



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 11 janvier 2024
Dossier de la CIDPHN : 120-837-C1

PAR COURRIEL

Gestionnaire, Conformité et application de la loi
Garde côtière canadienne
200, rue Kent
Ottawa (Ontario) K1A 0E6

*Par courriel à [DFO.CCGERCostRecoveryRSP-
RecouvrementdescoutsIESIPGCC.MPO@dfo-mpo.gc.ca](mailto:DFO.CCGERCostRecoveryRSP-RecouvrementdescoutsIESIPGCC.MPO@dfo-mpo.gc.ca)*

**OBJET : Navire-citerne *Jana Desgagnes* – Port aux Basques (Terre-Neuve-et
Labrador) - Date de l'incident : 2019-03-21**

SOMMAIRE ET OFFRE D'INDEMNITÉ

[1] Cette lettre est en réponse à une demande d'indemnisation présentée par la Garde côtière canadienne (la « GCC ») concernant le navire-citerne *Jana Desgagnes* (le « navire »), qui s'est échoué le ou vers le 21 mars 2019, près de Port aux Basques, à Terre-Neuve-et-Labrador (l'« incident »).

[2] Le 23 février 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. La GCC a réclamé la somme de 89 286,59 \$ 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 101 et 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, L.C. 2001, ch. 6 (la « LRMM »).

[4] La somme de 30 751,64 \$ (l'« offre ») est offerte à la GCC en réponse à sa demande d'indemnisation, plus les intérêts prévus par la loi qui seront calculés à la date à laquelle la somme offerte sera versée, en conformité avec l'article 116 de la LRMM.

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

DEMANDE D'INDEMNISATION RECUE

[6] La demande d'indemnisation comprend un exposé qui décrit les événements relatifs à l'incident. Elle comprend aussi un sommaire des frais réclamés par la GCC ainsi que des documents justificatifs. Dans la mesure où l'exposé et les documents justificatifs se rapportent à la décision, leur contenu est examiné ci-après.

L'exposé

[7] D'après l'exposé, le 21 mars 2019, la GCC a été avisée qu'un navire avait subi une perte de contrôle de la direction causée par une défaillance du gouvernail dans des eaux glacées. À ce moment-là, le navire se trouvait à environ 16 milles marins de Port aux Basques, à Terre-Neuve-et-Labrador. Le navire transportait une cargaison de 8 000 tonnes de pétrole brut raffiné, et il avait à son bord 192 m² de mazout lourd, 64,4 m² de carburant diesel et 68,1 m³ d'huile lubrifiante. La GCC a déterminé que le navire risquait de s'échouer et qu'il constituait une menace de pollution.

[8] À 14 h 00, la GCC a émis un avis au capitaine et aux propriétaires du navire pour leur demander de fournir un plan d'intervention. Les propriétaires ont répondu. Ils ont pris des dispositions pour faire remorquer le navire jusqu'à un lieu de refuge à Sydney, en Nouvelle-Écosse, et ils ont engagé le remorqueur privé *Lois M* à cette fin.

[9] Cependant, le *Lois M* a été incapable d'atteindre le navire à cause des glaces. Un navire de la GCC, le NGCC *Molly Kool* (le « *Molly Kool* »), a été chargé de se rendre sur les lieux et d'attacher un câble de remorquage au *Jana Desgagnes*.

[10] À 17 h 00, trois membres du personnel de la GCC se sont rendus à Port aux Basques avec un camion de poids moyen, une remorque de 53 pieds transportant un système de récupération appelé « Single Vessel Side Sweep » (le « système SVSS »), ainsi que deux réservoirs de stockage et de décantation de 5 000 gallons qui ont été remorqués par une compagnie de transport. Les membres du personnel de la GCC se sont réunis avec les propriétaires du navire et les entrepreneurs pour discuter des mesures à prendre en cas de rejet de polluants.

[11] À 18 h 30, le *Molly Kool* a été chargé de se rendre à l'endroit où se trouvait le navire. Il est arrivé à 22 h 30 et a été chargé de remorquer le navire pour l'éloigner du rivage.

[12] Le 22 mars 2019, le *Molly Kool* a remorqué le navire jusqu'à une distance de 13 milles marin de la pointe de terre la plus proche, et il s'est ensuite mis en attente. Le

Lois M est arrivé sur les lieux à 19 h 22. Le personnel de la GCC a déployé de l'équipement de lutte contre la pollution à Port aux Basques, au cas où il soit nécessaire.

