



LETTRE D'OFFRE

Ottawa, le 5 novembre 2021
Dossier de la CIDPHN : 120-890-C1
Dossier de la GCC :

PAR COURRIEL

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

OBJET : Navire de pêche *Miss Mall Bay* – Port de Lunenburg (Nouvelle-Écosse)
Date de l'incident : 2019-04-03

SOMMAIRE ET OFFRE D'INDEMNITÉ

[1] Cette lettre est en réponse à une demande d'indemnisation présentée par la Garde côtière canadienne (la « GCC ») concernant le navire de pêche *Miss Mall Bay* (le « navire »), qui s'est échoué le 3 avril 2019 dans le port de Lunenburg, en Nouvelle-Écosse (l'« incident »).

[2] Le 1^{er} avril 2021, le bureau de l'administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la « Caisse ») a reçu la demande d'indemnisation de la GCC au nom de l'administrateur. En vertu des articles 101 et 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, L.C. 2001, ch. 6 (la « LRMM »), la GCC a réclamé la somme de 183 859,32 \$ pour les frais des mesures d'intervention qu'elle a prises en réponse à l'incident.

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

[4] La somme de 35 824,08 \$ (l'« offre ») est offerte à la GCC en réponse à sa demande d'indemnisation, plus les intérêts prévus par la loi qui seront calculés à la date où la somme offerte sera versée, en conformité avec l'article 116 de la LRMM.

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

DEMANDE D'INDEMNISATION RECUE

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

Exposé

[7] D'après l'exposé, à 12 h 45 le 3 avril 2019, le personnel d'intervention environnementale de la GCC a été avisé que [traduction] « le navire de pêche *Miss Mall Bay* (N.M. 348646) s'était échoué dans le port de Lunenburg. » Deux membres du personnel d'intervention environnementale ont quitté Dartmouth à 13 h 15 et sont arrivés sur les lieux à 14 h 55 :

[traduction]

Le navire était échoué dans l'eau, à environ 60 pieds du rivage, il gîtait sur tribord et il tanguait légèrement. Le personnel d'intervention environnementale a parlé au directeur du port, qui a confirmé que le navire avait chassé sur son ancre et qu'il était maintenant échoué en eau très peu profonde.

À 15 h 15, le personnel d'intervention environnementale a rencontré le propriétaire du navire [...]. Ce dernier a indiqué qu'il avait obtenu la permission d'amarrer le navire au quai de Picton Castle, mais qu'il n'avait personne pour le remorquer.

[8] À 16 h 20, le propriétaire a indiqué qu'il avait trouvé un pêcheur local pour l'aider à remorquer le *Miss Mall Bay* au quai de Picton Castle, où le navire serait vidé de son carburant. La tentative de remorquer le navire a échoué, car la poupe du navire était trop haute dans l'eau. Le propriétaire a indiqué qu'il allait faire une autre tentative le lendemain. Les deux membres du personnel d'intervention environnementale ont quitté les lieux et sont revenus à Dartmouth à 22 h 00.

Figures 1 et 2 – Copies d'écran de photos non annotées jointes à l'exposé.

[9] Deux membres du personnel d'intervention environnementale sont retournés à Lunenburg le 4 avril 2019 et sont arrivés à 9 h 00. Ils ont constaté que le *Miss Mall Bay* :

[traduction]

présentait une menace de pollution par les hydrocarbures, parce qu'il était échoué et gîtait à marée basse et qu'il serait très probablement envahi par l'eau à marée haute au lieu de rester à flot, et qu'il y aurait alors un grand risque que les polluants se trouvant dans les machines et les réservoirs de carburant du navire soient rejetés dans l'environnement marin.

À 9 h 15, le personnel d'intervention environnementale a rencontré le propriétaire du navire [...] qui a expliqué qu'il était incapable d'intervenir en réponse à l'incident et qui a signé un formulaire déclarant [traduction] « qu'il est le propriétaire et qu'il est incapable d'intervenir pour atténuer la menace d'un rejet de pollution dans l'environnement marin ».

Le surintendant adjoint de l'intervention environnementale en a été informé et a indiqué qu'il allait préparer un contrat d'urgence. Le personnel d'intervention environnementale est resté à Lunenburg pour surveiller la situation.

À 11 h 00, le personnel d'intervention environnementale a rencontré les représentants du chantier Life Shipyard afin de discuter des options pour sortir le navire de l'eau, dans le but d'éliminer en permanence la menace de pollution de l'environnement marin. Il a été déterminé que la solution la plus raisonnable dans les circonstances était de sortir le navire de l'eau, étant donné qu'il était en mauvais état et que son propriétaire n'avait aucun endroit où l'amarrer et n'avait pas les moyens de le faire.

À 13 h 15, le personnel d'intervention environnementale est retourné sur les lieux et est resté à cet endroit jusqu'à 15 h 10, après quoi il est revenu à la base de la Garde côtière de Dartmouth à 17 h 00.

[10] Le personnel d'intervention environnementale est arrivé à Lunenburg à 9 h 45 le 5 avril 2019 :

[traduction]

À 10 h 00, le personnel de RMI a commencé à préparer l'opération d'enlèvement des polluants du navire (une petite embarcation a été déployée pour brancher un boyau d'aspiration qui était fixé à un réservoir à terre).

À 10 h 45, le personnel de RMI a commencé à pomper les réservoirs de carburant du navire, les réservoirs d'huile hydraulique et la cale de la salle des machines; environ 950 litres de polluants ont été enlevés.

À 14 h 00, le personnel d'intervention environnementale a visité différents quais à Lunenburg pour trouver un endroit où amarrer le navire. Il a parlé aux représentants du quai de Picton Castle, qui avaient accepté à l'origine que le *Miss Mall Bay* y soit amarré, mais ces derniers ont refusé lorsqu'ils ont été informés que le navire n'était pas assuré.

À 15 h 28, le personnel d'intervention environnementale est retourné sur les lieux avec le camion aspirateur. Les travaux de pompage ont commencé à 16 h 00 et ont pris fin à 17 h 20.

