



LETTRE D'OFFRE RÉVISÉE ET CORRIGÉE

Ottawa, le 4 juillet 2023
Dossier de la CIDPHN : 120-884-C1
Dossier de la GCC :

PAR COURRIEL

Directrice principale intérimaire de la gestion des incidents
Garde côtière canadienne
200, rue Kent
Ottawa (Ontario) K1A 0E6

OBJET : Navire de pêche *Primo* — Lunenburg (Nouvelle-Écosse)
Date de l'incident : 2021-02-08

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 navire de pêche à coque en acier de 36,9 mètres appelé *Primo* (le « navire »). Le 8 février 2021, la GCC a été avisée que le navire avait coulé partiellement à son poste d'amarrage à Lunenburg, en Nouvelle-Écosse (l'« incident »). La GCC a surveillé l'intervention menée par le propriétaire du navire.

[2] Le 11 janvier 2023, 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 une 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 38 067,07 \$ pour les frais des mesures d'intervention qu'elle a prises en réponse à l'incident.

[3] La demande d'indemnisation a été évaluée 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 17 577,12 \$ (l'« offre ») est offerte à la GCC en réponse à sa demande d'indemnisation. Si l'offre est acceptée, les intérêts courus jusqu'à la date à laquelle la somme offerte sera versée seront calculés en conformité avec l'article 116 de la LRMM. Les motifs de l'offre sont exposés ci-après, en plus d'une description de la demande d'indemnisation.

DEMANDE D'INDEMNISATION RECUE

[5] La demande d'indemnisation comprend un exposé qui décrit les événements relatifs à l'incident. Elle comprend aussi des documents à l'appui des frais réclamés par la GCC, y compris des notes et des rapports portant sur plusieurs séries d'inspections du *Primo*.

[6] La GCC a fourni le sommaire suivant des frais qu'elle a réclamés :

			<u>SCH</u>
MATERIALS AND SUPPLIES	\$	35.00	1
CONTRACT SERVICES	\$	-	2
TRAVEL	\$	7,757.02	3
SALARIES - FULL TIME PERSONNEL	\$	11,406.95	4
OVERTIME - FULL TIME PERSONNEL	\$	13,962.42	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)	\$	2,223.84	11
VEHICLES	\$	2,003.02	12
ADMINISTRATION	\$	678.82	13
TOTAL CCG COST OF INCIDENT	\$	38,067.07	

Figure 1 - Sommaire des frais de la GCC

CONSTATATIONS ET CONCLUSIONS

La demande d'indemnisation est admissible

[7] La GCC est un demandeur admissible et sa demande d'indemnisation a été reçue dans le délai de prescription applicable. L'incident s'est produit dans la mer territoriale ou

les eaux intérieures du Canada pour l'application de l'article 103 de la LRMM, et il a présenté un risque réel de pollution par les hydrocarbures causée par un navire.

[8] Les frais réclamés par la GCC ont été engagés pour surveiller une intervention en réponse à un incident de pollution par les hydrocarbures causée par un navire. Une telle demande d'indemnisation peut être admissible.

[9] La demande d'indemnisation est donc admissible, sous réserve d'une évaluation de sa raisonnable.

La GCC a surveillé l'intervention du propriétaire du navire en réponse à l'incident de pollution

[10] Avant l'incident, le navire de pêche *Primo* était à l'amarrage depuis près de 14 ans. Les navires qui restent stationnaires pendant de longues périodes sont souvent l'objet de demandes d'indemnisation à la Caisse. Le cas présent est inhabituel, en ce sens que le propriétaire du navire resté longtemps stationnaire a assumé la responsabilité de l'incident et est intervenu. La GCC a joué un rôle de surveillance de l'intervention en réponse à l'incident.

