \$.

Annexe 3 – Déplacements

1 702,88 \$

[41] La GCC a réclamé des frais de déplacement pour cinq membres de son personnel. L'un d'entre eux a engagé de tels frais du 7 au 10 mars 2019, un autre les 9 et 10 mars, et trois d'entre eux les 7 et 8 mars.

[42] D'après l'exposé, les membres de l'équipe d'intervention environnementale ont quitté pour se rendre sur les lieux de l'incident vers 8 h 00 le matin du 7 mars et ils sont arrivés vers 11 h 30. Les opérations d'intervention en réponse à la pollution par les

hydrocarbures ont été terminées en majeure partie ce soir-là, une fois que l'excavatrice a été enlevée du navire et sécurisée sur le chaland de Heavy Metal Marine.

[43] Les entrées des registres fournis indiquent que l'équipe a quitté Gibsons (C.-B.) à 9 h 00 le 8 mars 2019 et s'est amarrée au chaland à grue de Heavy Metal Marine à 9 h 37. L'équipe s'est ensuite affairée à évaluer le risque posé par les substances dangereuses et nocives se trouvant à bord du navire.

[44] Il aurait été raisonnable pour la GCC de ravitailler le bateau 750 en carburant à Gibsons avant de retourner pour surveiller l'incident à Port Mellon. Deux heures auraient suffi pour accomplir cette tâche. En tenant compte d'une vitesse réduite à cause des conditions de faible visibilité ce jour-là, l'équipe serait revenue à l'Institut des sciences de la mer vers 16 h 30 le 8 mars 2019.

[45] Cet itinéraire de voyage est jugé raisonnable, ce qui veut dire que les membres du personnel de la GCC ont fait 7,5 heures de travail au taux de salaire normal ce jour-là. L'indemnité de repas ce jour-là est limitée au déjeuner, puisque le petit déjeuner était inclus dans le tarif d'hôtel que le personnel de la GCC a payé et que l'équipe serait retournée à sa base durant les heures normales de travail. Cela ne s'applique pas au surintendant adjoint, qui n'a pas séjourné à l'hôtel, d'après les relevés de dépenses et les notes d'hôtel.

[46] La majeure partie des frais de déplacement réclamés qui ont été engagés après le 8 mars 2019 sont rejetés, car la menace de pollution par les hydrocarbures avait été éliminée à ce stade. Cependant, les frais de déplacement des deux agents de la GCC qui se sont rendus sur les lieux de l'incident le 9 mars, le jour où les produits chimiques se trouvant à bord du navire ont été évalués, sont jugés raisonnables au motif qu'il n'était pas encore clair, d'après l'exposé et les formulaires du SCI, si les produits chimiques présentaient une menace de pollution par les hydrocarbures, en plus de celle posée par l'excavatrice.

[47] Une partie des frais de déplacement réclamés ont été attribués au surintendant adjoint (identifié comme l'employé n° 1 dans le tableau ci-dessous), qui s'est occupé de coordonner la coopération interministérielle. De ce fait, il est probable qu'il soit resté au bureau et demeuré en communication avec l'équipe de la GCC sur le terrain le 7 mars 2019. Le relevé de dépenses de cet employé indique qu'il a engagé des frais de déplacement du 7 au 10 mars; cependant, il n'y a aucune répartition des frais de déplacement qu'il a engagés par jour. En l'absence de tels détails, 50 % du total de ses frais de déplacement sont jugés raisonnables, ce qui représente une approximation des frais de déplacement qu'il a engagés les 7 et 8 mars.

[48] Le tableau ci-dessous montre un sommaire des frais de déplacement réclamés et des frais recevables.

