



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 août 2022
Dossier de la CIDPHN : 120-897-C1-C
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 de pêche *Western Breeze* – Port de Steveston (Colombie-Britannique)
Date de l'incident : 2019-07-10

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 navire de pêche *Western Breeze* (le « navire »), qui a coulé le 10 juillet 2019 dans le port de Steveston, en Colombie-Britannique (l'« incident »).

[2] Le 6 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 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 147 492,93 \$ 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 92 091,89 \$ (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 et de l'enquête correspondance.

DEMANDE D'INDEMNISATION RECUE

[6] La demande d'indemnisation comprend un exposé non daté qui décrit les événements relatifs à l'incident. Elle comprend aussi un sommaire des frais réclamés par la GCC dans sa demande d'indemnisation, 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 et photos

[7] D'après l'exposé, le 10 juillet 2019, le Centre des opérations régionales d'intervention environnementale de la GCC a été avisé par l'administration du port de Steveston (l'« APS ») que le *Western Breeze*, un ancien navire de pêche, était en train de couler à la marina Paramount Pond. Étant donné que le *Western Breeze* était attaché à un autre navire et que celui-ci commençait à s'incliner, le *Western Breeze* a été détaché et amarré à un autre quai. Par la suite, le *Western Breeze* a coulé complètement. De la pollution par les hydrocarbures provenant du navire et remontant à la surface de l'eau a été signalée autour du lieu du naufrage.

[8] Un représentant de la société propriétaire du *Western Breeze*, est arrivé sur les lieux et a engagé Mountain Premier Contracting & Demolition Ltd. (« Mountain ») pour contenir la pollution et renflouer le navire. Le représentant a indiqué à la GCC que le navire avait à son bord 250 gallons d'huile hydraulique et d'huile à moteur, en plus de 40 gallons de carburant diesel.

[9] La GCC a communiqué avec Mountain pour obtenir des détails sur son plan d'atténuation de la pollution, que la GCC a jugé inadéquat. Il a été décidé de mobiliser le personnel d'intervention environnementale de la GCC basé à Richmond pour qu'il fournisse un barrage flottant et des matelas absorbants et qu'il aide à déployer ce matériel.

[10] À son arrivée sur les lieux, le personnel d'intervention environnementale a rencontré Mountain et le représentant de la société propriétaire. Le personnel d'intervention environnementale a observé une légère irisation d'hydrocarbures irrécupérable à l'intérieur de la zone du barrage flottant. Il a été convenu que Mountain allait fournir à la GCC un plan de sauvetage décrivant en détail les mesures d'atténuation de la pollution par les hydrocarbures, enlever le navire de la marina, et faire une évaluation pour déterminer la cause du naufrage.

[11] Lorsque deux membres du personnel d'intervention environnementale sont retournés sur les lieux plus tard le même jour, [traduction] « ils ont constaté qu'il y avait une irisation d'hydrocarbures récupérable à l'extérieur de la zone du barrage flottant et que les entrepreneurs n'avaient pas fait un bon travail pour atténuer le risque de pollution. » La GCC a avisé Mountain et l'APS qu'il fallait déployer un autre barrage flottant et elle leur a demandé de remplacer le matériel absorbant saturé d'hydrocarbures. Le personnel d'intervention environnementale a quitté les lieux et il est revenu plus tard avec d'autre équipement de lutte contre la pollution. Après avoir aidé Mountain et confirmé que ce dernier allait rester sur les lieux pour assurer une surveillance durant la nuit, le personnel d'intervention environnementale a quitté les lieux à 16 h 50.

[12] Le 11 juillet 2019, deux membres du personnel d'intervention environnementale ont été dépêchés à nouveau sur les lieux du naufrage et sont arrivés à 7 h 41 [sic] :

[traduction]

À ce moment-là, le [personnel d'intervention environnementale] a constaté que le [*Western Breeze*] était à demi submergé; le navire était incliné sur sa cabine du côté opposé du quai; le barrage flottant était encore en place, et une partie du matériel absorbant était pleinement saturé d'hydrocarbures. Il y avait une vive irisation d'hydrocarbures à l'intérieur de la zone du barrage flottant.

[...]

Une téléconférence a eu lieu à 10 h 30, à laquelle ont participé [Transports Canada], le personnel d'intervention environnementale de la GCC, l'APS et [le Centre national des urgences environnementales]. Le plan de sauvetage fourni au groupe par [Mountain] a été rejeté par Transports Canada et le personnel d'intervention environnementale de la GCC à cause des vulnérabilités dans le secteur. Toutes les parties étaient d'accord que le plan qui leur avait été envoyé le 10 juillet 2019 n'était pas adéquat, et il a donc été rejeté. [Le] surintendant adjoint de l'intervention environnementale de la GCC [...] a accepté de communiquer avec [les propriétaires et Mountain] afin de leur expliquer pourquoi leur plan de sauvetage avait été rejeté, et il leur a ordonné de présenter un nouveau plan [...] au plus tard à 15 h 00 le 11 juillet 2019.

Le personnel d'intervention environnementale de la GCC, Transports Canada, le Centre national des urgences environnementales et l'APS ont tenu une autre téléconférence à 16 h 15 le 11 juillet 2019.

[Mountain a communiqué avec la GCC] à 11 h 15 pour dire [qu'il] était mécontent que le plan de sauvetage ait été rejeté et qu'il fallait en présenter un nouveau.

[La GCC] a communiqué avec un autre entrepreneur, Mercury Transport, [...] afin d'obtenir un autre devis au cas où Mountain [...] ne fournirait pas un plan de sauvetage adéquat dans le délai fixé. En raison des vulnérabilités dans le secteur et du risque de pollution, il a été jugé approprié que le personnel d'intervention environnementale de la GCC obtienne un devis d'une autre compagnie [...]. [La GCC] a envoyé à Mercury Transport les photos et l'information qu'il a demandées, afin de lui permettre de fournir un devis pour un plan de sauvetage. Le plan de sauvetage devait

inclure l'atténuation de la pollution, le renflouement du navire, le pompage de l'eau à l'intérieur du navire, le remorquage du navire, et la sortie du navire de l'eau pour le déposer sur la terre ferme au chantier de Shelter Island. [...] Mercury Transport a indiqué qu'il présenterait un devis avant la fin de la journée.

À 13 h 48, l'APS a communiqué avec [la GCC] pour l'informer [...] que les câbles stabilisateurs des ancres qui avaient été mises en place le 10 juillet 2019 flottaient et bloquaient l'accès à la rampe de mise à l'eau publique et au portique de transbordement de la marina, et qu'un navire de pêche devait arriver bientôt.

[La GCC] a téléphoné à [Mountain] à 14 h 07 pour demander que les entrepreneurs raccourcissent les câbles stabilisateurs des ancres, afin qu'ils ne bloquent pas l'accès à la rampe de mise à l'eau et à l'entrée de la marina.

Mountain [...] n'a pas fourni au personnel d'intervention environnementale de la GCC un nouveau plan de sauvetage avant l'heure limite de 15 h 00.

Mercury Transport a présenté au personnel d'intervention environnement un devis pour un plan de sauvetage et, à 14 h 49, il a obtenu le contrat. Son plan de sauvetage expliquait comment il allait atténuer le risque d'autre pollution, faire une inspection du navire et une évaluation de la pollution à l'aide de plongeurs, et sortir le navire de l'eau pour le déposer sur la terre ferme au chantier de Shelter Island, à Richmond (C.-B.).

[13] La GCC a informé l'APS du changement d'entrepreneur. L'APS a accepté de surveiller la situation et de s'occuper du barrage flottant durant la nuit. La GCC a aussi informé Mountain du changement, mais elle n'a pas pu joindre les propriétaires du *Western Breeze*.

[14] Un aéronef du Programme national de surveillance aérienne (« PNSA ») a effectué un survol à 16 h 05 et a signalé la présence d'une irisation d'hydrocarbures de 0,6 litre à l'intérieur de la zone du barrage flottant.

[15] L'exposé se poursuit ainsi [*sic*] :

[traduction]

[...] Mercury Transport [Inc.] a téléphoné à [la GCC] pour l'informer [...] qu'il serait sur les lieux le matin du samedi 13 juillet 2019 [et] a demandé que le personnel d'intervention environnementale de la GCC ait de l'équipement de lutte contre la pollution prêt à déployer durant l'opération de sauvetage, au cas où quelque chose arriverait durant cette opération.

Deux membres du personnel d'intervention environnementale de la GCC de Richmond sont arrivés sur les lieux à 7 h 30 le 12 juillet 2019. [Ils] ont fait le tour du quai et ont constaté que le barrage flottant était encore efficace et qu'il y avait une petite irisation d'hydrocarbures irrécupérable à l'intérieur de la zone du barrage flottant. Le matériel absorbant ne semblait pas être pleinement saturé d'hydrocarbures et il n'a pas été nécessaire de le remplacer à ce moment-là.

Les deux membres du personnel d'intervention environnementale de la GCC de Richmond ont quitté les lieux à 8 h 00 pour se rendre à la base de Sea Island.

À 8 h 30, Transports Canada, [Environnement et Changement climatique Canada], l'APS, [le Centre des opérations régionales] et le personnel d'intervention environnementale de la GCC ont tenu une téléconférence. [La GCC] a fait un compte rendu de la situation, elle a expliqué ce qui était arrivé sur les lieux la veille, et elle a indiqué que Mercury Transport était le nouvel entrepreneur.

Les plongeurs de Mercury Transport ont commencé à faire l'inspection initiale ce matin-là. [La GCC] a demandé que les plongeurs fassent aussi une évaluation complète du risque de pollution.

[...]

[À] 13 h 47, [la GCC] a communiqué avec [Mercury Transport, qui] a confirmé que tout s'était bien passé et qu'il serait capable d'élinguer le navire. De plus, le chaland et la grue étaient attendus sur les lieux vers 6 h 30 le 13 juillet 2019. Ensuite, Mercury Transport allait entreprendre le processus pour élinguer le navire et allait commencer à le soulever à 8 h 00.

[La GCC] a communiqué avec l'APS pour l'informer du plan et de l'échéancier fournis par [Mercury Transport] et pour l'aviser que le chaland allait tout probablement bloquer le chenal et que la rampe de mise à l'eau publique allait être fermée jusqu'à la fin de l'opération pour des raisons de sécurité.

[La GCC] a communiqué avec le [Centre des opérations régionales] à 14 h 13 pour demander que les [Services de communication et de trafic maritimes] émettent un avis à la navigation disant que, pour des raisons de sécurité, l'accès à la marina et à la rampe de mise à l'eau publique dans le chenal du port de Steveston ne serait pas permis pendant la durée des opérations le 13 juillet 2019.