[11] Le propriétaire du navire et son assureur ont proposé un plan d'intervention à la GCC, y compris l'engagement d'une entreprise de sauvetage établie (RMI Marine, qui est bien connue de la GCC). Ce plan a été accepté par la GCC et exécuté avec succès. Un barrage flottant déployé pour contenir l'irisation d'hydrocarbures s'est révélé efficace, et aucune trace d'hydrocarbures n'a été décelée à l'extérieur de la zone du barrage flottant. Les réservoirs du navire ont été scellés avant de le renflouer, afin d'éviter un rejet d'hydrocarbures durant l'opération de remise à flot. Les travaux de renflouement ont été menés avec succès, et le navire a été sorti de l'eau.

[12] En vertu de son mandat prévu par la loi, la GCC a surveillé l'opération d'intervention menée avec succès par le propriétaire du navire. Elle a le droit d'être indemnisée des frais de surveillance qu'elle a engagés, à condition que ces frais soient raisonnables.

[13] La GCC n'a publié aucune norme concernant ses opérations de surveillance. L'ampleur des ressources à déployer à la suite d'un incident semble être laissée à la discrétion de la personne responsable. Dans certains cas, la GCC charge une seule personne de surveiller une intervention à distance. Dans d'autres cas, une équipe complète de la GCC est présente sur les lieux d'un incident pendant toute la durée de l'intervention. Qu'elle soit menée à distance ou sur place, une opération de surveillance peut être raisonnable, selon les faits. En l'absence d'une politique précise de la GCC énonçant des normes objectives, ce qui est jugé approprié selon un ensemble donné de faits sera à tout le moins quelque peu subjectif.

[14] Dans ce cas-ci, la GCC a rapidement approuvé le plan de sauvetage proposé par le propriétaire du navire et elle n'a jamais eu à prendre en charge son intervention. Pour les besoins d'évaluation de la raisonnable, cela semble indiquer que le personnel de la GCC était satisfait de l'opération menée par le propriétaire.

[15] L'opération d'intervention a duré vingt-six jours. Pendant la majeure partie de l'intervention, plusieurs membres du personnel de la GCC ont été sur place pendant de longues journées. Un grand nombre d'heures de travail supplémentaires ont été payées durant cette période. Le risque posé par l'intervention était minime au départ, et il n'a fait que diminuer au fur et à mesure que l'intervention s'est poursuivie. Du point de vue de la raisonnable, on aurait pu s'attendre à une réduction correspondante des frais de surveillance, mais cela n'est pas reflété dans les documents justificatifs de la demande d'indemnisation de la GCC.

Certains frais engagés ne sont pas raisonnables

[16] La GCC a réclamé des frais de 35,00 \$ pour le matériel absorbant qui a été fourni le premier jour de l'intervention. Bien que ces frais n'aient pas été pleinement justifiés, ils sont acceptés.

[17] Une grande partie des frais de déplacement réclamés ont été engagés pour l'hébergement du personnel à Lunenburg durant la période du 8 février au 5 mars 2021. Lunenburg se trouve à environ deux heures de route de la base d'opérations de la GCC à Dartmouth. Dans bien des cas, l'hébergement du personnel de la GCC pour la nuit est prudent et permet de réaliser des économies dans l'ensemble.

[18] Dans ce cas-ci, le besoin occasionnel d'héberger le personnel de la GCC pour la nuit a résulté de la décision de poster des employés de la GCC au quai pour surveiller toutes les activités de sauvetage, parfois pendant 12 heures par jour. Cette décision n'est pas jugée raisonnable, car l'ampleur de la surveillance a été excessive. L'opération d'intervention a été menée par une entreprise de sauvetage connue de la GCC et en conformité avec un plan qu'elle avait approuvé.

[19] Étant donné la taille du *Primo* (et, par conséquent, la quantité potentielle de polluants à son bord) et le lieu de l'incident, le personnel de la GCC avait raison de faire une vérification sur place chaque jour. Une période d'une heure pour faire la vérification quotidienne est acceptée, ainsi qu'une période de deux heures de déplacement à l'aller et au retour, soit cinq heures de temps de travail par jour pour chaque agent qui était présent sur les lieux. En conséquence, les frais de repas (736,75 \$) et les frais accessoires (553,60 \$) sont acceptés, ce qui représente un total de 1 290,35 \$.