À 18 h 00, le personnel de RMI avait quitté les lieux; le personnel d'intervention environnementale a quitté à 18 h 30 et est arrivé à la base de la Garde côtière de Dartmouth à 20 h 00.

[11] Le 8 avril 2019, le personnel d'intervention environnementale est arrivé à Lunenburg à 5 h 15 pour observer l'opération de sauvetage menée par RMI Marine Ltd. (« RMI »). Des sacs de levage ont été utilisés pour remettre le navire à flot à la marée montante. À 10 h 50, le *Miss Mall Bay* avait été remis à flot, après quoi il a été amarré au quai du Lunenburg Industrial Foundry and Engineering Plant (« LIFE ») à 11 h 15. [Traduction] « Il n'y avait aucun signe d'infiltration d'eau dans le navire. » RMI s'est démobilité, et le personnel d'intervention environnementale a quitté Lunenburg à 12 h 15 et est arrivé à Dartmouth à 14 h 30.

[12] Le personnel d'intervention environnementale est retourné à Lunenburg le 9 avril 2019. Le contenu de l'exposé pour cette date indique que [traduction] « Il n'y avait aucun signe visible d'infiltration d'eau dans le navire. La marque des hautes eaux sur la coque n'avait pas changé depuis la dernière inspection et le niveau d'eau dans la cale n'avait pas augmenté. »

[13] Le 6 mai 2019, le personnel d'intervention environnementale a tenté sans succès de communiquer avec le propriétaire du *Miss Mall Bay* pour savoir ce qu'il avait l'intention de faire à propos de son navire.

[14] Après l'inspection du 9 avril 2019, une fois que le *Miss Mall Bay* ait été amarré en toute sécurité au quai de l'usine 1 du LIFE, le personnel d'intervention environnementale n'est pas retourné au navire avant le 17 mai 2019. Le LIFE avait exprimé des craintes à propos de l'enfoncement du navire dans l'eau. En réponse, la GCC a engagé un camion aspirateur qui a pompé 9 020 litres d'eau de cale huileuse du navire sous la surveillance du personnel d'intervention environnementale.

[15] Du 25 mai au 19 juin 2019, la GCC a fait quatre tentatives infructueuses pour communiquer avec le propriétaire du *Miss Mall Bay* et son beau-frère, qui avait été identifié comme étant un acheteur potentiel du navire.

[16] Le personnel d'intervention environnementale est retourné à Lunenburg le 25 juin 2019 pour surveiller l'enlèvement d'environ 9 000 litres d'eau huileuse par un camion aspirateur.

[17] Le personnel d'intervention environnementale est retourné pour inspecter le navire les 9 et 25 juillet 2019 et le 20 août 2019. Le contenu de l'exposé pour le 20 août 2019 se lit en partie comme suit : [traduction] « Il y avait un mélange d'eau et d'hydrocarbures dans la cale, et le navire s'était enfoncé davantage dans l'eau depuis la dernière inspection. Étant donné qu'aucune infiltration d'eau n'a été constatée après la remise à flot du navire, la source de l'infiltration d'eau était inconnue, mais on croyait que c'était l'eau de pluie qui s'accumulait dans le navire à cause de son mauvais état. »

[18] Le personnel d'intervention environnementale est retourné à Lunenburg le 4 septembre 2019 pour surveiller l'enlèvement de 5 300 litres d'eau de cale huileuse du navire par un camion aspirateur.

[19] Le 9 septembre 2019, après le passage de l'ouragan Dorian, le personnel d'intervention environnementale s'est rendu à Lunenburg pour inspecter le navire. Il a constaté que [traduction] « le navire était intact et le niveau d'eau dans la cale était acceptable. »

[20] Le 18 octobre 2019, la GCC a envoyé deux lettres par courrier recommandé aux dernières adresses connues du propriétaire du *Miss Mall Bay*, avec qui la GCC n'avait eu aucun contact depuis avril 2019, lorsque son téléphone cellulaire a été coupé.

[21] Le 7 novembre 2019, le propriétaire a repris contact avec la GCC. Lorsque la GCC lui a demandé quelles étaient ses intentions, il a dit avoir trouvé deux acheteurs étrangers potentiels : l'un en Floride et l'autre en Haïti. Le propriétaire voulait terminer les travaux de réparation du navire sur place, avant de le faire remorquer. La GCC l'a renvoyé au LIFE et à Transports Canada.

[22] Le 8 novembre 2019, le propriétaire a informé la GCC qu'il avait trouvé un troisième acheteur potentiel se trouvant à l'île du cap de Sable. La GCC lui a demandé les coordonnées de cette personne. Le contenu de l'exposé pour le 8 novembre 2019 se lit comme suit :

[traduction]

[Le propriétaire] se demandait si certaines parties du navire (génératrice, engrenage réducteur, etc.) fonctionnaient encore et si le coût du remorquage excéderait la valeur du navire. Le personnel d'intervention environnementale a informé [le propriétaire] que les droits d'amarrage assumés par la GCC continuaient de s'accumuler et qu'il devait trouver une solution, c'est-à-dire vendre le navire ou le détruire.

[23] Le 12 novembre 2019, le propriétaire a indiqué qu'il avait perdu contact avec l'acheteur potentiel en Haïti, et qu'il n'avait pas eu de nouvelles des autres acheteurs potentiels :

[traduction]

[Le propriétaire] a indiqué que les acheteurs potentiels étaient incertains de pouvoir réparer le navire au quai et de satisfaire aux exigences de remorquage de Transports Canada, car il se pouvait que ces deux (2) choses coûtent plus cher que la valeur du navire. Le personnel d'intervention environnementale a indiqué que si le coût des réparations ou du remorquage excédait la valeur du navire, celui-ci pouvait être déconstruit pour éviter que les droits d'amarrage ne s'accumulent davantage. [Le propriétaire] a indiqué qu'il allait faire un suivi auprès du [LIFE] pour obtenir plus d'information sur

la réparation du navire au quai et sur le coût du remorquage du navire à l'aide d'un remorqueur certifié.