Sommaire de l'annexe 3 (Déplacements)					
Déplacements (7-9 mars) : frais réclamés					
Employé	Jours	Total			
1	7-10	472,95 \$			
2	9-10	190,70 \$			
3	7-8	362,94 \$			
4	7-8	332,97 \$			
5	7-8	343,32 \$			
Total		1 702,88 \$			
Taux du Conseil du Trésor		Frais établis, par personne			
AF 2018-2019		7 mars	8 mars		
Petit déjeuner	19,45 \$				
Déjeuner	19,20 \$	19,20 \$	19,20 \$		
Dîner	48,15 \$	48,15 \$			
Faux frais	17,50 \$	17,50 \$	17,50 \$		
	Total par jour	84,85 \$	36,70 \$		
	Total pour deux jours		121,55 \$		
Déplacements (7-8 mars 2019) : frais établis					
Employé	Jours	Repas/indemn.	Hébergement	Véhicule part.	Total
1	7-9	84,85 \$	0 \$	32,43 \$	117,28 \$
2	9	84,85 \$	0 \$	9,54 \$	94,39 \$
3	7-8	121,55 \$	143,87 \$	33,79 \$	299,21 \$
4	7-8	121,55 \$	143,87 \$	3,82 \$	269,24 \$
5	7-8	121,55 \$	143,87 \$	14,17 \$	279,59 \$
				Total	1 059,71 \$

Tableau 6 – Frais réclamés et frais recevables (annexe 3)

Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en partie au montant de 1 059,71 \$.

Annexe 4 – Salaires du personnel à temps plein

1 769,78 \$

[49] La GCC a réclamé les frais de salaire de quatre des cinq employés pour lesquels elle a réclamé des frais de déplacement, comme discuté ci-haut. Trois de ces employés sont rémunérés au niveau GT-04, et l'autre au niveau GT-05. Les frais de salaire réclamés couvrent toute la période de l'intervention, soit du 7 mars au 17 avril 2019, bien que l'exposé indique que le dossier de l'intervention environnementale de la GCC ait été fermé le 11 mars, lorsqu'il a été transféré au Programme des navires préoccupants.

[50] Pour les mêmes motifs que ceux exposés aux annexes précédentes, les frais de salaire engagés après que la menace de pollution par les hydrocarbures ait été éliminée le 8 mars sont rejetés.

[51] Premièrement, les taux de salaire horaire ont été corrigés avant de comparer les heures de travail et les frais de salaire qui ont été réclamés avec ceux qui ont été établis. Le taux de salaire horaire est calculé incorrectement par rapport au salaire annuel dans la demande d'indemnisation. Plus précisément, le salaire annuel a été divisé par 52 semaines et ensuite par 37,5 heures. Cependant, selon les lignes directrices du Conseil du Trésor, le salaire annuel doit être divisé par 52,176 (obtenu en divisant la moyenne de 365,25 jours par année, pour tenir compte des années bissextiles, par 7 jours) pour obtenir le taux hebdomadaire, et le résultat doit être divisé ensuite par 37,5, soit le nombre d'heures dans une semaine normale de travail.

[52] Les taux de salaire horaire corrigés ont été utilisés pour calculer les frais réclamés à l'annexe 4 qui sont jugés raisonnables. Les frais corrigés figurent dans le tableau ci-dessous.

Employé	Date	Normal	1,5 X	2 X	Majoré	Salaires
1	7 mars	7,5	7,5		11,25	377,49 \$
	8 mars	7,5	7,5		11,25	377,49 \$
	Total partiel	15,0	15,0	0,0	22,50	754,98 \$
3	7 mars	7,5	7,5	2,5	16,25	336,32 \$
	8 mars			19,0	38,00	0,00 \$
	Total partiel	7,5	7,5	21,5	54,25	336,32 \$
4	7 mars	7,5	7,5	2,5	16,25	336,32 \$
	8 mars			19,0	38,00	0,00 \$
	Total partiel	7,5	7,5	21,5	54,25	336,32 \$

Employé	Date	Normal	1,5 X	2 X	Majoré	Salaires
5	7 mars	7,5	7,5	2,5	16,25	336,32 \$
	8 mars			19,0	38,00	0,00 \$
	Total partiel	7,5	7,5	21,5	54,25	336,32 \$
Totaux		37,5	37,5	64,5	185,25	1 763,94 \$