[20] La même logique s'applique aux frais de salaire et aux frais des heures de travail supplémentaires, en conséquence de quoi des réductions correspondantes ont été apportées selon les dates et les membres du personnel. Les détails des frais de salaire et des frais des heures de travail supplémentaires qui ont été jugés raisonnables sont présentés sous forme de tableau à l'annexe de la présente lettre d'offre et sont accompagnés de quelques commentaires additionnels.

[21] En résumé, les frais de salaire sont acceptés au montant de 8 179,62 \$ et les frais des heures de travail supplémentaires sont acceptés au montant de 3 910,76 \$.

[22] Le prépositionnement d'équipement supplémentaire en prévision d'un rejet d'hydrocarbures était raisonnable. Les frais d'équipement de lutte contre la pollution

réclamés pour l'usage d'une remorque d'intervention sont donc acceptés en entier au montant de 2 223,84 \$.

[23] L'usage d'un véhicule était nécessaire pour transporter les membres du personnel jusqu'au lieu de l'incident. Les frais réclamés pour les véhicules sont donc acceptés en entier au montant de 2 003,02 \$.

[24] Les frais d'administration réclamés ont été rajustés selon un taux de 3,09 % qui a été appliqué aux frais de matériel et de fournitures, aux frais de déplacement et aux frais de salaire acceptés, ce qui représente un montant total de 282,94 \$.

SOMMAIRE DE L'OFFRE ET CONCLUSION

[25] Le tableau ci-dessous présente un sommaire des frais réclamés et des frais acceptés :

Annexe	Frais réclamés	Frais acceptés
1 – Matériel et fournitures	35,00 \$	35,00 \$
3 – Déplacements	7 757,02 \$	1 290,35 \$
4 – Salaires – Personnel à temps plein	11 406,95 \$	7 831,21 \$
5 – Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein	13 962,42 \$	3 910,76 \$
11 – Équipement de lutte contre la pollution	2 223,84 \$	2 223,84 \$
12 – Véhicules	2 003,02 \$	2 003,02 \$
13 – Administration	678,82 \$	282,94 \$
Total	38 067,07 \$	17 577,12 \$

Tableau 1 – Sommaire des frais réclamés et des frais acceptés

[26] Le montant des frais acceptés s'élève à 17 577,12 \$. 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.

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

[28] 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.

[29] 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.

[30] 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.

[31] Enfin, lorsque le demandeur accepte l'offre d'indemnité, l'administrateur devient subrogé 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.

[32] La présente offre remplace et rétracte l'offre qui a été faite le 30 mai 2023 en réponse à la demande d'indemnisation, laquelle remplaçait elle-même une offre antérieure. Ces deux révisions ont été nécessaires pour tenir compte du taux de marge du régime d'avantages sociaux des employés (RASE) utilisé par la GCC, qui n'était pas indiqué dans les documents justificatifs de la demande d'indemnisation fournis à l'origine. Lorsque les salaires réclamés ont été recalculés en fonction des réductions apportées à ceux-ci, la marge du RASE n'a pas été ajoutée. Par la suite, la GCC a indiqué qu'un taux de marge de 27 % avait été appliqué à sa demande d'indemnisation initiale. Il est accepté que cela est exact, et la présente offre a été recalculée en appliquant aux frais de salaire réclamés un taux de marge de 27 %, lequel est jugé raisonnable. Les frais d'administration acceptés ont été recalculés en conséquence.

Je vous prie d'agréer mes meilleures salutations.

Administrateur 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.