[24] Le 13 novembre 2019, le propriétaire a informé la GCC qu'il n'avait pas réussi à joindre le LIFE. Immédiatement après, la GCC l'a fait à sa place. Le LIFE a indiqué qu'il acceptait que le propriétaire fasse des travaux au navire à ses installations, à condition qu'il ait une assurance et qu'il verse un acompte. La GCC a ensuite laissé un message vocal au propriétaire pour lui rappeler de fournir les coordonnées de l'acheteur potentiel de l'île du cap de Sable, car il ne l'avait pas encore fait. De plus, la GCC l'a avisé qu'elle prendrait des mesures pour enlever et détruire le *Miss Mall Bay* à ses frais, si aucun progrès n'était fait.

[25] Le 17 novembre 2019, le propriétaire a fourni à la GCC les coordonnées de l'acheteur potentiel de la Floride. Le lendemain, la GCC a laissé un message vocal à cette personne.

[26] Le 21 novembre 2019, la GCC a parlé au LIFE, qui a indiqué qu'il coûterait environ 18 600,00 \$ pour remorquer le *Miss Mall Bay* jusqu'à l'île du cap de Sable à l'aide d'un remorqueur certifié. Le gestionnaire du LIFE a exprimé des inquiétudes à propos des glaces d'hiver dans le port. Plus tard ce jour-là, l'acheteur potentiel de la Floride a communiqué avec la GCC et a demandé si le navire pouvait être sorti de l'eau. La GCC l'a renvoyé au LIFE et l'a informé de ses exigences. La GCC l'a aussi informé que s'il achetait le navire, il serait obligé de lui fournir un plan écrit.

[27] Le 5 décembre 2019, deux membres du personnel d'intervention environnementale se sont rendus à Lunenburg pour surveiller l'enlèvement de 3 960 litres d'eau de cale huileuse du navire par un camion aspirateur. Le personnel d'intervention environnementale a aussi rencontré un entrepreneur pour discuter des coûts de déconstruction et pour savoir si le navire avait une valeur résiduelle.

[28] Le 27 décembre 2019, le propriétaire a informé la GCC que le résident de la Floride n'était plus intéressé à acheter le *Miss Mall Bay*, mais qu'il avait trouvé un autre acheteur potentiel, cette fois-ci aux Bermudes. La GCC a informé le propriétaire qu'elle allait procéder à la déconstruction du navire, à moins d'obtenir un document montrant que la vente du navire avait été conclue. Le propriétaire a dit qu'il allait communiquer avec la GCC la semaine suivante.

[29] Le 10 janvier 2020, deux membres du personnel d'intervention environnementale se sont rendus à Lunenburg en compagnie d'un expert maritime qui avait été engagé [traduction] « pour faire une inspection du navire afin de déterminer s'il avait une quelconque valeur résiduelle avant de l'éliminer. » Le rapport de l'expert maritime, reçu le 21 janvier 2020, a indiqué que [traduction] « le navire a peu de valeur résiduelle, à part quelques pièces qui peuvent être récupérées pour réduire les frais d'enlèvement. » La GCC a produit l'ébauche d'un énoncé des travaux pour l'enlèvement du navire.

[30] Le 31 janvier 2020, le LIFE a informé la GCC qu'un acheteur potentiel du *Miss Mall Bay* était sur place. La GCC a autorisé l'acheteur potentiel à examiner le navire sous l'escorte d'un représentant du LIFE. L'acheteur potentiel a été informé des conditions d'achat du navire imposées par la GCC.

[31] Le 3 février 2020, le LIFE a informé la GCC que des empreintes de pied montraient que quelqu'un était monté à bord du *Miss Mall Bay*, mais que rien ne semblait avoir été volé ou dérangé. Deux membres du personnel d'intervention environnementale se sont rendus à Lunenburg le 6 février 2020 pour visionner les images des caméras de sécurité, mais ils n'ont pas pu déterminer qui était monté à bord du navire. Ils ont constaté que le niveau d'eau dans la cale était à un pied sous le seuil de pompage. La GCC a aussi communiqué avec l'acheteur potentiel, qui a indiqué que le navire n'avait aucune valeur. Ce dernier a aussi informé la GCC que le propriétaire était en mer et qu'il amenait peut-être un autre navire aux Caraïbes.

[32] Le 11 mars 2020, la GCC a préparé un avis à publier dans les journaux [traduction] « dans le but d'informer les parties ayant un intérêt dans le *Miss Mall Bay* de l'intention de la GCC d'enlever et de déconstruire le navire. »

[33] Le 16 mars 2020, toutes les activités d'intervention non essentielles relatives au *Miss Mall Bay* ont été interrompues à cause de la pandémie de la COVID-19.

[34] Le 19 mars 2020, deux membres du personnel d'intervention environnementale se sont rendus à Lunenburg pour surveiller l'enlèvement de 7 500 litres d'eau huileuse de la cale du navire par un camion aspirateur. Des matelas absorbants ont été utilisés pour déceler la présence d'hydrocarbures dans la cale avant le pompage.

