



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

Ottawa, le 10 juin 2020

Dossier de la CIDPHN : 120-712-C1

PAR COURRIER RECOMMANDÉ ET PAR COURRIEL

Directeur principal, Gestion des incidents
Garde côtière canadienne
200, rue Kent (6S049)
Ottawa (Ontario) K1A 0E6

OBJET : *Sikuk* – Clarenville (Terre-Neuve-et-Labrador)
Date de l'incident : 2017-09-21

OFFRE D'INDEMNITÉ

Cette lettre est en réponse à une demande d'indemnisation présentée par la Garde côtière canadienne (la « GCC ») relativement au navire de pêche *Sikuk* qui, selon les rapports, chassait sur son ancre le 21 septembre 2017 à Clarenville, Terre-Neuve-et-Labrador (l'« incident »).

Le 1^{er} mars 2019, le bureau de l'administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la « CIDPHN ») a reçu, au nom de l'administrateur, la demande d'indemnisation de la GCC dans cette affaire. Dans sa demande d'indemnisation, la GCC a réclamé la somme de 195 109,00 \$¹ pour les frais qu'elle a engagés à la suite de l'incident. Le 5 mai 2020, la GCC a révisé le montant de sa demande d'indemnisation à la baisse à 130 208,34 \$. La demande d'indemnisation et les documents supplémentaires fournis par la GCC, y compris une demande d'indemnisation relative à un incident connexe impliquant le navire *Françoise*, ont été examinés. Des décisions concernant les montants réclamés ont été prises. Par la présente, une offre d'indemnité est faite à la GCC en réponse à sa demande d'indemnisation concernant le *Sikuk*, conformément aux articles 105 et 106 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (la « LRMM »). Cette lettre contient aussi une description de la demande d'indemnisation de la GCC, ainsi qu'une explication des conclusions et des décisions finales de l'administrateur.

Il a été conclu que la demande d'indemnisation de la GCC est recevable en partie. La somme de 79 826,14 \$ est offerte (l'« offre ») à la GCC en réponse à sa demande

¹ En raison d'une présumée erreur d'arrondissement, ce montant est de 0,01 \$ inférieur à la somme des frais réclamés dans toutes les annexes. Le montant total réclamé à l'origine a donc été rajusté à la hausse à 195 109,01 \$.

d'indemnisation. Si l'offre est acceptée, les intérêts courus prévus à l'article 116 de la LRMM seront calculés à la date où la somme offerte sera versée.

Table des matières

DEMANDE D'INDEMNISATION.....	3
Exposé	4
Sommaire des frais	8
Sommaire, reçu et factures à l'appui des frais réclamés pour le matériel et les fournitures	9
Sommaire et factures à l'appui des frais réclamés pour les services contractuels	10
Sommaire, registres et reçus à l'appui des frais réclamés pour les déplacements	12
Sommaire et registres à l'appui des frais réclamés pour les salaires	12
Sommaire et registres à l'appui des frais réclamés pour les heures de travail supplémentaires	13
Sommaire, registres et reçus d'achat de carburant à l'appui des frais réclamés pour l'usage de véhicules	13
Registres quotidiens de personnel et d'équipement et sommaire des frais réclamés pour l'équipement de lutte contre la pollution.....	14
Répartition des frais d'administration réclamés	15
Avis et ordre de la GCC concernant le <i>Sikuk</i> datés du 22 septembre 2017	16
Échange de courriels entre la GCC et le représentant de Burry Group	16
Ordre de la GCC concernant le <i>Sikuk</i> daté du 26 septembre 2017	18
Lettre de la GCC au propriétaire du <i>Sikuk</i> datée du 8 novembre 2017.....	18
Inspection de l'état du navire et évaluation du remorquage par London Offshore Consultants	19
Échange de courriels avec le propriétaire du <i>Sikuk</i> et lettre de la GCC datée du 24 novembre 2017.....	21
Sommaire des devis obtenus par la GCC pour les services de sécurité	23
ÉLÉMENTS DE PREUVE ADDITIONNELS ET CORRESPONDANCE AVEC LE DEMANDEUR	23
Les demandes d'indemnisation relatives au <i>Sikuk</i> et au <i>Françoise</i> ont été examinées et évaluées ensemble	23
Les montants des demandes d'indemnisation du <i>Sikuk</i> et du <i>Françoise</i> ont été redistribués, ce qui a eu pour effet de réduire le montant de la demande d'indemnisation du <i>Sikuk</i>	23
Éléments de preuve utiles inclus dans la demande d'indemnisation du <i>Françoise</i> ou résultant de son évaluation	24
Demandes de documents supplémentaires et d'éclaircissements	25
CONCLUSIONS ET DÉCISIONS	28
La demande d'indemnisation de la GCC est admissible en vertu de l'article 103 de la LRMM	28
La majeure partie des faits présentés par la GCC sont acceptés	28
Note concernant les propriétaires des navires.....	28
Les navires constituaient une menace de pollution par les hydrocarbures pendant qu'ils étaient à l'ancre dans le port de Clarenville	29
L'opération de remorquage menée par McKeil était une mesure raisonnable	30
La décision d'utiliser le quai de Hardwoods comme lieu de refuge temporaire était raisonnable	32
Les frais d'entreposage du <i>Sikuk</i> pendant une longue période n'étaient pas raisonnables.....	33
La date limite des frais d'entreposage associés au <i>Sikuk</i> est fixée au 24 octobre 2017.....	39
Conclusions concernant la répartition des efforts du personnel et des frais associés	39
DÉTAILS DE L'OFFRE.....	41
Annexe 1 : Matériel et fournitures	41
Annexe 2 : Services contractuels	43
Annexe 3 : Déplacements	47
Annexe 4 : Salaires – Personnel à temps plein	47
Annexe 5 : Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein	47
Annexe 11 : Équipement de lutte contre la pollution	47

Annexe 12 : Véhicules.....	47
Annexe 13 : Administration	48
SOMMAIRE DE L'OFFRE	48

DEMANDE D'INDEMNISATION

La demande d'indemnisation de la GCC comprend ce qui suit :

- une lettre d'accompagnement du directeur de la Gestion des incidents de la région de l'Atlantique de la GCC;
- une lettre d'accompagnement du surintendant de l'intervention environnementale de la région de l'Atlantique;
- un exposé décrivant les événements liés à l'incident et à l'intervention de la GCC;
- un sommaire des frais;
- un sommaire, un reçu et des factures à l'appui des frais réclamés pour le matériel et les fournitures;
- un sommaire et des factures à l'appui des frais réclamés pour les services contractuels;
- un énoncé des travaux pour le contrat de remorquage;
- l'accord de remorquage;
- un sommaire, des registres et des reçus à l'appui des frais réclamés pour les déplacements;
- un sommaire et des registres à l'appui des frais réclamés pour les salaires;
- les registres quotidiens de personnel et d'équipement;
- un sommaire et des registres à l'appui des frais réclamés pour les heures de travail supplémentaires;
- un sommaire à l'appui des frais réclamés pour l'équipement de lutte contre la pollution;
- un sommaire, des registres et des reçus d'achat de carburant à l'appui des frais réclamés pour l'usage de véhicules;
- une répartition des frais d'administration réclamés;
- un échange de courriels avec le propriétaire du *Sikuk*;
- un avis donné par la GCC concernant le *Sikuk* daté du 22 septembre 2017;
- un ordre donné par la GCC concernant le *Sikuk* daté du 22 septembre 2017;
- un échange de courriels entre la GCC et le représentant de Burry Group;
- un échange de courriels avec le propriétaire du *Françoise*;
- un ordre donné par la GCC concernant le *Sikuk* daté du 26 septembre 2017;
- une lettre de la GCC au propriétaire du *Sikuk* datée du 8 novembre 2017;
- une lettre de la GCC au propriétaire du *Sikuk* datée du 24 novembre 2017;
- une inspection de l'état du navire et une évaluation du remorquage effectuées par London Offshore Consultants; et
- un sommaire des devis obtenus par la GCC pour les services de sécurité.

Dans la mesure où les documents énumérés ci-haut sont pertinents par rapport à l'évaluation de la demande d'indemnisation, leur contenu est décrit ci-après.

Exposé

D'après l'exposé, à 18 h 02 le 21 septembre 2017, l'agent de service d'intervention environnementale de la GCC a été avisé que deux navires étaient à la dérive ou chassaient sur leur ancre dans le port de Clarenville, à Terre-Neuve-et-Labrador. Il a été déterminé qu'il s'agissait du *Sikuk* et du *Françoise* (collectivement appelés les « navires »), deux navires de pêche qui avaient été ancrés par Burry's Shipyard (« Burry's »). La GCC a pris contact avec Burry's, qui a identifié les propriétaires des navires et a fourni leurs coordonnées.

La GCC a pris contact avec le propriétaire du *Sikuk* et lui a donné un avis verbal, en vertu de l'alinéa 180(1)a) de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (la « LMMC »), pour l'informer du besoin de prendre des mesures immédiates.

Le 22 septembre 2017, deux membres du personnel d'intervention environnementale ont été dépêchés de St. John's à Clarenville et sont arrivés à 8 h 40. Un bateau patrouilleur du ministère des Pêches a transporté les membres du personnel d'intervention environnementale jusqu'au *Sikuk*. Ces derniers ont observé que le *Françoise* était attaché au côté bâbord du *Sikuk* au moyen de trois câbles d'amarrage. Le *Sikuk* n'avait pas de puissance, et ses deux ancres avant étaient mouillées. Le *Françoise* n'avait aucune ancre, et il n'a pas été possible de monter à bord pour des raisons de sécurité. Les navires n'avaient pas de feux de signalisation ni de balises de jour. On a estimé que le *Sikuk* contenait environ 11 500 litres de polluants. À la suite de leur évaluation préliminaire, les deux membres du personnel d'intervention environnementale sont retournés à St. John's.

La GCC a d'abord donné un avis, puis un ordre, au propriétaire du *Sikuk* et à Burry's en vertu de l'article 180 de la LMMC. La GCC a demandé aux deux parties de lui faire connaître leurs intentions immédiatement. Burry's a répondu qu'il ne se considérait pas comme une partie responsable et a indiqué qu'il ne prendrait aucune autre mesure. Aucune réponse n'a été reçue du propriétaire du *Sikuk*.

À 2 h 00 le 23 septembre 2017, le navire de la GCC *Harp* est arrivé à un quai désaffecté de Clarenville pour surveiller et évaluer les navires. La GCC a déterminé que le *Beverly M I*, qui se trouvait à Sydney, en Nouvelle-Écosse, était le remorqueur commercial le plus proche qui était disponible. La GCC a préparé un énoncé des travaux de remorquage et elle a conclu un contrat d'urgence avec McKeil Marine Ltd. (« McKeil »), l'exploitant du *Beverly M I*. Le remorqueur devait se rendre à Clarenville le plus tôt possible. Le personnel d'intervention environnementale a commencé à chercher un lieu de refuge convenable pour sécuriser les navires.

Le 24 septembre 2017, le *Beverly M I* faisait route vers Clarenville et devait arriver à 6 h 00 le lendemain matin. La GCC a trouvé un lieu de refuge temporaire pour les navires au quai où le *Harp* était amarré. Le quai était en mauvais état et sa surface était en détérioration; la GCC a donc accepté les conditions d'utilisation du quai stipulées par son propriétaire, Newfoundland Hardwoods Ltd. (« Hardwoods »). Selon ces conditions, la GCC devait assurer la sécurité des lieux 24 heures sur 24 pour limiter les problèmes de responsabilité,

et seul le personnel de la GCC était autorisé à utiliser le quai. Après avoir obtenu quatre devis, la GCC a engagé l'entreprise GardaWorld pour assurer la sécurité des lieux.

L'équipage du *Harp* a fait des sondages autour du quai de Hardwoods et a acheté le matériel nécessaire pour sécuriser les navires. Le personnel d'intervention est arrivé avec 700 pieds de cordages, des sangles et des manilles, et il a dégagé les ponts des navires.

Le *Beverly M I* est arrivé sur les lieux à Clarenville à 4 h 20 le 25 septembre 2017. À la suite d'une réunion d'information sur les mesures de sécurité à laquelle ont assisté l'équipage du *Harp* et celui du remorqueur qui venait d'arriver, l'opération de remorquage a débuté à 7 h 00. À 10 h 00, le *Sikuk* était sécurisé au quai de Hardwoods, après quoi le *Beverly M I* a quitté les lieux. Aucun polluant n'a été rejeté par l'un ou l'autre navire durant l'opération de remorquage, et aucune pollution n'avait été signalée auparavant.

Le 26 septembre 2017, la GCC a donné au propriétaire du *Sikuk* un deuxième ordre en vertu de l'article 180 de la LMMC, selon lequel il devait fournir un plan d'action au plus tard à 9 h 00 le 2 octobre 2017. Le lendemain, le propriétaire a répondu qu'un représentant local du *Sikuk* avait été désigné, et qu'un plan d'action serait présenté au plus tard le 30 septembre 2017.

Le 30 septembre 2017, le personnel d'intervention environnementale a quitté St. John's pour vérifier la situation d'amarrage des navires. Il a constaté que la situation était inchangée depuis l'opération de remorquage, et que le *Sikuk* était droit et à égal tirant d'eau. Il a fait des ajustements mineurs aux manilles d'amarrage. Le personnel de GardaWorld a signalé qu'aucune personne non autorisée n'avait eu accès au site, mais le personnel de la GCC a remarqué que la porte du gaillard d'avant du *Sikuk* était ouverte. Un suivi effectué auprès du commandant du *Harp* a révélé que la porte avait été laissée ouverte par inadvertance après l'opération de remorquage.

À 8 h 47 le 2 octobre 2017, le propriétaire du *Sikuk* a présenté un plan d'action pour le navire. La GCC a rejeté ce plan, car elle le jugeait vague et incomplet, et elle n'était pas d'accord avec l'échéancier de deux semaines qui y était proposé. En particulier, l'absence d'un plan pour enlever les polluants du *Sikuk* était inacceptable à la GCC. Le lendemain, la GCC a envoyé au propriétaire une lettre précisant les détails additionnels exigés et lui donnant jusqu'au 4 octobre 2017 pour répondre. Dans sa lettre, la GCC a aussi indiqué qu'elle prendrait les mesures nécessaires pour éliminer la menace de pollution que posait le *Sikuk*, si le propriétaire ne le faisait pas.

Le 4 octobre 2017, le propriétaire du *Sikuk* a fourni l'information demandée. Le propriétaire avait engagé un consultant maritime et avait commencé à examiner des options pour remorquer son navire. Après avoir parlé au consultant maritime du propriétaire, la GCC a noté que [traduction] « [le consultant maritime] n'avait pas été informé de tous les détails de la situation par le propriétaire et qu'il avait maintenant une meilleure compréhension de la situation. »

Le 11 octobre 2017, le propriétaire a informé la GCC que le consultant maritime avait produit un plan pour le *Sikuk*. La GCC a rappelé au propriétaire l'urgence de la situation,

mais au cours des semaines suivantes, elle n'a reçu que de l'information incomplète ou vague, bien qu'elle lui ait demandé à plusieurs reprises de fournir des éclaircissements ou d'agir.

Le 12 octobre 2017, le personnel d'intervention environnementale est retourné à Clarenville pour vérifier la situation des navires et inspecter les câbles d'amarrage. Aucun problème n'a été signalé, et la situation semblait être inchangée.

Le 8 novembre 2017, la GCC a envoyé au propriétaire par courriel un [traduction] « dernier avis de se conformer à l'ordre donné le 26 septembre 2017, en vertu de l'article 180 de la LMMC, au plus tard à 10 h 00 le mardi 4 novembre 2017 [sic] ». ² Le propriétaire a aussi été informé que s'il ne se conformait pas à l'ordre donné, la GCC prendrait les mesures nécessaires.

Le 13 novembre 2017, le consultant du propriétaire a communiqué avec la GCC pour demander que le délai soit prolongé de deux semaines, au nom du propriétaire. La GCC a répondu que des mesures devaient être prises immédiatement.

Le 14 novembre 2017, le délai a expiré à 10 h 00, mais dès le début de l'après-midi, la GCC avait reçu quatre courriels du propriétaire. Cependant, ces courriels ne contenaient pas, entre autres choses, un plan de remorquage approuvé par Transports Canada, une police d'assurance pour l'enlèvement d'une épave, ni des détails sur le retrait des polluants du *Sikuk*.

Le 16 novembre 2017, le personnel d'intervention environnementale est arrivé à Clarenville pour vérifier les navires et inspecter les câbles d'amarrage. Aucun problème n'a été signalé, et la situation semblait être inchangée. À 10 h 00, des représentants de London Offshore Consultants (« LOC ») sont arrivés sur place pour faire une évaluation des polluants se trouvant à bord du *Sikuk*, sous la supervision de la GCC. À la suite d'une réunion d'information sur les mesures de sécurité, l'évaluation des polluants a été faite, et les représentants de LOC et le personnel de la GCC ont quitté les lieux à 16 h 40. LOC devait produire un rapport écrit dans un délai de dix jours.

Le 17 novembre 2017, le propriétaire du *Sikuk* a envoyé un courriel à la GCC afin de savoir pourquoi elle n'avait pas donné la permission d'exécuter le plan proposé. La GCC a envoyé un courriel au propriétaire pour l'aviser qu'il devait fournir un plan révisé au plus tard le 29 novembre 2017 à 10 h 00, et que ce plan devait comprendre les éléments suivants, lesquels avaient tous été exigés dans les ordres donnés auparavant :

- un échéancier pour l'enlèvement des polluants et le remorquage jusqu'à un quai convenable, y compris les dispositions pour sécuriser et surveiller le *Sikuk* à ce nouvel endroit;
- tous les documents contractuels;
- une preuve d'assurance pour l'enlèvement d'une épave; et

² La date limite indiquée dans l'exposé semble être une erreur typographique. Plus loin dans l'exposé, on dit que la date limite était en fait le 14 novembre 2017, et non pas le 4 novembre 2017.