**ANNEXE – Frais de salaire et d'heures de travail supplémentaires réclamés et acceptés pour le personnel de la GCC
(les noms des membres du personnel ont été remplacés par leurs initiales)**

Date et jour (2021)	CC	KC	KSC	BM	NB	Commentaire	Frais acceptés
02-08 Lundi	4,5 heures à 1,5 x HS 293,25 \$	5,0 heures à 1,5 x HS 255,33 \$	4,5 heures à 1,5 x HS 229,80 \$	–	–	Le propriétaire s'est chargé de l'intervention	HS 778,38 \$
02-09 Mardi	5,0 heures NOR et 1 heure à 1,5 x HS 65,17 \$ NOR 275,87 \$	–	–	5,0 heures NOR et 1 heure à 1,5 x HS 75,13 \$ NOR 318,06 \$	–	–	HS 140,30 \$ NOR 593,93 \$
02-10 Mercredi	4,5 heures NOR 248,29 \$	–	4,5 heures NOR 194,56 \$	–	–	–	NOR 442,85 \$
02-11 Jeudi	–	–	–	–	–	NGCC <i>Cape Light</i> à Lunenburg	–
02-12 Vendredi	–	–	–	–	–	–	–
02-13 Samedi	–	–	–	–	–	Contrat de sauvetage accordé à RMI	–
02-14 Dimanche	–	–	–	–	–	–	–
02-15 Lundi	3,5 heures NOR 193,11 \$	–	–	–	3,5 heures NOR 160,71 \$	–	NOR 353,82 \$
02-16 Mardi	–	–	–	–	–	–	–
02-17 Mercredi	–	–	–	–	–	–	–
02-18 Jeudi	7,5 heures NOR et 4,0 heures à 1,5 x NOR 413,81 \$ HS 260,67 \$	–	–	7,5 heures NOR et 4,0 heures at 1,5 x NOR 477,10 \$ HS 300,53 \$	–	Remorque d'intervention de la GCC à Lunenburg. Opération de sauvetage menée par RMI	NOR 467,65 \$
02-19 Vendredi	8,0 heures NOR et 4,0 heures à 1,5 x NOR 441,40 \$ HS 260,67 \$	–	–	8,0 heures NOR et 4,0 heures à 1,5 x NOR 508,90 \$ HS 300,53 \$	–	–	NOR 467,65 \$
02-20 Samedi	7,5 heures à 1,5 x et 4,5 heures à 2,0 x HS 879,76 \$	–	–	7,5 heures à 1,5 x et 4,5 heures à 2,0 x HS 1 014,30 \$	–	–	HS 701,48 \$
02-21 Dimanche	12,5 heures à 2,0 x HS 1 086,12 \$	–	–	12,5 heures à 2,0 x HS 1 252,22 \$	–	–	HS 935,30 \$

Date et jour (2021)	CC	KC	KSC	BM	NB	Commentaire	Frais acceptés
02-22 Lundi	7,5 heures NOR et 4,0 heures à 1,5 x NOR 413,81 \$ HS 260,67 \$	–	–	7,5 heures NOR et 4,0 heures à 1,5 x NOR 477,10 \$ HS 300,53 \$	–	–	NOR 467,65 \$
02-23 Mardi	7,5 heures NOR et 4,0 heures à 1,5 x NOR 413,81 \$ HS 260,67 \$	–	–	7,5 heures NOR et 4,0 heures à 1,5 x NOR 477,10 \$ HS 300,53 \$	–	–	NOR 467,65 \$
02-24 Mercredi	7,5 heures NOR et 4,0 heures à 1,5 x NOR 413,81 \$ HS 260,67 \$	–	7,5 heures NOR et 3,5 heures à 1,5 x NOR 324,27 \$ HS 178,73 \$	6,0 heures NOR 381,68 \$	–	–	NOR 467,65 \$ (deux employés jugés suffisants)
02-25 Jeudi	7,5 heures NOR et 4,0 heures à 1,5 x NOR 413,81 \$ HS 260,67 \$	–	7,5 heures NOR et 4,0 heures à 1,5 x NOR 324,27 \$ HS 204,26 \$	–	–	–	NOR 387,40 \$
02-26 Vendredi	7,5 heures NOR et 4,0 heures à 1,5 x NOR 413,81 \$ HS 260,67 \$	–	7,5 heures NOR et 4,0 heures à 1,5 x NOR 324,27 \$ HS 204,26 \$	–	–	–	NOR 387,40 \$
02-27 Samedi	7,5 heures à 1,5 x et 4,5 heures à 2,0 x HS 879,76 \$	–	7,5 heures à 1,5 x et 4,5 heures à 2,0 x HS 689,39 \$	–	–	–	HS 581,10 \$
02-28 Dimanche	12,0 heures à 2,0 x HS 1 042,67 \$	–	12,0 heures à 2,0 x HS 817,05 \$	–	–	–	HS 774,80 \$
03-01 Lundi	7,5 heures NOR et 4,5 heures à 1,5 x NOR 413,81 \$ HS 293,25 \$	1,5 heure NOR 64,85 \$	7,5 heures NOR et 1,0 heure à 1,5 x NOR 324,27 \$ HS 51,07 \$	–	–	–	NOR 387,40 \$
03-02 Mardi	7,5 heures NOR et 2,0 heures à 1,5 x NOR 413,81 \$ HS 130,33 \$	7,5 heures NOR et 2,0 heures at 1,5 x NOR 324,27 \$ HS 102,13 \$	–	–	–	–	NOR 387,40 \$
03-03 Mercredi	7,5 heures NOR et 5,5	7,5 heures NOR et 5,5	–	–	–	<i>Primo remis à flot</i>	NOR 387,40 \$