[16] L'opération de sauvetage a commencé le 13 juillet 2019. Le personnel d'intervention environnementale de la GCC est arrivé sur les lieux avec un camion et de

l'équipement d'intervention, ainsi qu'un bateau de lutte contre la pollution de classe II (« PRV II »). Mercury Transport Inc. (« Mercury Transport ») a envoyé deux de ses chalands sur les lieux, mais un chaland à pieux d'ancrage appartenant à un tiers bloquait l'accès au *Western Breeze*. La GCC a donc communiqué avec l'APS afin qu'elle prenne des dispositions pour le déplacer.

[17] L'opération de sauvetage a commencé à 8 h 50. Les plongeurs ont préparé le *Western Breeze*. Pendant ce temps, le personnel d'intervention environnementale à bord du PRV II a utilisé du matériel absorbant pour récupérer une partie de l'irisation d'hydrocarbures à l'intérieur de la zone du barrage flottant. L'opération de sauvetage a ensuite commencé [sic] :

[traduction]

À 10 h 55, le chaland à grue était tout à fait gréé pour l'opération et prêt à soulever le navire, mais il a fallu ajuster le confinement pour le levage. Une fois que ces ajustements ont été faits, [Mercury Transport] a commencé l'opération de levage.

À 11 h 36, le *Western Breeze* a été soulevé et trois pompes ont été mises en place pour vider l'eau de l'intérieur du navire. L'entrepreneur [Mercury Transport] et son équipe ont fait fonctionner les pompes.

À 12 h 30, le bateau 709 PRV II du personnel d'intervention environnementale de la GCC et le remorqueur de Mercury Transport [...] ont commencé à pousser le chaland à pieux d'ancrage pour dégager la voie; le propriétaire du chaland à pieux d'ancrage était présent.

À 13 h 30, [Mercury Transport] a abaissé le *Western Breeze* afin de rajuster l'élingue pour le levage final. Il y a eu des complications et le *Western Breeze* a coulé à nouveau. Les pompes n'ont pas suffi à vider l'eau qui s'est infiltrée dans le navire durant le rajustement de l'élingue, et c'est pourquoi le navire a coulé à nouveau.

À 14 h 00, le bateau 709 PRV II du personnel d'intervention environnementale de la GCC a été utilisé pour nettoyer les hydrocarbures récupérables à la surface de l'eau après que le navire ait coulé à nouveau.

À 15 h 15, les plongeurs ont replacé l'élingue autour du navire pour l'opération de levage.

À 15 h 55, l'élingue avait été mise en place et [Mercury Transport] était prêt à soulever le navire à nouveau.

À 16 h 32, le personnel d'intervention environnementale de la GCC a continué de récupérer les matelas absorbants et le barrage flottant.

Le PNSA a fait [un] survol de l'endroit et a signalé la présence de 6,4 litres d'hydrocarbures à l'intérieur de la zone du barrage flottant, ainsi que des irisations d'hydrocarbures irrécupérables à l'extérieur et en aval de la zone.

À 17 h 45, [Mercury Transport] a eu des difficultés à soulever le navire. La grue n'arrivait pas à soulever le navire à cause du poids supplémentaire de l'eau à l'intérieur de celui-ci. L'équipe de l'entrepreneur a formulé un autre plan pour soulever le navire.

À 18 h 15, étant donné que la grue était incapable de soulever le navire pour le déposer sur l'autre chaland afin de le transporter, l'entrepreneur a proposé de maintenir le navire en place dans l'élingue devant le chaland et de le fixer à la grue. À partir de là, le navire serait remorqué jusqu'au chantier de Shelter Island à Richmond (C.-B.). Une fois rendu au chantier de Shelter Island, le navire serait soulevé hors de l'eau et déposé sur la terre ferme.

À 19 h 40, le chaland et la grue étaient en remorque et en route vers le chantier de Shelter Island à Richmond (C.-B.). Le personnel d'intervention environnementale de la GCC est resté sur les lieux pour récupérer tout le matériel et les matelas absorbants, le barrage flottant, les ancres et les câbles.

À 21 h 00, le personnel d'intervention environnementale de la GCC avait récupéré 60 petits sacs et deux gros sacs jaunes à matières dangereuses remplis de matelas absorbants, de barrages flottants et de petits débris en bois souillés d'hydrocarbures. Tous ces articles ont ensuite été placés dans deux sacs UN doublés au haut de la rampe de mise à l'eau, dans le parc de stationnement de la marina Paramount Pond, à Richmond (C.-B.).

Le bateau 709 PRV II du personnel d'intervention environnementale de la GCC est resté amarré au quai de la marina Paramount Pond au cas où il y aurait des complications. À 21 h 40, le personnel d'intervention environnementale de la GCC s'est démobilisé pour la soirée, et il est retourné à la base de Sea Island.

Le 14 juillet 2019, trois membres du personnel d'intervention environnementale de la GCC sont arrivés à la base de Sea Island et se sont rendus à la marina Paramount Pond à bord d'un camion Freightliner 19-808 de cinq tonnes, afin de charger les deux sacs UN sur la plateforme du camion.

À 12 h 00, [la GCC] a reçu un appel de [...] [Mercury Transport...] disant que tout s'était bien déroulé la nuit précédente, et que le navire avait été remorqué jusqu'au chantier de Shelter Island et déposé sur la terre ferme à cet endroit. Le coût des travaux pour placer le navire

sur la terre ferme au chantier de Shelter Island était inclus dans le plan de sauvetage initial fourni par [Mercury Transport].

Une fois la menace de pollution éliminée après la sortie de l'eau du navire, [la GCC] a envoyé [une] mise à jour du rapport de pollution indiquant qu'aucune autre mesure d'intervention environnementale n'était prévue. Tout l'équipement de lutte contre la pollution du personnel d'intervention environnementale de la GCC de Richmond a été enlevé de la marina Paramount Pond et ramené à la base de Sea Island. Aucune autre mesure n'était requise.

Figure 3 – Copie d'écran d'une photo sans légende ni date jointe à la demande d'indemnisation

Sommaire des frais

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

		<u>SCH</u>
MATERIALS AND SUPPLIES	-	1
CONTRACT SERVICES	136,852.20	2
TRAVEL	285.79	3
SALARIES - FULL TIME PERSONNEL	321.86	4
OVERTIME - FULL TIME PERSONNEL	5,280.30	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)	3,048.96	11
VEHICLES	1,686.70	12
ADMINISTRATION	17.12	13
	<hr/>	
TOTAL CCG COST OF INCIDENT	<u>\$ 147,492.93</u>	

Figure 4 – Copie d'écran du sommaire des frais

Documents internes de la GCC

[19] Les frais réclamés pour les salaires normaux comprennent une marge de 20 % ajoutée aux taux de salaire de base, ce qui représente les avantages sociaux des employés. Les heures de travail supplémentaires ont été rémunérées au taux et demi ou au taux double du salaire de base de chaque employé (moins les avantages sociaux) :

Nom, groupe, niveau	Taux	Nombre d'heures réclamé selon la date (juillet 2019)						Nombre total d'heures	Montant réclamé
		Merc. 10	Jeudi 11	Vend. 12	Sam.1 3	Dim. 14	Mardi 30		
GS GT-05	Norm: 51,61 \$	-	-	-	-	-	-	0,00	0,00 \$
	1,5x: 64,52 \$	-	-	-	-	-	0,50	0,50	32,26 \$
	2,0x: 86,02 \$	-	-	-	-	9,00	-	9,00	774,18 \$
JL GT-04	Norm: 45,98 \$	-	-	-	-	-	-	0,00	0,00 \$
	1,5x: 57,48 \$	-	-	-	7,50	-	-	7,50	431,10 \$
	2,0x: 76,64 \$	-	-	-	10,00	-	-	10,00	766,40 \$
JT GT-04	Norm: 45,98 \$	6,00	-	-	-	-	-	6,00	275,88 \$
	1,5x: 57,48 \$	2,50	1,00	1,00	7,50	7,00	-	19,00	1 092,12 \$
	2,0x: 76,64 \$	-	-	-	10,50	-	-	10,50	804,72 \$
DH GT-04	Norm: 45,98 \$	1,00	-	-	-	-	-	1,00	45,98 \$
	1,5x: 57,48 \$	2,50	-	-	7,50	-	-	10,00	574,80 \$
	2,0x: 76,64 \$	-	-	-	10,50	-	-	10,50	804,72 \$
Totaux								84,00	5 602,16 \$

Tableau 1 – Frais de salaire et d'heures de travail supplémentaires réclamés selon la date (les noms complets des membres du personnel de la GCC ont été remplacés par leurs initiales)

[20] Les frais de déplacement réclamés, qui comprennent des frais de repas et une indemnité pour l'usage d'un véhicule particulier, s'élèvent à 285,79 \$. Seuls des documents de codage financier internes ont été fournis pour justifier ces frais, lesquels sont résumés ci-dessous :

TRAVEL	Amount	GST	Total	REFERENCE
GS	19.14	0	19.14	14-Jul
JL	86.9	0	86.90	13-Jul
JT	176.24	3.51	179.75	07/13/14

Figure 5 – Copie d'écran des frais de déplacement réclamés (les noms complets des membres du personnel de la GCC ont été remplacés par leurs initiales)

[21] La GCC a réclamé des frais de 3 048,96 \$ pour l'usage d'équipement de lutte contre la pollution :

Description	Unit/ft	TIME (days)	RATE (per ft)	RATE (daily)	COST	REFERENCE
PRVII CGE 709		2.00		1194.23	2,388.46	Ref Equip Log
24" CONTAINMENT BOOM	100	4.00	0.67		268.00	Ref Equip Log
UN BAG PLUS LINER	2			160.00	320.00	Ref Equip Log
YELLOW WASTE BAGS (bale)	1			72.50	72.50	Ref Equip Log

Figure 6 – Copie d'écran du sommaire des frais réclamés pour l'équipement de lutte contre la pollution

[22] Les frais réclamés pour l'usage de véhicules s'élèvent à 1 686,70 \$:

UNIT #	MILEAGE (Kms)	RATE	TIME (days)	RATE	COST	REFERENCE
Nissan Rouge			1.00	65.57	65.57	10-Jul
Dodge 3500			1.00	65.57	65.57	13-Jul
5 TON Truck			2.00	777.78	1,555.56	13, 14 Jul
					-	
					-	
*mileage not claimed as vehicle logs not obtained						-

Figure 7 – Copie d'écran du sommaire des frais réclamés pour l'usage de véhicules

[23] Enfin, la demande d'indemnisation comprend trois registres quotidiens du personnel et de l'équipement, datés des 10, 13 et 14 juillet 2019. En général, ces registres correspondent au contenu de l'exposé et d'autres documents.

