



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

Suite 830, 180 Kent St., Ottawa, ON K1A 0N5
Tel.: 613-991-1726 - Facsimile: 613-990-5423
www.sopf.gc.ca - info@sopf.gc.ca

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

180, rue Kent, pièce 830, Ottawa, ON K1A 0N5
Tél. : 613-991-1726 - Téléc. : 613-990-5423
www.cidphn.gc.ca - info@cidphn.gc.ca

LETTRE D'OFFRE

Ottawa, le 29 novembre 2021
Dossier de la CIDPHN : 120-898-C1
Dossier de la GCC : s.o.

PAR COURRIEL

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

OBJET : *Salish Guardian* – Port de Ganges, île Goat (Colombie-Britannique)
Date de l'incident : 2019-07-24

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 un incident impliquant le navire à moteur *Salish Guardian* (le « navire »), qui s'est échoué et a coulé partiellement le 24 juillet 2019 (l'« incident »).
- [2] Le 21 juillet 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 98 810,32 \$. L'administrateur a examiné la demande d'indemnisation et est parvenu 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 38 662,05 \$, 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.

Exposé

[6] Le 24 juillet 2019, la GCC a été avisée que le navire s'était échoué sur les rochers dans le port de Ganges. Elle a envoyé des agents de la station de bateau de sauvetage pour évaluer le risque de pollution que posait le navire. À leur arrivée, les agents ont constaté que le navire était un bateau de plaisance d'une longueur de 55 pieds et qu'il y avait une irisation d'hydrocarbures dans l'eau. Ils ont aussi constaté que le navire n'avait pas de nom ni de numéro d'immatriculation.

[7] La GCC a engagé Eagle Eye Marine Services (« Eagle Eye »), un entrepreneur en services maritimes qui se trouvait non loin, afin d'évaluer l'incident et d'examiner les options pour renflouer le navire. Environnement et Changement climatique Canada et les Premières Nations locales ont été avisés de l'incident.

[8] Un employé d'Eagle Eye a informé la GCC que le navire lui avait appartenu dans le passé. Cet employé a indiqué que le navire pouvait contenir jusqu'à 3 000 litres de carburant diesel. Il a ajouté que le navire n'avait quitté son point d'amarrage que quelques fois depuis qu'il l'avait vendu, et qu'il était donc peu probable que les hydrocarbures aient été enlevés. Il a aussi indiqué que le navire avait changé de propriétaire plusieurs fois depuis qu'il l'avait vendu.

[9] Une équipe de trois membres de la GCC est arrivée ce matin-là pour évaluer le navire et aider à déployer un barrage flottant. On a constaté que l'étrave de la quille et la coque en fibre de verre du navire étaient endommagées et que son côté bâbord était sous l'eau. Le navire était coincé sur un rocher ou entre des rochers.

[10] Plus tard ce jour-là, malgré les efforts de recherche déployés par Eagle Eye et la GCC, l'identité du propriétaire actuel du navire était toujours inconnue. À cause d'une apparente infiltration d'eau de mer et de la présence probable d'hydrocarbures à bord du navire, il a été déterminé que celui-ci devait être sorti de l'eau. La GCC a communiqué avec trois compagnies de services maritimes afin d'obtenir un chaland et une grue pour l'opération de sauvetage, mais aucune de ces compagnies n'était en mesure de fournir l'équipement nécessaire.

[11] Une irisation d'hydrocarbures non récupérable a été observée à l'extérieur de la zone du barrage flottant autour du navire, en dépit du fait qu'Eagle Eye avait obturé les événements du réservoir de carburant et la prise d'air bâbord du compartiment machines du navire.

