



LETTRE D'OFFRE

Ottawa, le 5 avril 2022

Dossier de la CIDPHN : 120-903-C1

Dossier de la GCC :

PAR COURRIEL

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

OBJET : Navire à moteur *Scotia River* – Lax Kw'alaams (Colombie-Britannique)

Date de l'incident : 2019-11-10

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 remorqueur *Scotia River* (le « navire »). Le navire a coulé à la marina de Lax Kw'alaams, en Colombie-Britannique, le 10 novembre 2019 (l'« incident »).

[2] Le 3 novembre 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 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 101 618,52 \$ pour les frais des mesures d'intervention qu'elle a prises en réponse à l'incident.

[3] La demande d'indemnisation a été examinée et une décision a été prise concernant les frais réclamés. Par la présente, une offre d'indemnité est faite à la GCC conformément aux articles 105 et 106 de la LRMM.

[4] La somme de 88 693,78 \$ (l'« offre ») est offerte à la GCC en réponse à sa demande d'indemnisation, plus les intérêts prévus par la loi qui seront calculés à la date où la somme offerte sera versée, en conformité avec l'article 116 de la LRMM.

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

DEMANDE D'INDEMNISATION RECUE

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

Exposé

[7] D'après l'exposé, dans l'après-midi du 10 novembre 2019, la GCC a été avisée que le navire avait coulé à la marina de Lax Kw'alaams, en Colombie-Britannique. On a signalé que du carburant diesel et du liquide hydraulique s'échappaient du navire coulé et se répandaient dans l'eau.

[8] Le 11 novembre 2019, deux agents de la GCC et des premiers répondants locaux ont déployé un barrage flottant et des matelas absorbants autour de l'endroit où le navire avait coulé. Les agents de la GCC ont laissé d'autre matériel absorbant aux premiers répondants pour qu'ils puissent s'en servir au besoin.

Figures 1 et 2 – Un barrage flottant déployé autour de l'endroit où le navire a coulé (photos non datées)

[9] Le 13 novembre 2019, la GCC a communiqué avec le présumé propriétaire du navire, qui a prétendu l'avoir vendu; cependant, ce dernier n'a pas pu fournir l'acte de vente. Les communications entre le propriétaire et la GCC semblent avoir cessé le 19 novembre, et la GCC n'a pas obtenu l'acte de vente du navire.

[10] Pendant ce temps, la GCC a commencé à chercher un entrepreneur pour l'opération de sauvetage du navire. Un entrepreneur, Wainwright Marine Services Ltd. (« Wainwright Marine ») était disponible pour entreprendre l'opération le 22 novembre. Par la suite, cette date a été reportée au 26 novembre en raison de mauvaises prévisions météorologiques.

[11] Le 15 novembre 2019, les premiers répondants de Lax Kw'alaams ont informé la GCC qu'ils avaient utilisé le matériel absorbant fourni et qu'il leur en faudrait d'autre bientôt. Le 19 novembre, deux agents de la GCC sont retournés sur les lieux de l'incident pour déployer d'autre matériel absorbant et récupérer le matériel utilisé.

[12] Le lendemain, trois agents de la GCC ont constaté qu'une irisation d'hydrocarbures s'échappait de la zone du barrage flottant. Ils ont déployé d'autre matériel absorbant au cours des jours suivants. Pendant ce temps, la GCC a cherché un endroit où entreposer le navire à Prince Rupert, une ville voisine, pour enlever le reste des hydrocarbures se trouvant à bord du navire.

[13] L'opération de sauvetage, menée par Wainwright Marine, a débuté le 26 novembre 2019. Des plongeurs ont tenté d'obturer les événements et les accessoires de coque du navire, et l'opération de levage a pris fin à 12 h 40. Durant l'opération de levage, un mélange d'eau et d'hydrocarbures s'est échappé des ouvertures du navire. Des pompes ont été installées pour vider l'eau du navire, et l'équipe de Wainwright Marine a tenté de boucher les endroits par où l'eau s'infiltrait dans le navire. La GCC a surveillé l'opération et elle a déployé et récupéré du matériel absorbant au besoin.

[14] À 16 h 00, le navire avait été amarré à un quai, mais il est resté fixé à la grue de Wainwright Marine. Les plongeurs ont trouvé d'autres endroits par où l'eau s'infiltrait dans le navire et ils ont appliqué un produit époxy pour boucher les trous; cependant, l'eau a continué de s'infiltrer par d'autres endroits indéterminés.

[15] À cause de vents forts ce jour-là, il n'a pas été possible d'utiliser la grue. Il a été décidé de laisser le navire dans l'élingue de la grue pour éviter qu'il ne coule à nouveau. Durant la nuit, les membres de l'équipe ont laissé fonctionner une pompe électrique et ont déployé des matelas absorbants au besoin.

[16] Les travaux se sont poursuivis le lendemain. Des efforts ont été faits pour pomper le mélange d'eau et d'hydrocarbures de l'intérieur du navire, mais une grande partie des hydrocarbures se trouvant dans la cale est restée inaccessible.

[17] À 14 h 00, le navire avait été placé sur le chaland de Wainwright Marine pour être remorqué à Prince Rupert. Cependant, en raison des mauvaises conditions météorologiques, l'opération de remorquage a été retardée jusqu'à minuit. La GCC a fini de récupérer les hydrocarbures et les déchets huileux à l'intérieur de la zone du barrage flottant.