Documents relatifs aux services contractuels

[24] Les frais réclamés pour les services des entrepreneurs sont résumés comme suit :

CONTRACT SERVICES	AMOUNT	GST	TOTAL	REFERENCE
			-	
MERCURY TRANSPORT	125,947.43	6,297.37	132,244.80	INV 20191877
			-	Paid Sep 14/19
CHRIS SMALL MARINE SURVEYORS	1,934.00	96.70	2,030.70	INV 10473
			-	Paid Aug 10/19
GFL ENVIRONMENTAL	2,454.00	122.7	2,576.70	INV LQ00132122
			-	Paid by GAC

Figure 8 – Copie d'écran du sommaire des frais réclamés pour les services des entrepreneurs

Mercury Transport

[25] Les frais réclamés pour les services de Mercury Transport sont justifiés par une facture principale, cinq factures de sous-traitants, et divers reçus pour des aliments, des taxis et du stationnement. La principale facture de Mercury Transport, datée du 31 juillet 2019, montre la répartition suivante des frais :

		TOTAL DUE		132,244.00	
GST/HST No.: 848552691RT0001					
Description	Qty	Unit	Tax	Price	Amount
PST Exempt Number: 1000-5001					
RE. SALVAGE OF WESTERN BREEZE					
Jul 12 - Rogers SI to Steveston, inspect sunken vessel Western Breeze with divers	3.00	hrs	G	440.00	1,320.00
Jul 12 - Pick up pumps from Dynamic Rentals	2.00	hrs	G	100.00	200.00
Jul 12 - Mob to Steveston with boat and barge	6.00	hrs	G	400.00	2,400.00
Jul 13 - At Steveston, salvage sunken vessel Western Breeze	21.00	hrs	G	400.00	8,400.00
2 extra crew at 16hrs each	32.00	hrs	G	120.00	3,840.00
Jul 15 - Demob from Steveston with boat and barge	6.00	hrs	G	400.00	2,400.00
Jul 15 - Clean up pumps and return to Dynamic Rentals	4.00	hrs	G	100.00	400.00
Reference to Subway Sandwiches & Salads					
Jul 12 - Meal			G	15.17	15.17
15% markup	0.15	fee	G	15.17	2.28
Richmond Taxi					
Jul 13 - Taxi to Steveston			G	52.24	52.24
15% markup	0.15	fee	G	52.24	7.84
Royal City Taxi					
Jul 13 - Taxi to Steveston			G	55.24	55.24
15% markup	0.15	fee	G	55.24	8.29
Reference to Diamond Parking HK857B					
Jul 13 - Parking at Steveston			G	14.29	14.29
15% markup	0.15	fee	G	14.29	2.14
Reference to Diamond Parking BH6519					
Jul 13 - Parking at Steveston			G	14.29	14.29
15% markup	0.15	fee	G	14.29	2.14
Reference to Pierside Deli					
Jul 13 - Meal			G	16.90	16.90
15% markup	0.15	fee	G	16.90	2.54
Reference to Richmond Pizza					
Jul 13 - Meal			G	192.00	192.00
15% markup	0.15	fee	G	192.00	28.80
Reference to July 15 - Hydra Marine Invoice# 0002133					
15% markup	0.15	fee	G	13,420.00	13,420.00
			G	13,420.00	2,013.00
Reference to July 15 - Dynamic Equipment Rental Invoice# 156308-1					
15% markup	0.15	fee	G	790.22	790.22
			G	790.22	118.53
Reference to July 16 - Mercury Launch & Tug Ltd Inv# 201911390					
15% markup	0.15	fee	G	19,000.00	19,000.00
			G	19,000.00	2,850.00
Reference to July 25 - Vancouver Pile and Dredge Invoice# VS19154					
15% markup	0.15	fee	G	54,840.77	54,840.77
			G	54,840.77	8,226.12
Reference to August 2 - Shelter Island Marina and Boalyard Account# 5874					
15% markup	0.15	fee	G	4,621.42	4,621.42
			G	4,621.42	693.21
Subtotal:					125,947.43
G - GST @ 5 %					
GST					6,297.37

Figures 9 et 10 – Copies d'écran de la principale facture de Mercury Transport

[26] Les détails pertinents des factures des cinq sous-traitants sont résumés ci-dessous.

[27] Les détails de la facture de Hydra Marine Services Inc. (« Hydra ») sont présentés ci-dessous. La facture est accompagnée d'un registre montrant que trois employés de Hydra ont travaillé de 7 h 00 le 13 juillet 2019 à 3 h 00 le 14 juillet 2019. Un montant de 30,00 \$ facturé pour les frais d'usage de la rampe de mise à l'eau par un tiers n'est pas indiqué.

July 12 - Survey sunken boat "Western Breeze" at Steveston						
Labor	1 Diver	4 hrs	@	\$117.50		\$470.00
	1 StBy Diver	4 hrs	@	\$97.00		\$388.00
	1 Tender	4 hrs	@	\$84.00		\$336.00
Equipment	1 Dive Gear	1	@	\$300.00		\$300.00
	1 Dive Boat	1	@	\$350.00		\$350.00
	1 Crew Truck	1	@	\$75.00		\$75.00
						\$1,919.00
July 13 - Saturday - Assist in salvage of sunken boat "Western Breeze".						
Labor	1 Diver	8 hrsOTx1.5	@	\$176.25		\$1,410.00
	1 StBy Diver	8 hrsOTx1.5	@	\$145.50		\$1,164.00
	1 Tender	8 hrsOTx1.5	@	\$126.00		\$1,008.00
	1 Diver	12 hrsOTx 2	@	\$235.00		\$2,820.00
	1 StBy Diver	12 hrsOTx 2	@	\$194.00		\$2,328.00
	1 Tender	12 hrsOTx 2	@	\$168.00		\$2,016.00
Equipment	1 Dive Gear	1	@	\$300.00		\$300.00
	1 Dive Boat	1	@	\$350.00		\$350.00
	1 Crew Truck	1	@	\$75.00		\$75.00
						\$11,471.00

Figure 11 – Copie d'écran de la facture de Hydra

[28] La facture de Dynamic Equipment Rentals Ltd. (« Dynamic ») couvre les frais de location et d'alimentation en carburant des pompes et des boyaux qui ont été utilisés entre le 12 et le 15 juillet 2019.

[29] La facture de Mercury Launch & Tug Ltd. (« Mercury L&T ») (une compagnie distincte de Mercury Transport) se lit comme suit :

	Qty	Unit	Price	Amount
Jul 12 - Ocean Monarch - To New West Quay, tow ZB198 off #8. Tow #8 to GTU	4	hrs	475.00	1,900.00
Jul 13 - Ocean Gayle - To GTU, tow #8 to Steveston tend rig while seiner lifted. Tow #8 to Shelter Island, lift seiner. Return to dock	24	hrs	475.00	11,400.00
Jul 13 - Ocean Warlock -To Ocean Gayle and #8 with sunken fishboat in tow. Assist into Shelter Island Travel Lift. Return #8 to Brownsville	8	hrs	475.00	3,800.00
Jul 15 - Ocean Warlock -To Brownsville, tow #8 to New West Quay. Spud down. Tow ZB198 from Front Street back to #8	4	hrs	475.00	1,900.00
G - GST @ 5%				950.00
GST				950.00
				<u>19,000.00</u>

Figure 12 – Copie d'écran de la facture de Mercury L&T

[30] Les détails de la facture de Vancouver Pile Driving Ltd. (« Vancouver Pile Driving ») sont répartis comme suit :

Description	Hours						Extension	Total
	Labour	S.T.	Rate	OT@1.5x	Rate	OT@2x		
Site Work								
13-Jul-19								
Operator	OP	1	\$ 100.40	10	\$ 150.60	15.5	\$ 200.80	\$ 4,718.80
Deck Engineer	DE	1	\$ 87.10	10	\$ 130.65	12	\$ 174.20	\$ 3,484.00
Foreman	FM-FA	1	\$ 99.40	9	\$ 149.10	12	\$ 198.80	\$ 3,826.90
Bridgeman	BM	3	\$ 88.80	30	\$ 133.20	29.5	\$ 177.60	\$ 9,501.60
Meals						12	\$ 28.75	\$ 345.00
Parking						4	\$ 12.40	\$ 49.60
Project Manager			\$ 150.00	8	\$ 225.00	5	\$ 300.00	\$ 3,300.00
Administrator		2	\$ 66.00		\$ 99.00		\$ 132.00	\$ 132.00
PM - Meal		1	\$14.35					\$ 14.35
Subtotal		9		67		90		\$ 25,372.26
VPOD Equipment								
			Unk	Hrs	Rate	Hrs	Standby	Extension
								Total
No. 8 Demck			1408M	21	\$970.00			\$20,370.00
Pick up Truck			4013M	13	\$30.00			\$390.00
Subtotal								\$20,760.00
Materials and Outside Services						Quantity	Rate	Extension
								Total
Grey Endless Poly Round Sling - 40'						1	1,431.24	\$1,431.24
Endless Poly Web Sling - 10" x 30'						2	2,656.95	\$5,313.90
2 Spools of 3/4" Poly Rope						1	59.90	\$59.90
1 Spool of 1/2" Poly Rope						1	29.95	\$29.95
2 Bags Spill Kit Oil Diapers						1	117.68	\$117.68
2 Wre Rope Rigging - 1.25" x 40'						1	422.00	\$422.00
4 Fibre Metal Hard Hats						1	197.96	\$197.96
Subtotal								\$7,572.63
Markup @ 15%								\$1,135.89
Subtotal								\$8,708.52
Grand Total								\$64,840.77

Figure 13 – Copie d'écran de la facture de Vancouver Pile Driving

[31] Enfin, la facture de Shelter Island Marina & Boatyard (« SIMB ») se lit comme suit :

DESCRIPTION	CHARGES	PAYMENTS	BALANCE
STARTING BALANCE			\$0.00
08-02-19 429690 Charge-220 TRAVELIFT 7/13/19 Western Breeze	\$1,476.00	\$0.00	\$1,476.00
08-02-19 429691 GST @0.05 Western Breeze	\$73.80	\$0.00	\$1,549.80
08-02-19 429692 Charge-220 TRAVELIFT Emergency Lift Western Breeze	\$1,000.00	\$0.00	\$2,549.80
08-02-19 429693 GST @0.05 Western Breeze	\$50.00	\$0.00	\$2,599.80
08-02-19 429694 Charge-220 STORAGE 7/13/19 to 7/31/19 Western Breeze	\$2,145.42	\$0.00	\$4,745.22
08-02-19 429695 GST @0.05 Western Breeze	\$107.27	\$0.00	\$4,852.49
			<i>4621.42</i>

Figure 14 – Copie d'écran de la facture de Shelter Island Marina & Boatyard

Chris Small Marine Surveyors Ltd.