Figures 3 et 4 – Copies d'écran de photos non annotées datées du 19 mars 2020

[35] Le 26 juin 2020, la GCC a reçu un appel d'un autre acheteur potentiel du *Miss Mall Bay*. La GCC a informé l'acheteur potentiel de ses conditions et l'a renvoyé au propriétaire. Le 29 juin 2020, la GCC a parlé au propriétaire, qui a dit être disposé à se défaire de son navire gratuitement. Le propriétaire a aussi indiqué [traduction] « qu'il connaissait la partie intéressée et qu'il doutait de sa capacité de prendre en charge le navire. »

[36] Le 23 juillet 2020, la GCC a tenté sans succès de communiquer avec le propriétaire du *Miss Mall Bay*. La GCC a aussi parlé au LIFE et lui a demandé de [traduction] « faire un examen à vue du navire seulement deux fois par semaine, en raison de la baisse des précipitations durant les mois d'été et des données recueillies sur les infiltrations d'eau au cours des mois précédents. »

[37] Le 21 septembre 2020, deux membres du personnel d'intervention environnementale se sont rendus à Lunenburg pour surveiller l'enlèvement de 6 000 litres d'eau huileuse de la cale du navire par un camion aspirateur. Comme il avait été fait auparavant, du matériel absorbant a été déployé avant le pompage. Le contenu de l'exposé pour le 21 septembre 2020 indique que [traduction] « il y avait de la pollution dans la cale et le compartiment machines, et les bordages du navire étaient imprégnés d'hydrocarbures. »

[38] Le 7 décembre 2020, une demande de prix pour l'enlèvement et l'élimination du *Miss Mall Bay*, basée sur un énoncé des travaux préparé par la GCC, a été envoyée à trois entreprises. Le propriétaire du navire en a été avisé.

[39] Le 8 janvier 2021, deux membres du personnel d'intervention environnementale se sont rendus à Lunenburg pour surveiller l'enlèvement de 5 000 litres d'eau huileuse de la cale du navire par un camion aspirateur. Du matériel absorbant a été utilisé avant le pompage.

[40] Le 2 mars 2021, la GCC a accordé à Trident Marine Services (« Trident ») le contrat pour l'enlèvement, la déconstruction et l'élimination du navire. Les travaux d'allègement ont débuté le 6 mars 2021, et le navire a été remorqué et sorti de l'eau le 8 mars 2021. Trident a ensuite procédé au démantèlement et à l'élimination du navire, et ces travaux ont pris fin le 11 mars 2021.

Sommaire des frais

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

		<u>SCH</u>
MATERIALS AND SUPPLIES	\$ -	<u>1</u>
CONTRACT SERVICES	\$ 174,543.44	<u>2</u>
TRAVEL	\$ 354.90	<u>3</u>
SALARIES - FULL TIME PERSONNEL	\$ 5,711.63	<u>4</u>
OVERTIME - FULL TIME PERSONNEL	\$ 1,524.38	<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)	\$ -	<u>11</u>
VEHICLES	\$ 1,535.31	<u>12</u>
ADMINISTRATION	\$ 189.65	<u>13</u>
	<hr/>	
TOTAL CCG COST OF INCIDENT	\$ 183,859.32	

Figure 5 – Copie d'écran du sommaire des frais

Documents internes de la GCC

[42] Divers sommaires et des feuilles de temps ont été fournis à l'appui des frais réclamés pour les salaires et les heures de travail supplémentaires. Étant donné que l'intervention de la GCC s'est étendue sur près de deux ans, un certain nombre d'employés concernés ont obtenu des hausses salariales au cours de cette période. Ces hausses salariales sont reflétées dans les documents justificatifs.

[43] Les frais réclamés pour les salaires normaux comprennent une majoration de 20 % représentant les frais du régime d'avantages sociaux des employés. Tous les frais réclamés pour les heures de travail supplémentaires sont facturés au taux de salaire et demi, sans compter les frais du régime d'avantages sociaux. Dans certains cas, les taux horaires et les

heures de travail ne correspondent pas parfaitement aux montants réclamés pour chaque employé, sans doute en raison de l'arrondissement des chiffres. Les frais réclamés pour les salaires et les heures de travail supplémentaires sont résumés dans les deux tableaux ci-dessous, dont le premier couvre l'année 2019 et le deuxième les années 2020 et 2021.

Nom, groupe niveau	Taux	Heures de travail par date et par jour en 2019							Nombre total d'heures	Frais réclamés
		04-03 M	04-04 J	04-05 V	04-08 L	04-09 M	09-04 M	12-05 J		
AS GT-04	Nor: 39,55 \$	2,25	7,50	7,50	7,50	4,00	-	-	28,75	1,137,16 \$
	1,5x: s.o.	6,50	2,50	4,00	1,50	-	-	-	14,50	0,00 \$ ¹
CP GT-04	Nor: 43,62 \$	1,75	-	-	-	-	-	-	1,75	76,34 \$
	1,5x: 54,53 \$	7,00	-	-	-	-	-	-	7,00	381,68 \$
BM1 GT-05	Nor: 43,06 \$	-	7,50	7,50	-	-	-	6,25	21,25	915,07 \$
	1,5x: 53,84 \$	-	2,50	4,00	-	-	-	-	6,50	349,88 \$
BM2 GT-07	Nor: 54,61 \$	-	-	-	7,50	-	-	-	7,50	409,58 \$
	1,5x: 68,27 \$	-	-	-	1,50	-	-	-	1,50	102,40 \$
BH GT-05	Nor: 47,08 \$	-	-	-	-	4,00	-	-	4,00	188,32 \$
	1,5x: s.o.	-	-	-	-	-	-	-	0,00	0,00 \$
CC GT-05	Nor: 48,96 \$	-	-	-	-	-	5,00	-	5,00	244,81 \$
	1,5x: s.o.	-	-	-	-	-	-	-	0,00	0,00 \$
IF GT-04	Nor: 38,37 \$	-	-	-	-	-	5,00	-	5,00	191,83 \$
	1,5x: s.o.	-	-	-	-	-	-	-	0,00	0,00 \$
KL SS-U2	Nor: 21,17 \$	-	-	-	-	-	-	6,00	6,00	127,01 \$
	1,5x: s.o.	-	-	-	-	-	-	-	0,00	0,00 \$
Totaux									108,75	4 124,08 \$

Tableau 1 – Frais réclamés pour les salaires et les heures de travail supplémentaires, 2019 (les noms complets des membres du personnel de la GCC ont été remplacés par leurs initiales)

¹ Une note inscrite sur les feuilles de temps indique que [traduction] « l'employé n'a pas fait une demande d'heures supplémentaires ».