[18] Le navire a été remorqué jusqu'au chantier de Wainwright Marine tôt le matin du 28 novembre 2019 et il a été déchargé le lendemain. Une inspection du navire a été faite le 2 décembre.

[19] La GCC a demandé à Wainwright Marine de lui fournir un devis pour le reste des travaux, c'est-à-dire la décontamination de l'intérieur du navire et l'enlèvement de tous les hydrocarbures accessibles. Wainwright Marine a présenté un devis estimatif de 14 000,00 \$, mais il indiquait que la tâche pourrait être trop complexe. La GCC a donc décidé de faire ces travaux à l'interne.

[20] Le 4 décembre 2019, la GCC a examiné l'intérieur du navire et a fait des préparatifs pour enlever les débris, mettre en place des matelas absorbants pour récupérer les hydrocarbures dans la cale, nettoyer les hydrocarbures visibles sur les surfaces accessibles, vider les réservoirs, et transporter le navire à une installation de recyclage pour qu'il y soit éliminé.

[21] Le lendemain, la GCC a reçu le rapport d'inspection du navire. Ce rapport a confirmé que le navire était contaminé et a révélé qu'il n'avait aucune valeur résiduelle. Une installation de recyclage locale a accepté de prendre le navire, à condition qu'il soit raisonnablement débarrassé des débris et des hydrocarbures qu'il contenait.

[22] La GCC a pompé le carburant de l'un des réservoirs du navire et elle a récupéré trois bidons d'un mélange d'eau et de diesel. Elle a aussi enlevé l'huile lubrifiante de la machine principale et de la génératrice et elle a récupéré quatre litres d'un mélange d'eau et d'huile.

[23] Les travaux de décontamination se sont poursuivis le 9 décembre. Ce jour-là, un bidon d'un mélange d'eau et d'hydrocarbures a été récupéré dans les cales du compartiment moteur du navire et sous les planches. Un conteneur que la GCC avait loué pour recevoir les débris récupérés a été vidé d'environ 2 420 kilos de débris.

[24] Le lendemain, la GCC a enlevé d'autres débris contaminés de l'intérieur du navire et elle a récupéré environ 500 litres d'un mélange d'eau et d'hydrocarbures d'un autre réservoir de carburant.

[25] Le navire a été transporté à l'installation de recyclage le 12 décembre 2019. Le 17 décembre, les responsables de l'installation ont demandé à la GCC de se rendre sur place pour s'occuper du reste des contaminants. Un autre entrepreneur a ensuite éliminé les déchets récupérés, et l'opération de sauvetage a pris fin le 19 décembre.

Sommaire des frais

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

COST SUMMARY POLLUTION INCIDENT			
INCIDENT:	SCOTIA RIVER	PROJECT CODE:	NA
INCIDENT DATE:	November 10, 2019	DATE PREPARED:	Oct 15/21
DEPARTMENT:	CANADIAN COAST GUARD	PREPARED BY:	██████████
			<u>SCH</u>
MATERIALS AND SUPPLIES		-	1
CONTRACT SERVICES		70,181.03	2
TRAVEL		2,854.65	3
SALARIES - FULL TIME PERSONNEL		9,435.76	4
OVERTIME - FULL TIME PERSONNEL		4,164.36	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)		13,586.66	11
VEHICLES		1,396.06	12
ADMINISTRATION		-	13
		<hr/>	
TOTAL CCG COST OF INCIDENT		<u>\$ 101,818.52</u>	

Figure 3 – Copie d'écran du sommaire des frais (les renseignements personnels sont caviardés)

[27] Bien que le sommaire ci-haut montre que des frais d'administration (annexe 13) n'ont pas été réclamés, la demande d'indemnisation était accompagnée d'un formulaire de l'annexe 13 dans lequel des frais d'administration au montant de 331,18 \$ ont été réclamés. Pour les besoins de l'évaluation de la demande d'indemnisation par l'administrateur, ces frais ont été inclus parmi les frais réclamés, portant ainsi le total des frais réclamés à 101 949,70 \$.

Documents internes de la GCC

[28] Les frais de déplacement réclamés sont justifiés par un formulaire de l'annexe 3 et par un relevé de dépenses pour chacun des trois agents de la GCC qui se sont rendus sur les lieux de l'incident. Un reçu de stationnement, des reçus de voyage par traversier et un reçu de voyage par avion ont aussi été inclus.

[29] Les frais de salaire réclamés sont justifiés par un formulaire de l'annexe 4 et par des registres quotidiens du personnel et de l'équipement datés des 11, 15, 19-21, 24 et 26-27 novembre, et des 2, 4-6, 9-10 et 17-19 décembre 2019.

[30] Les frais réclamés pour les heures de travail supplémentaires sont justifiés par un formulaire de l'annexe 5 et par un formulaire d'autorisation d'heures supplémentaires pour chacun des quatre agents de la GCC qui ont fait des heures de travail supplémentaires.

[31] Les frais réclamés pour l'équipement de lutte contre la pollution sont justifiés par un formulaire de l'annexe 11, qui montre les frais engagés pour l'usage d'un bateau PRV II, de matériel absorbant, d'un barrage flottant, de combinaisons en Tyvek, d'un sac à déchets, d'une trousse d'ancrage, d'une pompe et d'une génératrice. Ces frais sont aussi justifiés par les registres quotidiens du personnel et de l'équipement. La demande d'indemnisation est aussi accompagnée de ce qui semble être un formulaire interne de la GCC, lequel montre l'équipement qui a été utilisé ainsi que la quantité totale de déchets huileux qui a été enlevée du navire, soit 3 280 litres.