- un examen par un tiers du plan de remorquage effectué par un expert maritime qualifié.

La GCC a informé le propriétaire des résultats de l'évaluation faite par LOC, qui a révélé la présence de 16 500 litres de polluants à bord du *Sikuk*. Le propriétaire a aussi été avisé que s'il ne se conformait pas aux ordres donnés, la GCC prendrait les mesures nécessaires, qui pourraient comprendre l'enlèvement, la destruction ou la vente du *Sikuk* et de son contenu.

Le 27 novembre 2017, le propriétaire a accusé réception du courriel de la GCC daté du 17 novembre 2017.

Le 29 novembre 2017, le propriétaire a fourni les documents exigés à la GCC.

Le 1^{er} décembre 2017, la GCC a confirmé que le propriétaire avait obtenu une assurance pour l'enlèvement du *Sikuk*, mais l'assureur a avisé la GCC que le propriétaire devait remplir un formulaire avant d'entreprendre toute opération de remorquage. La GCC a transmis ce formulaire au propriétaire du navire et lui a demandé de fournir des précisions sur la situation.

Le 4 décembre 2017, le propriétaire a accusé réception de la demande de la GCC.

Le 8 décembre 2017, parce qu'elle n'avait encore reçu aucune réponse à sa demande, la GCC a fait un suivi auprès du propriétaire. Le propriétaire a répondu et a demandé de fixer une date et une heure pour lui permettre de monter à bord du navire afin de l'évaluer. La GCC a rappelé au propriétaire que l'accès au quai de Hardwoods n'était pas permis, et qu'il devait monter à bord du *Sikuk* par le côté mer.

Le 13 décembre 2017, les représentants du propriétaire ont fait une évaluation du *Sikuk* sous la supervision du personnel d'intervention environnementale de St. John's. Le lendemain, le propriétaire a proposé d'enlever les polluants du *Sikuk* sur place. La GCC a demandé au propriétaire de fournir le plan de cette opération et lui a rappelé que l'accès au quai de Hardwoods ne serait pas permis. Dans les jours suivants, un plan a été présenté et accepté, et il a été convenu que l'opération aurait lieu le 28 décembre 2017.

Le 28 décembre 2017, les conditions météorologiques ont causé des retards, et la GCC a accepté de reporter l'opération au 3 janvier 2018. Le 2 janvier 2018, la date de début de l'opération a été reportée à nouveau au 4 janvier 2018, date à laquelle le remorqueur engagé par le propriétaire était attendu à Clarenville.

Le 4 janvier 2018, le personnel d'intervention environnementale de St. John's est arrivé à Clarenville pour superviser l'enlèvement des polluants du *Sikuk*. Le remorqueur engagé par le propriétaire, appelé le *R J Ballott*, a été amarré bord à bord du *Sikuk* à 9 h 00. Les polluants à bord du *Sikuk* ont été pompés dans un seul réservoir pour en faciliter l'enlèvement par un camion aspirateur. La GCC avait demandé que l'équipe du camion aspirateur apporte un barrage flottant par mesure de précaution. Les travaux ont débuté à bord du navire, et le personnel d'intervention environnementale a quitté les lieux à 20 h 30.

Le 5 janvier 2018, l'arrivée du camion aspirateur engagé par le propriétaire a été retardée au lendemain, mais les travaux à bord du *Sikuk* ont pu se poursuivre. Un barrage flottant a été livré.

Le 6 janvier 2018, le camion aspirateur est arrivé et un barrage flottant a été déployé sur les lieux. Le camion aspirateur a enlevé 10 456 litres de polluants du *Sikuk*, et 7 600 litres d'hydrocarbures de plus ont été transférés dans les réservoirs du *R J Ballott*.

Le 8 janvier 2018, un inspecteur et un expert maritime de Transports Canada sont arrivés sur place pour surveiller le remorquage. Le personnel d'intervention environnementale a aussi surveillé les préparatifs du remorquage, qui étaient décrits dans le plan du propriétaire. Le *Sikuk* a quitté Clarendville en remorque à 21 h 00, à destination de Springdale, où il était attendu à 12 h 00 le 10 janvier 2018. Le remorqueur a fourni des rapports de situation périodiques en cours de route. Le personnel d'intervention environnementale a quitté les lieux après le départ du *Sikuk* et il est retourné à St. John's le lendemain.

Le 10 janvier 2018, le *R J Ballott* a signalé que le *Sikuk* avait été amarré à un quai à Springdale à 11 h 00, et qu'il n'y avait eu aucun rejet de polluant. La GCC a mis fin à son intervention.

Sommaire des frais

La demande d'indemnisation comprend le sommaire suivant des frais réclamés par la GCC :

INCIDENT:	FV Sikuk	PROJECT CODE:	2ER98
INCIDENT DATE:	September 21, 2017	DATE PREPARED:	January 28, 2019
DEPARTMENT:	Canadian Coast Guard	PREPARED BY:	[REDACTED]
			<u>SCH</u>
MATERIALS AND SUPPLIES	\$ 3,725.19		<u>1</u>
CONTRACT SERVICES	\$ 177,677.75		<u>2</u>
TRAVEL	\$ 2,014.02		<u>3</u>
SALARIES - FULL TIME PERSONNEL	\$ 4,072.63		<u>4</u>
OVERTIME - FULL TIME PERSONNEL	\$ 6,110.35		<u>5</u>
OTHER ALLOWANCES	\$ -		<u>6</u>
SALARIES - CASUAL PERSONNEL	\$ -		<u>7</u>
SHIPS' COSTS (EXCL. FUEL & O/T)	\$ -		<u>8</u>
SHIPS PROPULSION FUEL	\$ -		<u>9</u>
AIRCRAFT	\$ -		<u>10</u>
POLLUTION COUNTER-MEASURES EQUIPMENT (PCME)	\$ 69.45		<u>11</u>
VEHICLES	\$ 1,183.96		<u>12</u>
ADMINISTRATION	\$ 255.66		<u>13</u>
	<hr/>		
TOTAL CCG COST OF INCIDENT	\$ 195,109.00		

Figure 2 : Copie d'écran du sommaire des frais

Sommaire, reçu et factures à l'appui des frais réclamés pour le matériel et les fournitures

Les frais réclamés pour le matériel et les fournitures sont justifiés par un reçu et trois factures. La GCC a aussi fourni une répartition sommaire de cette portion de sa demande d'indemnisation :

MATERIALS AND SUPPLIES:	AMOUNT	HST	TOTAL	REFERENCE
CANADA POST	\$ 22.87	\$ -	\$ 22.87	1-1 <i>Paid by MC</i>
EXTREME EAST RIGGING SERVICES Emergency Towing Bridle	\$ 2,380.00	\$ 357.00	\$ 2,737.00	1-2 <i>Paid by MC</i>
NORTH ATLANTIC MARINE SUPPLIES 4 x Mooring Rope 100ft at \$96.14 each	\$384.56	\$57.68	\$ 442.24	1-3 <i>Paid by MC</i>
NORTH ATLANTIC MARINE SUPPLIES 3 x Choke Straps large at \$139.55 each 1 x Choke Straps small at \$36.20 each	\$454.85	\$68.23	\$ 523.08	1.4 <i>Paid by MC</i>

Figure 3 : Copie d'écran du sommaire des frais relatifs au matériel et aux fournitures

Les frais relatifs à Postes Canada sont justifiés par un reçu daté du 8 novembre 2017. Ils ont été engagés pour envoyer une lettre par courrier recommandé au propriétaire du *Sikuk* à Saint-Hubert (Québec).

Les frais relatifs à Extreme East Rigging Services Ltd. (« Extreme East ») pour l'achat d'une branche de remorque d'urgence sont justifiés par une facture datée du 13 octobre 2017. La description de la facture fait mention du *Harp*, et elle comprend une note manuscrite disant « FV *Sikuk* ». Cette facture comprend un seul article décrit comme suit : [traduction] « Une branche à deux jambes de 16 mm x 20 mètres »).

Il y a deux factures de North Atlantic Marine Supplies & Services Inc. (« North Atlantic »). La première facture, pour l'achat de 700 pieds de cordages, est datée du 21 novembre 2017. Elle montre un total de 773,89 \$, dont une proportion d'environ 57 %, ce qui représente 400 pieds de cordages, figure dans le sommaire des frais relatifs au matériel et aux fournitures inclus dans la demande d'indemnisation concernant le *Sikuk*. Un reçu, également daté du 21 novembre 2017, montrant que la facture a été payée en entier, est joint à la facture. La deuxième facture de North Atlantic, datée du 20 février 2018, n'est accompagnée d'aucun reçu et ne comprend aucune note. Elle contient l'information suivante :

Qty. Ord.	Qty. Shp.	Item Number	Description	Unit Price	UOM	Extended Price
5.00	5.00	NAMEE2903X12000	Sling Polyester Web 3' x 12 ft Cert#: NAM54055-1-5	36.20	ea	181.00
3.00	3.00	NAMEE2906X20	Sling Polyester Web 6' x 20' 2 Ply Cert#: NAM54056-1-3	139.55	ea	418.65
			Due Date	Amount Due		
			Mar 22, 2018	689.60		

Figure 4 : Copie d'écran de la facture de North Atlantic datée du 20 février 2018

Sommaire et factures à l'appui des frais réclamés pour les services contractuels

Les frais réclamés pour les services contractuels sont justifiés par 25 factures. La GCC a aussi fourni une répartition sommaire de cette portion de sa demande d'indemnisation :

CONTRACT SERVICES	AMOUNT	GST	TOTAL	REFERENCE
LONDON OFFSHORE CONSULTANTS Condition Survey and Towage Assessment	\$ 7,794.06	\$ 1,169.11	\$ 8,963.17	2-1, 2-2 Paid Jun 25/18
MCKEIL MARINE LIMITED Towing and Securing of F/V Sikuk	\$ 110,490.73	\$ 16,573.61	\$ 127,064.34	2-3 - 2-10 Paid Oct 23/17
GERGAR ENTREPRISE LIMITED Spetic pumping of portable toilet Total cost divided between F/V Sikuk and F/V Françoise	\$ 750.00	\$ 112.50	\$ 862.50	2-11, 2-12 Paid Dec 4/17
BATTLEFIELD EQUIPMENT RENTAL Rental of portable toilet Cost from Sept. 26, 2017 to Jan. 8, 2018 divided between F/V Sikuk and F/V Françoise	\$ 1,120.20	\$ 168.02	\$ 1,288.22	2-13 - 2-16 Paid by MC
GARDAWORLD 24 hour on-site security Cost from Sept. 26, 2017 to Jan. 8, 2018 divided between F/V Sikuk and F/V Françoise Cost from Jan.9-13, 2018 associated to F/V Françoise	\$ 70,565.00	\$ 10,584.76	\$ 81,149.76	2-17 - 2-36 Paid by MC
			\$ 40,574.88	

Figure 5 : Copie d'écran du sommaire des frais relatifs aux services contractuels

Les frais relatifs aux services de LOC sont justifiés par une facture datée du 20 avril 2018. Le total partiel de la facture, soit 7 794,06 \$, représente l'addition de deux montants :

6 720,00 \$ pour [traduction] « Honoraires professionnels (heures) » et 1 074,06 \$ pour [traduction] « Dépenses remboursables ». La facture est accompagnée d'une répartition détaillée de ces montants; en ce qui concerne les honoraires professionnels et les heures, elle montre ce qui suit :

			Hours	Rate	Amount
00371	██████████	11/15/2017	3.00	210.00	630.00
	Travel to St John's				
00371	██████████	11/16/2017	10.00	210.00	2,100.00
	Travel to Clarenville, inspection of Sikuk and then return to Halifax				
00375	██████████	11/17/2017	3.00	210.00	630.00
	Anticipated trim calculations based on assumed liquids ROB				
00375	██████████	11/21/2017	2.00	210.00	420.00
	Estimate of trim associated with loss of anchors/chains				
00375	██████████	11/22/2017	2.00	210.00	420.00
	Estimate of volume of oily water in engine room bilge				
00371	██████████	11/22/2017	2.00	210.00	420.00
	Estimation of pollutants				
00371	██████████	11/30/2017	3.00	210.00	630.00
	Reporting				
00371	██████████	1/4/2018	7.00	210.00	1,470.00
	Reporting				
	Totals		32.00		6,720.00

Figure 6 : Copie d'écran de la répartition des honoraires professionnels (heures) de LOC (les noms des deux experts maritimes de LOC sont caviardés)

Les frais relatifs aux services de McKeil sont justifiés par une facture datée du 27 septembre 2017, un énoncé des travaux daté du 22 septembre 2017, ainsi qu'un accord de remorquage international BIMCO qui est signé et daté du 25 septembre 2017, mais qui indique que l'accord a été conclu le 22 septembre 2017. Ces trois documents décrivent le remorquage des deux navires. La facture montre que le *Beverly M I* a été utilisé pendant six jours (du 22 au 27 septembre 2017) au taux quotidien de 14 500,00 \$, plus 23 490,73 \$ en frais de carburant et 16 573,61 \$ en taxes.

Les frais relatifs aux services de Gergar Enterprises Limited (« Gergar ») sont justifiés par deux factures. La première facture s'élève à 287,50 \$ et elle est datée du 8 novembre 2017. La deuxième facture s'élève à 575,00 \$ et la date dit simplement [traduction] « Déc. 2017 ».

Les frais relatifs aux services de Battlefield Equipment Rentals (« Battlefield ») sont justifiés par quatre factures, datées du 18 octobre 2017 au 25 janvier 2018. Chaque facture s'élève à 315,88 \$ et comprend des notes manuscrites qui expliquent la répartition des frais entre le *Sikuk* et le *Françoise*. Les trois premières factures sont divisées en parts égales entre les deux navires. La quatrième facture, qui comprend la location d'une toilette transportable du 19 décembre 2017 au 16 janvier 2018, comprend une note disant que seuls les frais engagés jusqu'au 8 janvier 2018 inclusivement, qui s'élèvent à 225,60 \$, sont répartis en parts égales entre les deux navires. Le solde, soit 90,28 \$, est attribué seulement au *Françoise*.

Enfin, les frais relatifs aux services de GardaWorld sont justifiés par 17 factures, datées du 4 octobre 2017 au 17 janvier 2018. Le total de chaque facture varie entre 253,00 \$ et 6 072,00 \$, et chacune d'elles contient une note manuscrite indiquant la répartition des frais

entre les deux navires. En général, chaque facture couvre les frais des services de sécurité pour les deux navires pendant une période d'une semaine. Chaque semaine comprend 14 quarts de travail d'une durée de 12 heures, et seulement un agent de sécurité était présent sur les lieux durant chaque quart de travail. Les 16 premières factures sont divisées en parts égales entre les deux navires. La dernière facture, qui couvre la période du 7 au 13 janvier 2018, contient une note disant que seul un montant de 822,25 \$, qui représente les deux premiers jours de la période visée, a été attribué au *Sikuk*.

Sommaire, registres et reçus à l'appui des frais réclamés pour les déplacements

Les frais de déplacement réclamés semblent être pour un seul voyage effectué par deux membres du personnel d'intervention environnementale entre le 4 et le 9 janvier 2018. Divers registres ont été fournis à l'appui des frais journaliers, et quatre reçus d'hôtel ont été fournis à l'appui des frais d'hébergement commercial.

La demande d'indemnisation comprend des sommaires détaillés des frais de déplacement de chacun des deux membres du personnel :

Date	Province	Breakfast	Lunch	Dinner	Incidentals	Private Accommodation
4-Jan-18	NL	\$ 19.10	\$ 18.90	\$ 47.35	\$ 17.30	\$ -
5-Jan-18	NL	\$ 19.10	\$ 18.90	\$ 47.35	\$ 17.30	\$ -
6-Jan-18	NL	\$ 19.10	\$ 18.90	\$ 47.35	\$ 17.30	\$ -
7-Jan-18	NL	\$ 19.10	\$ 18.90	\$ -	\$ 17.30	\$ -
8-Jan-18	NL	\$ 19.10	\$ 18.90	\$ 47.35	\$ 17.30	\$ -
9-Jan-18	NL	\$ 19.10	\$ -	\$ -	\$ 17.30	\$ -
Totals:		\$ 114.60	\$ 94.50	\$ 189.40	\$ 103.80	\$ -

Accommodations
Commercial Accommodation: 3 nights (Jan 4-7) at \$119.95 + HST (\$17.99) = \$413.82
1 night (Jan 8) at \$109.95 + HST (\$16.49) = \$126.44

Date	Province	Breakfast	Lunch	Dinner	Incidentals	Private Accommodation
4-Jan-18	NL	\$ 19.10	\$ 18.90	\$ 47.35	\$ 17.30	\$ -
5-Jan-18	NL	\$ 19.10	\$ 18.90	\$ 47.35	\$ 17.30	\$ -
6-Jan-18	NL	\$ 19.10	\$ 18.90	\$ 47.35	\$ 17.30	\$ -
7-Jan-18	NL	\$ 19.10	\$ 18.90	\$ -	\$ 17.30	\$ -
8-Jan-18	NL	\$ 19.10	\$ 18.90	\$ 47.35	\$ 17.30	\$ -
9-Jan-18	NL	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 17.30	\$ -
Totals:		\$ 95.50	\$ 94.50	\$ 189.40	\$ 103.80	\$ -

Accommodations
Commercial Accommodation: 3 nights (Jan 4-7) at \$109.95 + HST (\$16.49) = \$379.32
1 night (Jan 8) at \$109.95 + HST (\$16.49) = \$126.44

Figures 7 et 8 : Copies d'écran des sommaires détaillés des frais de déplacement de chacun des deux membres du personnel d'intervention environnementale

Les frais d'hébergement commercial indiqués dans les figures 7 et 8 correspondent à chacun des quatre reçus d'hôtel joints à la demande d'indemnisation de la GCC.