[13] Le 23 mars 2019, le NGCC *Molly Kool* a détaché son câble de remorquage, après qu'il ait été décidé de changer le plan d'intervention et de faire remorquer le navire par le *Lois M*, sous l'escorte du *Molly Kool*. À cause des conditions de glace épaisse, le *Lois M* a eu de la difficulté à manœuvrer près du navire.

[14] Le 24 mars 2019 à 8 h 48, le *Lois M* a attaché un câble de remorquage au navire. Un membre de l'équipage du *Lois M* a subi une blessure, et le *Molly Kool* s'est rendu sur place pour veiller à ce que cette personne reçoive des soins médicaux et pour transporter un membre d'équipage remplaçant sur les lieux. Le personnel de la GCC est resté à Port aux Basques pour surveiller les opérations.

[15] Le 25 mars 2019, le *Lois M* a eu de la difficulté à remorquer le navire à cause d'un problème de moteur et d'autres troubles mécaniques. Le *Molly Kool* a donc remorqué le navire de 8 h 45 à 15 h 40. À 17 h 30, le *Lois M* a repris le navire en remorque, et le *Molly Kool* l'a escorté.

[16] Le 26 mars 2019, le personnel de la GCC a quitté Port aux Basques, alors que le remorquage du navire jusqu'à Sydney (Nouvelle-Écosse) se poursuivait. La GCC a chargé trois autres membres de son personnel de l'administration du Canal de Canso de se rendre sur place à Sydney.

[17] Le 27 mars 2019, le navire a été amarré avec succès dans le port de Sydney at 11 h 08. Les trois membres du personnel de la GCC étaient sur place pour s'assurer que le processus se déroule bien. Cela a mis fin à l'opération de la GCC.

Sommaire des frais

[18] Les frais réclamés par la GCC dans sa demande d'indemnisation sont résumés comme suit :

Annexe	Frais réclamés (\$)
1. Matériel et fournitures	15 601,25
2. Services contractuels	Néant
3. Déplacements	3 882,05
4. Salaires – Personnel à temps plein	4 811,76
5. Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein	10 469,54
6. Autres indemnités	Néant
7. Salaires – Personnel occasionnel	Néant

Annexe	Frais réclamés (\$)
8. Frais relatifs aux navires (sauf le carburant et les heures de travail supplémentaires)	25 824,41
9. Carburant de propulsion des navires	26 306,05
10. Aéronefs	Néant
11. Équipement de lutte contre la pollution	Néant
12. Véhicules	1 176,25
13. Administration	1 215,28
Total des frais réclamés	89 286,59

Figure 1 : Sommaire des frais réclamés par la GCC

CONSTATATIONS ET CONCLUSIONS

La demande d'indemnisation de la GCC pourrait être admissible selon l'article 103 de la LRMM

[19] L'incident a causé des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, ou a menacé de causer de tels dommages, dans la mer territoriale ou les eaux intérieures du Canada, et il a occasionné des frais pour la prise de mesures visant à prévenir d'autres dommages. La demande d'indemnisation relative à l'incident pourrait donc être admissible.

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

[21] La demande d'indemnisation a été reçue avant l'expiration des délais prescrits au paragraphe 103(2) de la LRMM.

[22] Certains frais réclamés semblent avoir été engagés pour la prise de mesures raisonnables visant à « prévenir, contrer, réparer ou réduire au minimum » les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par un navire, comme le prévoit la partie 6, section 2 de la LRMM, et ils pourraient donc être indemnisables.

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

Conclusions concernant la preuve fournie par la GCC

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

[24] La description des événements importants contenue dans l'exposé fourni par la GCC est acceptée comme étant généralement exacte.

Le navire constituait une menace de pollution et certaines mesures prises par la GCC sont admissibles

[25] Le navire transportait 8 000 tonnes de pétrole brut raffiné, et il avait à son bord 192 m² de mazout lourd, 64,4 m² de carburant diesel et 68,1 m³ d'huile lubrifiante. Il n'y a aucune preuve que le navire ait causé de la pollution par les hydrocarbures. Néanmoins, il est admis qu'il y avait un risque de pollution par les hydrocarbures qui justifiait au moins une première intervention en raison de la quantité d'hydrocarbures à bord du navire et des conditions présentes au moment où l'incident a été signalé.