[32] Les frais réclamés pour les services de Chris Small Marine Surveyors Ltd. (« CSMS ») sont justifiés par une facture datée du 30 juillet 2019. Le rapport d'inspection

lui-même compte six pages, et il est accompagné de 12 autres pages de photos. Le rapport d'inspection débute par la description suivante :

[traduction]

Rapport de l'inspection et des investigations faites [...] le 18 juillet 2019 concernant le navire de pêche « Western Breeze », à la requête de Pêches et Océans Canada, qui a demandé notre opinion sur l'état actuel, la valeur et l'impact environnemental du navire qui avait été sorti de l'eau et déposé à la marina de Shelter Island, à Richmond (C.-B.).

[33] Le rapport débute par une description physique du navire, de ses machines et de son équipement. Il note que les bordages et les joints sur les deux ponts du navire et sur les côtés de la coque étaient très détériorés, et il avance l'hypothèse que cela pourrait avoir causé l'incident ou y avoir contribué. Le rapport conclut que le navire avait atteint la fin de sa durée de vie utile et que toute valeur de récupération qu'il pouvait avoir serait négligeable par rapport aux frais de déconstruction et d'élimination prévus.

[34] En ce qui concerne les préoccupations environnementales, le rapport note que [traduction] « les compartiments machines et les espaces inférieurs des cales sont très contaminés par les hydrocarbures rejetés et probablement par du carburant diesel. » Étant donné que l'inspecteur n'a pas pu examiner certaines parties de l'intérieur du navire pour des raisons de sécurité, il a présumé qu'il y avait probablement de l'huile hydraulique, du carburant et des lubrifiants à bord, que les bordages étaient saturés d'hydrocarbures, et que le navire contenait peut-être plusieurs centaines de litres d'eau contaminée.

GFL Environmental Inc.

[35] La facture de GFL Environmental Inc. (« GFL »), datée du 19 juillet 2019, couvre l'élimination de deux sacs de matériel absorbant souillé, au prix unitaire de 975,00 \$. De plus, la facture comprend des frais de main-d'oeuvre s'élevant à 270,00 \$ pour des services de [traduction] « Livraison (2 heures) ». Enfin, la facture comprend des [traduction] « Frais environnementaux de récupération d'énergie » de 12 %, qui s'élèvent à 234,00 \$.

ENQUÊTE ET AUTRES RENSEIGNEMENTS FOURNIS PAR LA GCC

Identification et description du *Western Breeze*

[36] Une recherche a été faite dans les dossiers de Transports Canada pour s'assurer que le *Western Breeze* avait été identifié correctement. Un navire portant ce nom est immatriculé au Canada sous le numéro matricule 192044. Le registre d'immatriculation montre qu'il s'agit d'un navire de pêche en bois d'une jauge brute de 59,67, d'une longueur de 18,14 mètres, d'une largeur de 5,33 mètres, et d'un creux de 2,26 mètres. Il est propulsé par une seule machine diesel de 335 chevaux-vapeur au frein. Selon les dossiers de Transports Canada, le *Western Breeze* a été construit en 1949. Le navire appartient à deux sociétés, dont chacune détient 32 des 64 actions : Govorcin Fisheries Ltd. et Medanic

Fisheries Ltd. D'après ce qui précède et les faits présentés dans cette lettre, il est conclu que le *Western Breeze* a été identifié correctement par la GCC.

Le récit des faits du président de Medanic Fisheries Ltd.

[37] Le 9 septembre 2021, la Caisse a reçu une lettre d'un avocat représentant Govorcin Fisheries Ltd., en réponse à une demande de renseignements que la Caisse avait envoyée à cette société plusieurs semaines plus tôt. Dans sa lettre, l'avocat a indiqué que le président de Medanic Fisheries Ltd., était mieux placé que son client pour discuter de l'incident et des mesures d'intervention prises en réponse à celui-ci.

[38] La Caisse a pris contact avec le président de Medanic Fisheries Ltd. pour la première fois le 10 septembre 2021. Au cours d'une conversation téléphonique et dans une série de courriels échangés avec lui par la suite, le président de Medanic Fisheries Ltd. a donné son récit de l'incident et de l'intervention qui s'est ensuivie. En gros, son récit correspond à celui de la GCC. Cependant, il a fait les déclarations pertinentes suivantes, dont certaines diffèrent du récit de la GCC ou le contredisent, tandis que d'autres y apportent des éclaircissements :

- a. Presque tous les hydrocarbures que contenait le *Western Breeze* avaient été enlevés avant qu'il ne coule, car il était déjà prévu que les propriétaires du navire allaient le sortir de l'eau et le déconstruire le 10 juillet 2019 (c'est-à-dire que l'incident s'est produit juste avant que le navire ne soit déconstruit par ses propriétaires). Le président de Medanic Fisheries Ltd. a dit avoir informé la GCC qu'il y avait seulement 50 ou 60 gallons d'huile hydraulique dans un seul réservoir d'une capacité de 250 gallons sur le côté tribord du navire. Les autres réservoirs avaient été vidés, et l'huile hydraulique avait été pompée de la machine.
- b. L'APS croyait que le *Western Breeze* présentait un risque pour la navigation et/ou un obstacle à celle-ci, et elle a fait pression sur toutes les parties prenant part à l'opération d'intervention pour qu'elles renflouent et enlèvent le navire sans tarder. Le président de Medanic Fisheries Ltd. s'est opposé à ce que le navire soit renfloué un samedi, car il croyait que cela coûterait plus cher. Il a dit que la situation était stable, et que le peu de pollution par les hydrocarbures provenant du navire était contenue par le barrage flottant. Il s'est rappelé qu'un agent d'intervention environnementale de la GCC lui a dit que [traduction] « le renflouement du *Western Breeze* devrait coûter entre 45 000 \$ et 55 000 \$ ». [L'agent de la GCC] a aussi dit que [la GCC] allait « négocier » la facture.
- c. Le président de Medanic Fisheries Ltd. était présent durant l'opération de renflouement le 13 juillet 2019. Selon lui,

[traduction]

Ils ont envoyé des plongeurs sous l'eau pour qu'ils placent des câbles métalliques autour de la coque. Je leur ai dit que c'était un navire en bois construit en 1949 et que l'usage de câbles métalliques était une erreur et que cela ne fonctionnerait pas. Je leur ai suggéré d'utiliser

plutôt de la toile [sangles] pour élinguer le navire, mais ils n'ont pas suivi mon conseil.

Mercury a placé les câbles métalliques autour de la coque en bois. Lorsque le navire a été soulevé hors de l'eau, on pouvait entendre les planches en bois de la coque craquer sous l'effet des câbles métalliques qui entaillaient la coque. Ensuite, lorsque le navire s'est alourdi alors qu'il sortait de l'eau, quelques planches de la coque ont cédé à leur extrémité du côté tribord, environ un pied à l'avant du milieu du navire, à cause de la pression et de la tension exercées sur la coque en bois par les câbles métalliques. Ils ont enfin réalisé que la décision d'utiliser des câbles métalliques n'était pas la bonne et que cela n'allait pas fonctionner. Ils ont donc décidé de laisser le navire couler à nouveau au fond de l'eau, et ils ont ensuite pris la décision de renvoyer les plongeurs sous l'eau pour qu'ils placent des câbles en toile autour de la coque.

Conversation téléphonique avec un représentant de Mountain

[39] Le 22 septembre 2021, un représentant de la Caisse a eu une conversation téléphonique avec un représentant de Mountain. Ce dernier a dit que la GCC avait d'abord accepté son plan, mais qu'elle a changé d'idée sous la pression de l'APS (Administration du port de Steveston), qui estimait qu'elle aurait dû être consultée. Le représentant de Mountain était d'avis que la menace de pollution par les hydrocarbures que posait le *Western Breeze* était mineure (il a cru comprendre qu'il était presque vide d'hydrocarbures) et qu'elle pouvait être gérée à l'aide du matériel disponible. Le représentant de Mountain a ajouté que le plan de renflouement, d'enlèvement et de déconstruction du navire présenté par sa compagnie était une pratique courante dans des situations semblables à celle de l'incident.

Conversation téléphonique avec un représentant de l'APS (Administration du port de Steveston)

[40] Le 23 septembre 2021, un représentant de la Caisse a parlé à un représentant de l'APS. En réponse à la question de savoir pourquoi l'APS jugeait que le sauvetage du *Western Breeze* coulé était suffisamment urgent pour que ce travail soit fait une fin de semaine, le représentant a invoqué des préoccupations environnementales non spécifiées ainsi que des craintes qu'un autre navire n'entre en collision avec le *Western Breeze*.

Correspondance avec la GCC et autres renseignements fournis par celle-ci

[41] La Caisse a eu deux échanges avec la GCC au cours de son enquête et de son évaluation. Le premier de ces échanges était en réponse à des questions qui ont été posées à la GCC le 3 août 2021. La GCC a répondu le 13 août 2021. Les éléments pertinents de cette correspondance sont reproduits ci-dessous :

Please see in purple responses to your inquiries regarding the M/V Western Breeze claim.

- 1) A copy of the salvage plan provided to the CCG by [Mountain] on July 10/11, 2019. In addition please provide your record of the subsequent discussion with Transport Canada, the Harbour Authority and NEEC and the rationale that led to your conclusion that the plan was not acceptable.
Attached is the salvage plan from Mountain Demolition that was sent to CCGER, TC and Steveston Harbour Authority. It was determined that the plan was not the best way to salvage the vessel as the vessel was situated in a sensitivity area and down stream. The proposal from Mountain demolition would have further damaged the vessel and risked further environmental damages as all hydrocarbons would have been released as deconstruction was to proceed.
- 2) A copy of the contract that CCG awarded to Mercury Transport on July 11, 2019, complete with the costs and services agreed, including a copy of their pollution mitigation plan.
Mercury Transport was hired under Emergency Contracting therefore no official contract was issued.
- 3) A copy of the salvage plan provided to Coast Guard by Mercury Transport. The pumps used by the salvage experts were not able to deal with the water ingress and the crane capacity was not adequate for the required lift.
The salvage plan of Mercury Transport was provided verbally.
- 4) CCG used a 5 ton truck (sea island to Steveston Harbour) on two days. An explanation as to why this was required is requested, particularly considering that a contract was let to deal with pollution mitigation to Mercury Transport.
The 5 ton truck was used to bring the absorbents and response gear to the site for the salvage operations in case of a large release. CCGER used some of the absorbents to recover product on the day of the salvage. This material was collected along with other debris that were covered with hydraulic oil and diesel and loaded into two UN bags. The 5 ton was used the next day to pick up the 2 UN bags of oily debris.
- 5) The invoice from Mercury Transport in the amount of \$132,244.80 requires substantiation. Specifically, explanations and breakdowns of the cost items listed including specifics of employees involved, hours worked, tasks assigned. Given that the invoice was paid, this information is likely already on your file or in the daily notes pages of the CCG ER officer in charge.
Mercury Transport provided the breakdown on the numbers of hours on specific activities and ER was satisfied with their explanations.