[32] Les frais réclamés pour l'usage de véhicules sont justifiés par un formulaire de l'annexe 12, qui montre que deux véhicules ont été utilisés, dont l'un a servi pendant quatre jours et l'autre pendant 15 jours. Ces frais sont basés sur un tarif d'usage quotidien de 67,57 \$ et un tarif de carburant de 0,22 \$ par kilomètre pour les 511 kilomètres parcourus à bord des véhicules. Aucun registre de bord des véhicules n'était joint à la demande d'indemnisation.

[33] Les frais d'administration réclamés sont justifiés par un formulaire de l'annexe 13. Ce formulaire montre que les frais d'administration ont été calculés au taux de 3,09 % et appliqués au total des frais de déplacement et des frais de salaire de base réclamés, sans compter la cotisation au régime d'avantages sociaux des employés.

Documents des entrepreneurs

[34] Les frais réclamés pour les services fournis par les entrepreneurs sont résumés ci-après. Les factures des entrepreneurs et des sous-traitants sont examinées plus loin.

				SCHEDULE #2
INCIDENT:	SCOTIA RIVER	PROJECT CODE:	NA	
INCIDENT DATE:	November 10, 2019	DATE PREPARED:	Oct 15/21	
DEPARTMENT:	CANADIAN COAST GUARD	PREPARED BY:	[REDACTED]	
CONTRACT SERVICES	AMOUNT	GST	TOTAL	REFERENCE
Quality Marine Surveyors Ltd.	1,170.00	0.00	1,170.00	INV 7042 Paid Dec /19
Kristoff Trucking	2,000.00	100.00	2,100.00	INV 11216 Paid by GAC
Wainwright Marine	57,723.29	2,886.16	60,609.45	INV 7044 Paid Mar 2020
Wainwright Marine	937.50	46.88	984.38	INV 7073 Paid Mar 2020
Terrapure	3,521.44	176.07	3,697.51	INV 93044760 Paid by GAC
Green leaf Construction and Rentals	770.00	38.50	808.50	INV 294775 Paid Jan 2020
Rupert Disposal	772.56	38.63	811.19	INV 35899 Paid Jan 2020
			-	
			-	
			-	
			-	
			-	
TOTAL CONTRACT SERVICES			70,181.03	

Figure 4 – Copie d'écran du sommaire des frais relatifs aux services contractuels (les renseignements personnels sont caviardés)

Wainwright Marine

[35] La facture 7044, datée du 30 novembre 2019, dont le montant s'élève à 60 609,45 \$, couvre les travaux effectués du 25 au 28 novembre 2019, lorsque le navire a été sorti de l'eau et remorqué jusqu'au chantier de Wainwright Marine. Le total de cette facture comprend la somme de 25 873,29 \$ payée aux sous-traitants Green Leaf Construction and Rentals Ltd. (« Green Leaf ») et Adam's Diving and Marine Services Ltd. (« Adam's Diving ») pour l'usage d'une grue et de plongeurs, respectivement.

[36] La deuxième facture de Wainwright Marine, portant le numéro 7073 et datée du 16 décembre 2019, dont le montant s'élève à 984,38 \$, couvre l'usage d'une excavatrice pour déconstruire le navire.

Green Leaf Construction and Rentals Ltd.

[37] La facture 294775, datée du 13 décembre 2019, dont le montant s'élève à 808,50 \$, couvre l'usage de la grue qui a servi à soulever le navire en vue de le transporter à l'installation de recyclage le 12 décembre, ainsi que les frais associés.

Terrapure Environmental

[38] La facture 93044760, datée du 27 janvier 2020, dont le montant s'élève à 3 697,51 \$, couvre l'élimination des déchets huileux et du matériel absorbant usé. Elle indique que 16 bidons de déchets solides ont été enlevés du navire. La facture est accompagnée d'un connaissement et d'un document de mouvement.

TERRAPURE

Invoice

CANADIAN COAST GUARD
PO Box 3670
PRINCE RUPERT BC V8J 3R1
CANADA
Customer #: 110464
Customer GST #: 121491807
Customer PST #: LICENSE PENDING

Invoice Number: 93044760
Date of Invoice: 01/27/2020
Bill of Lading: 85336994
Sales Order: 55279581

Terrapure Environmental
Revolution Environmental Solutions LP
9203 Rock Island Road
Prince George BC V2N 5T4

Location: CANADIAN COAST GUARD
Truck Ticket #:
Payment Terms: Net 30 Days

<u>Date</u>	<u>Product/Service</u>	<u>Mat #</u>	<u>Manifest</u>	<u>QTY</u>	<u>Unit Price</u>	<u>Total</u>
01/20/2020	Alternative Fuels, Filters, Rags, Absorbents	76139		16.00 DR	\$208.30	\$3,332.80
	Surcharge, Fuel	70577		166.64 EA	\$1.00	\$166.64
	Manifest, Documentation	70116		1.00 EA	\$22.00	\$22.00
Invoice Sub-Total:						\$3,521.44
GST (81968 3590RT0001):						\$176.07
Total in CAD:						\$3,697.51

Scotia River solid waste. 98 bags into 16 drums



Figure 5 – Facture n° 93044760 de Terrapure Environmental

Kristoff Trucking

[39] La facture 11216, datée du 13 décembre 2019, dont le montant s'élève à 2 100,00 \$, couvre le transport du navire du chantier de Wainwright Marine jusqu'à l'installation de recyclage pour qu'il y soit éliminé.