Tableau 7 – Frais de salaire réclamés à l'annexe 4 (corrigés)

[53] Bien que le surintendant adjoint (employé n° 1) n'ait pas joué un rôle fondamental dans le volet de pollution par les hydrocarbures de l'intervention en réponse à l'incident, il a approuvé le contrat d'urgence accordé à Heavy Metal Marine, il a coordonné les téléconférences interministérielles, et il a vraisemblablement donné des breffages selon le besoin. Ses frais de salaire sont donc acceptés.

[54] Quant au reste du personnel, il est accepté que l'équipage du bateau 750 de la GCC a fait les 18 heures de travail réclamées, soit de 6 h 00 à 24 h 00 le 7 mars 2019. C'est ce jour-là que l'excavatrice a été enlevée du navire et sécurisée, et donc le jour où la menace de pollution a été éliminée.

[55] Il était aussi raisonnable pour la GCC de travailler le 8 mars, afin de s'assurer qu'il n'y avait pas d'autres sources potentielles de pollution par les hydrocarbures provenant du navire. Cependant, le fait que toutes les heures de travail du 8 mars aient été réclamées au taux de salaire double est préoccupant.

[56] Étant donné la conclusion selon laquelle aucun autre travail lié à la pollution par les hydrocarbures n'était prévu ou n'a été accompli après la nuit du 7 mars, seul le retour de l'équipe à sa base de l'Institut des sciences de la mer est considéré comme faisant partie du travail lié à la pollution par les hydrocarbures pour le 8 mars. Il aurait été efficace de faire le plein de carburant avant de quitter Gibsons le matin, car ce n'est qu'à son arrivée sur les lieux que l'équipe a appris que les marchandises sur le pont du navire étaient tombées à l'eau. Dans les circonstances, lorsque l'équipe est arrivée, il aurait aussi été raisonnable de s'assurer qu'il n'y avait pas d'autres substances dangereuses ou nocives à bord du navire.

[57] Compte tenu de ce qui précède, il serait raisonnable que le travail lié à la pollution par les hydrocarbures ait été effectué au cours d'une journée normale de travail de 7,5 heures, au taux horaire normal. Par conséquent, les 17,5 heures de travail réclamées au taux de salaire double sont remplacées par 7,5 heures de travail au taux de salaire normal.

[58] De plus, l'entrée du registre quotidien du personnel et de l'équipement pour le 8 mars 2019 indique que trois agents de la GCC ont travaillé de 0 h 00 à 2 h 30 ce matin-là, après que l'excavatrice ait été enlevée du navire dans la nuit du 7 mars. Cependant, la demande d'indemnisation ne contient aucune preuve du travail que ces agents ont accompli durant cette période. À l'origine, l'entrée du registre pour le 7 mars n'était pas incluse dans la demande d'indemnisation; lorsque la GCC l'a fournie plus tard au bureau de

l'administrateur, elle indiquait que l'équipe a quitté les lieux de l'incident à 0 h 40 et est arrivée à Gibsons à 1 h 40 le matin du 8 mars. Néanmoins, cela ne justifie aucunement le travail qui a prétendument été fait entre 0 h 00 et 2 h 30 le matin du 8 mars.

[59] Le tableau ci-dessous montre un sommaire des frais de salaire réclamés et des frais acceptés. Il est à noter que les frais de salaire acceptés sont plus élevés que les frais réclamés, car certains frais réclamés pour les heures de travail supplémentaires ont été convertis au taux de salaire horaire normal.