Jul 12 - Rogers St to Steveston, inspect sunken vessel Western Breeze with divers	3.00	hrs	G	440.00	1,320.00
Jul 12 - Pick up pumps from Dynamic Rentals	2.00	hrs	G	100.00	200.00
Jul 12 - Mob to Steveston with boat and barge	6.00	hrs	G	400.00	2,400.00
Jul 13 - At Steveston, salvage sunken vessel Western Breeze	21.00	hrs	G	400.00	8,400.00
2 extra crew at 16hrs each	32.00	hrs	G	120.00	3,840.00
Jul 15 - Demob from Steveston with boat and barge	6.00	hrs	G	400.00	2,400.00
Jul 15 - Clean up pumps and return to Dynamic Rentals	4.00	hrs	G	100.00	400.00

Figure 15 – Copie d'écran des réponses de la GCC du 13 août 2021 (en violet) aux questions de la Caisse du 3 août 2021 (en noir)

[42] Comme il est indiqué dans les réponses de la GCC reproduites à la figure 15, elle a aussi fourni une copie du plan de travail de l'opération de sauvetage de Mountain. Voici un extrait pertinent de ce plan :

[traduction]

Nous allons utiliser une grue de 100 tonnes [installée sur un chaland] et une drague à benne preneuse de 3 verges pour l'enlèvement. Le [Western Breeze] sera brisé en gros morceaux et la machine sera enlevée séparément pour être éliminée. Tous les débris seront [placés sur le chaland] contenus à l'intérieur de notre zone de contrôle, des perches à poteau seront utilisées pour récupérer les petits débris à l'intérieur de la zone de confinement, et les hydrocarbures rejetés seront récupérés au moyen de manchons et de matelas absorbants. Toute la ferraille sera placée sur un de nos chalands à ferraille et sera triée par une excavatrice pour être recyclée plus tard. De forts courants sont à prévoir durant l'opération d'enlèvement, et nous allons tenter de mener l'opération durant l'étape de marée, afin de faciliter le contrôle des débris et de la pollution.

[43] À la suite d'échanges avec d'autres parties concernées, la Caisse a posé une autre série de questions à la GCC le 26 octobre 2021. De plus, la Caisse a fourni à la GCC des copies de sa correspondance avec le président de Medanic Fisheries Ltd., ainsi que des copies des documents que la Caisse a obtenus de ce dernier et un sommaire de la

conversation téléphonique qu'elle a eue avec lui. La Caisse a également fourni à la GCC des sommaires des conversations qu'elle a eues avec Mountain et les représentants de l'APS. La GCC a été invitée à faire des commentaires sur ce que la Caisse lui a fourni.

[44] La réponse de la GCC a été reçue le 3 décembre 2021. Tout d'abord, la GCC a affirmé qu'on ne lui a jamais fourni une preuve de la quantité d'hydrocarbures qui se trouvait à bord du *Western Breeze* lorsque celui-ci a coulé. D'autres parties pertinentes de la réponse de la GCC sont reproduites ci-dessous :

[traduction]

À 14 h 30 le 10 juillet 2019, le personnel [d'intervention environnementale de la GCC] a dû ajuster le barrage flottant déployé par Mountain [...] parce qu'il était inefficace et qu'on a constaté que des produits récupérables s'en échappaient. Le 11 juillet 2019, le personnel [d'intervention environnementale de la GCC] est retourné sur les lieux du naufrage du *Western Breeze* et a constaté que la majeure partie des matelas absorbants qui avaient été déployés la veille étaient presque complètement saturés d'hydrocarbures et qu'il y avait une vive irisation d'hydrocarbures à l'intérieur de la zone du barrage flottant.

La situation sur les lieux de l'incident était instable [avant l'embauche de Mercury Transport, car le personnel de la GCC] de Richmond a dû ajuster les barrages flottants pour recueillir les hydrocarbures récupérables et fournir des matelas absorbants pour récupérer les hydrocarbures. L'Administration du port de Steveston a aussi dû fournir des barrages flottants et des matelas absorbants, car Mountain [...] n'avait pas d'équipement adéquat et était incapable de récupérer les hydrocarbures dans l'eau. Il convient de noter que Mountain [...] n'est pas un organisme d'intervention et n'est pas équipé pour répondre à un incident de pollution, et qu'il n'a jamais été engagé par la GCC dans le passé pour mener des opérations d'intervention en réponse à la pollution ou des opérations de sauvetage. La GCC n'a jamais discuté avec le président de Medanic Fisheries Ltd. de la négociation d'un montant inférieur ni d'une estimation des frais d'enlèvement.

[...]

Bien que le [plan d'enlèvement] à l'aide d'une drague à benne preneuse [proposé par Mountain] ait été employé avec succès dans le passé, cela est fait seulement lorsque le propriétaire/sauveteur peut démontrer qu'il n'y a absolument aucun risque pour l'environnement. Étant donné qu'il n'y avait aucune preuve que le navire avait été vidé d'hydrocarbures et que de la pollution continuait de remonter à la surface de l'eau, tous les organismes concernés, y compris Environnement et Changement climatique

Canada, le ministère de l'Environnement et de la Stratégie de changement climatique de la Colombie-Britannique, le ministère des Forêts, des Terres et des Opérations des ressources naturelles, Transports Canada et les Premières Nations, ont jugé que le plan de sauvetage présentait un trop grand risque de pollution, et le plan a donc été rejeté. Mountain [...] a eu la possibilité de présenter un plan de sauvetage acceptable, mais il n'a proposé aucune solution de rechange et a prétendu que l'usage d'une drague à benne preneuse était la seule option. La GCC a donc décidé de renvoyer Mountain [...].

[45] En ce qui concerne les déclarations du président de Medanic Fisheries Ltd. au sujet de l'opération de renflouement menée par Mercury Transport le 13 juillet 2019, la GCC a répondu simplement [traduction] « qu'il a dit beaucoup de choses ce jour-là et la GCC n'a pas d'autres commentaires. » La GCC a aussi expressément refusé de faire des commentaires sur les communications de la Caisse avec le représentant de l'APS.

CONSTATATIONS ET CONCLUSIONS

La demande d'indemnisation de la GCC pourrait être admissible

[46] L'incident a causé 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 répondre aux dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et à prévenir d'autres dommages. La demande d'indemnisation relative à l'incident pourrait donc être admissible.

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

[48] La demande d'indemnisation a été reçue dans le délai de prescription énoncé au paragraphe 103(2) de la LRMM.

[49] 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. Par ailleurs, ces frais pourraient avoir été engagés pour la prise de « mesures de sauvegarde », comme le prévoit la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soude. Dans l'un ou l'autre cas, certains frais réclamés pourraient être indemnisables.

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

Conclusions de l'enquête et de l'évaluation

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

[51] 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 généralement exactes. Cependant, d'importantes lacunes et divergences ont été relevées dans la preuve et sont examinées en détail ci-après.

L'intervention initiale de la GCC en réponse à l'incident était raisonnable

[52] La GCC dit avoir compris que le *Western Breeze* contenait environ 300 gallons d'hydrocarbures au moment de l'incident; le président de Medanic Fisheries Ltd. affirme qu'il n'y avait pas plus de 60 gallons d'hydrocarbures à bord du navire. Les raisons de cette divergence ne sont pas claires, mais il convient de noter que le réservoir qui, selon le président de Medanic Fisheries Ltd., contenait 60 gallons d'huile hydraulique avait une capacité totale de 250 gallons, soit à peu près la même quantité totale d'huile hydraulique qui, d'après la GCC, se trouvait à bord du navire. Par ailleurs, compte tenu des taux de conversion des unités, il se peut que l'une ou l'autre partie ait confondu des litres avec des gallons, ou *vice versa*.

[53] En fin de compte, l'incertitude concernant la quantité précise d'hydrocarbures qui se trouvait à bord du *Western Breeze* au moment de son naufrage a peu d'importance. On savait que le navire contenait une certaine quantité d'hydrocarbures, y compris de l'huile visqueuse, et que des hydrocarbures s'échappaient du navire et remontaient à la surface de l'eau durant toute l'opération d'intervention. Tout cela s'est produit dans une zone vulnérable, au milieu d'installations portuaires utilisées par des navires de pêche en activité. Il est donc admis que le *Western Breeze* posait une menace continue de pollution par les hydrocarbures à la suite de l'incident. Par conséquent, il est conclu que la décision de la GCC de renflouer le navire et le sortir de l'eau était raisonnable.

[54] Lorsque la GCC est arrivée sur les lieux de l'incident le 10 juillet 2019, le personnel d'intervention environnementale a constaté que des hydrocarbures s'échappaient de la zone du barrage flottant. Le lendemain matin, le personnel d'intervention environnementale est retourné sur les lieux et a constaté qu'une partie du matériel absorbant qui avait été déployé était pleinement saturé d'hydrocarbures. Le personnel de la GCC a aidé Mountain (l'entrepreneur des propriétaires) à contenir et à récupérer les hydrocarbures rejetés. Ces mesures, prises par le personnel de la GCC au cours des deux premiers jours de l'opération d'intervention, jusqu'à la téléconférence tenue à 10 h 30 le 11 juillet 2019 inclusivement, sont jugées raisonnables, de même que tous les frais de main-d'oeuvre et de matériel associés.

La décision de renvoyer Mountain et d'engager Mercury Transport à la place était raisonnable

[55] À l'issue de la téléconférence tenue à 10 h 30 le 11 juillet 2019, la GCC et diverses autres parties ont convenu que le plan d'enlèvement du *Western Breeze* proposé par Mountain était insatisfaisant. À part le plan écrit de Mountain, la GCC n'a fourni aucune preuve contemporaine à l'appui de cette conclusion. En réponse à une requête de la Caisse, la GCC a expliqué qu'elle craignait que la mise en pièces du navire dans l'eau ne cause d'autres rejets d'hydrocarbures. On peut présumer que la GCC craignait que de tels rejets

ne soient difficiles à contenir et à récupérer, surtout en raison de l'apparente inexpérience de Mountain dans ce domaine.

[56] À la lumière des difficultés de Mountain à contenir les hydrocarbures et à maintenir le barrage flottant les 10 et 11 juillet 2019, et en raison des vulnérabilités environnementales locales, les craintes éprouvées par la GCC étaient justifiées. De plus, la preuve indique que les activités de Mountain ont inutilement perturbé l'accès aux installations de l'APS. Face à de telles préoccupations, la GCC a agi raisonnablement en cherchant à éviter de causer des pertes financières à des tiers. Cela comprend sa décision de remplacer Mountain. Cependant, certains aspects de la conduite de la GCC sont difficiles à comprendre et doivent être examinés avant qu'une décision finale ne puisse être prise.