Rupert Disposal

[40] La facture 35899, datée du 13 décembre 2019, dont le montant s'élève à 811,19 \$, couvre l'élimination de déchets.

Quality Marine Surveyors Ltd.

[41] La facture 7042, datée du 4 décembre 2019, dont le montant s'élève à 1 170,00 \$, couvre l'inspection du navire qui a été faite le 2 décembre.

[42] La demande d'indemnisation comprend aussi une copie du rapport d'inspection de cinq pages. La partie de ce rapport qui décrit en détail l'état général du navire, les polluants et la valeur résiduelle estimative du navire est reproduite ci-dessous :

VESSEL'S GENERAL CONDITION:

Derelict, water logged, oily and filthy. The wooden interior linings are rotting and falling apart. Other wooden parts are rotten and deteriorated. The underlying fibreglass insulation is salt water and oil soaked and falling out with the headliner. The interior of the hull suffers from advanced flaky rust throughout and the cabin is rusted through in numerous locations. All interior surfaces are coated with diesel fuel and oil residue. The exterior of the hull also shows advanced flaky rust. Zincs sighted were totally wasted. The vessel is a total wreck and derelict and can never be returned to service.

POLLUTANTS REMAINING ON BOARD:

Main engine crankcase:	dipstick shows oily water mix
Marine gear:	dipstick shows oily water mix
Genset crankcase:	dipstick shows oily water mix
Steering system:	disconnected
Hydraulics & tanks:	tank not sounded
Bilge water:	oily water mix
Fuel tanks:	diesel fuel oil residue

SURVEYORS NOTES:

This report is issued for condition and valuation purposes only.

Present salvage value: no salvage value

Figure 6 – Extrait du rapport d'inspection du Scotia River faite par Quality Marine Surveyors Ltd.

CONSTATATIONS ET CONCLUSIONS

La demande d'indemnisation de la GCC pourrait être admissible

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

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

[45] La preuve indique qu'il y a eu un rejet d'hydrocarbures, et la demande d'indemnisation a été reçue dans le délai de prescription énoncé à l'alinéa 103(2)a) de la LRMM, qui s'applique s'il y a eu des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

[46] Certains frais réclamés semblent avoir été engagés pour la prise de mesures raisonnables visant à « prévenir, contrer, réparer ou réduire au minimum » les dommages

dus à la pollution par les hydrocarbures causée par un navire, comme le prévoit la partie 6, section 2 de la LRMM, ou selon la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute, et ils pourraient donc être indemnisables.

[47] Par conséquent, la demande d'indemnisation pourrait être admissible en vertu de l'art. 103 de la LRMM.

Identification et description du *Scotia River*

[48] Le rapport d'inspection décrit le navire comme étant un [traduction] « remorqueur en acier à faible tirant d'eau » qui a été construit en 1949. Il avait une jauge brute de 20,83, une longueur hors tout de 45,6 pieds, un creux de 4,5 pieds et une largeur de 12 pieds. Il était propulsé par une seule machine diesel. La conception du navire semble indiquer qu'il avait été conçu pour être utilisé dans l'industrie de l'exploitation forestière.

[49] Le navire était immatriculé au port de Vancouver sous le numéro matricule 192021. Son certificat d'immatriculation a été annulé le 5 février 2019.

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

[50] La GCC a joint à sa demande d'indemnisation un exposé et d'autres documents justificatifs qui relatent les faits de l'incident et de l'intervention de façon assez détaillée. Les descriptions des événements importants fournies dans les documents de la GCC sont acceptées comme étant exactes, à part quelques lacunes dans la preuve qui sont examinées en détail ci-après.

L'intervention en réponse à l'incident était généralement raisonnable

[51] Étant donné que le navire était complètement immergé lorsque l'opération de sauvetage a débuté, la quantité d'hydrocarbures qui se trouvait à bord n'a pas pu être déterminée avec précision. Cependant, les photos jointes à la demande d'indemnisation montrent des hydrocarbures rejetés par le navire et du matériel absorbant souillé à l'intérieur de la zone du barrage flottant qui entoure le lieu du naufrage. Par ailleurs, le formulaire interne de la GCC mentionné ci-haut indique que 3 280 litres de déchets huileux ont été enlevés du navire.

[52] Pour ces raisons, il est admis que le navire a coulé le ou vers le 10 novembre 2019 et qu'il posait une menace de pollution par les hydrocarbures en raison de la quantité inconnue d'hydrocarbures qui se trouvait à son bord. Il était raisonnable pour la GCC de prendre des mesures d'intervention en conséquence et de sortir le navire de l'eau.

[53] De plus, il est accepté que la déconstruction et l'élimination du navire étaient des mesures raisonnables prises en réponse à la pollution par les hydrocarbures dans ce cas-ci. À cause du naufrage, l'intérieur du navire était contaminé par des hydrocarbures inaccessibles. Le navire a apparemment été négligé pendant des années, et le propriétaire ne semble avoir pris aucune mesure pour en reprendre possession. Selon la preuve, il était raisonnable de conclure que le navire lui-même posait un risque de pollution par les hydrocarbures.

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

[54] Les frais réclamés par la GCC sont répartis en sept annexes, dont chacune est examinée ci-après. Dans la mesure où les motifs ne sont pas déjà exposés ailleurs dans cette lettre, les sections suivantes expliquent pourquoi certaines portions de la demande d'indemnisation de la GCC ont été jugées recevables et d'autres ont été rejetées.