- [12] Dans l'après-midi, le propriétaire du navire a été identifié, mais parce qu'il souffrait apparemment de troubles médicaux, son père a agi comme son représentant durant l'opération de sauvetage. Le père du propriétaire a indiqué que ce dernier n'avait pas les moyens de payer les frais de sauvetage du navire.
- [13] Il a été décidé d'engager Cold Water Divers pour renflouer le navire ce soir-là à la marée montante. Eagle Eye allait ensuite remorquer le navire jusqu'au chantier de Vector Yacht Services, à Sidney (C.-B.), pour qu'il soit sorti de l'eau.
- [14] Ce soir-là, le père du propriétaire a informé la GCC qu'il s'était arrangé avec Eagle Eye pour remorquer le navire jusqu'à Maple Bay, une municipalité du district de North Cowichan sur l'île de Vancouver. Eagle Eye a indiqué qu'aucun arrangement de ce genre n'avait été pris. La GCC en a informé le père du propriétaire et l'a avisé qu'en raison de la menace de pollution continue que posait le navire et de son manque de confiance dans son plan d'intervention, elle allait poursuivre son intervention prévue.
- [15] Ce soir-là, les efforts pour renflouer le navire ont échoué. En raison de la fatigue des membres de l'équipe et de la marée descendante, il a été décidé de suspendre les travaux jusqu'au lendemain.
- [16] Le 25 juillet 2019, Cold Water Divers a utilisé des sacs de levage pour élever le tableau arrière du navire assez haut pour donner accès au compartiment machines afin de l'inspecter. On a observé que le compartiment machines était en grande partie inondé, et qu'une couche d'hydrocarbures d'un pouce flottait à la surface de l'eau. Deux barils de cinq gallons d'huile ont été enlevés du navire. Cold Water Divers a installé des pompes, et le navire a commencé à s'incliner sur les rochers sur son côté tribord. On a observé qu'un réservoir d'eau de 4 000 litres à l'arrière du navire semblait être plein, ce qui entravait l'opération de levage.
- [17] Eagle Eye a mis en place une pompe pour enlever l'eau du réservoir. Un réservoir portable, qui semblait être rempli au quart ou à moitié, a aussi été enlevé. L'opération de pompage s'est poursuivie durant l'après-midi.
- [18] Vers 17 h 25, un pied de franc-bord avait été gagné à l'arrière du navire, ce qui a permis à la GCC d'inspecter davantage le compartiment machines. D'après l'endroit où on a constaté que l'eau s'infiltrait, et le fait que les pompes avaient du mal à vider l'eau du navire, la GCC a déterminé qu'il y avait un trou dans le côté bâbord de la coque. Il a été décidé d'amarrer temporairement le navire dans le port de Ganges après l'avoir renfloué, afin d'y effectuer des réparations temporaires avant de le remorquer jusqu'au chantier de Vector Yacht Services.
- [19] Ce soir-là, Eagle Eye a utilisé son remorqueur pour extirper le navire des rochers et le remorquer à un quai dans le port de Ganges. Le navire gîtait sur bâbord, et Cold Water Divers a trouvé et réparé un trou mesurant un pouce par deux pouces dans la coque.

[20] Le navire a été remorqué jusqu'au chantier de Vector Yacht Services ce soir-là et a ensuite été sorti de l'eau.

[21] Une inspection du navire commandée par la GCC a conclu que le navire poserait un risque immédiat aux eaux navigables et à l'environnement marin de la Colombie-Britannique s'il était remis à l'eau, et que sa coque, sa structure et son équipement n'avaient aucune valeur résiduelle.

[22] Après plusieurs tentatives pour communiquer avec le propriétaire du navire et son père, il a été décidé de déconstruire le navire. Vector Marine Services a terminé les travaux de déconstruction le 24 octobre 2019.

Sommaire des frais

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

INCIDENT:	SALISH GUARDIAN	PROJECT CODE:	FHVW5
INCIDENT DATE:	July 24, 2019	DATE PREPARED:	JULY 12/21
DEPARTMENT:	CANADIAN COAST GUARD	PREPARED BY:	██████████
			<u>SCH</u>
MATERIALS AND SUPPLIES		-	1
CONTRACT SERVICES		77,049.10	2
TRAVEL		835.50	3
SALARIES - FULL TIME PERSONNEL		965.58	4
OVERTIME - FULL TIME PERSONNEL		10,729.60	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)		9,048.72	11
VEHICLES		131.14	12
ADMINISTRATION		50.68	13
		<hr/>	
	TOTAL CCG COST OF INCIDENT	\$ 98,810.32	

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

CONSTATATIONS ET DÉCISIONS

Admissibilité du demandeur

[24] 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

[25] D'après l'exposé des événements fourni par la GCC, une irisation d'hydrocarbures a été observée dans l'eau autour du navire. La demande d'indemnisation comprend des photos montrant le mauvais état du navire. De plus, la GCC a obtenu d'un ancien propriétaire du navire de l'information selon laquelle il y avait probablement jusqu'à 3 000 litres de carburant diesel à bord du navire.

[26] Par conséquent, la demande d'indemnisation de la GCC montre que le navire posait effectivement une menace de pollution par les hydrocarbures pour l'environnement marin. Il était donc raisonnable pour la GCC de prendre des mesures pour atténuer cette menace.