Date et jour (2021)	CC	KC	KSC	BM	NB	Commentaire	Frais acceptés
	heures à 1,5 x NOR 413,81 \$ HS 358,42 \$	heures à 1,5 x NOR 324,27 \$ HS 260,86 \$					
03-04 Jeudi	7,5 heures NOR et 2,0 heures à 1,5 x NOR 413,81 \$ HS 130,33 \$	7,5 heures NOR et 2,0 heures à 1,5 x NOR 324,27 \$ HS 102,13 \$	-	-	-	-	NOR 387,40 \$
03-05 Vendredi	7,5 heures NOR et 2,0 heures à 1,5 x NOR 413,81 \$ HS 130,33 \$	7,5 heures NOR et 2,0 heures à 1,5 x NOR 413,81 \$ HS 130,33 \$	-	-	-	Fermeture du dossier de la GCC	NOR 387,40 \$
Totaux							HS 3 910,76 \$ NOR 6 440,65 \$

**Corrections apportées aux calculs pour tenir compte du Régime d'avantages sociaux
des employés (RASE)**

Tableau 1 – Taux de salaire horaire par employé

Employé	Source : demande d'indemnisation de la GCC Sans compter le RASE	Source : sommaire des frais de la GCC de juin 2023 Y compris le RASE	Commentaires
BM	50,09 \$	63,61 \$	
CC	43,44 \$	55,17 \$	
KC	35,10 \$	43,24 \$****	**** devrait être 44,58 \$
NB	36,16 \$	45,92 \$	
SC	34,04 \$	43,24 \$	

Tableau 2 – Heures de travail jugées raisonnables

Employé	Nombre d'heures à payer et taux de salaire y compris le RASE	Rémunération totale	
BM	30 heures à 63,61 \$	1 908,30 \$	
CC	73 heures à 55,17 \$	4 027,41 \$	
KC	20 heures à 44,58 \$	891,60 \$	
NB	3,5 heures à 45,92 \$	160,72 \$	
SC	19,5 heures à 43,24 \$	843,18 \$	
Total des salaires		7 831,21 \$	

Tableau 3 – Nombre d'heures de salaire payées

Date	BM	CC	KC	NB	SC
Février					
9	<u>5</u>	<u>5</u>			
10		4,5			4,5
15		3,5		3,5	
18	5	5			
19	5	5			
22	5	5			
23	5	5			
24		5			5
25		5			5
26		5			5
Mars					
01	5	5			
02		5	5		
03		5	5		
04		5	5		
05		5	5		
Totaux	30 heures	73 heures	20 heures	3,5 heures	19,5 heures