Sommaire et registres à l'appui des frais réclamés pour les salaires

Les frais de salaire réclamés pour quatre membres du personnel d'intervention environnementale sont justifiés par des registres et résumés comme suit :

	Group & Level	Time (Hours)	Rate	COST	REFERENCE
September 22 - October 12, 2017					
	GT-05	7.5	\$ 44.38	\$ 332.85	4-1
	GT-05	7.5	\$ 45.71	\$ 342.83	4-2
	GT-04	7.5	\$ 38.37	\$ 287.78	4-3
	GT-04	7.5	\$ 43.62	\$ 327.15	4-4
				\$ 1,290.60	
	Total cost divided between FV Sikuk and FV Francoise			\$ 645.30	
November 16, 2017 - January 9, 2018					
	GT-05	15.0	\$ 44.38	\$ 665.70	4-1
	GT-05	26.0	\$ 45.71	\$ 1,188.46	4-2
	GT-04	41.0	\$ 38.37	\$ 1,573.17	4-3
				\$ 3,427.33	

Figure 9 : Copie d'écran du sommaire des frais de salaire (les noms des quatre membres du personnel d'intervention environnementale sont caviardés)

Sommaire et registres à l'appui des frais réclamés pour les heures de travail supplémentaires

Les frais réclamés pour les heures de travail supplémentaires de quatre membres du personnel d'intervention environnementale sont justifiés par des registres et résumés comme suit :

	Group & Level	1.5 x	2.0 x	Total Overtime Hours	Rate	COST	REFERENCE
September 22 - October 12, 2017							
	GT-05	19.00	13.50	55.50	\$ 36.98	\$ 2,052.39	5-1 - 5-4
	GT-05	6.50	0.00	9.75	\$ 38.09	\$ 371.38	5-5 - 5-7
	GT-03		12.5	25.00	\$ 28.38	\$ 709.50	5-10, 5-11
						\$ 3,133.27	
	Total cost divided between FV Sikuk and FV Francoise					\$ 1,566.63	
November 16, 2017 - January 8, 2018							
	GT-05	5.5	0.0	8.25	\$ 36.98	\$ 305.09	5-1 - 5-4
	GT-05	27	10.0	60.50	\$ 38.09	\$ 2,304.45	5-5 - 5-7
	GT-04	27	10.0	60.50	\$ 31.97	\$ 1,934.19	5-8, 5-9
						\$ 4,543.72	

Figure 10 : Copie d'écran du sommaire des frais relatifs aux heures de travail supplémentaires (les noms des quatre membres du personnel d'intervention environnementale sont caviardés)

Sommaire, registres et reçus d'achat de carburant à l'appui des frais réclamés pour l'usage de véhicules

Les frais réclamés pour l'usage de véhicules sont justifiés par des registres de bord et des reçus d'achat de carburant. La GCC a aussi fourni une répartition sommaire des frais réclamés pour l'usage de véhicules :

UNIT #	MILEAGE (Kms)	RATE	TIME (days)	RATE	COST	REFERENCE
FORD F450 - #12-031	726	\$ 0.22	2.00	\$ 67.56	\$ 135.12	12-1, 12-2, 12-3
Fuel Cost					\$ 172.35	
<i>Travel to Clarenville, NL, September 22-24, 2017</i>						
<i>Cost divided between FV Sikuk and FV Francoise</i>						\$ 153.74
NISSAN ROGUE - #16-036	367	\$ 0.22	1.00	\$ 67.56	\$ 148.30	12-4, 12-5
<i>Travel to Clarenville, NL, September 30, 2017</i>						
<i>Cost divided between FV Sikuk and FV Francoise</i>						\$ 74.15
FORD EXPEDITION - #16-035	377	\$ 0.22	1.00	\$ 67.56	\$ 150.50	12-6, 12-7
<i>Travel to Clarenville, NL, October 12, 2017</i>						
<i>Cost divided between FV Sikuk and FV Francoise</i>						\$ 75.25
FORD EXPEDITION - #16-035	369	\$ 0.22	1.00	\$ 67.56	\$ 148.74	12-8, 12-9
<i>Travel to Clarenville, NL, November 16, 2017</i>						
FORD EXPEDITION - #16-035	365	\$ 0.22	1.00	\$ 67.56	\$ 147.86	12-10, 12-11
<i>Travel to Clarenville, NL, December 13, 2017</i>						
FORD EXPEDITION - #16-035	813	\$ 0.22	6.00	\$ 67.56	\$ 584.22	12-12, 12-13
<i>Travel to Clarenville, NL, January 4-9, 2018</i>						

Figure 11 : Copie d'écran du sommaire des frais relatifs aux véhicules

Registres quotidiens de personnel et d'équipement et sommaire des frais réclamés pour l'équipement de lutte contre la pollution

Treize registres quotidiens de personnel et d'équipement (les « registres quotidiens ») donnent un bref aperçu général de l'entière opération d'intervention environnementale, et ils contiennent quelques renseignements additionnels sur l'usage des véhicules et de l'équipement, notamment des données sur le kilométrage, qui correspondent à peu près à ce que montre la figure 11. Les registres quotidiens sont datés comme suit : les 21, 22, 24 et 30 septembre 2017; le 12 octobre 2017; le 16 novembre 2017; le 13 décembre 2017; du 4 au 9 janvier 2018.

L'entrée du 21 septembre 2017 comprend une note disant que les navires avaient été remorqués à leur point d'amarrage par Burry's environ trois semaines plus tôt.

L'entrée du 22 septembre 2017 comprend la note suivante concernant le *Sikuk* : [traduction] « 11 h 15 - le personnel d'intervention environnementale est monté à bord et a fait une évaluation des polluants. D'après ce qu'on a pu voir, il y avait au moins 1 500 litres d'hydrocarbures, de carburant et de produits chimiques à bord. Il n'a pas été possible d'obtenir accès aux réservoirs de carburant pour déterminer les niveaux au fond des réservoirs. »

La même entrée comprend aussi les notes suivantes : [traduction] « 16 h 55 - Arrivée à l'entrepôt. Discussion avec le Centre des opérations régionales à propos de l'état des navires. Recherche d'un remorqueur disponible pour l'agent supérieur d'intervention environnementale; 22 h 20 - terminé les notes et l'envoi de courriels au surintendant et à l'agent supérieur d'intervention environnementale pour les tenir au courant. »

L'entrée du 24 septembre 2017 indique l'usage d'une [traduction] « remorque à col-de-cygne ». Cela semble correspondre au montant de 69,45 \$, qui représente la moitié du taux quotidien d'utilisation d'une remorque d'intervention, et qui a été inclus et réclamé dans la catégorie de l'équipement de lutte contre la pollution (annexe 11).

La même entrée permet aussi de mieux comprendre l'usage du matériel acheté à North Atlantic (voir les figures 3 et 4) :

MATERIALS & SUPPLIES	MISSION #	QUANTITY	FIELD PURCHASES	INITIAL
Diesel fuel		77.9 ltrs	\$93.93 @ Donovans Irving	JP
6" by 6" by 12' pressure treated posts.		2	From depot inventory	JP
1 coil of 1 ½" poly rope		700ft	From depot inventory – replaced at NAM - \$773.89	JP
1" shackles		8	From depot inventory	JP
3" x 12' Choke straps		5	From depot inventory – replaced at NAM - \$208.15	JP
6" x 20' Choke straps		3	From depot inventory – replaced at NAM - \$481.45	JP

Figure 12 : Copie d'écran du registre quotidien du 24 septembre 2017

De plus, l'entrée du 30 septembre 2017 contient la description suivante des mesures prises pour amarrer les navires : [traduction] « Le François a été attaché au côté gauche au moyen de trois câbles d'amarrage de 100 pi, trois manilles de 1 po, et quatre sangles de serrage de 3 po x 12 pi provenant de l'entrepôt d'intervention environnementale. [...] Le Sikuk a été attaché au côté droit au moyen de quatre câbles d'amarrage de 100 pi, cinq manilles de 1 po, une sangle de serrage de 3 po x 12 pi, et trois sangles de serrage de 6 po x 20 pi. »

Enfin, l'entrée du 16 novembre 2017 contient la note suivante : [traduction] « 16 h 15 - [LOC] Évaluation terminée. Le personnel de LOC a indiqué qu'il fournira un rapport écrit avec [sic] 10 jours. »

Par ailleurs, les notes et les descriptions de l'équipement contenues dans les registres quotidiens correspondent généralement à l'exposé et aux autres documents fournis par la GCC. Les registres quotidiens aident aussi à résumer la répartition des activités quotidiennes du personnel, lesquelles sont examinées plus en détail ci-après.

Répartition des frais d'administration réclamés

La demande d'indemnisation comprend le sommaire suivant des frais d'administration réclamés :

		CCG REGION	
(i)	Rates:	Salaries portion	1.44%
		Other portion	1.09%
		Total Rate	<u>2.53%</u>
(ii)	Costs subject to Regional Rate (excl. EBP)		
		Materials and Supplies	3,725.19
		Travel	2,014.02
		Salaries - Full Time Personnel	3,393.86
		Other Allowances	-
		Salaries - Casual Personnel	-
		Ship O & M Costs	-
		Aircraft O & M Costs	-
			<u>-</u>
	Total Costs subject to Regional Rate		<u>9,133.07</u>
	Regional Administration Cost		<u>231.07</u>
(iii)	Costs subject to Corporate Rate (excl. EBP)		
		Materials and Supplies	3,725.19
		Travel	2,014.02
		Salaries - Full Time Personnel	3,393.86
		Other Allowances	-
		Salaries - Casual Personnel	-
		Ship O & M Costs	-
		Aircraft O & M Costs	-
		Regional Administration costs	<u>231.07</u>
	Total Costs subject to Corporate Rate		<u>9,364.14</u>
	Corporate Administration Cost		<u>-</u>
	Total Administration costs excl. EBP		<u>231.07</u>
	Total Administration Costs incl. EBP		<u>255.66</u>

Figure 13 : Copie d'écran de la répartition des frais d'administration

Avis et ordre de la GCC concernant le *Sikuk* datés du 22 septembre 2017

La demande d'indemnisation comprend un courriel que la GCC a envoyé au propriétaire du *Sikuk* le 22 septembre 2017 à 14 h 39. Deux pièces sont jointes à ce courriel.

La première pièce jointe est un avis adressé au propriétaire du *Sikuk* et à Norcon Marine. Ces deux entités sont désignées dans l'avis comme étant le « propriétaire » et la « personne responsable » du navire. L'avis décrit les pouvoirs et responsabilités de la GCC en vertu de la LMMC, ainsi que l'obligation du propriétaire de payer les frais engagés par la GCC en conséquence, et il demande ensuite au propriétaire d'informer la GCC de ses intentions au plus tard à 17 h 00 le 22 septembre 2017.

La deuxième pièce jointe est un ordre, adressé aux mêmes entités, qui décrit expressément les mesures devant être prises : [traduction] « Sécuriser immédiatement le *Sikuk* qui est présentement ancré dans le port de Clarenville afin d'atténuer la menace de pollution que présente le système météorologique prévu. »

Échange de courriels entre la GCC et le représentant de Burry Group

La demande d'indemnisation comprend un échange de courriels entre un représentant de Burry's et la GCC. En réponse à l'avis et à l'ordre que la GCC a adressés à Norcon Marine le 22 septembre 2017, le représentant de Burry's a envoyé un courriel à 16 h 58 disant qu'il avait fourni les coordonnées des propriétaires des navires dans des courriels séparés.

Le représentant a expliqué que les propriétaires des navires ont été avisés lorsque Burry's a remorqué leurs navires à leur point d'ancrage dans le port de Clarenville, et qu'on leur a

rappelé leur obligation d'aviser Transports Canada de la situation et d'équiper leurs navires de feux de navigation. Le représentant a aussi expliqué que les navires entravaient les activités commerciales, et que l'un d'eux (sans préciser lequel) avait des factures impayées de longue date.

Dans son courriel, le représentant a aussi précisé [traduction] « qu'aucun employé de Norcon Marine Services Limited et/ou de Burry's Shipyard Inc. n'est la « personne responsable » [des navires]. » Il a poursuivi comme suit :

That said both companies would be more than happy to assist in moving the vessels to a safe and secure location. However, we have no vessel in our yard or at our disposal that is capable of towing these vessels. We are unaware also of any nearby location(s) to which to re-position the vessels. In fact, we had been discussing that challenge earlier today. Perhaps the presently did-used Bull Arm site might fill the bill.

Acting as a Third Party, we would be happy to assist if contracted by Canada to charter a tug and tow the vessels to safe anchorage provided there is a commitment to cover our costs.

Figure 14 : Copie d'écran du courriel de Burry's en réponse à l'avis et à l'ordre de la GCC datés du 22 septembre 2017

[traduction de la figure 14]

Cela étant dit, les deux compagnies accepteraient volontiers d'aider à déplacer les navires à un endroit sûr et sécurisé. Cependant, nous n'avons aucun navire dans notre chantier ou à notre disposition qui est capable de remorquer ces navires. De plus, nous ne connaissons aucun endroit à proximité où les navires pourraient être repositionnés. En fait, nous avons discuté de cette difficulté plus tôt aujourd'hui. Le site présentement désaffecté de Bull Arm pourrait peut-être faire l'affaire.

Agissant comme tierce partie, nous serions heureux de prêter assistance si le gouvernement du Canada nous engage à contrat pour affréter un remorqueur et remorquer les navires à un point d'amarrage sûr, à condition que nos frais soient remboursés.

La GCC a répondu au courriel de Burry's à 19 h 38 : [traduction] « [...] en réponse à votre courriel et à notre conversation téléphonique de l'après-midi du 22 septembre 2017, et sur l'avis de notre conseiller juridique, nous voulons nous assurer que vous comprenez que le défaut de se conformer à la directive est une infraction [...] ».

Le représentant de Burry's a répondu, à 20 h 38, qu'il avait reçu le courriel de la GCC mais qu'il ne comprenait pas. Le représentant a encore une fois résumé sa compréhension de la situation et il a réitéré que Burry's se considérait comme une tierce partie et non pas comme une « personne responsable » de l'un ou l'autre navire. Il a terminé son courriel comme suit :

We have cooperated with T C / CCGS to the best of our ability and will continue to do so.

As we stated y phone today, if you wish to contract with us to re-position the vessel(s), we would in turn charter a tug to take charge of the vessel(s) and move them to a secure location.

We do not have the physical capacity (assets) nor the financial capacity to undertake this activity. In addition; had we hypothetically had those capacities it would seem to me that we would be implying that we would then be the 'Person in Charge' under the Regulations.

All of the above said, we will attempt to keep a visual intermittent watch and advise you if the situation changes.

Figure 15 : Copie d'écran du deuxième courriel envoyé par Burry's à la GCC le 22 septembre 2017

[traduction de la figure 15]

Nous avons fait de notre mieux pour coopérer avec Transports Canada et la GCC et nous allons continuer de le faire.

Comme nous l'avons dit au téléphone aujourd'hui, si vous voulez nous engager à contrat pour repositionner le(s) navire(s), nous pourrions affréter un remorqueur pour prendre les navires en charge et les déplacer à un endroit sûr.

Nous n'avons pas la capacité physique (les actifs) ni financière pour entreprendre cette activité. Si nous avions ces capacités en théorie, cela pourrait laisser entendre que nous sommes la « personne responsable » en vertu du règlement.

Cela étant dit, nous allons tenter de faire une surveillance périodique sur place et nous vous aviserons si la situation change.

Aucune réponse de la GCC à cette dernière communication de Burry's n'est incluse dans la demande d'indemnisation.

Ordre de la GCC concernant le *Sikuk* daté du 26 septembre 2017

La demande d'indemnisation comprend un ordre donné au propriétaire du *Sikuk*, daté du 26 septembre 2017. L'ordre se lit comme suit : [traduction] « Fournir un plan pour éliminer la menace de pollution posée par votre navire, le *Sikuk*, au plus tard à 9 h 00, heure locale, le 2 octobre 2017. [...] Le plan doit préciser l'endroit où le navire sera déplacé, le plan pour le remorquer à cet endroit, et les dispositions qui seront prises pour sécuriser le *Sikuk* une fois qu'il sera rendu à cet endroit. »

Lettre de la GCC au propriétaire du *Sikuk* datée du 8 novembre 2017

La GCC a envoyé un deuxième courriel au propriétaire du *Sikuk* le 8 novembre 2017 à 8 h 49. Une lettre adressée au propriétaire du *Sikuk* était jointe à ce courriel. Cette lettre se voulait un dernier avis de se conformer aux exigences énoncées dans l'ordre du 26 septembre 2017; on y exigeait également [traduction] « un échancier, y compris toute l'information contractuelle, concernant l'enlèvement des polluants, le remorquage du navire, un plan de remorquage approuvé et les dispositions à cet égard, la destination, et les dispositions pour sécuriser et démanteler le navire. » Il était indiqué dans la lettre que le plan exigé devait être présenté au plus tard à 10 h 00 le 14 novembre 2017.

Inspection de l'état du navire et évaluation du remorquage par London Offshore Consultants

Le rapport d'inspection de LOC est daté du 28 janvier 2018. Il a été produit à la suite d'une inspection du *Sikuk* effectuée le 16 novembre 2017. Il contient 35 pages, y compris trois annexes. L'annexe A comprend 20 photos du *Sikuk*. Les annexes B et C contiennent de l'information générale sur le *Sikuk*, y compris une page de dessins montrant l'aménagement général du navire. Le rapport d'inspection décrit le *Sikuk* comme un navire de pêche en acier d'une longueur de 44,68 mètres et d'une jauge brute de 584, à propulsion diesel, construit en 1966. Le rapport indique qu'à un certain moment, le navire a été converti pour récolter de la glace provenant d'icebergs.

La portée de l'inspection menée par LOC est décrite comme suit dans son rapport : [traduction] « Ce rapport expose en détail les conclusions de l'inspection concernant l'état général du navire et la présence de polluants, et il offre des recommandations sur le remorquage du navire en vue de son élimination. [...] Il offre aussi une estimation des coûts de l'élimination. »

L'expert maritime a constaté que le navire gîtait légèrement sur tribord et qu'il était un peu enfoncé par la poupe au quai de Hardwoods, et il a noté que la coque semblait être en bon état : [traduction] « Il n'y a aucun grave dommage apparent au bordé extérieur [...]. Sous la ligne de flottaison, seule une petite quantité de salissure est visible. » Le rapport contenait aussi l'observation suivante :

With the minimal oversight of the vessel and the depth of water at the site there is a significant risk of the vessel sinking if water ingress goes unnoticed. If the vessel were to sink then the remaining oil on board would likely escape and cause an oil sheen on the water's surface.