Employé	Date	Normal	1,5 X	2 X	Salaire
1	7 mars	7,5	7,5	0,0	377,49 \$
	8 mars	7,5	0,0	0,0	377,49 \$
	Total partiel	15,0	7,5	0,0	754,98 \$
3	7 mars	7,5	7,5	1,0	336,32 \$
	8 mars	7,5	0,0	0,0	336,32 \$
	Total partiel	15,0	7,5	1,0	672,64 \$
4	7 mars	7,5	7,5	1,0	336,32 \$
	8 mars	7,5	0,0	0,0	336,32 \$
	Total partiel	15,0	7,5	1,0	672,64 \$
5	7 mars	7,5	7,5	1,0	336,32 \$
	8 mars	7,5	0,0	0,0	336,32 \$
	Total partiel	15,0	7,5	1,0	672,64 \$
Totaux		37,5	37,5	64,5	2 772,90 \$

Tableau 8 – Frais de salaire acceptés à l'annexe 4 (corrigés)

Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en partie au montant de 2 772,90 \$.

Annexe 5 – Heures de travail supplémentaires du personnel à temps plein 11 613,68 \$

[60] Comme il a été mentionné, les heures de travail du 8 mars 2019, qui ont été réclamées au taux de salaire double, ont été converties en 7,5 heures de travail au taux de salaire normal. De plus, les heures de travail supplémentaires faites par les deux agents de la GCC qui sont intervenus sur les lieux de l'incident le 9 mars, un samedi, sont partiellement acceptées, étant donné les analyses nécessaires qui ont été faites ce jour-là

pour déterminer si les produits chimiques se trouvant à bord du navire posaient une menace de pollution par les hydrocarbures.

[61] L'exposé indique que les analyses chimiques ont été terminées à 11 h 30 le 9 mars. Par conséquent, les heures de travail supplémentaires faites par l'employé n° 1 de 5 h 00 à 11 h 30 (6,5 heures de travail au taux de salaire et demi) et celles faites par l'employé n° 2 de 5 h 30 à 11 h 30 (6 heures de travail au taux de salaire et demi) sont jugées raisonnables. Les analyses chimiques ont montré que le navire posait un faible risque pour la santé humaine, et rien n'indique qu'il ait été conclu que le navire présentait une menace de pollution par les hydrocarbures.

[62] Le frais des heures de travail supplémentaires ont été ajustés comme suit :

Employé	Date	1,5 X	2 X	Heures supplémentaires
1	7 mars	7,5	0,0	471,87 \$
	8 mars	7,5	0,0	471,87 \$
	9 mars	6,5	0,0	408,96 \$
	Total partiel	15,0	0,0	1 352,70 \$
2	9 mars	6,0	0,0	337,41 \$
	Total partiel	6,0	0,0	337,41 \$
3	7 mars	7,5	2,5	607,24 \$
	8 mars	0,0	19,0	1 420,00 \$
	Total partiel	7,5	21,5	2 027,24 \$
4	7 mars	7,5	2,5	607,24 \$
	8 mars	0,0	19,0	1 420,00 \$
	Total partiel	7,5	21,5	2 027,24 \$
5	7 mars	7,5	2,5	607,24 \$
	8 mars	0,0	19,0	1 420,00 \$
	Total partiel	7,5	21,5	2 027,24 \$
Totaux		43,5	64,5	7 771,83 \$

Tableau 9 – Frais des heures de travail supplémentaires réclamés à l'annexe 5 (corrigés)

[63] Les heures de travail supplémentaires faites par les trois membres du personnel de la GCC qui étaient présents sur les lieux de l'incident lorsque l'excavatrice a été enlevée du navire dans la nuit du 7 mars sont acceptées, ce qui représente un total de 7,5 heures supplémentaires et un paiement de 495,13 \$ par personne. Les 7,5 heures de travail supplémentaires faites par le surintendant adjoint sont aussi acceptées, puisque ce dernier a coordonné les opérations d'intervention et les téléconférences interministérielles, et il a vraisemblablement fourni des directives durant l'enlèvement de l'excavatrice le 7 mars. Enfin, comme il a été noté ci-haut, les heures de travail supplémentaires faites par les deux agents de la GCC qui étaient présents sur les lieux de l'incident durant les analyses chimiques le 9 mars sont acceptées en partie. Cela donne un total de 2 703,63 \$.

Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en partie au montant de 2 703,63 \$.

[64] La GCC a utilisé trois bateaux de type PRV III pendant un total de quatre jours, du 7 au 10 mars 2019. Ces bateaux de relativement grande taille servent à la lutte contre la pollution, et l'usage de trois de ceux-ci est disproportionné par rapport au nombre accepté d'heures de travail du personnel de la GCC. Étant donné qu'il n'a pas été établi que plus d'un de ces bateaux était nécessaire pour transporter le personnel et l'équipement de la GCC jusqu'au lieu de l'incident afin de prendre des mesures de lutte contre la pollution par les hydrocarbures, l'usage d'un seul de ces bateaux est accepté pendant les deux jours où des mesures de lutte contre la pollution par les hydrocarbures ont été prises. Les frais d'usage d'un bateau de type PRV III s'élèvent à 4 209,50 \$ par jour. Le montant total accepté est donc de 8 419,00 \$.

[65] L'usage du barrage flottant de 600 pieds que la GCC a déployé autour du navire est aussi considéré comme une mesure de précaution raisonnable, étant donné la menace réelle de pollution par les hydrocarbures que posait l'excavatrice. Au tarif de 0,67 \$ le pied par jour, les frais d'usage de ce barrage flottant du 7 au 10 mars s'élèvent à 1 608,00 \$.

[66] Un appareil de surveillance de la qualité de l'air a aussi été apporté sur les lieux de l'incident. Il a servi seulement à déceler le rejet possible de substances dangereuses et nocives provenant du navire, et il semble avoir été utilisé seulement après que la menace de pollution par les hydrocarbures ait été éliminée. Ces frais sont donc rejetés.

Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en partie au montant de 10 027,00 \$.

[67] La GCC a aussi réclamé les frais d'usage de trois véhicules. Deux de ces véhicules ont été utilisés les 9 et 10 mars, et l'autre les 11 et 13 mars. Seulement un de ces véhicules, un camion de cinq tonnes, était nécessaire pour transporter et éliminer l'excavatrice après qu'elle ait été enlevée du navire.

[68] Si l'on ajoute le tarif fixe d'usage quotidien de ce camion, soit 777,78 \$, au tarif normal de carburant de 0,22 \$ le kilomètre, les frais d'utilisation de ce camion le 13 mars s'élèvent à 783,72 \$.

Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en partie au montant de 783,72 \$.

[69] La GCC a réclamé des frais d'administration au taux de 3,09 %, lequel a été convenu entre la GCC et l'administrateur. Ce taux a été appliqué aux frais de déplacement acceptés (annexe 3) et aux frais de salaire acceptés (annexe 4), ce qui représente un total de 118,43 \$.

Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en partie au montant de 118,43 \$.

SOMMAIRE DE L'OFFRE ET CONCLUSION

[70] Le tableau suivant montre un sommaire des frais réclamés et des frais recevables relativement à la demande d'indemnisation de la GCC.

ANNEXE	MONTANT RÉCLAMÉ	MONTANT OFFERT
2 : Services contractuels	349 440,90 \$	39,637,52 \$
3 : Déplacements	1 702,88 \$	1,059,71 \$
4 : Salaires	1 769,79 \$	2,772,90 \$
5 : Heures de travail supplémentaires	11 613,68 \$	2,703,63 \$
11 : Équipement de lutte contre la pollution	31 255,05 \$	10,027,00 \$
12 : Véhicules	1 073,94 \$	783,72 \$
13 : Administration	98,19 \$	118,43 \$
Total	396 954,42 \$	57 102,91 \$

Tableau 10 – Frais réclamés et frais recevables (toutes les annexes)

[71] Le montant de l'offre s'élève à 57 102,91 \$, plus les intérêts courus prévus par la loi qui seront calculés à la date du paiement.

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

[73] 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.

[74] 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.

[75] 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.

[76] 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.