Annexe 2 – Services contractuels

Montant réclamé : 70 181,03 \$

Wainwright Marine

[55] La majeure partie des frais réclamés pour les services contractuels se rapporte aux frais des services fournis par Wainwright Marine et ses sous-traitants, comme il est indiqué dans la facture 7044.

[56] Les frais indiqués à la première page de la facture, dont le montant s'élève à 23 000,00 \$, se rapportent principalement à l'usage d'un remorqueur pour enlever le navire. Ces frais comprennent aussi l'usage d'un chariot élévateur à fourche pendant une heure, ainsi que 12 heures de travail faites par un membre d'équipage additionnel.

[57] Les tarifs horaires pour l'usage et la mise en attente du remorqueur (440,00 \$ et 300,00 \$, respectivement) sont raisonnables. Le premier tarif a été facturé pour la mobilisation et la démobilitation de l'équipage, ainsi que pour les déplacements à destination et en provenance du lieu de l'incident. Il est accepté.

[58] Le second tarif a été facturé de 5 h 30 le 26 novembre à 10 h 00 le 27 novembre 2019, soit la période durant laquelle le navire a été laissé dans l'élingue de la grue en raison du mauvais temps. Bien qu'aucune donnée météorologique n'ait été fournie à l'appui de ces frais, il est raisonnable de croire que les conditions météorologiques vers la fin de novembre sur la côte nord de la Colombie-Britannique aient pu causer un retard dans une opération de remorquage de cette nature. Par conséquent, le tarif de mise en attente est aussi accepté.

[59] Le tarif d'usage du remorqueur facturé de 10 h 00 à 15 h 00 le 27 novembre, après que le navire ait été vidé d'eau et chargé à bord du chaland, n'est pas accepté. Durant cette période, il n'aurait pas été nécessaire de déplacer le navire, et les photos jointes à la demande d'indemnisation montrent que le chaland était amarré au quai. Il aurait été plus économique de facturer le tarif de mise en attente durant cette période. Par conséquent, les frais de 2 200,00 \$ facturés pour cette période sont réduits à 1 500,00 \$, ce qui représente cinq heures au tarif de mise en attente.

[60] Les frais indiqués à la deuxième page de la facture 7044, dont le montant s'élève à 37 609,45 \$, représentent le reste des travaux. Les tarifs facturés pour l'usage du chaland, du bateau, de l'équipement de sauvetage et des pompes de Wainwright Marine sont jugés raisonnables.

[61] Cependant, il n'a pas été nécessaire d'utiliser un bouteur de type D8. Le navire a été renfloué et chargé à bord du chaland à l'aide d'une grue. Il n'y avait aucun besoin prévisible de déplacer le navire sur le pont du chaland à l'aide d'un bouteur. De plus, à son arrivée au

chantier de Wainwright Marine, le navire a été placé sur une remorque à plateau à l'aide d'une grue pour être transporté à son lieu d'entreposage. Aucun des documents fournis ne montre comment un bouteur aurait pu être utilisé. Ces frais, dont le montant s'élève à 2 400,00 \$, sont donc rejetés.

[62] La facture 7044 comprend aussi les frais facturés par deux sous-traitants, soit Green Leaf et Adam's Diving.

[63] Les frais indiqués dans la facture du premier sous-traitant sont jugés raisonnables et acceptés tels que présentés, sauf pour deux points. Premièrement, les frais de voyage par traversier de 53,00 \$ engagés le 25 novembre 2019, lorsque la grue a été chargée à bord du chaland en vue de l'opération de remorquage, ne sont pas justifiés. Deuxièmement, les frais de voyage par traversier de 74,00 \$ engagés le 26 novembre sont plus élevés que les frais de 64,00 \$ facturés pour un voyage par traversier aller-retour entre Prince Rupert et Lax Kw'alaams. Aucune combinaison des frais ne s'élève à 74,00 \$, et la différence de 10,00 \$ n'est pas justifiée par la preuve.

[64] Les frais indiqués dans la facture du second sous-traitant se rapportent aux services de plongée fournis par Adam's Diving et par son sous-traitant SGS Vancouver Diving. Les tarifs horaires pour les heures de travail normales et les heures supplémentaires faites par les plongeurs d'Adam's Diving, ainsi que les tarifs pour l'usage d'un bateau et d'équipement de plongée, sont jugés raisonnables.

[65] Il semble qu'Adam's Diving ait pu fournir seulement deux des quatre plongeurs requis pour les travaux de plongée; par conséquent, bien que cela ait été coûteux, l'embauche de deux autres plongeurs de SGS Vancouver Diving était une mesure plus économique que d'engager des frais de mise en attente élevés en attendant que des plongeurs locaux soient disponibles.

[66] Les frais de main-d'oeuvre, les frais de déplacement et les indemnités quotidiennes facturés pour ces deux plongeurs, qui sont venus de Vancouver par avion, sont jugés raisonnables. Il est à noter que le montant de ces frais s'élève à 3 652,02 \$, et non pas à 3 316,02 \$, comme il est indiqué dans la demande d'indemnisation. Il est présumé qu'il s'agit d'une erreur de calcul.

[67] Cependant, les frais de 892,76 \$ facturés pour les billets d'avion de deux autres personnes inconnues ne peuvent être conciliés avec les autres factures, et ils sont donc rejetés. De plus, la marge excessive de 15 % ajoutée aux frais de déplacement est rejetée et remplacée par une marge plus raisonnable de 10 %.

[68] Le montant total de la facture 7044 s'élève à 60 609,45 \$. Si on déduit de ce montant les réductions ci-haut apportées à la facture, cela donne un total accepté de 56 025,04 \$, plus la TPS au taux de 5 %.