Figure 16 : Copie d'écran du rapport d'inspection de LOC, page i

[traduction de la figure 16]

Étant donné le peu de surveillance du navire et la profondeur de l'eau à cet endroit, il y a un risque considérable que le navire coule si une infiltration d'eau passe inaperçue. Si le navire coule, il est probable que le reste des hydrocarbures à bord va s'échapper et causer une irisation à la surface de l'eau.

L'expert maritime a exprimé l'avis que, même s'il n'a pas évalué la stabilité du navire et qu'une telle évaluation devrait être faite avant de le déplacer, il serait possible de remorquer le *Sikuk* au moyen d'un remorqueur ayant une capacité de traction minimale de 10 tonnes métriques. L'expert maritime a aussi estimé que le coût du remorquage du navire jusqu'en Nouvelle-Écosse et de sa déconstruction à cet endroit se situerait entre 806 938,00 \$ et 1 118 563,00 \$. Enfin, il a noté la présence possible d'amiante à bord du navire.

La quantité totale de polluants à bord du *Sikuk* a été estimée à 16 250 litres. Étant donné que le navire était enfoncé par la poupe, l'expert maritime a présumé que le réservoir avant de 8 000 litres, qui était conçu pour contenir l'huile usée et qui ne pouvait pas être sondé, était rempli d'huile ou d'eau contaminée.

La répartition de la quantité estimative de polluants se trouvant à bord du *Sikuk* est présentée comme suit :

Item	Description	Volume, litres
Main Engine	Wichmann 5AX. Entrapped fuel oil, lube oil and sump oil	1,000
Main Engine Gearbox / sterntube	Assume that vessel has oil in stern tube	500
Generators	Fwd and aft units	400
Engine bilge	Approx 200mm water with thin layer of oil	1,000
Steering Gear	Single ram hydraulic	200
Winches	Forward winch - hydraulic lines, gear box and hydraulic power pack	500
Grapple unit	Hydraulic power pack and system	600
Diesel Engines	Fwd and aft thruster drive units	250
Lube Oil tank	Ready use lube oil tank	300
Dirty Oil Tank	Aft peak tank designated for dirty oil	8,000
Ship FO tanks	P&S Diesel tanks in engine room and Day tank, assumed empty but have not been cleaned. Allow for residual in both tanks	500
Vessel Piping	Oil product piping – fuel transfer, lube oil transfer and hydraulic	2,000
Loose drums	Numerous full drums around vessel	1,000
Total		16,250

Table 1: Estimated volume of pollutants

Figure 17 : Copie d'écran du rapport d'inspection de LOC, page 11

[traduction de la figure 17]

Article	Description	Quantité en litres
Moteur principal	Wichmann 5AX. Renferme du mazout, de l'huile lubrifiante et de l'huile de carter.	1 000
Moteur principal, boîte à engrenages / tube d'étambot	Il est présumé qu'il y a des hydrocarbures dans le tube d'étambot du navire.	500
Génératrices	Unités avant et arrière.	400
Cale du moteur	Environ 200 mm d'eau couverte d'une mince couche d'hydrocarbures.	1 000
Appareil à gouverner	Un seul actionneur hydraulique,	200
Treuil	Treuil avant - tuyaux hydrauliques, boîte à engrenages et bloc d'alimentation hydraulique.	500
Unité de grappin	Bloc d'alimentation et système hydraulique.	600
Moteurs diesel	Éléments moteurs propulseurs avant et arrière.	250
Réservoir d'huile lubrifiante	Réservoir d'huile lubrifiante prêt à l'emploi.	300
Réservoir d'huile usée	Réservoir coqueron avant conçu pour l'huile usée.	8 000

Article	Description	Quantité en litres
Réservoirs de mazout	Réservoirs de carburant diesel de bâbord et tribord dans le compartiment moteur et réservoir journalier; il est présumé qu'ils sont vides, mais ils n'ont pas été nettoyés. Il y a probablement des résidus dans les deux réservoirs.	500
Tuyauterie du navire	Tuyauterie de produits pétroliers - transfert de carburant, transfert d'huile lubrifiante et d'huile hydraulique	2 000
Barils libres	De nombreux barils pleins partout dans le navire	1 000
	Total	16 250

Tableau 1 : Estimation des quantités de polluants

Enfin, LOC a estimé dans son rapport que le coût de l'enlèvement et de l'élimination de ces polluants se situait entre 5 688,00 \$ et 7 313,00 \$, sans compter les frais connexes [traduction] « de mobilisation, de déplacement et de subsistance » des entrepreneurs.

Échange de courriels avec le propriétaire du *Sikuk* et lettre de la GCC datée du 24 novembre 2017

La demande d'indemnisation comprend un échange de courriels entre la GCC et le propriétaire du *Sikuk*, dont le premier a été envoyé par la GCC à 17 h 52 le 24 novembre 2017. Ce courriel contient deux pièces jointes : (1) un sommaire des polluants à bord du *Sikuk* tiré du rapport d'inspection de LOC; et (2) une lettre. La lettre se lit comme suit :

Following up on your email to Mr. [REDACTED] dated November 21, 2017, the Canadian Coast Guard has requested on several occasions that you and/or your authorized representative provide a detailed plan for addressing the pollution risk posed by the FV SIKUK. This plan must include:

1. A timeline for the pollutant removal and the towing of the vessel to a suitable dock, including arrangements for securing the vessel and maintaining security watches;
2. All contractual information relating to the plan;
3. Confirmation of Wreck Removal Insurance; and
4. Third Party Review of the Tow Plan by an Underwriter "Approved" Marine Warranty Surveyor.

Please provide the above information by 1000hrs local time **Wednesday, November 29, 2017**.

This plan was first requested in a Direction Order dated September 22, 2017 under the authority of paragraph 180(1)(c) of the *Canada Shipping Act, 2001* (S.C. 2001, c. 26). A second Direction Order was sent September 26, 2017. Your response of October 2, 2017 lacked the level of detail requested, particularly a third-party approved tow plan, proof of wreck removal insurance, and details of the pollutant removal process. You were advised accordingly via email. A further request for compliance was issued November 8, 2017.

Despite the above communications, you have not provided an adequate plan containing the above details.

Please be advised that the Canadian Coast Guard had a Technical Assessment conducted on your vessel, which concluded that there is approximately 16,250 liters of pollutants aboard the vessel.

If you fail to submit a viable plan by the requested date, the Minister of Fisheries and Oceans will be taking measures to repair, remedy, minimize or prevent pollution damage from the vessel FV SIKUK pursuant to paragraph 180(1)(a) of the *Canada Shipping Act, 2001*.

These measures may include the removal or destruction of the vessel and its contents. The Minister may also sell or otherwise dispose of the vessel and its contents.

Figures 18 et 19 : Copies d'écran de la lettre de la GCC au propriétaire, datée du 24 novembre 2017 (le nom de la personne-ressource de la GCC est caviardé)

[traduction des figures 18 et 19]

Comme suite au courriel que vous avez adressé à [...] le 21 novembre 2017, la Garde côtière canadienne a demandé à plusieurs reprises que vous et/ou votre représentant autorisé fournisse un plan détaillé pour intervenir en réponse au risque de pollution que pose le navire Sikuk. Ce plan doit inclure :

1. Un échéancier pour l'enlèvement des polluants et le remorquage du navire jusqu'à un quai convenable, y compris les dispositions pour sécuriser le navire et maintenir une veille de sécurité;
2. Toute l'information contractuelle relative au plan;
3. La confirmation d'une assurance pour l'enlèvement d'une épave; et
4. Un examen par un tiers du plan de remorquage effectué par un expert maritime « approuvé » par l'assureur.

Veillez fournir l'information ci-dessus au plus tard à 10 h 00, heure locale, le mercredi 29 novembre 2017.

Ce plan a d'abord été demandé dans un ordre daté du 22 septembre 2017, en vertu de l'alinéa 180(1)c) de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (L.C. 2001, ch. 26). Un deuxième ordre vous a été donné le 26 septembre 2017. Dans votre réponse du 2 octobre 2017, vous n'avez pas fourni tous les détails demandés, en particulier un plan de remorquage approuvé par un tiers, une preuve d'assurance pour l'enlèvement d'une épave, ainsi que des détails sur le processus d'enlèvement des polluants. Vous en avez été avisé par courriel. Une autre demande de vous conformer vous a été envoyée le 8 novembre 2017.

En dépit des communications susmentionnées, vous n'avez pas fourni un plan adéquat contenant les détails énumérés ci-haut.

Nous vous avisons que la Garde côtière canadienne a fait procéder à une évaluation technique de votre navire, qui a révélé la présence d'environ 16 250 litres de polluants à bord du navire.

Si vous ne fournissez pas un plan viable au plus tard à la date demandée, le ministre des Pêches et des Océans prendra des mesures pour prévenir, contrer, réparer ou réduire au minimum les dommages dus à la pollution causée par le navire Sikuk, en vertu de l'alinéa 180(1)a) de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*.

Ces mesures pourraient comprendre l'enlèvement ou la destruction du navire et de son contenu. Le ministre pourrait aussi vendre le navire et son contenu ou en disposer.

La demande d'indemnisation comprend aussi la réponse par courriel du propriétaire à la lettre de la GCC. Dans ce courriel, qui a été envoyé le 27 novembre 2017, le propriétaire confirme qu'il a reçu la lettre et il avise la GCC qu'un plan est en cours d'élaboration.

Sommaire des devis obtenus par la GCC pour les services de sécurité

Le dernier élément de preuve inclus dans la demande d'indemnisation est un sommaire de notes, d'une longueur d'une page, sur les différents devis que la GCC a obtenus de quatre entrepreneurs en services de sécurité. Parmi ces entrepreneurs, GardaWorld a proposé le taux horaire le plus élevé pour son personnel, mais il avait [traduction] « des employés qui se trouvaient dans le secteur et qui étaient disponibles ». Par contraste, les devis des trois autres entrepreneurs, d'après les notes, comprenaient des frais de kilométrage, des frais de subsistance et/ou des frais d'hébergement pour leur personnel.

ÉLÉMENTS DE PREUVE ADDITIONNELS ET CORRESPONDANCE AVEC LE DEMANDEUR

Les demandes d'indemnisation relatives au *Sikuk* et au *Françoise* ont été examinées et évaluées ensemble

Lorsque la Caisse a reçu la demande d'indemnisation de la GCC pour le *Sikuk* le 1^{er} mars 2019, il est devenu évident que la demande d'indemnisation attendue pour le *Françoise* serait étroitement liée à celle du *Sikuk*, puisque les navires ont fait l'objet de la même intervention et qu'une grande partie des frais de cette intervention ont été engagés pour les deux navires. Par conséquent, le 4 mars 2019, la Caisse a avisé la GCC qu'elle mettait en suspens l'enquête et l'évaluation de la demande d'indemnisation concernant le *Sikuk* jusqu'à ce qu'elle reçoive la demande d'indemnisation relative au *Françoise*. La GCC a accusé réception de cet avis.

Les montants des demandes d'indemnisation du *Sikuk* et du *Françoise* ont été redistribués, ce qui a eu pour effet de réduire le montant de la demande d'indemnisation du *Sikuk*

À l'origine, tous les frais de l'opération de remorquage menée par McKeil et les frais d'achat d'une branche de remorque ont été réclamés seulement pour le *Sikuk*. Étant donné que McKeil a remorqué les deux navires et que la branche de remorque devait apparemment servir aussi aux deux navires, la Caisse a demandé à la GCC d'accepter de redistribuer ces frais en parts égales entre les deux demandes d'indemnisation. Cette requête a été faite le 29 avril 2020.

La GCC a accepté la requête de la Caisse le 5 mai 2020. Les résultats de la redistribution des frais sont décrits à la première page de la présente lettre et sont exposés en détail dans les tableaux 2 et 3 ci-après.

Éléments de preuve utiles inclus dans la demande d'indemnisation du *Françoise* ou résultant de son évaluation

Certains éléments de preuve fournis seulement dans la demande d'indemnisation du *Françoise* ou produits au cours de son évaluation ont été utiles pour évaluer la demande d'indemnisation du *Sikuk*. Ces éléments de preuve sont donc décrits ci-après.

Les navires chassaient sur leur ancre dès le 12 septembre 2017

D'après l'exposé de la demande d'indemnisation du *Françoise*, le 16 juillet 2018, Burry's a transmis à la GCC un courriel qu'il avait envoyé au propriétaire du *Françoise* le 12 septembre 2017 pour avertir la GCC que le navire avait peut-être chassé sur son ancre. La GCC n'a pas fourni l'original du courriel de Burry's mentionné dans l'exposé.

Autres détails sur le premier signalement de l'incident qui a été fait à la GCC par Burry's

Dans l'exposé de la demande d'indemnisation du *Françoise*, on note qu'en date du 21 septembre 2017 : [traduction] « Le personnel [de Burry's] a indiqué qu'à cause de vents ayant soufflé au cours des dernières 24 heures, les navires ont dérivé d'environ 500 à 600 mètres de l'endroit où ils avaient été amarrés près de trois (3) semaines auparavant, et ils se trouvent maintenant à 0,5 mille marin du rivage. Les propriétaires ne se sont pas occupés de leurs navires depuis qu'ils ont été déplacés par [Burry's]. En raison de prévisions de coups de vent du nord-ouest, on craint fortement que les navires ne s'échouent et ne causent un incident de pollution. On craint aussi que les ancres ne s'accrochent au câble électrique qui traverse le fond de la baie et qui alimente l'île Random et les communautés environnantes en électricité. »

Publication d'un avis de sécurité à la navigation le 22 septembre 2017

D'après l'exposé de la demande d'indemnisation du *Françoise*, la GCC a communiqué avec le Centre de services de communication et de trafic maritimes de Placentia le 22 septembre 2017 et a demandé la publication d'un avis de sécurité à la navigation pour alerter le trafic maritime local du danger que posaient les navires.

L'opération de remorquage et les branches de remorque

D'après l'exposé de la demande d'indemnisation du *Françoise*, parce que la GCC n'a pu prendre contact avec les propriétaires, elle a décidé d'engager un remorqueur commercial pour tirer les navires durant la journée du 23 septembre 2017. Plus tôt ce jour-là, le *Harp* est arrivé au quai de Hardwoods; son personnel a évalué les navires et a attaché [traduction] « deux branches de remorque (une à chaque navire) ».

Détails sur les dispositions prises avec GardaWorld fournis par l'expert maritime de la Caisse

La Caisse a engagé son propre expert maritime, Fulcrum Marine Consultancy Ltd. (« Fulcrum »), pour inspecter le *Françoise*, qui est resté amarré au quai de Hardwoods longtemps après le *Sikuk*, et pour faire une évaluation de l'état général du navire et du risque

de pollution que posaient les hydrocarbures résiduels. Cela a été fait en prévision de la présentation d'une demande d'indemnisation par la GCC.

La GCC a été avisée à l'avance de l'inspection de Fulcrum, et celle-ci a été faite sous la supervision de la GCC le 4 décembre 2018. Fulcrum a envoyé le rapport de son inspection à la Caisse le 10 décembre 2018. La Caisse a fourni le rapport complet de Fulcrum à la GCC le 2 janvier 2019 afin d'obtenir ses commentaires. Aucun commentaire important n'a été reçu.

Le rapport de Fulcrum décrit, entre autres choses, les dispositions prises avec GardaWorld, qui sont demeurées apparemment inchangées après que le *Sikuk* ait été remorqué : [traduction] « La sécurité sur le quai était assurée par un seul agent d'une compagnie locale de services de sécurité qui était assis dans un véhicule pour empêcher le personnel d'accéder au quai seulement. Il a été précisé que l'accès au [*Françoise*] n'était pas interdit au propriétaire actuel, mais qu'il ne pouvait monter à bord que par le côté mer. La GCC s'attendait donc d'être contactée par l'agent de sécurité si ce dernier constatait que l'état du navire se détériorait (la tâche de l'agent de sécurité ne consistait pas à monter à bord du navire ni à marcher sur le quai en raison de son mauvais état). »

Demandes de documents supplémentaires et d'éclaircissements

Durant le processus d'enquête et d'évaluation, les demandes d'indemnisation concernant les navires ont fait l'objet de plusieurs échanges de courriels entre la Caisse et la GCC. Ces échanges sont décrits ci-dessous, et les nouveaux éléments de preuve qui ont apporté un complément d'information important aux documents de la GCC sont exposés en détail.

Le 9 juillet 2019, la Caisse a demandé à la GCC d'expliquer pourquoi elle avait choisi d'engager un remorqueur commercial situé à Sydney (Nouvelle-Écosse) pour remorquer les navires, au lieu d'utiliser le *Harp*, qui était sur place dès le 23 septembre 2017. De plus, la Caisse a demandé de l'information sur le taux d'usage quotidien du *Harp* au moment de l'incident.

Dans une réponse partielle qu'elle a envoyée le même jour, la GCC a indiqué qu'elle évite d'utiliser des taux quotidiens pour ses navires, car les frais réels varient selon les circonstances. En réponse, la Caisse a demandé à obtenir les frais réels quotidiens et totaux que le *Harp* a engagés durant sa mission de septembre 2017 à Clarenville.

Le 10 juillet 2019, la GCC a répondu en partie à la première requête de la Caisse. Elle a indiqué que le *Harp* n'était pas équipé à ce moment-là pour remorquer les navires en toute sécurité, et elle a souligné que le *Beverly M I* était le remorqueur commercial le plus proche qui pouvait accomplir cette tâche.