[57] Mountain, tout comme les propriétaires du *Western Breeze*, a été exclu de la téléconférence multilatérale tenue en fin de matinée le 11 juillet 2019. On a donné à Mountain seulement jusqu'à 15 h 00 ce jour-là pour réviser son plan de sauvetage. Il n'est pas clair si Mountain a informé la GCC qu'il ne présenterait pas un nouveau plan, mais, selon son exposé, la GCC a engagé Mercury Transport à 14 h 49, soit avant l'expiration du délai imposé à Mountain. Cette extrême urgence de la part de la GCC n'est pas justifiée par la preuve. Le navire était entouré d'un barrage flottant et il était surveillé régulièrement par de multiples parties. Malgré les observations de la GCC à ce sujet, il semble que la situation s'était grandement stabilisée lorsque la téléconférence a eu lieu.

[58] L'alinéa 180(1)c) de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, L.C. 2001, ch. 26 (la « LMMC ») confère de vastes pouvoirs discrétionnaires à la GCC. En vertu de ces pouvoirs, si elle a « des motifs raisonnables de croire qu'un bâtiment [...] a rejeté, rejette ou pourrait rejeter un polluant [y compris des hydrocarbures] », la GCC peut, si elle « l'estime nécessaire, ordonner à toute personne [...] de prendre les mesures visées à l'alinéa a) ou de s'abstenir de les prendre. »

[59] Dans le cas présent, il était légitime de craindre que le *Western Breeze* pourrait rejeter d'autres hydrocarbures et que ceux-ci pourraient s'échapper de la zone du barrage flottant si Mountain était autorisé à exécuter son plan. La GCC a démontré qu'elle avait des motifs raisonnables de croire qu'il était nécessaire de renvoyer Mountain et d'engager un entrepreneur différent. Ces motifs sont suffisants pour satisfaire aux exigences de l'alinéa 180(1)c) de la LMMC, et la raisonnablement de la décision de la GCC dans le contexte de la LMMC doit être considérée à la lumière de cette disposition.¹

[60] En fin de compte, il est considéré que le risque et l'incertitude entourant la continuation de l'intervention de Mountain l'emportent sur les autres facteurs expliqués en détail ci-haut.

La gestion de l'opération de sauvetage menée par Mercury Transport a occasionné des frais déraisonnables

¹ Voir la LRMM, al. 71(1)b) et 77(1)c).

[61] Lorsqu'elle a renvoyé Mountain et qu'elle a engagé Mercury Transport en lui accordant apparemment un contrat d'urgence ouvert (voir la figure 15), la GCC a accepté un plan de sauvetage proposé verbalement au lieu d'un plan fourni par écrit. En procédant à l'opération de renflouement et d'enlèvement au cours de la fin de semaine du 13 juillet 2019, la GCC a privilégié l'urgence. La preuve ne montre pas qu'il était nécessaire d'agir de manière aussi urgente, ce qui a eu pour effet d'augmenter les frais et, apparemment, de procéder en l'absence d'un plan écrit. Bien que l'exposé indique que la GCC a obtenu un devis initial de Mercury Transport, aucun détail sur ce devis n'a été fourni à la Caisse.

[62] La situation du *Western Breeze* s'était stabilisée dans la matinée et l'après-midi du 11 juillet 2019. Les hydrocarbures qui remontaient à la surface de l'eau étaient contenus par deux genres de barrages flottants, et le navire était surveillé régulièrement. Rien n'indique que l'inspection sous-marine faite le 12 juillet 2019 ait soulevé d'autres préoccupations concernant la pollution par les hydrocarbures. Le navire lui-même n'entravait manifestement pas l'accès aux installations de l'APS (l'exposé indique plutôt que c'est l'équipement déployé par Mountain qui avait entravé l'accès à ces installations). Si on craignait effectivement que le navire ne présente un danger pour la navigation, on aurait pu placer des bouées et des feux pour signaler son emplacement. Si cela a été fait, la preuve ne l'indique pas.

[63] La raisonnable ne veut pas toujours dire qu'il faut adopter la solution la moins coûteuse pour résoudre un problème. Cela signifie plutôt que, lorsqu'une solution manifestement moins coûteuse est disponible, le demandeur doit expliquer de manière convaincante pourquoi cette solution n'a pas été adoptée. Cela est particulièrement important lorsqu'il n'y a pas de raison immédiatement évidente pour laquelle une solution moins coûteuse n'a pas été adoptée. En d'autres mots, il doit y avoir une véritable situation d'urgence pour justifier des frais d'urgence et, dans le cas présent, la preuve ne montre pas qu'il existait une situation d'urgence.

[64] Le fait d'avoir mené l'opération de renflouement et d'enlèvement pendant une fin de semaine a augmenté les frais à un point qui n'est pas justifié par la preuve. Par conséquent, les frais additionnels – à savoir les heures de travail supplémentaires du personnel de la GCC, de Mercury Transport et des sous-traitants – ne sont pas jugés raisonnables.

[65] Le fait que l'opération de sauvetage du 13 juillet 2019 ait eu lieu pendant une fin de semaine n'est pas le seul problème. Il n'y avait pas de plan écrit ni d'énoncé des travaux pour l'opération menée par Mercury Transport. La GCC a donné très peu de détails sur l'opération. Les factures fournies à l'appui des frais associés, lesquels s'élèvent à plus de 100 000 \$ pour une seule journée de travail, ne contiennent pas les détails nécessaires. La preuve est claire sur un point, cependant. L'opération a été minée par des problèmes techniques, dont plusieurs ont causé des retards qui ont augmenté les frais davantage.

[66] Comme l'opération de renflouement devait débiter à 8 h 00 le 13 juillet 2019, l'équipement et le personnel nécessaires ont commencé à arriver sur les lieux à 6 h 30. Le secteur devait être fermé à la navigation pour la journée. Un chaland à pieux d'ancrage appartenant à un tiers bloquait l'accès au *Western Breeze*, ce qui posait un problème. Les

retards que cela a occasionnés auraient pu être évités s'il y avait eu une inspection préalable de l'endroit et une meilleure coordination avec l'APS.

[67] Une fois en cours, l'opération de renflouement du *Western Breeze* elle-même a été un processus difficile et interminable. D'après l'exposé de la GCC, la première tentative, faite au début de l'après-midi du 13 juillet 2019, s'est soldée par un second naufrage du navire et d'autres rejets d'hydrocarbures, lesquels ont dû être récupérés avant que l'opération de sauvetage ne puisse se poursuivre. L'exposé donne peu de détails sur les raisons de l'échec de cette tentative, mais il dit que le navire a dû être remis à l'eau pour pouvoir replacer les élingues autour de sa coque. Finalement, ce processus a dû être abandonné parce que les pompes installées par Mercury Transport ne suffisaient pas à vider l'eau qui s'infiltrait à nouveau dans le navire.

[68] À cet égard, le récit plus détaillé du président de Medanic Fisheries Ltd., qui était sur les lieux ce jour-là pour observer l'opération de sauvetage, est utile. Selon lui, Mercury Transport a choisi de placer des câbles métalliques autour de la coque du navire. Il dit avoir exprimé sa crainte que l'usage de câbles métalliques risquait de compromettre davantage la coque du navire, en raison de l'état détérioré des bordages. Il affirme aussi avoir suggéré d'utiliser des sangles en toile. En l'absence de preuve contraire, et compte tenu du fait que Il connaissait bien le navire et son état, son récit est accepté.

[69] L'exposé ne mentionne pas que le président de Medanic Fisheries Ltd. a fait une mise en garde spécifique contre la première tentative de sauvetage faite par Mercury Transport. La réponse que la GCC a donnée à la Caisse à propos du commentaire du président de Medanic Fisheries Ltd., à savoir que [traduction] « le président de Medanic Fisheries a dit beaucoup de choses ce jour-là », est dédaigneuse. De plus, il n'y a aucune raison de penser que la mise en garde faite par le président de Medanic Fisheries Ltd. était mal fondée, ou qu'il ne s'agissait pas en fait d'une évaluation précise de la situation. Il est déraisonnable que la GCC ait écarté les préoccupations exprimées par le président de Medanic Fisheries Ltd., sans preuve qu'un effort ait été fait pour évaluer la validité de ses préoccupations.

[70] La deuxième tentative pour renflouer le *Western Breeze* a commencé vers 16 h 00. Comme avant, le but était de soulever le navire hors de l'eau à l'aide d'un chaland à grue et de le placer sur un second chaland pour l'enlever. D'après l'exposé, cette tentative a été abandonnée lorsqu'il est devenu évident que le navire était trop lourd pour la grue. En fin de compte, il a fallu laisser le *Western Breeze* dans l'eau et attaché à la grue pour le soutenir afin de le remorquer. L'opération de remorquage n'a commencé qu'à 19 h 40, et on ne sait pas si le second chaland a été utilisé ou non.

[71] Le personnel de la GCC s'est démobilisé vers 22 h 00 le soir du 13 juillet 2019, mais l'opération de Mercury Transport semble s'être poursuivie – sans aucune explication – au moins jusqu'à 3 h 00 le lendemain, soit le 14 juillet 2019, lorsque les plongeurs de Hydra se sont démobilisés. Il se peut que les autres sous-traitants et Mercury Transport lui-même aient continué d'engager des frais même plus tard ce matin-là, mais il n'est pas possible de déterminer leurs heures de travail précises d'après les documents fournis. Lorsque des travaux ne sont pas décrits en détail, il est difficile de déterminer si les frais associés sont raisonnables.

[72] Dès le début de l'opération d'intervention – et en dépit du fait qu'ils participaient activement à leurs propres efforts – les propriétaires du *Western Breeze* ont été exclus des téléconférences multilatérales tenues par diverses autorités et parties intéressées. Cette exclusion, qui va à l'encontre des meilleures pratiques d'intervention environnementale, n'est pas justifiée par la preuve. Plus important encore, il est déterminé que la qualité générale de l'intervention a souffert en conséquence : les propriétaires du *Western Breeze* connaissaient le mieux l'état du navire avant l'incident, et ils étaient donc en mesure de fournir de l'information importante sur la manière dont le navire allait probablement réagir aux diverses pressions normalement exercées sur un navire durant une opération de sauvetage. Les commentaires exprimés par le président de Medanic Fisheries Ltd. le 13 juillet 2019 étaient d'une grande utilité, et ils semblent avoir été ignorés. Ces commentaires auraient été encore plus utiles durant la planification de l'opération menée par Mercury Transport, mais le président de Medanic Fisheries Ltd. n'a pas été consulté à ce stade.

[73] Mercury Transport a surestimé la capacité de son équipement d'intervention au moins deux fois. Dans chaque cas, cela a causé des retards et a augmenté les frais. Il est également déterminé que la décision de la GCC de ne pas obtenir un plan écrit était déraisonnable dans les circonstances, et que l'absence d'un plan écrit a probablement contribué aux retards et à l'augmentation des frais.