[69] L'autre facture de Wainwright Marine, dont le montant s'élève à 984,38 \$, se rapporte à la déconstruction du navire, en particulier l'enlèvement de la structure du pont. Cela était nécessaire pour transporter le reste de la coque en acier jusqu'à l'installation de recyclage. Par conséquent, les frais relatifs à l'excavatrice et le supplément pour le carburant sont jugés raisonnables. Cependant, les frais facturés pour l'usage d'une remorque

de type « hiboy » pendant 13 jours ne sont pas justifiés. Ces frais, qui s'élèvent à 650,00 \$, sont rejetés, **ce qui donne un montant total accepté de 301,87 \$ (TPS comprise) pour cette facture.**

Green Leaf Construction and Rentals Ltd.

[70] La GCC a réclamé un montant de 808,50 \$ pour les frais facturés par Green Leaf pour l'usage d'une grue le 12 décembre 2019, afin de placer le reste de la coque du navire sur une remorque pour le transporter jusqu'à l'installation de recyclage.

[71] La location d'une grue pour une opération de sauvetage maritime peut être très coûteuse, selon le fournisseur, la durée de la location et la nécessité d'engager un conducteur de grue. À titre d'estimation générale, ces frais peuvent dépasser 1 000,00 \$ par jour.

[72] Il semble que Wainwright Marine, bien qu'il ait fourni une excavatrice à la GCC et qu'il lui ait permis de faire une grande partie des travaux de déconstruction du navire sur son chantier, ait choisi de ne pas faire ces travaux lui-même. Par conséquent, Green Leaf, un autre entrepreneur, a dû être engagé.

[73] **Les frais de 808,50 \$, qui représentent le nombre d'heures de cette opération et le tarif horaire associé, sont jugés raisonnables.**

Terrapure Environmental

[74] La GCC a réclamé un montant de 3 697,51 \$ pour les frais facturés par Terrapure Environmental, qui a éliminé les débris contaminés et les déchets huileux. Ces frais sont justifiés par les photos jointes à la demande d'indemnisation, qui montrent des matelas absorbants contaminés à l'intérieur de la zone du barrage flottant qui entoure le lieu du naufrage.

[75] Le transport des matelas absorbants contaminés en vue de leur élimination était une mesure nécessaire, et les frais associés sont proportionnels au nombre de matelas souillés qui ont dû être éliminés. **Ces frais sont acceptés au montant de 3 697,51 \$.**

Kristoff Trucking

[76] La GCC a réclamé un montant de 2 100,00 \$ pour l'usage d'une remorque surbaissée, fournie par Kristoff Trucking, afin de transporter la coque du navire jusqu'à l'installation de recyclage pour qu'elle y soit éliminée.

[77] Les frais d'usage d'une remorque surbaissée pouvant servir à ce genre d'opération, sans compter les frais du camion et du conducteur, s'élèvent à environ 800,00 \$ par jour. Bien que les frais engagés puissent sembler excessifs, ils sont raisonnables dans les circonstances, compte tenu des travaux de préparation nécessaires pour transporter la coque du navire. **Par conséquent, ces frais sont acceptés au montant de 2 100,00 \$.**

Rupert Disposal

[78] La GCC a réclamé un montant de 811,10 \$ pour les frais facturés par Rupert Disposal, qui a fourni un conteneur de 12 verges pour les débris enlevés du navire et qui a déposé ces débris à un site d'enfouissement les 9 et 12 décembre 2019.

[79] Étant donné que ces débris ont été déposés à un site d'enfouissement, qui n'aurait pas accepté des débris contaminés par les hydrocarbures, il est conclu que ces débris n'étaient pas contaminés par les hydrocarbures. Bien que l'enlèvement de certains débris non contaminés était une mesure raisonnable pour obtenir accès au reste des hydrocarbures dans la coque du navire, il est considéré que ces frais n'étaient pas liés à la partie de l'opération se rapportant à l'intervention en réponse à la pollution par les hydrocarbures, et ils sont donc rejetés.

Quality Marine Surveyors Ltd.

[80] La GCC a réclamé un montant de 1 170,00 \$ pour les frais d'une inspection du navire qui a été faite le 2 décembre 2019. Le rapport d'inspection comprend des descriptions générales de la coque, des machines et de l'équipement auxiliaire, ainsi que deux photos. Il indique où se trouvaient les mélanges d'eau et d'hydrocarbures qui restaient à bord du navire, mais il ne donne aucune estimation des quantités de ces mélanges.

[81] À première vue, le rapport d'inspection ne semble pas être une mesure prise en réponse à la pollution par les hydrocarbures. Il semble plutôt être le compte rendu d'une évaluation de l'état du navire. Par ailleurs, dans la mesure où la pollution par les hydrocarbures est documentée dans le rapport d'inspection, ces observations auraient pu être faites par les agents de la GCC qui étaient présents sur les lieux de l'incident. De plus, dans la mesure où le rapport d'inspection traite de la pollution par les hydrocarbures, il fait double emploi avec d'autres frais acceptés. **Les frais réclamés pour l'inspection du navire sont donc rejetés.**

[82] Le tableau ci-dessous montre un sommaire des frais réclamés et des frais recevables pour les services contractuels relatifs au *Scotia River*.