[26] La glace est un facteur important parce qu'elle est poussée par le vent, de sorte qu'un navire coincé dans la glace sera inévitablement emporté par le vent et le courant, tout comme la glace.

[27] Dans ce cas-ci, le navire a subi une panne de gouvernail et a commencé à dériver vers le rivage. La GCC a raisonnablement déterminé qu'il y avait une menace de pollution par les hydrocarbures parce que le navire risquait de s'échouer. La mesure que la GCC a tentée, soit de faire remorquer le navire par le *Molly Kool*, était raisonnable. Cependant, avant l'arrivée du *Molly Kool*, les conditions environnementales ont changé, de sorte que le navire a dérivé dans une autre direction. Ce changement a eu pour effet de réduire considérablement le risque que posait le navire. Lorsque le navire a été pris en remorque, il n'y avait aucun risque imminent de rejet d'hydrocarbures.

[28] Le fait que le navire ait dérivé dans une autre direction n'a été connu que rétrospectivement. La raisonnablement des mesures d'intervention doit être évaluée par rapport au moment où ces mesures ont été prises. Dans ce contexte, il était raisonnable pour la GCC de déployer le *Molly Kool* pour surveiller le navire en attendant l'arrivée d'un remorqueur commercial. Cependant, il n'est pas accepté que l'intervention du *Molly Kool* après l'arrivée du remorqueur commercial était une mesure raisonnable prise en réponse à une menace de pollution par les hydrocarbures.

[29] Par contraste, aucune partie des frais associés à la présence d'une équipe de la GCC à terre pour surveiller l'intervention n'est considérée comme une mesure raisonnable. L'équipement déployé par l'équipe n'aurait pas fonctionné dans les conditions de glace qui existaient à ce moment-là. La preuve ne montre pas quel résultat la GCC espérait obtenir en déployant une équipe à terre. Pour cette raison, tous les frais associés à cette mesure sont rejetés.

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

[30] Les frais réclamés par la GCC sont répartis en huit annexes, dont chacune est examinée ci-après.

[31] En vertu de la partie 7 de la LRMM, les mesures prises en réponse à un incident de pollution par les hydrocarbures et les frais qui en résultent doivent être raisonnables pour être indemnisables par la Caisse. Dans la mesure où les motifs ne sont pas déjà exposés ailleurs dans la présente lettre, les sections suivantes expliquent pourquoi certaines portions de la demande d'indemnisation de la GCC ont été acceptées et d'autres ont été réduites.

Annexe 1 – Matériel et fournitures

Montant réclamé : 15 601,25 \$

[32] Ces frais se rapportent aux factures de deux compagnies de transport différentes qui ont fourni des services à la GCC : celle de Holden Transport au montant de 11 011,25 \$, et celle de C & C Entreprise au montant de 4 590,00 \$. La facture de Holden Transport comprend le chargement et le transport des réservoirs de stockage et de décantation, du système SVSS, et d'un petit conteneur jusqu'à Port aux Basques, ainsi que le déchargement des réservoirs pour le voyage de retour. La facture de C & C Entreprise comprend les frais engagés pour retourner l'équipement de la GCC de Port aux Basques à St. John's (T.-N.-L.).

[33] La GCC a utilisé le système SVSS à titre préventif au cas où il y aurait un rejet de polluants et qu'il y aurait une zone d'eau libre de glace pour le déployer. Cependant, en raison des conditions de glace, il est peu probable que le système SVSS aurait réussi à récupérer les polluants. Le *Molly Kool* se trouvait déjà dans le secteur pour prêter son assistance, et il représentait le meilleur moyen d'empêcher le navire de s'échouer étant donné les conditions de glace. Le déploiement et le retour du système SVSS ne sont pas considérés comme une mesure raisonnable.

La portion de la demande d'indemnisation relative au matériel et aux fournitures est rejetée en entier.

Annexe 3 – Déplacements

Montant réclamé : 3 882,05 \$

[34] Les frais réclamés se rapportent aux trois membres du personnel de la GCC qui ont voyagé de St. John's à Port aux Basques. La demande d'indemnisation comprend des sommaires des déplacements effectués par chaque employé et par date. Les frais sont conformes aux taux de la directive du Conseil national mixte (CNM) pour la période visée.