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

[27] 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 77 049,10 \$

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

ENTREPRENEUR	SERVICES	COÛT y compris la TPS
Eagle Eye Marine Services	Pomper l'eau du navire, remorquer le navire jusqu'au chantier de Vector Yacht Services	7 140,00 \$

ENTREPRENEUR	SERVICES	COÛT y compris la TPS
Vector Yacht Services	Sortir le navire de l'eau, déconstruire le navire	44 476,28 \$
Building Sea Marine	Faire une inspection du navire pour en déterminer l'état et la valeur	2 286,38 \$
Cold Water Divers	Pomper l'eau du navire, renflouer le navire	23 146,44 \$
Total		\$77,049.10

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

[29] Les frais réclamés pour les services d'Eagle Eye sont justifiés par une facture d'une seule page qui montre le tarif horaire de chaque service fourni. L'aide pour aider à mettre en place le barrage flottant, l'attente pour aider à enlever le navire, et le remorquage du navire jusqu'au chantier de Vector Yacht à Sidney ont été facturés au tarif de 250 \$ l'heure. Dans le cas des deux derniers services, le travail effectué la nuit (après 20 h 00) a été facturé au tarif de 300 \$ l'heure.

[30] Le contrat avec Eagle Eye n'était pas inclus dans la demande d'indemnisation de la GCC, et la facture n'indiquait pas le nombre et le type de pièces d'équipement que l'entrepreneur a apportées sur les lieux. Il est donc difficile d'évaluer la raisonnable de ces frais en se basant seulement sur la facture d'Eagle Eye. Cependant, la mise en place du barrage flottant et le remorquage du navire étaient manifestement des mesures appropriées dans ce cas-ci, et c'est ce qu'Eagle Eye semble avoir fait. De plus, d'après un examen de l'équipement d'Eagle Eye figurant sur son site Web, le tarif horaire quotidien de 250 \$, qui comprend une équipe d'au moins deux personnes, est jugé raisonnable.

[31] Aucune explication du tarif de nuit de 300 \$, qui représente une hausse de 20 % par rapport au tarif de jour, n'est fournie dans la facture d'Eagle Eye ou la demande d'indemnisation de la GCC. Le bureau de l'administrateur a communiqué avec Eagle Eye, et l'entrepreneur a précisé que le tarif plus élevé est pour compenser les risques de sécurité qu'engendre le travail effectué le soir dans des conditions de faible visibilité. Étant donné que le travail d'Eagle Eye est généralement accompli le jour, la différence entre les tarifs horaires de jour et de nuit est jugée raisonnable dans ce cas-ci.

[32] La facture d'Eagle Eye contient une erreur comptable mineure : elle montre que le navire a été remorqué pendant la nuit jusqu'au chantier de Vector Yacht entre 20 h 01 et 3 h 30, ce qui représente 7,5 heures et non 8,5 heures comme il est indiqué dans la facture. La correction de cette erreur a pour effet de réduire le montant total de la facture de 315 \$ (soit 300 \$ pour une heure de travail au tarif de nuit, et 15 \$ pour la TPS de 5 %). Pour les motifs expliqués ci-haut, le reste des frais est jugé raisonnable.

Les frais réclamés à l'annexe 2 pour les services d'Eagle Eye Marine Services sont acceptés au montant de 6 825,00 \$.

[33] La GCC a engagé Vector Yacht Services pour sortir le navire de l'eau, l'entreposer à son chantier de Sidney (C.-B.) et le déconstruire par la suite. Cette facture est justifiée par des factures de sous-traitants : NAPA Auto Parts (enlèvement de quatre roues du navire); EMSL Analytical, Inc. (analyse des métaux lourds enlevés du navire); et AREC Environmental Group, Ltd. (rapport d'inspection des matières dangereuses se trouvant à bord du navire).

[34] La facture contient une note disant [traduction] « Voir les travaux individuels pour plus de détails. » Le bureau de l'administrateur a communiqué avec la GCC, et celle-ci a confirmé que tous les détails disponibles concernant la facture de Vector Yacht avaient été fournis dans la demande d'indemnisation qu'elle a présentée à l'administrateur.