Nom, groupe, niveau	Taux	Heures de travail par date et par jour en 2020 et 2021						Nombre total d'heures	Frais réclamés
		2020		2021					
		03-19 J	09-21 L	01-08 V	03-08 L	03-09 M	03-10 M		
AS	Nor: 45,85 \$	–	–	–	5,50	–	5,00	10,50	481,45 \$
GT-05	1,5x: 57,32 \$	–	–	–	2,75	–	–	2,75	157,62 \$
CC	Nor: 52,13 \$	–	–	4,50	–	5,00	–	9,50	495,27 \$
GT-05	1,5x: s.o.	–	–	–	–	–	–	0,00	0,00 \$
CS	Nor: 46,92 \$	6,00	–	–	–	–	–	6,00	281,52 \$
SO-MAL-04	1,5x: s.o.	–	–	–	–	–	–	0,00	0,00 \$
KC	Nor: 38,37 \$	–	1,00	–	–	–	–	1,00	38,37 \$
GT-04	1,5x: 47,96 \$	–	4,00	–	–	–	–	4,00	191,83 \$
NB	Nor: 43,39 \$	–	–	–	5,50	5,00	5,00	15,50	672,50 \$
GT-04	1,5x: 54,24 \$	–	–	–	2,75	–	–	2,75	149,14 \$
SC	Nor: 40,85 \$	–	–	4,50	–	–	–	4,50	183,84 \$
GT-04	1,5x: s.o.	–	–	–	–	–	–	0,00	0,00 \$
SF	Nor: 38,37 \$	6,00	1,00	–	–	–	–	7,00	268,56 \$
GT-04	1,5x: 47,96 \$	–	4,00	–	–	–	–	4,00	191,83 \$
Totaux								67,50	3 111,93 \$

Tableau 2 – Frais réclamés pour les salaires et les heures de travail supplémentaires, 2020 et 2021 (les noms complets des membres du personnel de la GCC ont été remplacés par leurs initiales)

[44] Des relevés de dépenses internes ont été fournis à l'appui des frais de déplacement réclamés, lesquels se limitent aux indemnités de faux frais réclamées par les employés qui se sont rendus à Lunenburg. Les montants réclamés sont répartis comme suit (les chiffres du 26 avril 2019 ne concordent pas avec les autres documents) :

Nom	Frais de déplacement des employés réclamés par date								Frais réclamés	
	2019							2020		2021
	04-03	04-04	04-05	04-08	04-09	04-26	09-04	09-21		03-08
AS	50,65 \$	20,10 \$	70,75 \$	40,60 \$	20,10 \$	–	–	–	–	202,20 \$
BM1	–	20,10 \$	20,10 \$	–	–	20,10 \$	–	–	–	60,30 \$
CC	–	–	–	–	–	–	20,10 \$	–	–	20,10 \$
SC	–	–	–	–	–	–	–	51,25 \$	–	51,25 \$
NB	–	–	–	–	–	–	–	–	21,05 \$	21,05 \$
Total										354,90 \$

Tableau 3 – Frais de déplacement réclamés par employé et par date (les noms complets des membres du personnel de la GCC ont été remplacés par leurs initiales)

[45] Les frais réclamés pour l'usage de véhicules sont justifiés par des registres de kilométrage qui indiquent que le personnel de la GCC a utilisé trois véhicules séparés pendant 13 jours entre le 3 avril 2019 et le 10 mars 2021. Les registres montrent que ces véhicules ont parcouru une distance totale de 2 987 kilomètres au cours de l'intervention de la GCC. Les frais réclamés pour ces véhicules sont basés sur un tarif d'usage quotidien de 65,67 \$ et un tarif par kilomètre de 0,22 \$ pour le carburant. Les journaux de bord des véhicules montrent que leur kilométrage était réparti comme suit, bien que deux dates (le 5 septembre et le 9 décembre 2019) ne concordent pas avec les autres documents :

	Kilométrage des véhicules de la GCC par date													Total
	2019						2020		2021					
	04-03	04-04	04-05	04-08	04-09	09-05	12-09	03-19	09-21	01-08	03-08	03-09	03-10	
KM	234	258	237	221	208	208	351	237	200	201	224	203	205	2 987

Tableau 4 – Kilométrage des véhicules de la GCC par date

[46] Un sommaire fourni à l'appui des frais d'administration réclamés montre que ceux-ci ont été calculés au taux de 3,09 % et appliqués au total des frais réclamés pour les déplacements et les salaires normaux, sans compter les avantages sociaux des employés.

[47] Enfin, la demande d'indemnisation comprend six « Rapports quotidiens du superviseur sur le terrain », datés du 3 avril 2019 au 4 septembre 2019, et sept « Registres du personnel et de l'équipement », datés du 5 septembre 2019 au 10 mars 2021. En général, ces documents correspondent au contenu de l'exposé.

Documents des entrepreneurs

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

CONTRACT SERVICES	AMOUNT	GST	TOTAL	REFERENCE
LIFE Lunenburg Industrial Foundry & Engineering <i>Storage of vessel April 8, 2019 -</i>	\$ 61,500.00	\$ 9,225.00	\$ 70,725.00	2-1 - 2-50
RMI Marine Limited <i>Services of crew and equipment for the removal of pollutants from the Miss Mall Bay, Lunenburg, NS</i>	\$ 20,961.70	\$ 3,144.26	\$ 24,105.96	2-51
CLEANEARTH TECHNOLOGIE - <i>Pump out bilges and remove waste for disposal</i>	\$ 7,340.88	\$ 1,183.03	\$ 8,523.91	2-52 - 2-56
TERRAPURE <i>Pump out bilges and remove waste for disposal</i>	\$ 4,479.12		\$ 4,479.12	2-57 - 2-60
UNIVERSAL MARINE CONSULTANTS <i>Condition and valuation survey on January 10, 2020</i>	\$ 943.00	\$ 141.45	\$ 1,084.45	2-61
TRIDENT MARINE SERVICES <i>Disposal of Vessel</i>	57,000.00	8,625.00	65,625.00	2-62

Figure 6 – Copie d'écran du sommaire des frais des entrepreneurs

[49] Les frais des services contractuels résumés à la figure 6 sont justifiés par un grand nombre de factures et d'autres documents. Les éléments pertinents sont examinés ci-après, dans l'ordre approximatif selon lequel les services ont été fournis.