[35] Les frais réclamés pour les trois membres du personnel de la GCC sont rejetés. L'équipement que l'équipe a apporté n'était pas conçu pour être utilisé dans les glaces. La présence de l'équipe sur place était superflue, car elle n'aurait pas été en mesure d'intervenir de manière adéquate s'il y avait eu un rejet d'hydrocarbures. De plus, le *Molly Kool* était présent sur les lieux de l'incident, et il aurait été capable d'intervenir pour atténuer la menace de pollution sans l'aide du personnel de la GCC à terre.

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

Annexe 4 – Salaires – Personnel à temps plein Montant réclamé : 4 811,76 \$

[36] Ces frais représentent les heures normales de travail des membres du personnel de la GCC de différents niveaux qui sont rémunérés à différents taux horaires, y compris la marge de 20 % pour le régime d'avantages sociaux des employés (RASE). La demande d'indemnisation comprend les registres quotidiens du personnel et de l'équipement qui montrent le nombre d'heures de travail de chaque membre du personnel par jour.

[37] Les heures normales de travail du commandant sur place, qui était chargé de coordonner l'intervention de la GCC et de communiquer avec le navire et la compagnie de gestion, sont acceptées pour les 21 et 22 mars. Son salaire pour ces deux jours s'élève à 709,92 \$. Son salaire pour les autres jours n'est pas accepté, puisque le navire ne risquait plus de s'échouer après le 22 mars.

[38] Les heures normales de travail de tous les autres membres du personnel de la GCC comprises dans la demande d'indemnisation sont rejetées. Le *Molly Kool* avait déjà été mobilisé pour intervenir en réponse à l'incident, et il était capable de remorquer le navire pour l'éloigner du rivage afin de prévenir la pollution par les hydrocarbures, ce qu'il a finalement été chargé de faire. De plus, l'équipement que les membres du personnel de la GCC ont apporté n'était pas conçu pour les conditions de glace, tandis que le *Molly Kool* avait les capacités de déglacage nécessaires pour intervenir. Par ailleurs, pendant toute la durée de l'intervention, l'équipe de la GCC était postée à Port aux Basques, à au moins 10 milles marins du navire, ce qui était trop loin pour lui permettre de le surveiller de manière adéquate. Le rôle du personnel de la GCC à terre était au mieux superflu, étant donné que le *Molly Kool* surveillait déjà le navire pour l'empêcher de s'échouer et de causer un déversement d'hydrocarbures et que le personnel de la GCC n'était pas en mesure de participer à l'intervention. De plus, les heures de travail des trois membres du personnel de la GCC qui ont été envoyés à Sydney pour surveiller l'amarrage du navire ne sont pas acceptées, car la preuve ne montre pas quelle était l'utilité de leur présence pendant le remorquage du navire.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux salaires est acceptée en partie au montant de 709,92 \$.

Annexe 5 – Heures supplémentaires – Personnel à temps plein Montant réclamé : 10 469,54 \$

[39] Ces frais représentent les heures de travail supplémentaires des membres du personnel de la GCC de différents niveaux qui sont rémunérés à différents taux horaires. Les registres quotidiens du personnel et de l'équipement montrent le nombre d'heures de travail supplémentaires de chaque membre du personnel par jour.

[40] Les heures de travail supplémentaires sont acceptées ou rejetées pour les mêmes raisons que les heures normales de travail [voir les paragraphes 37 et 38]. Les heures de travail supplémentaires du commandant sur place sont acceptées pour les 21 et 22 mars, ce qui représente un montant de 1 441,51 \$. Toutes les autres heures de travail supplémentaires sont rejetées.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux heures de travail supplémentaires est acceptée en partie au montant de 1 144,51\$.

Annexe 8 – Frais relatifs aux navires Montant réclamé : 25 824,41 \$

[41] En conformité avec le manuel de recouvrement des coûts d'intervention environnementale de la GCC, tous les frais opérationnels des navires liés à une intervention en réponse à la pollution sont calculés selon les principes d'établissement des coûts et correspondent au modèle national d'établissement des coûts de la flotte.

[42] Les frais réclamés représentent le coût total quotidien d'utilisation du *Molly Kool* les 22 et 23 mars, y compris les salaires, l'exploitation et l'entretien, mais sans compter le carburant et les heures de travail supplémentaires. Ces frais s'élèvent à 12 912,21 \$ par jour, pour une période de deux jours. Aucune justification de ces frais n'a été fournie dans la demande d'indemnisation. Les frais sont basés sur les multiples tâches effectuées par le *Molly Kool* dans le cadre des opérations de déglçage.