[35] Les frais réclamés pour les services de Vector Yacht Services ne sont pas acceptés. Certains services fournis par Vector Yacht Services pourraient plausiblement être considérés comme des mesures prises en réponse à la pollution par les hydrocarbures, y compris la sortie du navire de l'eau. Malheureusement, aucune preuve n'a été fournie à propos du coût de ces services, comparativement aux mesures non liées aux hydrocarbures. La facture de Vector Yacht Services ne contient aucune répartition détaillée des travaux accomplis. Le rapport d'inspection des matières dangereuses produit par AREC ne fait qu'une brève mention des hydrocarbures que contenait le navire, et il ne fournit aucune preuve que celui-ci posait une menace continue de pollution. La demande d'indemnisation ne contient aucune preuve montrant que la GCC a tenté de réduire les frais de démolition ou de surveiller les travaux du 23 septembre au 24 octobre 2019. Bref, bien qu'il soit possible qu'une partie de ces travaux représente des mesures prises en réponse à la pollution par les hydrocarbures, il n'est pas possible d'attribuer une valeur à ces services d'après la preuve disponible.

[36] La déconstruction et l'élimination d'un navire ne constituent pas en soi une opération d'intervention en réponse à la pollution par les hydrocarbures. Dans bien des cas, de tels frais sont engagés dans le but d'enlever une épave, et non en réponse à une menace de pollution par les hydrocarbures. Les frais indiqués dans la facture de Vector Yacht Services n'ont qu'un rapport indirect avec la pollution par les hydrocarbures. Étant donné que la preuve ne montre pas que ces frais ont été engagés pour la prise de mesures raisonnables en réponse à la pollution par les hydrocarbures, ils sont rejetés.

Les frais réclamés à l'annexe 2 pour les services de Vector Yacht Services sont rejetés.

[37] La GCC a engagé Building Sea Marine pour faire une inspection du navire afin d'en déterminer l'état et la valeur de récupération, ce qui a été fait le 5 août 2019. L'expert maritime a noté que le navire était en assez mauvais état et il a conclu qu'il n'avait aucune valeur résiduelle. Il a estimé qu'il restait plus de 3 000 litres d'hydrocarbures à bord du navire, soit de l'huile lubrifiante à moteur, de l'huile de transmission, de l'huile de carter, et un mélange d'hydrocarbures et d'eau dans les réservoirs de carburant.

[38] En ce qui concerne l'état du navire et la menace de pollution par les hydrocarbures qu'il posait, le rapport d'inspection ne contient aucune information qui n'aurait pas pu être constatée par un spécialiste en intervention ou un agent supérieur d'intervention de la GCC. Il est conclu que les frais de l'inspection ont été engagés afin de déterminer la valeur du navire avant sa déconstruction, et qu'il ne s'agissait pas d'une mesure prise en réponse à la menace de pollution par les hydrocarbures. Pour ces motifs, les frais de l'inspection sont rejetés.

Les frais réclamés à l'annexe 2 pour les services de Building Sea Marine sont rejetés.

[39] La GCC a engagé Cold Water Divers pour renflouer le navire. D'après la facture de Cold Water Divers, dans l'après-midi du 24 juillet 2019, une équipe de plongeurs a pris un camion tirant une remorque pour se rendre au port de Ganges par traversier, et une autre équipe de plongeurs a pris un bateau de plongée qu'elle a mis à l'eau à une rampe située non loin pour se rendre sur les lieux de l'incident. Les travaux sur place ont débuté vers 17 h 30 et se sont poursuivis jusqu'à environ 3 h 00 le lendemain matin. Il semble que les travaux aient ensuite été interrompus temporairement en raison de la fatigue; deux membres du personnel ont logé à un hôtel situé non loin, et les deux autres sont restés à bord du bateau de plongée de Cold Water Divers (la facture indique [traduction] « habitation flottante à Ganges »).

[40] Les travaux de renflouement du navire ont duré la majeure partie de la journée suivante et ont pris fin vers 18 h 41, après quoi Cold Water Divers a aidé à l'opération de remorquage jusqu'à ce que le navire soit sorti de l'eau au chantier de Vector Yacht Services vers 2 h 10 le matin du 26 juillet 2019.

[41] Une vidéo affichée sur la page Facebook de Cold Water Divers durant l'intervention en réponse à l'incident montre que la coque du navire avait été trouée par un rocher, ce qui a compliqué l'opération de renflouement et qui explique pourquoi celle-ci a pris plus de temps qu'il aurait normalement fallu pour une mener une telle opération dans des conditions normales. Cette complication n'est pas mentionnée dans la demande d'indemnisation de la GCC.