RMI

[50] La première page de la facture de RMI, datée du 9 avril 2019, n'était pas incluse dans la demande d'indemnisation de la GCC, mais elle a été obtenue à la demande de la Caisse. Le total partiel de la facture de RMI s'élevait à 20 961,70 \$, et la GCC a payé la somme de 24 105,96 \$, y compris la TVH.

Description	Cost Code	Hrs/Qty	Rate	Amount
Ref: [REDACTED] Services of crew and equipment for removal of pollutants from Miss Mall Bay, Lunenburg, NS: Fri, April 5/19 -0730-1930 Mobilize equipment 4 man crew @ \$365.00/hr x 12 hrs O/T @ \$80.00/hr x 2 hrs 2 vehicles @ \$125.00/day/each Dump trailer @ \$225.00/day Transfer pump & 300' non conductive 3/4" hose @ \$425.00/day 650L double wall tank and barrels @ \$350.00/day Hand tools/grinder/discs/120V generator @ \$225.00/day Per Diem @ \$91.25/man x 4 men Mileage @ \$0.51/km x 460 kms				
			480.00	480.00
		12	365.00	4,380.00
		2	80.00	160.00
		2	125.00	250.00
			225.00	225.00
			425.00	425.00
			350.00	350.00
			225.00	225.00
		4	91.25	365.00
		460	0.51	234.60
Demobilize equipment 14' Aluminum boat - n/c Clean Earth - Cost +10% (Vacuum truck/disposal)			480.00	480.00
			0.00	0.00
			3,447.50	3,447.50
Services of labour, vessel and equipment to refloat vessel Miss Mall Bay, Lunenburg, NS: Mon., April 8/19 - 0300-1500 Mobilize equipment 4 man crew @ \$365.00/hr x 12 hrs OT @ \$80.00/hr x 4 hrs O/T 2 Vehicles @ \$125.00/day/each Tow vessel - Ocean Adventures - Cost +10% Work boat @ \$1250.00/day				
			545.00	545.00
		12	365.00	4,380.00
		4	80.00	320.00
		2	125.00	250.00
			1,100.00	1,100.00
			1,250.00	1,250.00
Dump trailer @ \$225.00/day 2 x 3 ton salvage pillow bags @ \$400.00/day 3" pumps/generator @ \$325.00/day Per Diem @ \$91.25/man x 4 men Mileage @ \$0.51/km x 460kms 14' Aluminum boat - N/C Demob equipment HST On Sales			225.00	225.00
			400.00	400.00
			325.00	325.00
		4	91.25	365.00
		460	0.51	234.60
			0.00	0.00
			545.00	545.00
			15.00%	3,144.26

Figures 7, 8 et 9 – Copies d'écran de la facture de RMI (le nom de l'employé de la GCC a été caviardé)

[51] Les travaux accomplis par RMI sont aussi justifiés par un énoncé des travaux et un contrat datés du 5 avril 2019 et intitulés [traduction] « Récupération et enlèvement des polluants ». Le seul prix indiqué dans ce document est 8 135,00 \$ (TVH non comprise), pour [traduction] l'« Enlèvement des polluants du navire ». Le document contient aussi une description des travaux effectués par RMI :

<p>The vessel is to have the fuel removed and pending the damage assessment, the vessel may need to be removed from the water. The contractor will be responsible for the following tasks:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Produce a timeline for the operation. • Supply a Tow Plan for review and proof of insurance. • Supply a safety plan to CG for review. • Removal fuel oil (diesel) – Fuel removal may have to be conducted prior to removing the vessel pending damage assessment. • Removal of all other pollutants where possible including, but not limited to, drums, pails, non-secure tanks, free floating oil, etc. • Remove the vessel from the water pending damage assessment.

Figure 10 – Copie d'écran de l'énoncé des travaux et du contrat de RMI

[52] Si RMI a produit l'un ou l'autre des documents mentionnés à la figure 10, y compris un compte rendu de [traduction] « l'évaluation des dommages », la GCC n'a pas fourni ces documents à la Caisse.

[53] Enfin, l'énoncé des travaux contient la description suivante des événements pertinents :

[traduction]

Le 22 mars 2019, le personnel d'intervention environnementale de la GCC a été avisé que le navire de pêche « Miss Mall Bay » avait chassé sur son ancre dans le port de Lunenburg. Le propriétaire du navire est intervenu en mouillant d'autres ancres pour tenter de retenir le navire, qui a été immobilisé jusqu'au 3 avril. Le 3 avril, le personnel d'intervention environnementale de la GCC a été avisé que le navire « Miss Mall Bay » avait rompu ses amarres et s'était échoué à environ 100 mètres du musée des pêches de Lunenburg, en Nouvelle-Écosse.

LIFE

[54] La demande d'indemnisation comprend 50 factures bihebdomadaires du LIFE, datées du 26 avril 2019 au 8 mars 2021, pour les droits d'amarrage et la surveillance du *Miss Mall Bay* à compter du 8 avril 2019. Durant toute cette période, les droits d'amarrage étaient de 50,00 \$ par jour. Jusqu'au 14 juillet 2020, le LIFE a vérifié le navire quotidiennement, ce qui a coûté 50,00 \$ de plus par jour. Par la suite, à la demande de la GCC, la fréquence des vérifications du navire par le LIFE a été réduite à deux fois par semaine. La facture datée du 8 octobre 2019 comprend des frais inexpliqués de 412,50 \$ pour [traduction] « Déplacer le navire et le retourner à son poste d'amarrage ».

CleanEarth Technologies Inc.