Le 12 août 2019, la GCC a communiqué avec la Caisse au sujet de sa demande concernant les frais réels quotidiens et totaux du *Harp*. La GCC a refusé de fournir les frais associés au *Harp*, car elle ne demandait pas à être indemnisée de ceux-ci. Elle a également réitéré en grande partie les raisons données dans son courriel du 10 juillet 2019 à la Caisse, soulignant l'urgence de la situation, le risque que les ancres des navires endommagent le

câble électrique sous-marin, et l'incapacité du *Harp* de remorquer les navires en toute sécurité.

Le 27 novembre 2019, expressément dans le contexte de la demande d'indemnisation relative au *Françoise*, la Caisse a demandé d'autres détails sur les efforts que la GCC avait déployés pour réduire les frais de sécurité.

Le 10 décembre 2019, la GCC a fourni une longue réponse, dans laquelle elle a souligné que [traduction] « une partie du rôle d'intervention environnementale de la GCC en matière d'atténuation des risques de pollution est d'encourager le propriétaire à agir lui-même, afin de réduire les frais et les efforts imposés indûment à la Couronne et, de ce fait, au propriétaire. » Dans sa réponse, la GCC a aussi donné des détails sur les efforts de Transports Canada pour trouver un lieu de refuge aux navires, avant que ceux-ci ne soient remorqués au quai de Hardwoods. Elle a dit ce qui suit : [traduction] « Transports Canada a trouvé un port dans la baie de Bonavista, à 110 milles marins de distance, qui était situé dans un parc national. »

Le 18 décembre 2019, la Caisse a envoyé à la GCC un courriel dans lequel elle a demandé ce qui suit :

1. Deck log, rough log, radio log, e-mails, steaming log, or the equivalent documentation from the CCGS Harp
 2. Logbooks, tasking messages from the Regional Operations Center
 3. ER Duty Officer's log or notes, as well as notes/logs from anyone else involved in the response (same dates as above)
 4. Relevant internal emails (ROC or otherwise), specifically anything representing a search for viable tugs in the area (same dates)
-
5. What specifically did CCG require in terms of equipment and experience that the CCGS Harp could not provide?

Figures 20 et 21 : Copies d'écran de la demande que la Caisse a envoyée à la GCC par courriel le 18 décembre 2019

[traduction des figures 20 et 21]

1. Le journal de passerelle, le journal brut, le journal de bord radio, les courriels, le journal de route, ou les documents équivalents provenant du NGCC Harp.
2. Les journaux de bord, les messages d'attribution des missions du Centre des opérations régionales.
3. Le registre ou les notes de l'agent de service d'intervention environnementale, ainsi que les notes/registres de toute autre personne ayant participé à l'intervention (mêmes dates que ci-haut).
4. Les courriels internes pertinents (du COR ou d'ailleurs), en particulier tout ce qui représente une recherche de remorqueurs viables dans la région (mêmes dates).
5. De quoi la GCC avait-elle expressément besoin en matière d'équipement et d'expérience que le NGCC ne possédait pas?

Le 2 janvier 2020, la GCC a fourni ce qui suit en réponse à la requête de la Caisse :

- une liste manuscrite, partiellement illisible, de compagnies de remorquage, de noms de personnes-ressources, et de numéros de téléphone;

- une transcription partielle dactylographiée de la liste ci-dessus, indiquant que six compagnies avaient été contactées;
- un courriel interne de la GCC daté du 22 septembre 2017, donnant pour mission au *Harp* de se rendre à Clarenville; et
- un document d'attribution de mission au *Harp* venant du Centre des opérations régionales et daté du 22 septembre 2017.

De plus, la GCC a dit ce qui suit dans un courriel, en réponse à la cinquième requête que la Caisse lui a envoyée le 18 décembre 2018 (voir la figure 21) :

5. The CCGS Harp was not considered for the job, the ship was tasked to monitor the Sikuk and Francoise to ensure the vessels were not dragging anchors and the crew also conducted an assessment of the vessels and dock. The CCGS Harp was not fitted with salvage equipment (cutting equipment to cut two anchor chains, certified towing bridles and fenders) to tow and dock two vessels that had no crew or power. The officers and crew are trained for SAR they are not trained for salvage operations and the CCGS Harp is not a salvage tug. If the vessels started to drag anchors and go aground causing a pollution incident the most the CCGS Harp could safely do would be placing a line on the vessels and try to stop the vessel from going aground. The CCGS Sir William Alexander (On SAR Stand-By) was requested to move closer to Clarenville if the CCGS Harp reported that the Sikuk and Francoise were dragging anchors then the CCGS Sir William Alexander would be requested to help out. All CCG resources identified for this response, were solely tasked to try and stop the vessels from going aground and creating a pollution incident; they were not requested for towing/salvage and docking two vessel that had no power.

Figure 22 : Copie d'écran de la réponse que la GCC a envoyée par courriel le 2 janvier 2020 à la suite de la requête de la Caisse du 18 décembre 2019

[traduction de la figure 22]

5. Le NGCC Harp était impropre à la tâche, le navire a reçu pour mission de surveiller le Sikuk et le François pour s'assurer que les navires ne chassaient pas sur leur ancre, et l'équipage a aussi fait une évaluation des navires et du quai. Le NGCC Harp n'avait pas l'équipement de sauvetage nécessaire (matériel pour couper deux chaînes d'ancre, branches de remorque certifiées et défenses) pour remorquer et accoster deux navires qui n'avaient pas d'équipage ni de puissance. Les officiers et les membres d'équipage sont formés pour des opérations de recherche et sauvetage, ils ne sont pas formés pour des opérations de sauvetage de navires et le NGCC Harp n'est pas un remorqueur de sauvetage. Si les navires s'étaient mis à chasser sur leur ancre et allaient s'échouer et causer un incident de pollution, le plus que le NGCC Harp aurait pu faire en toute sécurité aurait été de fixer un câble aux navires pour tenter de les empêcher de s'échouer. Le NGCC Sir William Alexander (qui était en attente en cas d'incident de recherche et sauvetage) a été chargé de se rapprocher de Clarenville au cas où le NGCC Harp signale que le Sikuk et le François chassaient sur leur ancre; on aurait alors demandé au NGCC Sir William Alexander de prêter assistance. Toutes les ressources de la GCC qui ont été mobilisées pour cette intervention ont reçu pour seule mission de tenter d'empêcher les navires de s'échouer et de causer un incident de pollution; elles n'ont pas été chargées de remorquer/sauver et d'amarrer deux navires qui n'avaient pas de puissance.

Le 27 janvier 2020, la GCC a fourni un rapport du Centre des opérations de la sécurité maritime qui, d'après son contenu, semblait être daté du 22 septembre 2017. Ce rapport indiquait, entre autres choses, qu'un avertissement de coups de vent était en vigueur les 22 et 23 septembre 2017 sur la côte est de Terre-Neuve, au nord du cap St. Francis. De plus, la GCC a fourni un rapport d'événement maritime publié par le Centre de services de communication et de trafic maritimes de Placentia le 21 septembre 2017. Ce document ne contenait aucun nouveau détail important.

Aucun document ni aucune explication n'ont été fournis en réponse à la première requête que la Caisse a faite le 18 décembre 2019 (voir la figure 20).

CONCLUSIONS ET DÉCISIONS

La demande d'indemnisation de la GCC est admissible en vertu de l'article 103 de la LRMM

L'incident a entraîné des frais pour la prise de mesures visant à éviter des dommages prévus dus à la pollution par les hydrocarbures dans les eaux territoriales du Canada. Par conséquent, la demande d'indemnisation relative à l'incident pourrait être admissible.

La GCC est un demandeur admissible pour l'application de l'article 103 de la LRMM, et sa demande d'indemnisation a été présentée dans les délais prévus au paragraphe 103(2).

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 le navire, comme le prévoit la partie 6, section 2 de la LRMM, et ils sont donc indemnifiables.

Pour les raisons qui précèdent, il est conclu que la demande d'indemnisation pourrait être admissible selon l'art. 103 de la LRMM.

La majeure partie des faits présentés par la GCC sont acceptés

À part quelques exceptions, les faits énoncés dans l'exposé et les documents justificatifs fournis par la GCC – tant à l'origine qu'en réponse à des demandes d'information supplémentaire – sont acceptés. Cependant, il y a un certain nombre de lacunes, d'incohérences et d'inexactitudes dans la preuve concernant l'incident et l'intervention de la GCC. Dans la mesure où ces insuffisances en matière de preuve sont pertinentes par rapport à l'évaluation de la demande d'indemnisation, elles sont examinées ci-après.

Note concernant les propriétaires des navires

Il est à noter que la personne indiquée comme étant le « propriétaire » du *Sikuk* dans les documents de la demande d'indemnisation de la GCC semble être en fait un administrateur de la société à laquelle appartient le navire, lequel a été immatriculé au Canada jusqu'au 27 mai 2009 et, par la suite, à Saint-Vincent-et-les-Grenadines jusqu'au 27 septembre 2017. Par souci de cohérence et de continuité, la personne désignée dans les documents de la GCC est simplement appelée le propriétaire du navire dans le reste de la présente lettre.

De même, la GCC a indiqué qu'un seul administrateur de la société à laquelle appartient le *Françoise* est le propriétaire du navire. Encore une fois, par souci de cohérence et de continuité, cette personne est appelée le propriétaire du navire dans la présente lettre.

Les navires constituaient une menace de pollution par les hydrocarbures pendant qu'ils étaient à l'ancre dans le port de Clarenville

À la lumière de toutes les circonstances présentées par la GCC, il est conclu que les navires, à la fois ensemble et individuellement, constituaient une menace de pollution pendant qu'ils étaient à l'ancre dans le port de Clarenville. En ce qui concerne particulièrement le *Sikuk*, cette menace a été atténuée en grande partie lorsque le navire a été remorqué et sécurisé au quai de Hardwoods.

Le personnel d'intervention environnementale a pu inspecter le *Sikuk* pendant qu'il était à l'ancre. Il n'est pas clair s'il a trouvé 11 500 litres de polluants à bord, comme il est noté dans l'exposé, ou 1 500 litres de polluants, comme il est indiqué dans les registres quotidiens. Cependant, à la lumière des conclusions ultérieures du rapport d'inspection de LOC, il est probable que le premier chiffre soit exact et que le second résulte d'une erreur typographique.

Les navires n'avaient pas de puissance ni de feux de navigation, ce qui augmentait le risque de collision dans l'obscurité ou par mauvais temps. Une telle collision aurait pu causer un rejet d'hydrocarbures dans l'environnement marin. Rien n'indique que la GCC ait installé ou songé à installer des feux de navigation temporaires alimentés par piles sur les navires pendant qu'ils étaient à l'ancre, mais la publication d'un avis de sécurité à la navigation le 22 septembre 2017 a servi à réduire le risque de collision.

Les signalements selon lesquels les navires chassaient sur leur ancre semblent indiquer que les chaînes d'ancre du *Sikuk* étaient encrassées, et il est possible que la masse inerte du *Françoise*, qui n'avait pas d'ancre et qui gîtait, ait aggravé la situation. Les navires n'auraient pas pu chasser bien loin sur leur ancre sans s'échouer dans le port de Clarenville, et un tel échouement aurait probablement causé le rejet d'hydrocarbures, ce qui aurait nécessité une opération de sauvetage et de nettoyage coûteuse.

Dans les documents joints à sa demande d'indemnisation, en particulier ceux qui accompagnent la demande d'indemnisation relative au *Françoise*, la GCC affirme à plusieurs endroits que du mauvais temps – peut-être même des coups de vent – étaient prévus dans la région de Clarenville au moment de l'incident. Aucune autre preuve des conditions météorologiques prévues n'est fournie dans les documents de la demande d'indemnisation, mais un avertissement de coups de vent est mentionné dans le rapport du Centre des opérations de la sécurité maritime que la GCC a fourni ultérieurement. Bien que la Caisse en ait fait la demande expresse, la GCC n'a pas fourni une copie du journal de bord du *Harp*, lequel aurait contenu les données météorologiques réelles auxquelles la GCC a été confrontée et qui étaient présentes durant son intervention.

Afin de mieux comprendre la situation météorologique à Clarenville avant et durant l'intervention de la GCC, la Caisse a obtenu des données d'Environnement et Changement climatique Canada (« ECCC ») montrant les conditions de vent enregistrées au parc national de Terra Nova avoisinant le et avant le 21 septembre 2017, lorsque la GCC a été avisée pour la première fois que les navires chassaient sur leur ancre. La Caisse a aussi

consulté les prévisions météorologiques contemporaines de la région pour la période du 21 au 24 septembre 2017.

D'après les registres quotidiens, il semble que Burry's ait remorqué les navires à leur point d'amarrage dans le port de Clarenville le ou vers le 1^{er} septembre 2017. Le premier signalement connu indiquant que les navires chassaient peut-être sur leur ancre est venu le 12 septembre 2017, lorsque Burry's semble avoir communiqué avec le propriétaire du *Françoise*. Cela correspond à peu près aux données d'ECCC, qui montrent que de grands vents de plus de 43 kilomètres à l'heure ont soufflé dans la région chaque jour du 4 au 8 septembre 2017. En particulier, des rafales du sud-ouest ont atteint 54 kilomètres à l'heure les 7 et 8 septembre 2017. Par la suite, des rafales soufflant du sud-ouest à 48 kilomètres à l'heure ont été enregistrées le 20 septembre 2017. Le lendemain, lorsque Burry's a signalé l'incident à la GCC, des rafales du nord-ouest ont atteint 43 kilomètres à l'heure. Il semble donc que des rafales de l'ouest soufflant à plus de 43 kilomètres à l'heure étaient suffisantes pour faire dériver les navires plus près de l'île Random, exactement à l'est de l'endroit où ils avaient été ancrés à l'origine.

Lorsque la GCC a été avisée de l'incident, les navires avaient dérivé jusqu'à moins d'un demi-mille marin de l'île Random, et d'autres grands vents du nord-ouest et du sud-ouest étaient prévus. Dans l'après-midi du 23 septembre 2017, alors que le remorqueur de McKeil était en route, un avertissement de coups de vent était en vigueur, et on prévoyait des vents soutenus du sud-ouest et du nord-ouest soufflant à plus de 60 kilomètres à l'heure, avec des rafales de plus de 80 kilomètres à l'heure. Ces prévisions, en plus du fait que les navires avaient récemment dérivé dans des conditions plus favorables que celles prévues, justifient l'affirmation de la GCC selon laquelle elle croyait que les navires risquaient de s'échouer sur l'île Random.

Bien que la GCC ait exprimé au moins une autre préoccupation qui allait au-delà de son mandat d'intervention environnementale – que les ancres du *Sikuk* s'accrochent au câble sous-marin et que cela coupe l'alimentation en électricité à l'île Random – il est conclu que les craintes concernant l'échouement des navires étaient plus importantes. Au fait, même s'il est admis que la possibilité que les ancres s'accrochent au câble électrique sous-marin était loin d'être souhaitable, cela aurait peut-être freiné la dérive des navires. De toute façon, l'intervention environnementale était la principale préoccupation de la GCC en réponse à l'incident. Étant donné les prévisions de grands vents et l'approche du temps automnal et hivernal, la situation était urgente.

L'opération de remorquage menée par McKeil était une mesure raisonnable

Selon la chronologie des événements décrite dans l'exposé de la demande d'indemnisation, la GCC a décidé d'engager un remorqueur commercial pour tirer les navires le 23 septembre 2017. À la lumière de la menace de pollution que posaient les navires et de l'absence de communication des propriétaires respectifs, cette décision a été prise de manière assez urgente.

Il a été conclu que le fait de laisser les navires à leur point d'ancrage dans le port de Clarenville aurait représenté un risque inacceptable. La GCC avait donc le choix d'utiliser ses propres ressources pour déplacer les navires ou d'engager une tierce partie pour le faire.

Dans son courriel à la Caisse du 2 janvier 2020 (voir la figure 22), la GCC a affirmé que le *Harp* était incapable de remorquer les navires en toute sécurité. Si la situation s'était détériorée, la GCC aurait fait appel au *Harp* pour empêcher les navires de s'échouer, jusqu'à ce que le NGCC *Sir William Alexander*, un navire beaucoup plus gros qui avait reçu l'ordre d'être prêt à intervenir à proximité de Clarenville, puisse prêter assistance. Ces affirmations sont acceptées, bien que la GCC ait refusé de fournir un compte rendu contemporain de son processus décisionnel.

Il est aussi accepté qu'en communiquant avec six entreprises de remorquage, la GCC a fait des efforts raisonnables pour trouver un remorqueur commercial convenable aussi près que possible de Clarenville. Le moment était inopportun, car c'était le début de l'automne et il était sans doute difficile de trouver des remorqueurs à Terre-Neuve à si court préavis. Cela étant dit, lorsque la GCC a conclu un contrat d'urgence avec McKeil, elle savait que le *Beverly M I* coûterait 14 500,00 \$ par jour, sans compter le carburant, et que le remorqueur n'arriverait pas avant le début de la matinée du 25 septembre 2017 au plus tôt. Selon les prévisions météorologiques d'ECCC, un avertissement de coups de vent était en vigueur le 23 septembre 2017. La GCC a quand même pris le risque qu'il y ait un retard, tout en s'engageant à assumer des frais considérables.

Afin de déterminer si la décision de faire appel au *Beverly M I* était raisonnable dans les circonstances, il faut d'abord examiner si la GCC avait une meilleure option. Étant donné que le *Sir William Alexander* avait été mis en attente près de Clarenville pour prêter assistance au *Harp* si nécessaire, il est conclu que le plus gros navire de la GCC se trouvait plus près de Clarenville que le *Beverly M I*. De plus, le *Sir William Alexander*, un brise-glace léger d'une jauge brute de 3 727, ayant une puissance de propulsion de plus de 7 000 HP, était capable de remorquer les navires. En fait, tout comme le *Beverly M I*, qui était beaucoup plus petit et qui avait une capacité de traction de 71 tonnes et une puissance de propulsion de 4 000 HP, le *Sir William Alexander* était beaucoup plus puissant que nécessaire pour remorquer les navires en toute sécurité sur une distance de seulement quelques centaines de mètres jusqu'au quai de Hardwoods.³

Même si le *Sir William Alexander* se trouvait plus près de Clarenville et qu'il était entièrement capable d'accomplir l'opération de remorquage nécessaire, il est accepté qu'il n'était pas le meilleur navire possible pour la tâche.