[42] La facture contient une description assez détaillée des travaux accomplis, et elle est justifiée par des notes d'hôtel et des reçus pour des billets de traversier. Les montants des indemnités de faux frais des employés sont légèrement inférieurs aux taux de la directive sur les voyages du gouvernement qui étaient en vigueur à ce moment-là. Les frais de main-d'oeuvre ont été facturés au tarif d'urgence de 650,00 \$ l'heure pour chacun des quatre membres de l'équipe de plongée; un tarif de 325,00 \$ l'heure a été facturé pour les travaux de pompage et de démobilisation, qui ont été effectués par deux membres de l'équipe de plongée. Ces montants, y compris la somme de 850,00 \$ facturée pour l'usage d'un bateau de plongée de 22 pieds pendant une journée, sont jugés raisonnables.

[43] Il semble y avoir une erreur comptable dans le nombre d'heures facturé pour le 24 juillet 2019 (11,25 heures). D'après la facture, Cold Water Divers a été avisé de

l'incident à 15 h 45, ce qui veut dire qu'il ne restait plus que 8,25 heures ce jour-là. La différence de trois heures a été comptée parmi les heures qui ont été facturées pour le lendemain, ce qui représente une surfacturation de 2 047,50 \$ (1 950,00 \$, plus 97,50 \$ pour la TPS de 5 %). À part ce montant, le reste des frais de la facture est jugé raisonnable.

Les frais réclamés à l'annexe 2 pour les services de Cold Water Divers sont acceptés au montant de 21 098,94 \$.

[44] Le tableau ci-dessous montre les frais des services contractuels réclamés à l'annexe 2 et les frais acceptés :

ENTREPRENEUR	FRAIS RÉCLAMÉS (y compris la TPS)	FRAIS ACCEPTÉS (y compris la TPS)
Eagle Eye Marine Services	7 140,00 \$	6 825,00 \$
Vector Yacht Services	44 476,28 \$	0 \$
Building Sea Marine	2 286,38 \$	0 \$
Cold Water Divers	23 146,44 \$	21 098,94 \$
Total	77 049,10 \$	27 923,94 \$

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

Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en partie au montant de 27 923,94 \$.

Annexe 3 – Déplacements

835,50 \$

[45] Les frais de déplacement réclamés ont été engagés par quatre membres du personnel de la GCC. Le tableau ci-dessous montre une répartition détaillée des frais de déplacement attribués à chaque personne.

AGENT	FRAIS : HÔTEL	FRAIS : REPAS	FRAIS : VÉHICULE	TOTAL DES RELEVÉS DE DÉPENSES	TOTAL DES FRAIS RÉCLAMÉS À L'ANNEXE 3 (y compris la TPS)
1	219,00 \$	162,40 \$	8,25 \$	389,65 \$	170,65 \$
2	219,00 \$	162,40 \$	106,70 \$	488,10 \$	269,10 \$
3	219,00 \$	162,40 \$	30,25 \$	411,65 \$	192,65 \$
4	219,00 \$	162,40 \$	40,70 \$	422,10 \$	203,10 \$
Total					835,50 \$

Tableau 3 – Frais de déplacement réclamés (annexe 3)

[46] Comme le montre le tableau ci-haut, les frais réclamés sont inférieurs aux frais de déplacement qui ont été engagés, d'après les relevés de dépenses que la GCC a fournis

à l'appui de sa demande d'indemnisation. Cette divergence est due au fait que des frais d'hébergement qui semblent avoir été engagés pour des séjours à l'hôtel ne l'ont pas été, et que la GCC n'a pas réclamé ces frais par la suite. Cette divergence est examinée de façon plus détaillée ci-après.