[43] De 20 h 10 le 21 mars à 19 h 22 le 22 mars, le *Molly Kool* s'est rendu jusqu'au navire, il l'a remorqué à un endroit plus sûr, et il a surveillé le navire et le secteur en attendant l'arrivée du remorqueur. Toutes ces mesures étaient raisonnables pour atténuer la menace de pollution.

[44] Une fois que le remorqueur est arrivé, l'intervention ne consistait plus à atténuer la menace de pollution, puisque le navire ne risquait plus de s'échouer. Le 21 mars, le navire en dérive s'éloignait déjà du rivage avant même qu'il ne soit pris en remorque par le *Molly Kool*, et il a continué de s'éloigner du rivage après le premier remorquage. La menace de pollution par les hydrocarbures était donc faible.

[45] Après le premier remorquage, peu a été fait pour remorquer ou escorter le navire pour diverses raisons, surtout à cause des ennuis avec le *Lois M*. Les entrepreneurs et la GCC ont eu assez de temps pour réévaluer leurs plans et mobiliser des ressources suffisantes afin de remorquer le navire. De plus, à partir de ce moment-là, le *Molly Kool* a été utilisé seulement en raison de sa conception unique de brise-glace, et parce que le remorqueur *Lois M* et les autres ressources étaient incapables de manœuvrer dans les conditions de glace. Par conséquent, en raison du manque de préparation de la GCC et des entrepreneurs à faire face aux conditions de glace, les frais engagés pour l'usage du *Molly Kool* après le 22 mars sont associés davantage à des opérations de déglacage qu'à des mesures de lutte contre la pollution par les hydrocarbures. Ces frais ne sont donc pas jugés raisonnables.

[46] En utilisant les mêmes calculs que la GCC, les frais d'utilisation du *Molly Kool* de 20 h 10 le 21 mars à 19 h 22 le 22 mars (23,2 heures) s'élèvent à 12 481,80 \$.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux navires est acceptée en partie au montant de 12 481,80 \$.

Annexe 9 – Carburant de propulsion des navires Montant réclamé : 26 306,05 \$

[47] En conformité avec le manuel de recouvrement des coûts d'intervention environnementale de la GCC, les frais de carburant doivent correspondre au prix de l'offre à commandes en vigueur à l'endroit de l'incident durant la période visée. Cette information n'a pas été fournie à la Caisse par la GCC et elle n'était pas accessible. La GCC a donc fourni un reçu.

[48] Dans sa demande d'indemnisation, la GCC a réclamé deux montants différents à l'annexe 9 : le montant de 26 306,05 \$ est indiqué à la page du sommaire des frais, tandis que le montant de 78 724,00 \$ figure dans l'annexe 9 détaillée. La présente lettre est basée sur le montant de 26 306,05 \$, car celui-ci couvre la période des 22 et 23 mars, alors que le montant de 78 724,00 \$ vise la période du 22 au 27 mars. Les 22 et 23 mars, le *Molly Kool* a utilisé 54 200 litres de carburant.

[49] Le prix du carburant indiqué dans la demande d'indemnisation est de 0,485351 \$ par litre, mais un autre reçu montre un prix de 0,9245 \$ par litre. Le prix indiqué sur le reçu est plus réaliste, mais la GCC a utilisé le prix de 0,485351 \$ par litre dans son calcul des frais de carburant, donc la présente lettre est basée sur ce chiffre. L'usage de 54 200 litres de carburant multiplié par 0,485351 \$ par litre donne un total de 26 306,02 \$ (le montant réclamé a sans doute été arrondi de trois cents).

[50] Les heures d'utilisation acceptables du *Molly Kool* indiquées au paragraphe 43 sont celles qui ont été employées dans ce cas-ci. Les heures figurant dans les registres fournis à l'annexe 9 de la demande d'indemnisation sont basées sur l'heure avancée de Terre-Neuve

(HAT) : le *Molly Kool* a débuté ses activités à 20 h 50 le 21 mars et y a mis fin à 19 h 52 le 22 mars, soit 3,33 heures le 21 mars et 19,87 heures le 22 mars.