[55] La demande d'indemnisation comprend cinq factures de CleanEarth Technologies Inc. (« CleanEarth ») pour le pompage et l'élimination de l'eau de cale huileuse du *Miss Mall Bay*. Les détails de ces factures sont résumés dans le tableau ci-dessous. Le montant total payé à CleanEarth, d'après les factures, est supérieur de 546,00 \$ au montant de 8 523,91 \$ indiqué dans la figure 6, mais aucune explication n'a été fournie à ce sujet.

Date	Volume des eaux résiduaires enlevées et éliminées	Date de la facture	Coût
2019-05-17	9 020 litres	2019-05-23	2 239,21 \$
2019-12-05	3 960 litres	2019-12-05	1 349,59 \$
2020-03-19	7 029 litres	2020-03-27	2 350,76 \$
2020-09-21	5 380 litres	2020-09-21	952,79 \$
2021-01-08	3 980 litres	2021-01-08	2 177,56 \$
Total			9 069,91 \$

Tableau 5 – Sommaire des factures de CleanEarth

Terrapure Environmental

[56] Les frais des services de Terrapure Environmental (« Terrapure ») sont justifiés par un bon de commande, qui comprend une description des travaux disant [traduction] « Pompage des cales du NGCC Miss Male Bay », et par un connaissance indiquant que 5 300 litres d'eau huileuse ont été expédiés à Arrow Hill, à Dartmouth. Ces deux documents sont datés du 4 septembre 2019.

[57] Aucune facture de Terrapure n'a été fournie, mais deux reçus envoyés par courriel étaient joints aux autres documents. La mention [traduction] « ESI - Est - Reçu de transaction » figure dans le champ Objet des deux courriels, mais aucun de ceux-ci ne fait référence à Terrapure. Le premier reçu, accusant réception d'un paiement de 2 908,81 \$, est daté du 2 juillet 2019; le deuxième, accusant réception d'un paiement de 2 242,18 \$, est daté du 27 septembre 2019. Le total des deux reçus s'élève à 5 150,99 \$, mais la GCC a réclamé seulement 4 479,12 \$ (voir la figure 6) pour les services de Terrapure, lequel montant ne semble pas inclure la TVH.

Universal Marine Consultants (Atlantic) Limited

[58] La demande d'indemnisation comprend une facture et un rapport d'inspection accompagné de photos qui ont été présentés par Universal Marine Consultants (Atlantic) Limited (« Universal »). La facture indique que [traduction] « l'inspection et l'évaluation de la valeur du navire » ont été faites le 10 janvier 2020 à Lunenburg. Le rapport d'inspection, daté du 21 janvier 2021, contient neuf pages de texte, dont la plupart montrent une liste détaillée des diverses spécifications et composantes du *Miss Mall Bay*. Le rapport d'inspection dit ensuite ce qui suit :

[traduction]

Pour que ce navire soit remis en service, il faudrait faire des réparations majeures à la coque et aux machines. Il serait nécessaire de refaire l'installation électrique du compartiment machines. Les machines, la transmission et le moteur de la génératrice ont probablement été gravement endommagés par les incidents répétés d'inondation de la salle des machines et ils devraient être enlevés, complètement reconstruits ou remplacés. En raison de l'âge du navire, et parce que la coque est construite en fibre de verre sur une structure en bois, ce qui n'est pas une caractéristique souhaitable, nous sommes d'avis que l'achat du navire ne serait pas économiquement viable.

[...] Au moment de l'inspection, le navire était en très mauvais état et aurait nécessité d'énormes investissements pour le remettre en état de navigabilité. De l'avis de l'expert soussigné, le navire devrait être démantelé et éliminé, ou vendu pour sa valeur de récupération, si possible.

[...]

Nous estimons que la valeur actuelle des composantes récupérables (c.-à-d. l'équipement électronique, la ferraille et les machines) de ce navire se situe entre 5 000 \$ et 10 000 \$ CAN.

Trident

[59] Une facture d'une seule page de Trident, datée du 13 mars 2021, contient la description suivante : [traduction] « Enlèvement, démolition et élimination du *Miss Mall Bay* se trouvant à la fonderie Lunenburg, à Lunenburg. Date d'achèvement final du projet, le 10 mars 2021. » Le total partiel de la facture est de 57 500 \$, et le grand total (TVH comprise) est de 66 125,00 \$, bien que la GCC ait réclamé un montant inférieur, soit 65 625,00 \$, sans aucune explication.

[60] Les frais des services de Trident étaient aussi justifiés par un contrat et un énoncé des travaux, datés du 2 mars 2021, qui stipulaient un prix global de 66 125,00 \$. Le contrat stipulait aussi que les travaux d'élimination devaient être terminés au plus tard le 8 mars 2021, et que le processus des travaux devait être documenté par des photos, des reçus et un organigramme. Si ces documents ont effectivement été produits par Trident, la GCC ne les a pas fournis à la Caisse.

CONSTATATIONS ET DÉCISIONS

La demande d'indemnisation de la GCC pourrait être admissible

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

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

[63] La preuve ne montre pas qu'il y a eu un rejet d'hydrocarbures, et la demande d'indemnisation a été reçue avant l'expiration du délai prescrit à l'alinéa 103(2)b) de la LRMM, qui s'applique lorsqu'il n'y a pas eu de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

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

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

Identification et description du *Miss Mall Bay*

[66] Une recherche a été faite dans le registre d'immatriculation de Transports Canada pour identifier correctement le *Miss Mall Bay*. Un navire correspondant à peu près à la description fournie par la GCC a été immatriculé au Canada sous ce nom jusqu'au 29 juin 2020, sous le numéro matricule 348646. Le navire est décrit comme étant un bâtiment de pêche d'une jauge brute de 47,86, d'une longueur de 13,5026 mètres, d'une largeur de 5,9131 mètres, et d'un creux de 1,9812 mètres. Il est décrit comme étant construit en bois et propulsé par une seule machine diesel de 200 chevaux-vapeur. Selon le registre d'immatriculation de Transports Canada, le navire a été construit en 1974.