[74] D'une manière générale, la preuve permet de conclure que bon nombre des retards coûteux de l'opération de sauvetage du 13 juillet 2019 qui sont décrits en détail ci-haut auraient pu être évités grâce à une meilleure planification. Bien que l'opération ait visé à prévenir et à atténuer les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, et que les buts et les aspects généraux de l'opération aient été raisonnables, la décision de mener l'opération pendant une fin de semaine et les retards évitables qui ont été occasionnés ne l'étaient pas. Cela a entraîné une hausse injustifiable des frais, ce qui nécessite une réduction du montant de la facture de Mercury Transport et des frais de main-d'oeuvre de la GCC. Ces réductions sont expliquées en détail ci-après.

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

[75] 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 : 136 852,20 \$

[76] Les paragraphes qui suivent traitent des frais réclamés par la GCC pour les services contractuels.

Mercury Transport

[77] Mercury Transport a été engagé par la GCC pour gérer l'enlèvement du *Western Breeze* le 11 juillet 2019. Ses propres travaux se sont poursuivis au moins jusqu'au 15 juillet 2019, bien qu'il semble que Mercury Transport ait aussi géré l'entreposage du navire jusqu'à la fin de juillet, par l'intermédiaire d'un sous-traitant.

[78] Les figures 9 et 10 montrent une répartition des frais de la facture de Mercury Transport, dont le total partiel s'élève à 125 947,43 \$². Environ 15 % du montant payé à Mercury Transport couvre les services fournis par son propre personnel. Un très petit montant couvre des frais que le personnel de Mercury Transport a engagés pour des aliments, des taxis et du stationnement. Le reste des frais de la facture de Mercury Transport est réparti entre cinq sous-traitants. Chacune de ces trois catégories de frais est traitée ci-après sous des rubriques séparées; les frais réclamés et les frais recevables dans chaque catégorie sont résumés dans des tableaux individuels.

[79] Comme il a été noté, les buts et les divers aspects généraux de l'opération de Mercury Transport sont jugés raisonnables, mais certaines parties de l'intervention qui a été menée ne le sont pas. Les réductions apportées aux frais associés reflètent les problèmes liés au moment choisi pour mener l'opération et à sa durée générale. Dans les cas où le contenu limité des factures et des registres fournis permet de faire des réductions précises correspondant à la hausse injustifiable des frais, la méthodologie employée pour calculer ces réductions est expliquée en détail ci-après. Dans les cas où la preuve est insuffisante pour faire des calculs précis, une réduction générale de 50 % est appliquée pour tenir compte de la hausse déraisonnable des frais attribuable au déroulement de l'opération pendant une fin de semaine et aux retards considérés comme ayant été causés par un manque de planification.

Les frais de main-d'oeuvre du personnel Mercury Transport

[80] Le seul sommaire disponible des heures de travail du personnel de Mercury Transport et des frais associés se trouve à la figure 9. Bien que la Caisse lui en ait fait la demande le 3 août 2021, la GCC n'a fourni aucun autre détail sur ces frais, sauf pour dire qu'elle était satisfaite des explications données par Mercury Transport (voir la figure 15).

[81] D'après la facture reproduite à la figure 9, qui est résumée au tableau 2 ci-dessous, on ne sait pas combien d'employés de Mercury Transport ont effectué chaque tâche. On ne sait pas non plus si ces employés ont été rémunérés au taux de salaire normal ou au taux des heures supplémentaires. En raison des problèmes liés à l'opération de sauvetage qui sont décrits en détail ci-haut, l'absence d'une preuve évidente pose des difficultés.

[82] Étant donné que les divers frais des 12 et 15 juillet 2019 ne semblent pas être excessifs à la lumière des aspects raisonnables de l'opération, ils sont acceptés en entier.

[83] En ce qui concerne les frais du 13 juillet 2019, le peu de détails dans les documents de Mercury Transport ne permet pas de calculer des réductions qui reflètent avec précision

² En fait, les chiffres indiqués dans la facture s'élèvent à un total partiel légèrement inférieur, soit 125 944,43 \$.

les problèmes décrits plus tôt dans cette lettre. Par conséquent, les frais de main-d'oeuvre du personnel de Mercury Transport pour cette journée-là sont réduits de moitié.

Date	Description	Nombre d'heures	Prix unitaire	Montant réclamé	Montant recevable
2019-07-12	Inspection du navire par les plongeurs de Hydra	3 heures	440,00 \$	1 320,00 \$	1 320,00 \$
2019-07-12	Ramassage des pompes de location chez Dynamic	2 heures	100,00 \$	200,00 \$	200,00 \$
2019-07-12	Mobilisation d'un bateau et d'un chaland dans le port de Steveston	6 heures	400,00 \$	2 400,00 \$	2 400,00 \$
2019-07-13	Opération de sauvetage	21 heures	400,00 \$	8 400,00 \$	4 200,00 \$
2019-07-13	Deux membres d'équipage de plus pour l'opération de sauvetage	32 heures	120,00 \$	3 840,00 \$	1 920,00 \$
2019-07-15	Démobilisation du bateau et du chaland	6 heures	400,00 \$	2 400,00 \$	2 400,00 \$
2019-07-15	Nettoyage et retour des pompes de location chez Dynamic	4 heures	100,00 \$	400,00 \$	400,00 \$
2019-07-31	TPS (5 %)	–	–	948,00 \$	642,00 \$
Totaux				19 908,00 \$	13 482,00 \$

Tableau 2 – Sommaire des frais réclamés pour les services directs de Mercury Transport et des frais recevables

Les frais accessoires du personnel de Mercury Transport

[84] Tous les frais accessoires du personnel de Mercury Transport sont justifiés par des reçus, et ils sont tous jugés raisonnables. La seule réduction apportée à cet égard est la marge de 15 % facturée à la GCC. En règle générale, les taux de marge supérieurs à 10 % exigent une explication et une justification spéciale. En l'absence d'une telle justification, un taux de marge de 10 % est accepté. Le montant de la TPS a été réduit en conséquence.

Date	Article	Montant réclamé	Montant recevable
2019-07-12	Sandwiches et salades de Subway	15,17 \$	15,17 \$
2019-07-13	Richmond Taxi jusqu'à Steveston	52,24 \$	52,24 \$
2019-07-13	Royal City Taxi jusqu'à Steveston	52,24 \$	52,24 \$
2019-07-13	Diamond Parking à Steveston	14,29 \$	14,29 \$
2019-07-13	Diamond Parking à Steveston	14,29 \$	14,29 \$
2019-07-13	Pierside Deli	16,90 \$	16,90 \$
2019-07-13	Richmond Pizza	192,00 \$	192,00 \$
2019-07-31	Marge (15 %)	54,03 \$	35,72 \$
2019-07-31	TPS (5 %)	20,56 \$	19,64 \$
Totaux		431,72 \$	412,49 \$

Tableau 3 – Sommaire des frais accessoires réclamés pour le personnel de Mercury Transport et des frais recevables

Les frais des sous-traitants de Mercury Transport

[85] Les paragraphes qui suivent expliquent les montants qui ont été acceptés ou rejetés en ce qui concerne les sous-traitants de Mercury Transport. Comme noté ci-haut, dans les

cas où la preuve est insuffisante pour faire des réductions précises, une réduction générale de 50 % est appliquée. De même, le taux de marge de 15 % réclamé a été réduit à un taux raisonnable de 10 %.

[86] La facture de Hydra est reproduite à la figure 11. Les frais de personnel et les frais d'équipement de Hydra associés à l'inspection sous-marine du *Western Breeze* qui a été faite le 12 juillet 2019 sont jugés raisonnables, de même que tous les frais d'équipement et d'usage de la rampe de mise à l'eau engagés le 13 juillet 2019. Étant donné qu'aucun registre spécifique d'attribution des tâches n'a été fourni pour les frais de main-d'oeuvre engagés par Hydra le 13 juillet 2019, ces montants ont été réduits de moitié. Par conséquent, la facture de Hydra est acceptée au montant de 8 047,00 \$.

[87] Il est considéré que les problèmes touchant l'ensemble de l'opération de sauvetage qui sont décrits ci-haut n'ont pas entraîné une hausse injustifiable des frais de location des pompes chez Dynamic. De plus, l'usage de pompes pour les besoins de l'opération était raisonnable et nécessaire. Par conséquent, les frais de Dynamic sont acceptés en entier au montant de 790,22 \$.

[88] Bien que les frais des remorqueurs de Mercury L&T ne soient pas répartis de façon précise (voir la facture à la figure 12), il convient de noter que les tarifs de jour de semaine sont les mêmes que les tarifs de fin de semaine. Cela semble indiquer que les heures de travail supplémentaires n'ont pas été un facteur. Étant donné l'apparente affiliation entre Mercury L&T et Mercury Transport, il est probable que les membres d'équipage des remorqueurs de Mercury L&T étaient des employés de Mercury Transport. Étant donné que les frais de personnel de Mercury Transport ont déjà été réduits pour tenir compte de la déraisonnabilité des heures de travail supplémentaires et de la durée du déploiement, ces réductions n'ont pas été appliquées aux frais de Mercury L&T. Au lieu de cela, une réduction générale de 25 % a été appliquée aux frais d'usage des remorqueurs le 13 juillet 2019, pour tenir compte des retards déraisonnables de l'opération ce jour-là. Par conséquent, la facture de Mercury L&T est acceptée au montant de 15 200,00 \$.

[89] La facture de Vancouver Pile Driving est reproduite à la figure 13. Étant donné qu'elle ne contient pas de détails suffisants pour permettre de faire des réductions précises, les frais de personnel et d'équipement ont été réduits de moitié. Les frais de matériel sont acceptés en entier, car ils n'auraient pas été touchés par le moment choisi pour mener l'opération de renflouement ni par les retards de cette opération. Par conséquent, la facture de Vancouver Pile Driving est acceptée au montant de 31 774,65 \$.

[90] Enfin, les frais engagés par SIMB pour sortir le *Western Breeze* de l'eau, et pour l'entreposer pendant que la GCC attendait que les propriétaires du navire agissent, sont généralement raisonnables dans les circonstances. La seule réduction qui a été faite se rapporte aux frais de 1 000,00 \$ facturés pour le [traduction] « levage d'urgence », qui n'est pas expliqué dans les documents fournis. Il est considéré peu probable que ces frais auraient été engagés si le navire avait été renfloué et sorti de l'eau durant les heures normales de travail en semaine. Par conséquent, la facture de SIMB est acceptée au montant de 3 621,42 \$.

[91] Un taux de marge de 10 % et la TPS sont acceptés en plus des montants recevables pour les différents sous-traitants. En raison de l'apparente affiliation entre Mercury L&T et Mercury Transport, qui ont le même siège social à Vancouver, il est déterminé que la marge appliquée aux services fournis en sous-traitance par Mercury L&T n'est pas raisonnable.