[51] La demande d'indemnisation montre que 49,9 tonnes de carburant ont été consommées le 21 mars et 32,1 tonnes le 22 mars. Ainsi, le calcul pour le 21 mars est : $3,33/24 \times 49,9 = 6,92$ tonnes; pour le 22 mars, le calcul est : $19,87/24 \times 32,1 = 26,58$ tonnes. L'addition de ces chiffres donne un total de 33,5 tonnes, ou 33 500 litres de carburant utilisés par le *Molly Kool* pour atténuer la menace de pollution par les hydrocarbures. La multiplication de ce chiffre par 0,485351 \$ donne un montant final accepté de 16 259,26 \$.

La portion de la demande d'indemnisation relative au carburant de propulsion des navires est acceptée en partie au montant de 16 259,26 \$.

Annexe 12 – Véhicules

Montant réclamé : 1 176,25 \$

[52] La GCC a réclamé 0,22 \$ le kilomètre plus le tarif quotidien de 67,56 \$ pour l'usage de deux véhicules pendant six jours, soit un camion de poids moyen et un véhicule d'intervention, afin de transporter son personnel jusqu'au lieu de l'incident et de le ramener. Des journaux de bord et des registres de carburant ont été fournis. Le tableau ci-dessous montre les montants réclamés.

Frais réclamés pour l'usage de véhicules						
Véhicule	Kilométrage (km)	Taux par kilomètre (\$)	Durée (jours)	Tarif d'usage quotidien (\$)	Carburant (\$)	Frais
Camion de poids moyen	2 485	S/O	6	67,56		405,36
					604,33	604,33
Véhicule d'intervention	450	0,22	1	67,56		166,56
					Néant	
Total						1 176,25

[53] L'équipement qui a été transporté à Port aux Basques était insuffisant pour l'intervention, et l'équipe de la GCC qui a été déployée sur les lieux de l'incident était en trop et en surnombre par rapport au rôle de surveillance de l'intervention depuis le rivage. L'équipe de la GCC qui a été envoyée à Sydney était aussi en trop, étant donné la nature de l'intervention. Ces frais ne sont donc pas acceptés.

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

[54] Dans sa demande d'indemnisation, la GCC a réclamé des frais d'administration au taux de 3,09 %, qui ont été appliqués aux frais de salaire, aux frais de déplacement et aux frais relatifs aux aéronefs qu'elle a réclamés.

[55] Le taux de 3,09 % est généralement accepté comme étant raisonnable. Dans ce cas-ci, les frais d'administration s'appliquent à quatre catégories : le matériel et les fournitures, les déplacements, les salaires, et les frais relatifs aux navires. Les frais d'administration ont été recalculés en fonction du réajustement des frais de salaire et des frais de déplacement réclamés. La somme des frais acceptés (Annexe 1 – 0 \$; Annexe 3 – 0 \$; Annexe 4 [moins les cotisations au régime d'avantages sociaux des employés] = 567,24 \$; Annexe 8 – 4 486,07 \$) s'élève donc à 5 053,31 \$. L'application du taux de 3,09 % à cette somme donne un montant de 156,15 \$.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux frais d'administration est acceptée en partie au montant de 156,15 \$.

SOMMAIRE DE L'OFFRE ET CONCLUSION

[56] Le tableau suivant présente un sommaire des frais réclamés et des frais acceptés :

Annexe	Montant réclamé (\$)	Montant accepté (\$)
1 – Matériel et fournitures	15 601,25	0,00
2 – Services contractuels	Néant	Néant
3 -- Déplacements	3 882,05	0,00
4 -- Salaires – Personnel à temps plein	4 811,76	709,92
5 – Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein	10 469,54	1 144,51
6 – Autres indemnités	Néant	Néant
7 -- Salaires – Personnel occasionnel	Néant	Néant
8 – Frais relatifs aux navires (sauf le carburant et les heures de travail supplémentaires)	25 824,41	12 481,80
9 – Carburant de propulsion des navires	26 306,05	16 259,26
10 – Aéronefs	Néant	Néant
11 – Équipement de lutte contre la pollution	Néant	Néant
12 -- Véhicules	1 176,25	0,00
13 -- Administration	1 215,28	156,15
TOTAL	89 286,59	30 751,64

Tableau 1 – Sommaire des montants réclamés et des montants acceptés

[57] Le montant total des frais acceptés s'élève à 30 751,64 \$. 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.

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

[59] 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.

[60] 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.

[61] 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.

Je vous prie d'agréer mes meilleures salutations.

L'administratrice adjointe de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires,

Chiamaka Mogo, MPPGA