- [47] L'évaluation des frais réclamés aux annexes 3 à 5 a été faite sur la base d'une conclusion selon laquelle trois membres du personnel d'intervention environnementale, au lieu de quatre, auraient suffi pour l'intervention en réponse à l'incident. Cette conclusion est fondée sur l'information tirée des factures des entrepreneurs qui ont été fournies par la GCC (voir l'annexe 2 ci-haut); les lois que la GCC est tenue d'observer dans le cadre de ses opérations, comme le *Code canadien du travail*; et une interprétation raisonnable des journaux de bord du navire et des registres quotidiens du personnel et de l'équipement de la GCC. D'après l'entrée du registre quotidien du personnel et de l'équipement pour le 24 juillet 2019, il semble que l'agent n° 3 indiqué dans le tableau ci-haut était la quatrième personne à arriver sur les lieux de l'incident dans la soirée de ce jour-là; par conséquent, les frais de déplacement de cet agent ne sont pas jugés raisonnables.
- [48] Étant donné les divergences dans la preuve fournie par la GCC à propos du nombre d'heures de travail des agents qui sont intervenus sur les lieux, cette approche illustre ce qui s'est sans doute produit durant l'intervention en réponse à l'incident de manière plus sûre et plus efficace par rapport au coût, tout en respectant la chronologie de l'intervention présentée dans la demande d'indemnisation de la GCC.
- [49] Comme il a été noté ci-haut, la GCC a engagé des frais d'hôtel, mais ses agents d'intervention n'ont pas logé à l'hôtel. Les frais d'hôtel de 219 \$ par agent sont jugés appropriés et sont un peu inférieurs aux frais d'hôtel engagés par les entrepreneurs. Dans sa demande d'indemnisation, la GCC n'explique pas pourquoi ses agents n'ont pas logé à l'hôtel et n'ont pas repris le travail le lendemain matin. En dépit du fait que ses agents n'aient pas logé à l'hôtel, il semble que la GCC ait engagé les frais d'hôtel, vraisemblablement parce que les réservations n'ont pas été annulées à temps.
- [50] Comme il est expliqué dans la section de cette lettre qui traite des heures de travail supplémentaires, la décision de faire rentrer les agents d'intervention à Victoria par la route, puis de les faire revenir sur les lieux de l'incident après seulement quelques heures de repos, n'est pas raisonnable. À la lumière des réductions apportées aux frais réclamés pour les heures de travail supplémentaires, les frais d'hôtel sont acceptés au montant de 219 \$ pour trois agents.
- [51] Les frais de repas réclamés n'excèdent pas les taux de la directive sur les voyages qui étaient en vigueur à ce moment-là. Ils sont donc jugés raisonnables pour trois agents également.
- [52] Les frais réclamés pour l'usage d'un véhicule particulier ne sont pas jugés raisonnables parce que, d'après les registres quotidiens du personnel et de l'équipement et les formulaires d'heures supplémentaires, il n'est pas établi qu'ils ont été engagés en

conformité avec l'article 28.10 de la convention collective entre le Conseil du Trésor et l'Alliance de la Fonction publique du Canada concernant le remboursement des dépenses de transport.

[53] Plus précisément, étant donné que la GCC avait fait des réservations d'hôtel à Ganges, il n'est pas établi que les agents devaient raisonnablement rentrer en voiture à Victoria tôt le matin du 25 juillet en faisant des heures supplémentaires, pour ensuite revenir sur les lieux de l'incident seulement quelques heures plus tard. De plus, le registre quotidien du personnel et de l'équipement pour le 25 juillet semble indiquer que les agents se sont présentés sur les lieux de l'incident ce matin-là, qu'ils ont travaillé toute la journée et une bonne partie de la nuit en faisant des heures supplémentaires, et qu'ils sont rentrés à Victoria tôt le matin du 26 juillet. La preuve ne montre pas que les agents étaient tenus de revenir au travail pour faire des heures supplémentaires ou de travailler pendant un jour de repos, selon les alinéas 28.05(b)-(c) et 28.06(c). Les frais réclamés pour l'usage d'un véhicule particulier sont donc rejetés pour chaque agent.

Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable au montant de 1 144,20 \$.

Annexe 4 – Salaires du personnel à temps plein 965,58 \$

[54] Les frais de salaire réclamés sont attribués à trois des quatre membres du personnel de la GCC qui sont intervenus en réponse à l'incident. Un total de 7 heures de travail par personne a été réclamé pour le 24 juillet 2019.

[55] Les frais de salaire des trois membres du personnel ont été réclamés au taux de 45,98 \$ l'heure, qui a été calculé en divisant le salaire annuel d'un GT-04 par 52 (le nombre de semaines par année) et ensuite par 37,5 (le nombre d'heures de travail par semaine). Cela est incorrect.

[56] Les frais de salaire doivent plutôt être calculés en divisant le salaire annuel par 52,176 (le nombre de semaines par année qui tient compte des années bissextiles) et ensuite par 37,5, ce qui donne un taux horaire corrigé de 45,82 \$ (y compris la majoration de 20 % pour les cotisations au régime d'avantages sociaux des employés).