Date	Sous-traitant / Article	Description	Montant réclamé	Montant recevable
2019-07-15	Hydra	Inspection sous-marine du navire et aide à l'opération de sauvetage	13 420,00 \$	8 047,00 \$
2019-07-15	Dynamic	Location de pompes	790,22 \$	790,22 \$
2019-07-16	Mercury L&T	Remorqueurs et remorquage	19 000,00 \$	15 200,00 \$
2019-07-25	Vancouver Pile Driving	Chaland à grue et véhicules	54 840,77 \$	31 774,65 \$
2019-08-02	SIMB	Enlèvement du navire et entreposage jusqu'au 2019-07-31	4 621,42 \$	3 621,42 \$
2019-07-31	Marge (15 %)	–	13 900,86 \$	4 423,33 \$
2019-07-31	TPS (5 %)	–	5 328,66 \$	3 192,83 \$
Totaux			111 901,93 \$	67 049,45 \$

Tableau 4 – Sommaire des frais réclamés pour les services des sous-traitants de Mercury Transport et des frais recevables

GFL Environmental

[92] Les frais réclamés pour les services de GFL Environmental (2 576,70 \$), qui couvrent l'élimination de matériel absorbant souillé, sont considérés comme ayant été engagés de manière raisonnable en réponse à la pollution par les hydrocarbures et ils sont acceptés en entier.

CSMS

[93] Bien que CSMS ait été chargé d'évaluer la menace environnementale que posait le *Western Breeze*, l'inspecteur n'a eu qu'un accès limité aux espaces intérieurs du navire, et bon nombre de ses observations n'étaient que des conjectures. Il est difficile de comprendre pourquoi le personnel de la GCC n'aurait pas pu faire les mêmes observations lui-même.

[94] De plus, avant même que le *Western Breeze* ne coule, la GCC savait que les propriétaires du navire allaient le déconstruire. Étant donné que l'incident n'aurait pu qu'aggraver l'état du navire, il aurait dû être évident aux yeux de la GCC que le navire n'avait au mieux qu'une valeur résiduelle négligeable.

[95] Étant donné que l'inspection du navire et le rapport d'inspection ne sont pas considérés comme des mesures raisonnables prises en réponse à la pollution par les hydrocarbures, les frais associés (2 030,70 \$) ne sont pas acceptés.

Sommaire des frais réclamés pour les services contractuels et des frais recevables

[96] Le tableau ci-dessous montre un sommaire des frais réclamés pour les services contractuels et des frais recevables.

Entrepreneur	Description des travaux	Date de la facture	Montant réclamé	Montant recevable
Mercury Transport	Déploiement de matériel absorbant, opération de renflouement, et enlèvement du navire	2019-07-31	132 244,80 \$	80 943,94 \$
GFL	Élimination de deux sacs de matériel absorbant souillé	2019-07-19	2 576,70 \$	2 576,70 \$
CSMS	Inspection du navire, rapport et photos	2019-07-30	2 030,70 \$	0.00 \$
Totaux			136 852,20 \$	83 520,64 \$

Tableau 5 – Sommaire des frais réclamés pour les services contractuels et des frais recevables

La portion de la demande d'indemnisation relative aux services contractuels est recevable au montant de 83 520,64 \$.

Annexe 3 – Déplacements

Montant réclamé : 285,79 \$

[97] Les frais de déplacement réclamés par la GCC sont répartis à la figure 5. Bien que les documents fournis à l'appui de ces frais contiennent peu de détails, les montants réclamés sont raisonnables et semblent être conformes aux taux du Conseil du Trésor. Les frais de déplacement ont été engagés seulement les 13 et 14 juillet 2019, soit deux des journées les plus chargées de l'opération d'intervention.

[98] Même si l'opération de renflouement et d'enlèvement avait été repoussée à la semaine du 15 juillet 2019, il est probable que des frais de déplacement similaires auraient été engagés. De plus, bien que les frais réclamés pour l'usage d'un véhicule particulier n'aient pas été justifiés, il est probable que la prolongation de l'opération d'intervention aurait mené à un plus grand usage de véhicules par la GCC, ce qui aurait augmenté les frais d'intervention d'une autre façon. Compte tenu de ce qui précède, tous les frais de déplacement réclamés sont jugés raisonnables.

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

Annexe 4 – Salaires – Personnel à temps plein

Montant réclamé : 321,86 \$

[99] Les frais réclamés pour les salaires normaux sont résumés au tableau 1. Pour les motifs énoncés ci-haut, les frais réclamés pour la période du 10 au 12 juillet 2019 sont acceptés en entier. Les frais de salaire réclamés pour la fin de semaine du 13 et du 14 juillet 2019 sont généralement acceptés, mais les montants ont été ajustés en fonction de ce que ces travaux auraient coûté s'ils avaient été accomplis en semaine (c'est-à-dire les 15 et 16 juillet 2019).

[100] Les montants en dollars et le nombre d'heures normales de travail acceptés pour chacun des quatre membres du personnel de la GCC qui ont pris part à l'opération d'intervention sont les suivants :

- a. 387,08 \$ (7,5 heures) pour GS;
- b. 344,85 \$ (7,5 heures) pour JL;

- c. 942,59 \$ (20,5 heures) pour JT; et
- d. 390,83 \$ (8,5 heures) pour DH.

[101] En conséquence, les frais acceptés pour les salaires normaux sont plus élevés que le montant réclamé par la GCC. Cette anomalie est plus que compensée par la réduction des frais réclamés par la GCC pour les heures de travail supplémentaires.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux salaires est recevable au montant de 2 065,35 \$, ce qui est supérieur au montant réclamé.

Annexe 5 – Heures de travail supplémentaires – PTP Montant réclamé : 5 280,30 \$

[102] Les frais réclamés pour les heures de travail supplémentaires sont résumés au tableau 1. Les frais que la GCC a réclamés pour les heures de travail supplémentaires ont été traités de la même manière que les frais qu'elle a réclamés pour les salaires normaux. Une heure de travail supplémentaire par jour au taux de rémunération GT-04 pour la surveillance effectuée les 13 et 14 juillet 2019 (samedi et dimanche) est acceptée, au motif que la GCC a consacré le même temps à cette tâche les 11 et 12 juillet 2019 (jeudi et vendredi). Étant donné que le montant réclamé pour le 30 juillet 2019 n'a pas été expliqué, il n'est pas accepté.

[103] Les paramètres suivants, fondés sur la convention collective applicable, ont été utilisés pour calculer les frais des heures de travail supplémentaires acceptés : (1) les jours de semaine, les heures supplémentaires commencent après 7,5 heures normales de travail et sont rémunérées au taux et demi du salaire de base d'un employé (c.-à-d. sans compter les avantages sociaux) pour les premières 7,5 heures supplémentaires et au taux double par la suite; (2) le samedi, les premières 7,5 heures de travail sont rémunérées au taux et demi du salaire de base; et (3) le dimanche, toutes les heures de travail sont rémunérés au taux double du salaire de base.

[104] Les montants en dollars et le nombre d'heures de travail supplémentaires acceptés pour chacun des quatre membres du personnel de la GCC qui ont pris part à l'opération d'intervention sont les suivants :

- a. 96,78 \$ (1,5 heure au taux et demi) pour GS;
- b. 756,82 \$ (8,5 heures au taux et demi, 3,5 heures au taux double) pour JL;
- c. 919,68 \$ (12 heures au taux et demi, 3 heures au taux double) pour JT; et
- d. 804,72 \$ (10 heures au taux et demi, 3 heures au taux double) pour DH.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux heures de travail supplémentaires est recevable au montant de 2 578,00 \$.

Annexe 11 – Équipement de lutte contre la pollution Montant réclamé : 3 048,96 \$

[105] Les frais réclamés pour l'équipement de lutte contre la pollution sont résumés à la figure 6. Il est conclu que tous ces frais ont été engagés de manière raisonnable pour atténuer la pollution par les hydrocarbures.

La portion de la demande d'indemnisation relative à l'équipement de lutte contre la pollution est recevable en entier.

Annexe 12 – Véhicules Montant réclamé : 1 686,70 \$

[106] Les frais réclamés par la GCC pour l'usage de véhicules sont répartis à la figure 7. L'usage de deux petits véhicules pendant une journée chacun est jugé raisonnable, de même que les montants associés réclamés, lesquels correspondent aux taux du Conseil du Trésor. Par conséquent, les frais réclamés pour l'usage de ces deux véhicules sont acceptés en entier, au montant total de 131,14 \$.

[107] Bien que l'usage d'un camion de cinq tonnes pendant deux jours (les 13 et 14 juillet 2019) pour transporter l'équipement d'intervention et le matériel absorbant souillé soit jugé raisonnable, le tarif quotidien de 777,78 \$ réclamé pour l'usage de ce véhicule est excessif et n'est donc pas raisonnable. En général, les tarifs de location de ce genre de véhicule ne dépassent pas 40,00 \$ par jour, plus le carburant et le kilométrage, dont le tarif est d'environ 1,00 \$ le kilomètre. Si la GCC avait simplement loué un tel véhicule, les frais associés n'auraient pas dépassé 200,00 \$ par jour. Par conséquent, les frais relatifs à l'usage de ce véhicule sont acceptés au montant de 400,00 \$.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux véhicules est recevable au montant de 531,14 \$.

Annexe 13 – Administration Montant réclamé : 17,12 \$

[108] Cette portion de la demande d'indemnisation de la GCC représente 3,09 % des montants réclamés pour les frais de déplacement et les frais des salaires normaux, ces derniers ne comprenant pas la marge associée aux frais du régime d'avantages sociaux des employés. Cette méthode de calcul des frais d'administration est généralement acceptée comme étant raisonnable. Étant donné que les frais acceptés pour les salaires normaux sont plus élevés que le montant réclamé, les frais d'administration ont aussi été ajustés à la hausse en conséquence.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux frais d'administration est recevable au montant de 62,01 \$, ce qui est supérieur au montant réclamé.

SOMMAIRE DE L'OFFRE ET CONCLUSION

[109] Le tableau suivant montre un sommaire des frais réclamés et des frais recevables :

Annexe	Montant réclamé	Montant recevable
2 – Services contractuels	136 852,20 \$	83 520,64 \$
3 – Déplacements	285,79 \$	285,79 \$
4 – Salaires – Personnel à temps plein	321,86 \$	2 065,35 \$

Annexe	Montant réclamé	Montant recevable
5 – Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein	5 280,30 \$	2 578,00 \$
11 – Équipement de lutte contre la pollution	3 048,96 \$	3 048,96 \$
12 – Véhicules	1 686,70 \$	531,14 \$
13 – Administration	17,12 \$	62,01 \$
Totaux	147 492,93 \$	92 091,89 \$

Tableau 6 – Sommaire des montants réclamés et des montants recevables

[110] Le montant des frais recevables s'élève à 92 091,89 \$. 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.

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

[112] 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.

[113] 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.

[114] 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.

[115] 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'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.