Entrepreneur	Description des travaux	Dates des factures	Montant réclamé	Montant recevable
Wainwright Marine	Enlèvement et déconstruction du navire	2019-11-30 2019-12-16	61 593,83 \$	56 326,91 \$
Green Leaf Construction & Rentals Ltd.	Location d'une grue et frais de main-d'oeuvre du conducteur de la grue	2019-12-13	808,50 \$	808,50 \$
Terrapure Environmental	Élimination des déchets d'hydrocarbures et des débris huileux	2020-01-27	3 697,51 \$	3 697,51 \$
Kristoff Trucking	Transport de la coque à une installation de recyclage	2019-12-13	2 100,00 \$	2 100,00 \$
Rupert Disposal	Location d'un conteneur à déchets	2019-12-13	811,19 \$	0 \$

Entrepreneur	Description des travaux	Dates des factures	Montant réclamé	Montant recevable
Quality Marine Surveyors Ltd.	Inspection du navire	2019-12-04	1 170,00 \$	0 \$
Totaux			70 181,03 \$	62 932,92 \$

Tableau 1 – Sommaire des frais réclamés et des frais recevables pour les services contractuels

La portion de la demande d'indemnisation relative aux services contractuels est recevable au montant de 62 932,92 \$.

Annexe 3 – Déplacements Montant réclamé : 2 854,65 \$

[83] Les frais de déplacement réclamés sont attribués à trois agents de la GCC. Il y a une divergence entre les montants indiqués à l'annexe 3 du sommaire des frais et ceux consignés dans les relevés de dépenses des agents. Par exemple, l'annexe 3 du sommaire des frais indique que les frais réclamés pour l'un des agents s'élèvent à 213,41 \$, alors que le relevé de dépenses correspondant montre que ces frais se chiffrent à 217,77 \$.

[84] Ces divergences sont attribuées au calcul de la taxe applicable aux repas et aux indemnités quotidiennes qui est écrit à la main dans les relevés de dépenses. Pour les besoins de l'évaluation de cette annexe par l'administrateur, les montants un peu plus élevés indiqués dans les relevés de dépenses sont considérés comme étant les frais de déplacement réclamés, ce qui représente un total de 2 900,55 \$.

[85] Les frais réclamés pour l'usage d'un véhicule particulier par chacun des agents sont rejetés. Il n'y a aucune preuve montrant que des véhicules particuliers ont été utilisés pour voyager à destination et en provenance du lieu de l'incident.

[86] Les frais d'hôtel, de billet d'avion et de stationnement engagés par l'agent qui s'est rendu sur place par avion de Victoria, dont le montant s'élève à 1 488,56 \$, sont aussi rejetés. La preuve ne montre pas qu'il était nécessaire que cette personne se rende sur les lieux de l'incident, plutôt que d'envoyer un autre agent de la base de la GCC de Prince Rupert.

[87] Le reste des dépenses, c'est-à-dire les frais de voyage par traversier et les frais de repas, sont conformes aux directives du Conseil national mixte de la Commission de la fonction publique du Canada, et ils sont acceptés.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux déplacements est recevable au montant de 1 334,60 \$.

Annexe 4 – Salaires – Personnel à temps plein Montant réclamé : 9 435,76 \$

[88] Les frais de salaire réclamés sont attribués à six agents de la GCC : cinq spécialistes en intervention rémunérés au niveau GT-04 et un agent d'intervention supérieur rémunéré au niveau GT-05.

[89] D'après les registres quotidiens du personnel et de l'équipement, il semble que la GCC ait adopté une approche raisonnable à l'égard des frais de salaire. Le nombre d'agents de la GCC était limité à ceux qui ont accompli les tâches telles que la récupération du matériel absorbant contaminé, la conduite d'un bateau et le pompage de l'eau huileuse du navire, presque en toute autonomie.

[90] Il y a une divergence dans le calcul des heures de travail de deux spécialistes en intervention. Dans les deux cas, le nombre d'heures de travail réclamé est un peu plus élevé que celui indiqué dans les registres quotidiens du personnel et de l'équipement fournis à l'appui. Un total de 7,6 heures de travail n'est pas justifié, et il est présumé qu'il s'agit d'une erreur de calcul ou de documentation.

[91] Par conséquent, les frais de salaire réclamés sont acceptés dans la mesure où ils sont justifiés par les registres quotidiens du personnel et de l'équipement. Le montant des frais de salaire réclamés est donc réduit de 395,43 \$.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux salaires est recevable au montant de 9 040,33 \$.

Annexe 5 – Heures de travail supplémentaires – PTP Montant réclamé : 4 164,36 \$

[92] Les frais réclamés pour les heures de travail supplémentaires sont attribués à quatre des cinq agents de la GCC pour lesquels des frais de salaire ont été réclamés. Bien que ces frais soient justifiés par des formulaires d'autorisation d'heures supplémentaires, un seul de ces formulaires avait une valeur probante. Les autres formulaires n'ont pas pu être mis en concordance avec les registres quotidiens du personnel et de l'équipement. Par conséquent, ces registres ont été jugés plus fiables.

[93] Étant donné que les frais des heures de travail supplémentaires calculés d'après les registres quotidiens du personnel et de l'équipement sont plus élevés que les frais réclamés, les montants réclamés ont servi de base à l'évaluation de cette annexe.

[94] Dans cette affaire, les heures de travail supplémentaires étaient limitées à l'intervention initiale, à l'enlèvement et au remplacement du matériel absorbant usé, et à l'opération de remorquage. Aucune heure de travail supplémentaire n'a été faite après l'arrivée du navire au chantier de Wainwright Marine le 28 novembre 2019.