[57] En raison des divergences dans les registres quotidiens du personnel et de l'équipement et les formulaires de paye pour services supplémentaires, il est considéré que trois membres du personnel d'intervention environnementale ont participé à l'intervention qui a duré deux jours (depuis le matin du 24 juillet jusqu'au matin du 26 juillet). Étant donné que ce travail a été fait durant la semaine de travail, et pour les mêmes motifs que ceux décrits à l'annexe 3 à propos de la répartition du temps de travail des employés, il est déterminé que 15 heures (deux jours de travail normaux) de salaire pour les trois agents au taux horaire de 45,82 \$ correspondent le mieux au travail qui a été accompli. Cela représente un total de 2 061,90 \$ en frais de salaire.

Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable au montant de 2 061,90 \$.

Annexe 5 – Heures de travail supplémentaires du personnel à temps plein 10 729,60 \$

- [58] La GCC a réclamé un total de 145 heures de travail supplémentaires pour les quatre membres du personnel. Ces heures sont réparties entre eux comme suit : 33 heures, 37,5 heures, 37 heures et 37,5 heures. Les frais réclamés pour les heures de travail supplémentaires sont dix fois plus élevés que les frais réclamés pour les salaires normaux. Cela est problématique pour une intervention d'une durée d'environ 46 heures qui a eu lieu durant une semaine de travail (à compter d'environ 7 h 00 le 24 juillet 2019 jusqu'à 5 h 00 le 26 juillet 2019).
- [59] Les frais réclamés pour les heures de travail supplémentaires ne respectent pas la période de repos de huit heures consécutives entre chaque période de travail exigée par le paragraphe 169.2(1) du *Code canadien du travail*. Les documents de la demande d'indemnisation n'expliquent pas pourquoi cette règle de sécurité n'a pas été respectée. De plus, les documents de la demande d'indemnisation ne donnent aucune explication ou justification de la raison pour laquelle les 7,5 heures de travail normales du 25 juillet ont été facturées au taux double, en plus du taux de salaire normal.
- [60] De plus, comme il est noté à l'annexe 3 ci-haut, il semble que la GCC ait réservé des chambres d'hôtel pour les agents pour la nuit du 24 juillet et le matin du 25 juillet, mais qu'elle ait ensuite annulé ces réservations. Les documents montrent qu'au lieu de se faire remplacer, ou de se reposer et de reprendre le travail le lendemain matin, les agents ont fait d'autres heures supplémentaires en retournant en voiture à Victoria et en revenant seulement trois heures plus tard.
- [61] Cette situation peut être comparée à celle du personnel de Cold Water Divers, qui a passé la nuit dans un hôtel local et qui a repris le travail le lendemain. En fait, l'entrée du journal de bord du CGE pour le 24 juillet, qui indique que la GCC a été absente pendant une période de quatre heures ce jour-là, montre que la présence constante de la GCC sur les lieux de l'incident n'était pas absolument nécessaire dans les circonstances.
- [62] D'après les documents fournis, il semble qu'il était possible de prendre une période de repos d'au moins 8,5 heures le matin du 25 juillet 2019, ce qui aurait été conforme au *Code canadien du travail*. Ainsi, il aurait été raisonnable de réclamer 15 heures de travail supplémentaires au taux et demi du salaire normal, et 7,5 heures de travail supplémentaires au taux double du salaire normal pour trois agents. Ces heures représentent le travail accompli dans la soirée et la nuit du 24 juillet, la nuit du 25 juillet, et tôt le matin du 26 juillet.
- [63] Le taux de 38,32 \$ réclamé pour les heures de travail supplémentaires a été calculé incorrectement, tout comme le taux réclamé pour le salaire normal, comme il est expliqué à l'annexe 4. Le taux des heures de travail supplémentaires corrigé est de 38,19 \$. Ce taux a été utilisé pour calculer les frais acceptés pour les heures de travail

supplémentaires, qui sont expliqués au paragraphe précédent, ce qui donne un total de 4 296,37 \$.

Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en partie au montant de 4 296,37 \$.

Annexe 11 – Équipement de lutte contre la pollution

9 048,72 \$

[64] Ces frais découlent de l'usage d'un bateau CGE 705, de quatre pompes de transfert de carburant, de deux génératrices de 2 000 watts, et d'un barrage flottant de 24 pouces d'une longueur de 300 pieds, pendant deux jours. Ces frais sont justifiés par les registres quotidiens du personnel et de l'équipement pour les 24 et 25 juillet 2019.