Premièrement, le document de la GCC intitulé « Politique et procédures d'exploitation sur l'aide aux navires désarmés » accorde nettement la préférence à l'usage de remorqueurs commerciaux pour répondre à tout incident, surtout lorsqu'aucune vie n'est en danger, comme dans le cas présent. En particulier, la GCC ne doit pas rivaliser avec des entreprises

³ Dans son rapport d'inspection, LOC a recommandé un remorqueur ayant une capacité de traction minimale de 10 tonnes métriques pour tirer le *Sikuk* jusqu'en Nouvelle-Écosse. Le *Françoise* était beaucoup plus petit que le *Sikuk*. Enfin, comme il est expliqué en détail ci-dessous, il est présumé que les navires n'auraient pas été remorqués en même temps.

de remorquage commerciales, « à moins que tous les efforts visant à obtenir une aide commerciale ou privée aient été faits et n'aient pas pu permettre de remédier à la situation. »⁴ Par ailleurs, le commissaire adjoint de la GCC doit autoriser l'usage d'une ressource de la GCC pour remorquer tout navire désemparé d'une longueur de 33 mètres ou plus;⁵ le *Sikuk* dépassait ce seuil, mais pas le *Françoise*. Il est évident que la politique d'exploitation interne ne favorisait pas l'usage d'une ressource de la GCC pour remorquer les navires.

Deuxièmement, même si le *Sir William Alexander* aurait été capable de remorquer les navires, une telle opération aurait présenté de multiples difficultés sur le plan logistique. Il aurait fallu faire des sondages pour s'assurer qu'un aussi gros navire, ayant un tirant d'eau de 19 pieds, puisse naviguer en toute sécurité à proximité du quai de Hardwoods. De plus, l'accostage des navires aurait exigé un degré de manoeuvrabilité beaucoup mieux adapté à un plus petit remorqueur à propulseur en Z conçu à cette fin, comme le *Beverly M I*.

Enfin, il y avait un risque très réel que le *Sir William Alexander* subisse des dommages durant l'opération de remorquage des navires. De tels dommages auraient gravement compromis la capacité de la GCC d'effectuer des opérations de recherche et sauvetage dans l'Atlantique, y compris le maintien de son programme d'aides maritimes. Il s'agissait d'un risque inutile.

Il est donc conclu que, même si la GCC avait effectivement l'option d'utiliser l'une de ses propres ressources pour remorquer les navires, cette option n'était pas la meilleure à tout point de vue. Bien que l'option commerciale était probablement moins expéditive en raison du mauvais temps et certainement plus coûteuse, elle était préférable sur le plan technique. Pour parer au retard et aux risques inhérents à l'attente de l'arrivée d'un remorqueur de la Nouvelle-Écosse, la GCC avait prévu deux solutions de rechange, soit le *Harp* et le *Sir William Alexander*. Tout bien considéré, la décision d'engager McKeil pour remorquer les navires était raisonnable.

La décision d'utiliser le quai de Hardwoods comme lieu de refuge temporaire était raisonnable

D'après l'exposé, la GCC a obtenu accès au quai de Hardwoods pour y amarrer les navires alors que le *Beverly M I* faisait route vers Clarenville, le 24 septembre 2017. En partie à cause du mauvais état du quai, mais aussi parce que Hardwoods considérait apparemment les navires comme des cibles de choix pour le vandalisme, le sabotage ou d'autres actes criminels, il a exigé des conditions strictes. Seul le personnel de la GCC était autorisé à utiliser le quai, et le site devait être surveillé par des agents de sécurité 24 heures sur 24 pour atténuer les problèmes de responsabilité. La GCC n'a donné aucun détail sur ces problèmes de responsabilité, et elle n'a fourni aucune copie de sa correspondance avec Hardwoods, ni aucun document concernant son entente et les conditions d'utilisation du quai. De plus, rien n'indique que la GCC ait fait des efforts quelconques pour négocier des conditions plus favorables que celles finalement imposées par Hardwoods, ou qu'elle ait

⁴ Garde côtière canadienne, « Politique et procédures d'exploitation sur l'aide aux navires désemparés », par. 2.1.2.

⁵ *Ibid.*, par. 2.1.4.

envisagé de donner un ordre de tierce partie à Hardwoods, ce qu'elle avait le pouvoir de faire en vertu de l'alinéa 180(1)c) de la LMMC.

Le personnel de la GCC du *Harp* a inspecté le quai de Hardwoods et, après avoir évalué son état et effectué des sondages, il a jugé qu'il pouvait servir de lieu de refuge temporaire pour les navires, au moins de façon minimale. Le quai était très proche des navires, mais à cause de son mauvais état et des conditions strictes et coûteuses imposées par Hardwoods, c'était une option peu attrayante en général.

Comme il a été examiné en détail ci-haut, dès le 21 septembre 2017, la GCC disposait de peu de temps pour trouver un lieu de refuge sûr pour les navires. Lorsque le *Beverly M I* a quitté Sydney, son arrivée prévue à Clarendville dans la matinée du 25 septembre 2017 est devenue le délai pour trouver un lieu de refuge sûr : tout retard aurait non seulement accentué le risque de pollution, mais aurait aussi fait grimper les frais associés au remorqueur. Il semble donc que la GCC ait choisi une option peu attrayante par pur pragmatisme. Cela était raisonnable dans les circonstances, surtout en raison de la menace démontrée de pollution que posaient les navires à l'ancre, et de l'intention manifeste de la GCC à ce moment-là d'utiliser le quai de Hardwoods comme lieu de refuge *temporaire*.

Il est aussi accepté que la GCC, avec l'aide de Transports Canada, s'est efforcée de trouver d'autres possibilités que le quai de Hardwoods. Ces efforts ont évidemment été infructueux, mais très peu de détails sur les recherches ont été fournis. Après avoir présenté ses demandes d'indemnisation, la GCC a révélé plus tard à la Caisse que Transports Canada avait proposé la baie de Bonavista comme autre lieu possible. La GCC n'a pas expliqué pourquoi elle a finalement exclu ce lieu.

Les frais d'entreposage du *Sikuk* pendant une longue période n'étaient pas raisonnables

Une fois que le *Sikuk* a été amarré au quai de Hardwoods, toute menace de pollution par les hydrocarbures qu'il posait lorsqu'il était à l'ancre a été grandement atténuée. Le navire ne pouvait plus chasser sur son ancre, de telle sorte qu'il ne courait plus un grave danger de s'échouer. Les seules autres craintes que la GCC aurait pu raisonnablement avoir quant à la pollution par les hydrocarbures étaient : (1) que le *Sikuk* rompe ses amarres, que ce soit à cause de la rupture des amarres ou d'une autre défaillance due au mauvais état du quai de Hardwoods, et qu'il s'échoue; (2) que le *Sikuk* sombre soudainement; et (3) que le propriétaire du *Sikuk* ou un autre tiers perturbe le navire au point de le faire sombrer ou dériver.

En dépit de la menace de pollution beaucoup plus faible que posait le navire, l'entreposage du *Sikuk* à lui seul a coûté plus de 2 600,00 \$ par semaine dès que le navire a été amarré au quai. Cependant, outre la pression inconstante qu'elle a exercée sur le propriétaire peu fiable du *Sikuk*, la GCC n'a fait aucun effort manifeste pour réduire ses propres frais qui augmentaient rapidement. De plus, l'apparente réticence de la GCC à évaluer promptement l'intégrité de la coque du *Sikuk* ou à surveiller le navire de près pour déceler l'infiltration d'eau semble indiquer que la GCC croyait que le navire ne posait plus du tout une menace importante de pollution par les hydrocarbures une fois qu'il a été amarré au quai de

Hardwoods. Pendant cette période, le navire est simplement demeuré dans un vide continu et coûteux, sans raison valable.

La pression exercée par la GCC sur le propriétaire du Sikuk n'était pas constante

Le propriétaire du *Sikuk* était peu fiable et irresponsable. À la suite des discussions qu'elle a tenues avec Burry's le 21 septembre 2017, la GCC aurait dû se rendre compte qu'elle n'avait pas affaire à un propriétaire de navire modèle. Si cela ne lui a pas paru évident dès le début de son intervention, la GCC l'a vite compris au cours de ses échanges avec le propriétaire.

Malgré l'avis verbal du 21 septembre 2017 et l'avis et l'ordre du 22 septembre 2017 sommant le propriétaire de sécuriser le *Sikuk*, ce dernier n'a pris aucune mesure et n'a même pas manifesté sa volonté de le faire. Après un premier contact le 21 septembre 2017, il semble que le propriétaire n'ait eu aucune communication avec la GCC avant le 27 septembre 2017, après que le navire ait été remorqué. Cette communication tardive aurait dû faire entrevoir immédiatement que le propriétaire se souciait peu du bien-être du navire, et encore moins du risque que celui-ci rejette des polluants dans l'eau.

D'après les documents accompagnant la demande d'indemnisation, le propriétaire n'est pas intervenu ou n'a pas agi du tout, ou il a été considéré comme l'ayant fait de façon limitée ou inadéquate, après que la GCC lui en ait fait la demande à plus de neuf différentes reprises, dont chacune est décrite en détail dans la présente lettre. À titre de référence, ces demandes sont résumées ci-dessous :

- 21 septembre 2017 : avis verbal exigeant de prendre des mesures immédiates;
- 22 septembre 2017 : avis demandant au propriétaire de faire connaître ses intentions;
- 22 septembre 2017 : ordre de sécuriser immédiatement le *Sikuk*;
- 26 septembre 2017 : ordre de fournir un plan pour éliminer la menace de pollution que posait le *Sikuk*, y compris un plan de remorquage, la destination et les dispositions pour sécuriser le navire;
- Plusieurs demandes de renseignements sur le plan du propriétaire ont été faites au cours d'une période de deux semaines débutant le 12 octobre 2017;
- 8 novembre 2017 : lettre donnant un « dernier avis » de se conformer à l'ordre du 26 septembre 2017 et demandant d'inclure dans le plan un échancier, toute l'information contractuelle, et des détails sur l'enlèvement des polluants, le remorquage, l'amarrage et les dispositions relatives au démantèlement du navire;
- 17 novembre 2017 : courriel réitérant les exigences du « dernier avis » donné le 8 novembre 2017;
- 24 novembre 2017 : troisième lettre donnant un « dernier avis », à laquelle était jointe l'évaluation des polluants faite par LOC; et
- 1^{er} décembre 2017 : courriel demandant des éclaircissements et des détails sur le plan proposé par le propriétaire.

Ce n'est que le 13 décembre 2017 que le propriétaire du *Sikuk* a envoyé des représentants pour évaluer le navire en personne au quai de Hardwoods. Un plan final et acceptable pour

l'enlèvement des polluants et le remorquage du navire a commencé à se dessiner le lendemain, mais l'exécution de ce plan a été retardée en raison du mauvais temps hivernal. La GCC aurait dû prévoir la possibilité de tels retards dus au mauvais temps, car la situation a duré tout l'automne et les frais de sécurité de plus de 2 600,00 \$ par semaine ont continué de s'accumuler.

Étant donné l'urgence de la situation initiale où les navires chassaient sur leur ancre, et le fait que le propriétaire n'a pas répondu à l'ordre du 22 septembre 2017 et s'y est encore moins conformé – un ordre donné en vertu de la loi dont le non-respect était punissable d'amendes sévères et d'une peine d'emprisonnement – la GCC aurait dû être prête à exercer une pression plus ferme et déterminée, et peut-être aussi à prendre elle-même des mesures pour réduire les frais face à l'inaction du propriétaire du *Sikuk*.

Au contraire, l'ordre du 26 septembre 2017 était déficient. Il était remarquablement vague et bref, surtout à l'égard de la demande de fournir un plan [traduction] « pour éliminer la menace de pollution » que posait le *Sikuk*. Le plan du propriétaire, que ce dernier a présenté le 2 octobre 2017, seulement quelques minutes avant l'expiration du délai fixé par la GCC, reflétait le caractère vague de l'ordre auquel il répondait. La GCC a rejeté ce plan, en partie à cause de l'absence de détails sur l'enlèvement des polluants. La décision de la GCC de rejeter le plan était quelque peu arbitraire, étant donné qu'aucun détail de ce genre n'était explicitement exigé dans l'ordre du 26 septembre 2017. Par ailleurs, rien n'indique que la GCC ait communiqué au propriétaire du *Sikuk* sa propre estimation préliminaire de la quantité de polluants se trouvant à bord du navire, ce qui aurait au moins laissé entrevoir l'obligation sous-jacente de prendre des mesures spécifiques.

Dans sa lettre du 8 novembre 2017, donnant un « dernier avis » de se conformer à l'ordre au plus tard le 14 novembre 2017, la GCC a fourni plus de détails sur ce qu'elle exigeait du propriétaire du *Sikuk*. À ce stade, cependant, plus de six semaines s'étaient écoulées et les frais de sécurité à eux seuls avaient déjà dépassé la somme de 15 000,00 \$. Lorsque la GCC lui a encore une fois donné un « dernier avis » par courriel les 17 et 24 novembre 2017, il est concevable que le propriétaire du navire ait pu commencer à s'interroger sur le caractère définitif des avis donnés par la GCC.

La GCC n'a pris aucune mesure raisonnable pour réduire ses frais croissants et discutables

Afin de pouvoir recouvrer ses frais, un demandeur doit démontrer que ceux-ci ont été engagés de manière raisonnable. Cela comprend l'obligation de limiter les frais, ce qui veut dire que les dépenses doivent être réduites au minimum, dans la mesure où il est raisonnablement possible de le faire.

Lorsqu'elle a fait pression sur le propriétaire du *Sikuk* pour qu'il agisse, la GCC a pris certaines mesures pour tenter de réduire au minimum les frais croissants qu'elle engageait pour garder le navire au quai de Hardwoods. Cependant, ces mesures ont été en grande partie inefficaces et parfois même substantiellement déficientes.

La GCC s'est sentie naturellement pressée d'agir rapidement lorsque Hardwoods a d'abord proposé les strictes conditions d'utilisation de son quai. Après que le *Sikuk* ait été amarré au quai, cependant, la pression de la menace de pollution par les hydrocarbures a été remplacée par une pression de nature essentiellement financière. La GCC était aux prises avec un gros navire d'acier en état de détérioration, rempli de polluants, qui ne pouvait apparemment pas fonctionner par ses propres moyens, et elle semblait ne voir que deux solutions possibles. La première était d'inciter le propriétaire à reprendre possession de son navire de manière responsable; la seconde, d'après les instructions que la GCC a données à LOC, était de faire démanteler le *Sikuk* à ses frais considérables. En réalité, cependant, plus de deux solutions s'offraient à la GCC.

Si la GCC avait fait une analyse coûts-avantages de la situation évolutive, cela aurait pu l'inciter à chercher d'autres solutions. De toute évidence, aucune analyse de ce genre n'a été faite. Le quai de Hardwoods était probablement à la fois plus risqué et plus coûteux que pratiquement tout autre lieu d'amarrage dans la province, mais rien n'indique dans les documents de la demande d'indemnisation que d'autres solutions aient été recherchées ou envisagées. Comme il a déjà été mentionné, la suggestion faite par Transports Canada d'amarrer le navire dans la baie de Bonavista ne semble pas avoir été examinée sérieusement.

Par ailleurs, à part le respect aveugle des conditions imposées par Hardwoods, il y a lieu de se demander exactement quel était l'avantage de l'arrangement avec GardaWorld par rapport à son coût hebdomadaire si élevé. La GCC n'a fourni aucun détail sur les mesures de sécurité prises, bien qu'il semble qu'un seul agent de sécurité ait passé douze heures assis dans un véhicule à l'entrée du quai, pour ensuite être relayé par un collègue qui a simplement assuré la même surveillance. Rien dans les documents présentés par la GCC – aucun contrat ni aucun énoncé des travaux n'a été fourni – n'indique que le personnel de GardaWorld ait fait au moins des rondes régulières de l'endroit à pied, et encore moins inspecté les câbles d'amarrage ou les marques de tirant d'eau des navires. En effet, il semble que les agents de sécurité aient reçu des directives précises de ne pas mettre les pieds sur le quai de Hardwoods. Enfin, sans expertise maritime, il est peu probable que les agents de sécurité de GardaWorld aient été capables de reconnaître (et donc de signaler rapidement) un problème avec les navires, au-delà des plus évidents : un incendie, le naufrage ou la dérive. De toute évidence, ils n'ont même remarqué et signalé que la porte du gaillard d'avant du *Sikuk* était ouverte.

Une fois les navires sécurisés, la GCC était libre de renégocier les conditions d'utilisation du quai avec Hardwoods. En particulier, puisque la GCC semblait avoir décidé de ne pas déplacer elle-même les navires à un autre lieu d'amarrage, la possibilité de renégocier les conditions aurait dû se présenter comme une mesure attrayante de réduction des frais. Par exemple, la GCC aurait pu proposer une garantie générale d'assurance de responsabilité civile. Une telle proposition aurait pu être renforcée par l'installation d'une clôture surmontée de barbelés et munie d'une porte verrouillable, ce qui aurait empêché l'accès aux navires par la terre, bien que l'accès par la mer aurait quand même été possible. Cela étant dit, il est peu probable que la présence d'un seul agent de sécurité assis dans un véhicule aurait empêché l'accès au navire par la mer.

Comme il a été noté, une mesure plus vigoureuse de réduction des frais aurait été de donner à Hardwoods un ordre, en vertu de l'alinéa 180(1)c) de la LMMC, pour l'obliger à céder temporairement le contrôle de son quai désaffecté et abandonné. La GCC aurait été tenue de verser à Hardwoods une somme vraisemblablement modeste à titre de dédommagement, en vertu du paragraphe 180(1) de la *LMCC*, et Hardwoods n'aurait encouru aucune responsabilité civile ou pénale selon le paragraphe 181(1).