[95] Étant donné que les frais de déplacement engagés par l'agent qui est venu de Victoria ont été rejetés, les frais des heures de travail supplémentaires qu'il a engagés durant son déplacement sont aussi rejetés. Cela représente une réduction de 626,34 \$.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux heures de travail supplémentaires est recevable au montant de 3 538,02 \$.

Annexe 11 – Équipement de lutte contre la pollution Montant réclamé : 13 586,66 \$

[96] L'usage d'un bateau CGE 752 dans cette affaire est justifié, car cela a permis de réaliser des économies par rapport à l'horaire du traversier local. Si les agents de la GCC qui se sont rendus sur place avaient voyagé par traversier, la capacité opérationnelle aurait été affaiblie et les agents de la GCC auraient eu à faire au moins 11 heures de travail par jour, ce qui aurait augmenté considérablement les frais de salaire et les frais des heures de travail supplémentaires de la GCC. Par conséquent, bien que le journal de bord du bateau n'ait pas été fourni, les frais réclamés pour l'usage du bateau CGE 752 sont jugés raisonnables.

[97] De plus, la quantité de barrage flottant qui a été utilisée et le nombre de jours pendant lesquels il a fallu s'en servir sont jugés raisonnables. Cependant, le tarif quotidien de 0,67 \$ le pied qui a été réclamé n'est pas justifié par le Manuel des tarifs des services externes de la GCC, et il a donc été remplacé par le tarif quotidien de 0,35 \$ le pied indiqué dans ce manuel.

[98] Les frais réclamés pour le reste du matériel utilisé par la GCC sont justifiés par le formulaire interne de la GCC, et ils sont jugés raisonnables. Certains tarifs réclamés pour l'usage de ce matériel ne correspondent pas au Manuel des tarifs des services externes de la GCC, et ils ont donc été remplacés par les tarifs indiqués dans ce manuel. Pour ce qui est des combinaisons en Tyvek, qui ne figurent pas dans le manuel, le tarif moyen de 20 \$, obtenu à la suite d'une recherche sur les tarifs des fournisseurs de combinaisons en Tyvek, est accepté.

[99] Si on applique les tarifs indiqués dans le manuel à l'équipement que la GCC a utilisé, cela donne un montant total de 10 341,81 \$.

La portion de la demande d'indemnisation relative à l'équipement de lutte contre la pollution est recevable au montant de 10 341,81 \$.

Annexe 12 – Véhicules Montant réclamé : 1 396,06 \$

[100] La GCC a réclamé les frais d'usage de deux véhicules pendant 19 jours, tandis que les registres quotidiens du personnel et de l'équipement indiquent que ces véhicules ont été utilisés pendant 17 jours. De plus, aucune justification n'a été fournie pour l'usage de ces véhicules le 17 et le 19 décembre 2019. Pour ces raisons, l'usage d'un seul véhicule pendant 17 jours est accepté.

[101] Le tarif d'usage du véhicule de 67,56 \$ par jour est conforme au Manuel des tarifs des services externes de la GCC. De plus, bien qu'aucun reçu pour l'achat d'essence n'ait été fourni, le taux réclamé de 0,22 \$ par kilomètre a été jugé raisonnable dans les demandes d'indemnisation faites par la GCC dans le passé, et il est accepté dans ce cas-ci. Étant donné que la distance de 511 kilomètres indiquée dans la demande d'indemnisation est inférieure à la distance de 547 kilomètres calculée d'après les registres quotidiens du personnel et de l'équipement, la distance de 511 kilomètres est acceptée.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux véhicules est recevable au montant de 1 260,94 \$.

Annexe 13 – Administration

Montant réclamé : 331,18 \$

[102] Cette portion de la demande d'indemnisation de la GCC représente 3,09 % des montants réclamés pour les frais de déplacement et les frais de salaire, sans compter la marge associée aux frais du régime d'avantages sociaux des employés. Cette méthode de calcul des frais d'administration a été généralement acceptée dans le passé.

[103] Les réductions apportées aux frais d'administration réclamés correspondent à la portion des frais de déplacement et des frais de salaire qui a été rejetée. Si on applique le taux de 3,09 % aux frais de déplacement et aux frais de salaire acceptés, sans compter la marge de 27 % pour le régime d'avantages sociaux des employés, cela donne un montant total de 245,16 \$.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux frais d'administration est recevable au montant de 245,16 \$.

SOMMAIRE DE L'OFFRE ET CONCLUSION

[104] Le tableau suivant montre un sommaire des frais réclamés et des frais recevables dans l'affaire du *Scotia River* :

Annexe	Montant réclamé	Montant recevable
2 – Services contractuels	70 181,03 \$	62 932,92 \$
3 – Déplacements	2 854,65 \$	1 334,60 \$
4 – Salaires – Personnel à temps plein	9 435,76 \$	9 040,33 \$
5 – Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein	4 164,36 \$	3 538,02 \$
11 – Équipement de lutte contre la pollution	13 586,66 \$	10 341,81 \$
12 – Véhicules	1 396,06 \$	1 260,94 \$
13 – Administration	331,18 \$	245,16 \$
Totaux	101 949,70 \$	88 693,78 \$

Tableau 2 – Sommaire des montants réclamés et des montants recevables

[105] Le montant des frais recevables s'élève à 88 693,78 \$. 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.

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

[107] 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.

[108] 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.

[109] 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.

[110] Enfin, lorsque le demandeur accepte l'offre d'indemnité faite par la Caisse, 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'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.