[65] Étant donné l'ensemble des fonctions de surveillance, d'atténuation de la pollution et de soutien du sauvetage que la GCC a accomplies durant l'intervention en réponse à l'incident, l'usage des pompes électriques, des génératrices et du barrage flottant, ainsi que les frais associés, lesquels correspondent à ceux figurant dans le manuel d'établissement des coûts de la GCC, sont jugés raisonnables.

[66] Le tarif d'usage d'un PRV III de 4 209,50 \$ par jour n'est pas jugé raisonnable. Les bateaux PRV III ont une longueur hors tout de 14,318 mètres et une jauge brute de 14,74 tonnes. Par contraste, le CGE 705 a une longueur hors tout de 9 mètres et une jauge brute de seulement 1,73 tonne. Cependant, étant donné que ces deux bateaux ont une longueur hors tout d'au moins 9 mètres, ils ont le même tarif d'usage dans le manuel d'établissement des coûts de la GCC.

[67] Le coût de remplacement d'un bateau PRV III, estimé à 757 710,79 \$ dans le manuel d'établissement des coûts de la GCC, est beaucoup plus élevé que celui d'un CGE 705, en raison de la construction relativement récente du PRV III. Étant donné que ces deux bateaux ont des capacités opérationnelles très différentes et qu'ils ne se ressemblent que par leur longueur hors tout, le tarif d'usage d'un PRV II de 1 194,23 \$ par jour convient mieux dans ce cas-ci.

[68] Ensemble, les frais d'utilisation du CGE 705 pendant deux jours au tarif d'usage d'un PRV II, ainsi que les frais d'utilisation des pompes, des génératrices et du barrage flottant, s'élèvent en tout à 3 018,18 \$.

Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en partie au montant de 3 018,18 \$.

Annexe 12 – Véhicules

131,14 \$

[69] La GCC a réclamé les frais d'usage d'un camion Ford F350 pendant deux jours au tarif quotidien de 65,57 \$. Le montant total réclamé de 131,14 \$ représente seulement

le tarif d'usage quotidien du véhicule pendant deux jours, et ne comprend pas les frais de kilométrage additionnels.

[70] Aucun journal de bord du véhicule ou reçu pour l'achat d'essence n'a été fourni dans la demande d'indemnisation. Néanmoins, d'après les circonstances de l'incident, il est raisonnable de conclure que l'usage d'un véhicule était nécessaire pendant au moins deux jours pour faciliter les déplacements entre la base de la GCC à Victoria (C.-B.) et l'Institut des sciences de la mer à Sidney (C.-B.).

[71] Pour ces motifs, les frais réclamés pour l'usage du véhicule sont acceptés.

Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en entier au montant de 131,14 \$.

Annexe 13 – Administration

49,90 \$

[72] Selon une entente conclue avec l'administrateur, la GCC peut réclamer des frais d'administration au taux de 3,09 %, en dédommagement des frais relatifs au temps nécessaire pour préparer une demande d'indemnisation et des frais engagés pour soutenir une opération d'intervention (y compris les frais de déplacement et les frais de salaire, sans compter les cotisations au régime d'avantages sociaux des employés).

[73] Dans ce cas-ci, la somme des frais de déplacement acceptés et des frais de salaire acceptés (sans compter le régime d'avantages sociaux des employés), est de 2 793,72 \$. L'application du taux de 3,09 % à cette somme donne un montant total de 86,33 \$ en frais d'administration.

Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable au montant de 86,33 \$.

SOMMAIRE DE L'OFFRE ET CONCLUSION

[74] Le tableau suivant présente un sommaire des frais réclamés et des frais recevables relativement à la demande d'indemnisation de la GCC concernant le *Salish Guardian*.

ANNEXE	MONTANT RÉCLAMÉ	MONTANT OFFERT
2 : Services contractuels	77 049,10 \$	27 923,94 \$
3 : Déplacements	835,50 \$	1 144,20 \$
4 : Salaires	965,58 \$	2 061,90 \$
5 : Heures de travail supplémentaires	10 729,60 \$	4 296,37 \$
11 : Équipement de lutte contre la pollution	9 048,72 \$	3 018,18 \$
12 : Véhicules	131,14 \$	131,14 \$
13 : Administration	49,90 \$	86,32 \$
Total	98 810,32 \$	38 662,05 \$

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

[75] Le montant de l'offre s'élève à 38 662,05 \$, plus les intérêts courus prévus par la loi qui seront calculés à la date où la somme offerte sera versée.

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

[77] 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.

[78] 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.

[79] 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.

[80] 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.