Enfin, il faut se rappeler que Burry's, une partie qui ne peut guère être considérée comme étant sans faute à l'égard de l'incident, n'a pas respecté l'ordre donné par la GCC le 22 septembre 2017. Après avoir reçu le deuxième courriel de Burry's le 22 septembre 2017, il semble que la GCC ait abandonné sa stratégie de tenter de forcer le chantier maritime à agir pour remédier à la situation qu'il avait lui-même causée. Encore plus que Hardwoods, Burry's aurait donc été une cible de choix pour un (deuxième) ordre en vertu du paragraphe 180(1) de la LMMC, ou à tout le moins pour un arrangement négocié. Contrairement aux propriétaires des navires, Burry's exploitait une entreprise active et avait une réputation à préserver, ce qui l'aurait rendu beaucoup plus susceptible de se conformer sous la pression et la menace d'amendes sévères.

Étant donné que la menace de pollution posée par le *Sikuk* a été grandement réduite une fois le navire sécurisé, mais que des frais élevés continuaient de s'accumuler, la GCC aurait dû tourner ses efforts vers la réduction de ces frais. Au lieu de cela, elle s'est limitée à exercer sur le propriétaire des pressions qui n'étaient constantes que dans leur inefficacité.

La GCC ne considérait plus que le Sikuk constituait une menace de pollution par les hydrocarbures une fois que le navire a été sécurisé

Plus important encore, une fois que le *Sikuk* a été amarré au quai de Hardwoods, la GCC a poursuivi une intervention coûteuse, mais en grande partie passive, qu'elle considérait elle-même comme ne relevant pas de son mandat de prévention de la pollution par les hydrocarbures.

Comme il a été mentionné ci-haut, la GCC aurait pu avoir trois craintes résiduelles quant à la pollution par les hydrocarbures à compter du 25 septembre 2017, lorsque le *Sikuk* a été amarré au quai de Hardwoods. D'après la preuve, il semble que la GCC ait pris certaines mesures, y compris des inspections mensuelles de l'endroit par le personnel d'intervention environnementale pour vérifier l'amarrage du navire au quai, afin de s'assurer qu'il ne rompe pas ses amarres. La présence visible d'un agent de sécurité sur place a au moins servi à dissuader toute tentative d'accès non autorisé au navire. Cependant, en ce qui concerne la possibilité que le *Sikuk* puisse soudainement sombrer le long du quai et rejeter des polluants connus ou inconnus, peu de mesures utiles ont été prises, voire aucune.

La GCC savait que le *Sikuk* était vieux et négligé dès le moment où le personnel d'intervention environnementale a vu le navire et est monté à bord le 22 septembre 2017. À ce moment, le personnel d'intervention environnementale a aussi découvert une grande quantité de polluants à bord du navire. Une fois le navire sécurisé, cependant, rien n'indique que des efforts sérieux aient été faits pour vérifier l'intégrité de la coque et évaluer la

menace résiduelle posée par les polluants se trouvant à bord, jusqu'à ce qu'une inspection soit faite par LOC le 16 novembre 2017.

Il convient de noter, cependant, que le rapport complet de l'inspection de LOC ne semble pas avoir été livré avant le 28 janvier 2018, soit plus de deux semaines après que la GCC ait mis fin à son intervention concernant le *Sikuk*. Cela étant dit, il semble que LOC ait livré son estimation des polluants à bord du *Sikuk* à la GCC le ou vers le 22 novembre 2017, date à laquelle la facture de LOC montre que cette partie du rapport a été achevée. La GCC a transmis ce document d'une page, qui a ensuite été inclus dans le rapport d'inspection complet, au propriétaire du *Sikuk* le 24 novembre 2017.

Rien n'indique que le reste du rapport d'inspection de LOC, ou toute autre partie de celui-ci, ait été remis à la GCC avant le 4 janvier 2018 au plus tôt – date à laquelle la facture de LOC montre que le rapport a été terminé – et peut-être même pas avant le 28 janvier 2018, soit la date qui est indiquée dans le rapport lui-même.

La preuve semble donc montrer que ce n'est pas avant le 22 novembre 2017, au plus tôt, que la GCC a compris pleinement quelle quantité et quel type de polluants il y avait à bord du *Sikuk* et à quel endroit ceux-ci se trouvaient dans le navire. Quant à l'évaluation de l'état du navire lui-même, et à l'estimation des frais relatifs à l'enlèvement des polluants, au remorquage et au démantèlement, la GCC ne semble pas en avoir pris connaissance avant janvier 2018. Ces retards montrent que la GCC a jugé qu'il y avait peu ou point d'urgence à comprendre les risques financiers auxquels elle était exposée dans le pire des cas, et encore moins à bénéficier de la pleine valeur des services coûteux qu'elle a obtenus de LOC.

Que la GCC ait pris connaissance ou non de l'avertissement donné par LOC de faire attention à l'infiltration d'eau à bord du *Sikuk*, les risques inhérents à une surveillance minimale de ce genre auraient dû être évidents pour la GCC dès le départ. Que ces risques aient été pris en compte ou non par la GCC, peu ou point de mesures ont été prises pour y remédier. Enfin, ce n'est que le 2 octobre 2017 que la GCC a clairement exprimé au propriétaire ses préoccupations à propos des polluants se trouvant à bord du *Sikuk*. Si la GCC croyait que ces polluants présentaient une menace sérieuse et continue, elle aurait pris des dispositions pour les faire enlever de sa propre initiative, dès le début de l'intervention.

Étant donné que la GCC semble avoir cru que le *Sikuk* ne constituait plus une importante menace de pollution par les hydrocarbures, elle aurait dû être particulièrement vigilante dans ses efforts pour réduire au minimum les frais sans cesse croissants. La preuve montre qu'elle ne l'a pas fait.

Les frais associés à l'usage continu du quai de Hardwoods étaient déraisonnables

Même s'il est admis que l'amarrage initial et temporaire du *Sikuk* au quai de Hardwoods était une mesure raisonnable prise pour empêcher le navire de s'échouer et de rejeter des polluants, l'entreposage continu du navire a occasionné des frais grandement disproportionnés par rapport à leur avantage, et donc déraisonnables. De plus, il aurait dû

être évident que le propriétaire n'allait vraisemblablement pas agir promptement. Malgré tout cela, la GCC n'a fait aucun effort raisonnable pour réduire les frais d'entreposage au minimum en cherchant activement des solutions de rechange.

La date limite des frais d'entreposage associés au *Sikuk* est fixée au 24 octobre 2017

À la lumière des conclusions tirées ci-haut, il est nécessaire de fixer une date limite à laquelle les frais associés à l'entreposage de longue durée du *Sikuk*, y compris les frais des services fournis par Gergar, Battlefield, et GardaWorld, ainsi que les frais des visites sur place par le personnel d'intervention environnementale pour vérifier l'amarrage des navires, ont cessé d'être raisonnables dans les circonstances. Pour les raisons exposées ci-dessous, cette date limite est fixée au 24 octobre 2017, soit exactement un mois après que les navires aient été amarrés au quai de Hardwoods.

Étant donné que la décision initiale de la GCC d'utiliser le quai de Hardwoods comme lieu de refuge temporaire a été jugée raisonnable, le fait de fixer au 24 octobre 2017 la date limite des frais d'entreposage associés au *Sikuk* implique une autre conclusion selon laquelle la GCC – si elle avait pris des mesures raisonnables pour réduire ses frais – aurait dû et aurait très probablement pu prendre d'autres dispositions moins coûteuses pour entreposer le navire à compter de cette date.

Une fois le *Sikuk* amarré au quai de Hardwoods, la GCC semblait être convaincue que le navire ne posait plus une importante menace de pollution. En soulignant dès le départ la nature temporaire des dispositions d'entreposage au quai de Hardwoods, la GCC a non seulement tenté d'inciter le propriétaire à agir, mais elle a aussi reconnu que le *statu quo* ne pouvait être raisonnablement maintenu. Cette situation a néanmoins duré pendant plusieurs mois, malgré l'approche du temps hivernal qui laissait présager des retards inévitables, même dans les meilleures circonstances. Au lieu de consacrer même de modestes ressources internes à la recherche d'autres moyens de réduire les frais, la GCC a simplement placé toute sa confiance dans le propriétaire du *Sikuk*, qui, même au début d'octobre 2017, avait fait preuve d'un manque complet de fiabilité en négligeant de se conformer à pas moins de quatre ordres et avis donnés en vertu de la loi.

Étant donné que rien n'indique que la GCC ait envisagé d'autres mesures quelconques pour réduire les frais d'entreposage, la période limite et, par extension, l'interprétation raisonnable la plus longue du terme « temporaire », compte tenu des circonstances et de l'ampleur des frais d'entreposage croissants, est fixée à un mois.

Conclusions concernant la répartition des efforts du personnel et des frais associés

Ventilation quotidienne de la répartition des efforts, y compris les frais de salaire et les frais des heures de travail supplémentaires engagés

Les registres quotidiens et les différents registres de salaire et d'heures de travail supplémentaires fournis par la GCC peuvent servir à ventiler les frais du personnel d'intervention environnementale et la répartition des efforts associés à l'intervention relative au *Sikuk*. Comme le montre la figure 10, les heures de travail supplémentaires ont

été rémunérées au taux et demi ou au taux double du salaire des heures normales de travail, sans compter les frais du régime d'avantages sociaux des employés. Comme on peut le voir dans les figures 9 et 10, le personnel d'intervention environnementale s'est occupé à la fois du *Sikuk* et du *Françoise* les 21, 22, 24, et 30 septembre 2017, ainsi que le 12 octobre 2017; par conséquent, les heures de travail et les frais pour ces journées (marquées d'un astérisque) ont été divisés entre les deux demandes d'indemnisation. Le tableau ci-dessous montre les heures de travail de ces journées, qui représentent la moitié du nombre total d'heures de travail, ou les heures de travail attribuées à l'intervention relative au *Sikuk*. La ventilation obtenue selon la méthode décrite ci-haut est la suivante :

Date	Per-sonnel	Heures normales de travail	Frais des heures normales de travail	Heures de travail supplémentaires	Frais des heures de travail supplémentaires
2017-09-21*	1	–	–	2,50	138,68 \$
2017-09-22*	2	7,50	337,84 \$	4,50	263,48 \$
2017-09-24*	2	–	–	12,25	798,51 \$
2017-09-30*	2	–	–	6,50	365,96 \$
2017-10-12*	2	7,50	307,46 \$	–	–
2017-11-16	2	15,00	620,63 \$	5,50	305,09 \$
2017-12-13	2	15,00	620,63 \$	–	–
2018-01-04	2	15,00	630,61 \$	17,00	910,78 \$
2018-01-05	2	15,00	630,61 \$	10,00	525,45 \$
2018-01-06	2	–	–	23,00	1 348,66 \$
2018-01-07	2	–	–	11,00	770,66 \$
2018-01-08	2	15,00	630,61 \$	13,00	683,08 \$
2018-01-09	2	7,00	294,24 \$	–	–
Totaux		97,00	4 072,63 \$	105,25	6 110,35 \$

Tableau 1 : Sommaire de la répartition quotidienne des efforts du personnel d'intervention environnementale, des frais de salaire et des frais des heures de travail supplémentaires

Établissement des frais de salaire et des frais des heures de travail supplémentaires

Il convient de noter dès le début que pas plus de deux membres du personnel d'intervention environnementale ont été déployés à Clarendville au cours d'une même journée de l'intervention. Étant donné que les tâches à accomplir durant chacune de ces journées auraient consisté à monter à bord de l'un ou des deux navires en état de détérioration, et à s'aventurer sur le quai de Hardwoods délabré, la décision de déployer deux membres du personnel est jugée raisonnable dans tous les cas.

Tous les frais de personnel associés à l'intervention initiale en réponse à l'incident, du 21 au 24 septembre 2017, sont jugés raisonnables, car ces frais ont contribué à atténuer la menace démontrée de pollution que posaient les navires à l'ancre. De plus, les frais de personnel engagés le 30 septembre et le 12 octobre 2017 sont aussi acceptés, car le déploiement de personnel d'intervention environnementale au quai de Hardwoods à ces dates aurait été raisonnablement nécessaire pour s'assurer que les nouvelles dispositions prises pour amarrer les navires étaient adéquates.

Pour les raisons exposées ci-haut à propos de la date limite du 24 octobre 2017, et pour les raisons énoncées ci-dessous concernant le rejet des frais de l'inspection et du rapport de LOC, les frais associés à la visite des lieux le 16 novembre 2017, durant laquelle le personnel d'intervention environnementale a escorté l'inspecteur de LOC sur le quai de Hardwoods, sont rejetés.

Le 13 décembre 2017, deux membres du personnel d'intervention environnementale se sont rendus à Clarendville pour escorter les représentants du propriétaire du *Sikuk* à bord du navire. Cela a permis aux représentants du propriétaire de faire une évaluation des polluants. Bien que cela ait eu lieu après la date limite du 24 octobre 2017, le travail de supervision effectué ce jour-là par le personnel d'intervention environnementale a contribué directement à l'objectif de la GCC de faire enlever les polluants du *Sikuk* et de faire ensuite remorquer le navire. Pour ces raisons, les frais de personnel engagés le 13 décembre 2017 sont jugés raisonnables. De même, les frais de personnel associés à la période du 4 au 9 janvier 2018, durant laquelle le propriétaire a enlevé les polluants du *Sikuk* et a finalement remorqué le navire, le tout sous la supervision de la GCC, sont également acceptés.

En résumé, les seules réductions apportées aux frais de personnel réclamés sont les frais engagés le 16 novembre 2017, soit 620,63 \$ en frais de salaire et 305,09 \$ en frais d'heures de travail supplémentaires. Par conséquent, les frais de salaire et les frais des heures de travail supplémentaires recevables s'élèvent à 3 452,00 \$ et à 5 805,26 \$ respectivement.

DÉTAILS DE L'OFFRE

Les frais réclamés par la GCC sont répartis en huit annexes. Chacune de ces annexes est examinée brièvement ci-dessous, de même que les décisions pertinentes qui ne sont pas exposées ailleurs dans cette lettre.

Annexe 1 : Matériel et fournitures

Cette portion de la demande d'indemnisation comprend quatre montants séparés qui représentent les frais des services fournis par trois différents entrepreneurs, comme le montre le tableau 2. Le total des frais réclamés à cette annexe, après redistribution, s'élève à 2 356,69 \$.

Postes Canada

Les frais de 22,87 \$ réclamés pour l'envoi d'une lettre par courrier recommandé au propriétaire du *Sikuk* le 8 novembre 2017 sont rejetés, en partie parce qu'ils ont été engagés après la date limite du 24 octobre 2017. Il est également noté qu'à ce stade, la GCC était en communication régulière par courriel avec le propriétaire du *Sikuk*.

Extreme East

Les frais relatifs à Extreme East pour l'achat d'une branche de remorque sont l'un des montants qui ont été redistribués en parts égales entre la demande d'indemnisation du *Sikuk* et celle du *Françoise*, soit un montant de 1 368,50 \$ réclamé dans chacune de celles-ci. Il n'y a aucune preuve que la branche de remorque ait été effectivement utilisée pour l'intervention de la GCC; par ailleurs, l'exposé semble indiquer qu'elle a été achetée par précaution et comme solution provisoire, et qu'elle était destinée à être utilisée seulement par les navires de la GCC, au cas où ceux-ci auraient eu à remorquer les navires. Le *Beverly M I*, un remorqueur commercial spécialisé, était certainement équipé de tout le matériel de remorquage nécessaire. Bien que ces détails à eux seuls ne rendent pas ces frais irrecevables, il y a d'autres facteurs qui, pris ensemble, ont pour effet d'entraîner leur rejet.

Premièrement, on ne sait pas exactement quand la GCC a obtenu la branche de remorque, qui semble avoir été achetée à St. John's, et on ne sait pas non plus quand ni comment la branche de remorque est arrivée à Clarenville. La facture est datée du 13 octobre 2017, soit longtemps après qu'il ait pu être nécessaire d'utiliser la branche de remorque, et celle-ci n'est mentionnée dans aucun registre quotidien.

Deuxièmement, l'exposé du *Françoise* indique que deux branches de remorque ont été achetées et installées sur chacun des navires le 23 septembre 2017, mais rien de cela n'est justifié par une preuve contemporaine quelconque, que ce soit dans les registres quotidiens ou ailleurs. Ce détail crée encore plus de confusion en ce qui a trait à l'achat et à l'usage des branches de remorque pour l'intervention de la GCC.

Troisièmement, il est peu probable qu'une branche de remorque aurait été nécessaire pour le genre d'opération de remorquage d'urgence que la GCC envisageait de prendre à l'aide du *Harp* ou du *Sir William Alexander*. Étant donné l'espace de manoeuvre restreint dans le port de Clarenville et au quai de Hardwoods, il aurait sans doute fallu remorquer le *Sikuk* et le *Françoise* individuellement et bord à bord du navire remorqueur pour les amarrer au quai. Aucune preuve n'a été fournie à ce sujet, mais c'est probablement ce que le *Beverly M I* a fait. Par ailleurs, si la GCC avait utilisé le *Harp* pour tenir les navires loin de la rive sous le vent, il n'aurait pas été nécessaire d'employer une branche de remorque pour une telle opération *ad hoc*.

Enfin, une branche de remorque est un bien d'équipement qui aurait été réutilisé de nombreuses fois après l'intervention de la GCC. Même si l'achat d'un tel bien avait été jugé raisonnable dans les circonstances, les frais recevables correspondraient seulement au nombre limité de jours où il aurait été justifié de l'avoir en réserve.

Compte tenu de tout ce qui précède, et en particulier de l'absence de preuve montrant qu'une branche de remorque était une pièce d'équipement appropriée pour les mesures de remorquage ou d'amarrage que la GCC aurait vraisemblablement envisagées, les frais réclamés pour la branche de remorque sont rejetés en entier.

North Atlantic

La première facture de North Atlantic est pour l'achat de câbles d'amarrage, dont l'usage nécessaire est détaillé dans les registres quotidiens. La répartition de ces frais entre les deux

navires semble toutefois être légèrement inexacte, car le total des montants réclamés dans les deux demandes d'indemnisation dépasse de 0,03 \$ le total de la facture, soit 773,89 \$, vraisemblablement en raison d'un arrondissement (442,24 \$ est réclamé pour le *Sikuk* et 331,68 \$ pour le *Françoise*, soit un total de 773,92 \$). Par conséquent, cette portion de la demande d'indemnisation de la GCC est réduite de seulement 0,02 \$, et le montant recevable s'élève donc à 442,22 \$.

La deuxième facture de North Atlantic est pour l'achat de sangles de serrage de deux différentes tailles. Bien que la date très tardive du 20 février 2018 qui est indiquée sur la facture semble être problématique à première vue, les registres quotidiens montrent que des sangles de serrage du même nombre et du même type ont été utilisées pour préparer l'amarrage des navires le ou vers le 24 septembre 2017. De plus, la répartition des frais entre les deux navires semble être correcte. Par conséquent, cette portion de la demande d'indemnisation de la GCC est jugée raisonnable et les frais réclamés sont recevables en entier, au montant de 523,08 \$.

Sommaire des montants réclamés et des montants recevables à l'annexe 1

Les frais réclamés à l'annexe 1 sont recevables en partie au montant de 965,30 \$.

Fournisseur	Description	Montant réclamé	Montant recevable
Postes Canada	Envoi d'une lettre par courrier recommandé au propriétaire du <i>Sikuk</i>	22,87 \$	0,00 \$
Extreme East	Branche de remorque	*1 368,50 \$	0,00 \$
North Atlantic	400 pieds de câbles d'amarrage	442,24 \$	442,22 \$
North Atlantic	3 grandes sangles de serrage, 1 petite sangle de serrage	523,08 \$	523,08 \$
Totaux		2 356,69 \$	965,30 \$

Tableau 2 : Sommaire des frais réclamés et des frais recevables à l'annexe 1 (les montants résultant d'une redistribution des frais sont marqués d'un astérisque)

Annexe 2 : Services contractuels

Cette portion de la demande d'indemnisation comprend cinq montants séparés qui représentent les frais des services fournis par cinq différents entrepreneurs, comme il est détaillé et résumé dans le tableau 3 ci-dessous. Le total des frais réclamés à cette annexe, après redistribution, s'élève à 114 145,58 \$.

McKeil

Les frais des services fournis par McKeil sont l'un des montants qui ont été redistribués en parts égales entre la demande d'indemnisation du *Sikuk* et celle du *Françoise*, soit un montant de 63 532,17 \$ réclamé dans chacune de celles-ci. La décision d'engager McKeil pour remorquer les navires est jugée raisonnable dans les circonstances. Bien que les frais quotidiens et les frais de carburant réclamés pour les services de McKeil soient élevés,

compte tenu de la très courte distance sur laquelle les navires ont été remorqués depuis leur point d'ancrage jusqu'au quai de Hardwoods, ces frais sont aussi jugés raisonnables.

Cependant, la preuve fournie montre que le remorqueur a effectivement servi aux opérations de la GCC pendant cinq jours (120 heures), et non pas six jours (144 heures) comme il est indiqué dans la facture de McKeil. D'après les exposés des deux demandes d'indemnisation fournis par la GCC, un contrat d'urgence a été conclu avec McKeil le 23 septembre 2017. Curieusement, il est indiqué dans la facture de McKeil que le remorqueur a été utilisé à compter du 22 septembre 2017. L'énoncé des travaux produit par la GCC est aussi daté du 22 septembre 2017, et les entrées dans les registres quotidiens montrent que le personnel d'intervention environnementale a commencé à contacter des entreprises de remorquage ce soir-là, qu'il a remis des notes sur ses conclusions au surintendant de l'intervention environnementale à 22 h 20, et que ce dernier a finalement accordé un contrat à McKeil. Il est donc concevable – bien que cela soit contraire au contenu des exposés – que le surintendant de l'intervention environnementale ait conclu un contrat verbal avec McKeil peu de temps avant minuit le 22 septembre 2017.

Étant donné l'incertitude décrite ci-haut, il faut prendre en considération le temps qu'il a fallu au *Beverly M I* pour se rendre de Sydney à Clarendville, soit une distance par mer de 450 à 500 milles marins. Ce dernier chiffre a été utilisé pour faire une estimation prudente. D'après le site Web de McKeil, le *Beverly M I* a une vitesse de croisière de 11,75 noeuds. Par excès de prudence, et pour tenir compte des retards dus au mauvais temps et à d'autres facteurs (tout en notant que le remorqueur serait arrivé à Clarendville environ deux heures plus tôt que prévu), on suppose une vitesse de croisière de 10 noeuds, ce qui donne une estimation prudente d'un voyage d'une durée de 50 heures. D'après l'exposé de la GCC, le remorqueur est arrivé à Clarendville à 4 h 20 le 25 septembre 2017, ce qui signifie que le remorqueur aurait quitté Sydney vers 2 h 20 le 23 septembre 2017. Si l'on suppose, comme il est indiqué ci-haut, que le contrat verbal avec McKeil aurait été conclu dès 22 h 20 le 22 septembre 2017, cela veut dire que l'équipage du *Beverly M I* aurait été mobilisé quatre heures avant le départ du remorqueur, ce qui est concevable.

D'après l'exposé, le *Sikuk* a été amarré au quai de Hardwoods à 10 h 00 le 25 septembre 2017, et le *Beverly M I* a pu quitter les lieux par la suite. Étant donné que le *Françoise* n'avait pas d'ancre, il aurait été remorqué en premier, ce qui signifie que le *Beverly M I* aurait terminé son travail à Clarendville à 10 h 00 ce matin-là, après avoir amarré le *Sikuk*. Si le remorqueur s'est attardé jusqu'à midi et que son voyage de retour a duré 50 heures, il serait arrivé à Sydney à 14 h 00 le 27 septembre 2017. En supposant qu'il a fallu deux heures pour la démobilisation, le *Beverly M I* aurait accompli son travail pour la GCC en environ 116 heures, soit quatre heures de moins que le nombre total d'heures pour une période de cinq jours. On ne peut donc pas accepter que le remorqueur a été utilisé pendant les six jours qui ont été facturés à la GCC. Par conséquent, les frais réclamés pour le sixième jour d'utilisation du remorqueur sont déraisonnables.

En conséquence, le montant total réclamé pour les services de McKeil sont réduits de 14 500,00 \$ plus les taxes, soit 16 675,00 \$, ce qui représente les frais facturés en trop pour l'utilisation du remorqueur la sixième journée. Si on applique la moitié de ce montant à la

demande d'indemnisation du *Sikuk*, cette portion de la demande est donc recevable au montant de 55 194,67 \$.

GardaWorld

La GCC a réclamé 40 574,88 \$ pour les services de sécurité fournis par GardaWorld au quai de Hardwoods. Ce montant réclamé dans la demande d'indemnisation du *Sikuk* représente la moitié du total des frais des services de sécurité pour la période du 26 septembre 2017 au 8 janvier 2018, l'autre moitié ayant été réclamée dans la demande d'indemnisation du *Françoise*.

Il convient de noter que, même si le taux horaire proposé par GardaWorld était le plus élevé parmi les quatre soumissionnaires, ce taux était tout-compris et le personnel de GardaWorld était prêt à être déployé immédiatement. À la lumière de ces détails, la décision de retenir les services de GardaWorld était raisonnable.

Pour les raisons exposées ci-haut concernant la date limite du 24 octobre 2017 applicable aux frais d'entreposage des navires au quai de Hardwoods, les frais des services de sécurité fournis par GardaWorld après cette date sont rejetés. Parce qu'il a été admis que l'entente conclue à l'origine pour l'usage temporaire du quai de Hardwoods était raisonnable, les frais des services de sécurité fournis par GardaWorld jusqu'au 24 octobre 2017 inclusivement sont recevables. Par rapport aux factures fournies par la GCC, ces frais ont été établis à 10 768,32 \$.

Battlefield

Les frais réclamés pour les services de Battlefield s'élèvent à 644,11 \$ pour la location d'une toilette transportable qui a été installée au quai de Hardwoods à l'intention du personnel de GardaWorld. Sans cette toilette transportable, le personnel de GardaWorld aurait été obligé de quitter les lieux périodiquement, ce qui aurait vraisemblablement enfreint les conditions de l'entente entre la GCC et Hardwoods. La toilette transportable était donc un élément nécessaire au respect de l'entente, laquelle a été jugée raisonnable jusqu'à la date limite du 24 octobre 2017. Par conséquent, les frais réclamés pour les services de Battlefield sont recevables au montant de 215,44 \$, ce qui représente les frais de location de la toilette transportable jusqu'à cette date inclusivement, d'après les factures fournies par la GCC.

Gergar

Les frais de 431,25 \$ réclamés pour les services de Gergar sont pour la vidange par pompage de la toilette transportable installée au quai de Hardwoods. Bien que les premiers services de Gergar semblent avoir été fournis le 7 novembre 2017, soit après la date limite du 24 octobre 2017, il est admis que ces services auraient été nécessaires même si la GCC avait pris des dispositions pour déplacer les navires ou si elle avait renégocié son entente avec Hardwoods durant le premier mois après avoir sécurisé les navires. Par conséquent, le montant réclamé pour la première facture de Gergar, soit 143,75 \$, est recevable en entier.

LOC

D'après l'information entrée dans le registre quotidien le 16 novembre 2017, le personnel de LOC a indiqué à la GCC qu'un rapport d'inspection écrit lui serait présenté dans les dix jours suivants. Cela n'a pas été fait, bien qu'au moins une page du rapport ait été livrée le ou vers le 22 novembre 2017. En fait, la facture de LOC montre que le rapport – daté du 28 janvier 2018 – n'a été achevé que le 4 janvier 2018. Dans un cas comme dans l'autre, le rapport aurait été effectivement inutile à la GCC en janvier 2018. Il est impossible de savoir si le délai de dix jours était une condition de l'entente contractuelle entre la GCC et LOC. Cependant, on sait qu'un court délai de livraison *aurait dû* être une condition de l'entente, étant donné que la GCC semblait ne pas connaître l'état du navire. Le rapport d'inspection de LOC a non seulement été coûteux, mais il a aussi été inexplicablement retardé, au point où il n'était plus d'aucune utilité.

Bien que la GCC ait apparemment obtenu en temps opportun l'estimation des polluants à bord produite par LOC, les frais associés à cette portion des travaux de LOC sont difficiles à isoler et ne peuvent être acceptés, étant donné surtout que l'expert maritime de LOC est venu de la Nouvelle-Écosse pour mener l'inspection. Par ailleurs, pendant plus de deux jours en septembre 2017, la GCC avait à sa disposition le personnel d'intervention environnementale et tout l'équipage du *Harp*, qui étaient sur place à Clarenville, alors qu'il était possible de monter à bord du *Sikuk* en toute sécurité. Inexplicablement, la GCC n'a pas profité de cette occasion pour faire une inspection et une évaluation complètes du navire.

Par conséquent, les frais de 8 963,17 \$ réclamés pour l'inspection menée par LOC et le rapport qui en a résulté sont rejetés en entier.

Sommaire des montants réclamés et des montants recevables à l'annexe 2

Les frais réclamés à l'annexe 2 sont recevables en partie au montant de 66 322,18 \$.

Fournisseur	Description	Montant réclamé	Montant recevable
McKeil	Remorquage et amarrage du <i>Sikuk</i>	*63 532,17 \$	55 194,67 \$
GardaWorld	Services de sécurité sur place 24 heures sur 24	40 574,88 \$	10 768,32 \$
Battlefield	Location d'une toilette transportable	644,11 \$	215,44 \$
Gergar	Vidange par pompage de la toilette transportable	431,25 \$	143,75 \$
LOC	Inspection et rapport	8 963,17 \$	0,00 \$
Totaux		114 145,58 \$	66 322,18 \$

Tableau 3 : Sommaire des frais réclamés et des frais recevables à l'annexe 2 (les montants résultant d'une redistribution des frais sont marqués d'un astérisque)

Annexe 3 : Déplacements

Cette portion de la demande d'indemnisation s'élève à 2 014,02 \$. Elle comprend les frais journaliers et les frais d'hébergement des deux membres du personnel d'intervention environnementale qui se sont rendus à Clarendville le 4 janvier 2018, et qui sont repartis cinq jours plus tard, afin de surveiller les travaux du propriétaire du *Sikuk* pour enlever les polluants accessibles du navire et le remorquer du quai de Hardwoods.

Pour les mêmes raisons que celles exposées ci-haut concernant l'approbation des frais directs de personnel pour ces journées, et puisque tous les frais de déplacement réclamés semblent être conformes aux taux de la Directive sur les voyages du Conseil national mixte qui étaient en vigueur au moment où ces frais ont été engagés, cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en entier.

Annexe 4 : Salaires – Personnel à temps plein

La GCC a réclamé des frais de 4 072,63 \$ à cette annexe. Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en partie au montant de 3 452,00 \$.

Annexe 5 : Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein

La GCC a réclamé des frais de 6 110,35 \$ à cette annexe. Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en partie au montant de 5 805,26 \$.

Annexe 11 : Équipement de lutte contre la pollution

Les frais réclamés à cette annexe s'élèvent à 69,45 \$. D'après les registres quotidiens, une remorque d'intervention a été utilisée le 24 septembre 2017, lorsque le personnel d'intervention environnementale et l'équipage du *Harp* ont préparé les navires et le quai de Hardwoods pour l'amarrage. Cette mesure était raisonnable. Le sommaire des frais relatifs à l'équipement de lutte contre la pollution montre que le taux d'usage quotidien de la remorque d'intervention est divisé en parts égales entre les deux demandes d'indemnisation, ce qui représente une répartition convenable des frais jugés raisonnables. Par conséquent, le montant complet des frais réclamés à cette annexe est recevable.

Annexe 12 : Véhicules

La GCC a réclamé des frais s'élevant à 1 183,96 \$ pour l'usage de véhicules, comme le montre le sommaire illustré à la figure 11.

Le sommaire des frais relatifs à l'usage de véhicules illustré à la figure 11 semble indiquer que la GCC a appliqué un taux de 0,22 \$ par kilomètre à tous les frais de carburant qu'elle a réclamés, mais ce n'est pas toujours le cas. Dans certains cas, les reçus d'achat de carburant fournis par la GCC montrent qu'un taux un peu plus élevé a parfois été appliqué. Dans d'autres cas, que des reçus d'achat de carburant aient été fournis ou non, le taux par défaut de 0,22 \$ par kilomètre a été appliqué. Les deux méthodes sont acceptables, car le

montant des frais par kilomètre parcouru est raisonnable dans un cas comme dans l'autre. Le nombre de kilomètres parcourus indiqué par la GCC semble être exact et raisonnable, car il est justifié par les livres de bord des véhicules et les registres quotidiens (et il correspond généralement à ceux-ci). Enfin, dans tous les cas, un taux d'usage quotidien de 67,56 \$ a été réclamé pour tous les véhicules de la GCC qui ont servi à l'intervention. Ce montant est raisonnable.

La seule réduction qui a été faite à cette annexe est la somme de 148,74 \$, qui représente le montant complet des frais réclamés pour l'usage d'un véhicule et l'achat de carburant le 16 novembre 2017, c'est-à-dire la journée de l'inspection menée par LOC. Cette réduction correspond à celles qui ont été apportées aux annexes 4 et 5, et elle est faite pour les mêmes raisons qui sont exposées plus en détail ci-haut.

Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en partie au montant de 1 035,22 \$.

Annexe 13 : Administration

Cette portion de la demande d'indemnisation de la GCC s'élève à 255,66 \$ et semble représenter un pourcentage des montants réclamés aux annexes 1, 3 et 4 (voir la figure 13). Cependant, après un examen plus approfondi, le montant final réclamé pour les frais d'administration ne correspond pas mathématiquement aux chiffres fournis par la GCC. Par conséquent, on ne sait pas très bien comment ce montant a été calculé.

Étant donné que les frais réclamés aux annexes 1, 3 et 4 ont été jugés recevables en partie au montant total de 6 431,32 \$, les frais d'administration raisonnables ont été calculés par rapport à ce montant au taux de 2,53 %, lequel avait été jugé raisonnable plus tôt. Par conséquent, cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en partie au montant de 162,71 \$.

SOMMAIRE DE L'OFFRE

Annexe	Montant réclamé	Montant recevable
1 – Matériel et fournitures	*2 356,69 \$	965,30 \$
2 – Services contractuels	*114 145,58 \$	66 322,18 \$
3 – Déplacements	2 014,02 \$	2 014,02 \$
4 – Salaires – Personnel à temps plein	4 072,63 \$	3 452,00 \$
5 – Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein	6 110,35 \$	5 805,26 \$
11 – Équipement de lutte contre la pollution	69,45 \$	69,45 \$
12 – Véhicules	1 183,96 \$	1 035,22 \$
13 – Administration	255,66 \$	162,71 \$
Totaux	130 208,34 \$	79 826,14 \$

Tableau 4 : Sommaire des montants réclamés et des montants recevables (les montants résultant d'une redistribution des frais sont marqués d'un astérisque)

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

Vous disposez d'un délai de 60 jours, à compter de la réception de l'offre, pour aviser le soussigné si vous l'acceptez. Vous pouvez nous informer de votre acceptation de l'offre par tout moyen de communication, au plus tard à 16 h 30 (heure de l'Est) le dernier jour du délai. Si vous acceptez l'offre, la somme offerte vous sera versée sans tarder, en plus des intérêts courus selon l'article 116 de la LRMM.

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

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.

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.

c. c. : Directeur régional, Gestion des incidents, Région de l'Atlantique (GCC)
Surintendant, Intervention environnementale, Région de l'Atlantique (GCC)
Gestionnaire, Services opérationnels (GCC)