Conclusions concernant la preuve fournie par la GCC

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

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

La preuve montre que le navire a en fait commencé à chasser sur son ancre le 22 mars 2019

[68] D'après l'énoncé des travaux de RMI, la GCC a appris que le *Miss Mall Bay* avait commencé à chasser sur son ancre le 22 mars 2019. Bien que le propriétaire ait réussi à immobiliser le navire en mouillant d'autres ancres, celles-ci ont tenu seulement jusqu'au 3 avril 2019, lorsque le navire a chassé sur son ancre une deuxième fois et s'est finalement échoué. C'est à cette date que débute l'exposé de la GCC.

[69] Il est conclu que, même si l'incident antérieur où le navire a chassé sur son ancre était le premier d'une série d'événements qui ont mené à l'échouement du navire le 3 avril 2019, la demande d'indemnisation de la GCC a été reçue dans le délai prescrit à l'alinéa 103(2)b), qui s'applique lorsqu'il n'y a pas eu de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Comme il a été noté ci-haut, la preuve ne montre pas que le *Miss Mall Bay* a causé un rejet d'hydrocarbures quelconque.

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

[70] Il est admis que le *Miss Mall Bay* posait une menace de pollution par les hydrocarbures après qu'il se soit échoué le 3 avril 2019. Le navire avait à son bord des quantités inconnues d'hydrocarbures, il gîtait et semblait être instable, et il était concevable que l'échouement puisse avoir causé des dommages à sa coque. Si le navire avait pris l'eau à la marée montante, il aurait probablement rejeté une certaine quantité d'hydrocarbures. Lorsqu'il est devenu évident que le propriétaire n'avait pas les ressources nécessaires pour remédier adéquatement à la situation, la GCC a engagé RMI pour enlever les hydrocarbures du navire. Cette opération et les frais associés, y compris les frais liés à la présence sur place du personnel de la GCC, sont jugés raisonnables.

[71] Au total, 950 litres d'hydrocarbures ont été enlevés des réservoirs de carburant, des réservoirs d'huile hydraulique et de la cale de la salle des machines du navire. Si le navire a été inspecté après l'enlèvement de ces hydrocarbures, aucun document concernant cette inspection n'a été fourni. Par conséquent, les raisons précises pour lesquelles le navire a été renfloué et déplacé ne sont pas tout à fait claires.

[72] Pour déterminer si une opération de sauvetage constitue une mesure raisonnable prise en réponse à une menace de pollution par les hydrocarbures, et non à un autre genre de risque, il faut une preuve du processus décisionnel ayant mené à cette opération. Dans l'idéal, cette preuve montrerait clairement les motifs des décisions qui ont finalement été prises. Dans ce cas-ci, l'absence d'une telle preuve est problématique.

[73] Étant donné les circonstances générales de l'incident et de l'intervention, cependant, certaines conclusions peuvent être tirées par déduction. Il est admis, d'après le contenu de l'exposé, que l'opération de pompage n'a pas permis d'enlever tous les hydrocarbures du navire, et il est probable que la GCC l'aurait su ou qu'elle l'aurait tout au moins soupçonné raisonnablement à ce moment-là. De plus, il est possible que l'intégrité de la coque ait été compromise par suite de l'échouement. Il n'est pas clair si la GCC savait exactement quel était l'état du navire à ce stade, et on ne sait pas s'il était raisonnablement possible de faire une inspection complète du navire en toute sécurité. Pour ces raisons, il est accepté que le renflouement et le remorquage du navire étaient des mesures raisonnables prises pour répondre à toute menace résiduelle de pollution par les hydrocarbures que le navire ait pu poser, indépendamment du fait qu'une telle menace ait été pleinement établie ou non à ce stade de l'intervention. Les frais associés sont aussi acceptés, de même que tous les frais relatifs au personnel de la GCC engagés jusqu'au 9 avril 2019 inclusivement.

Le reste de l'intervention a traîné et n'avait pas clairement pour but d'atténuer la pollution par les hydrocarbures

[74] La GCC a fourni très peu de documents à propos de ses observations du *Miss Mall Bay* au cours des 23 mois de son opération d'intervention. L'absence d'une telle preuve est problématique.

[75] D'après l'exposé, la GCC a jugé dès le 4 avril 2019 que le navire devait être sorti de l'eau. L'énoncé des travaux de RMI indique aussi que l'enlèvement du navire a été envisagé à ce stade initial. Pourtant, le *Miss Mall Bay* n'a pas été sorti de l'eau. L'exposé dit ensuite qu'aucune infiltration d'eau n'a été constatée le 8 avril 2019, lorsque le navire a été amarré aux installations du LIFE. La GCC est retournée à Lunenburg le lendemain pour vérifier, d'après l'exposé, que le navire flottait dans ses lignes et qu'il n'y avait aucune infiltration d'eau. Les entrées du rapport quotidien du superviseur sur le terrain pour ces deux jours ne contiennent aucun renseignement additionnel sur l'état de la coque du navire. La preuve contemporaine ne fait aucune mention d'hydrocarbures résiduels. On ne sait donc pas vraiment si la GCC croyait que le *Miss Mall Bay* posait encore une menace de pollution par les hydrocarbures à compter du 9 avril 2019. Par ailleurs, indépendamment de ce que la GCC croyait à ce moment-là, il n'y a aucune preuve objective permettant de tirer une telle conclusion.

[76] L'entreposage et la surveillance du *Miss Mall Bay* aux installations du LIFE ont coûté au départ 100,00 \$ par jour. Après l'échec de la tentative du propriétaire pour renflouer son navire le 4 avril 2019, rien n'indique que le personnel de la GCC ait fait un effort quelconque pour recommuniquer avec lui avant le 6 mai 2019. Un message vocal lui a été laissé ce jour-là, mais aucune réponse n'a été reçue. À ce moment-là, les frais d'entreposage et de surveillance avaient presque atteint la somme de 3 000,00 \$ avant taxes. Malgré les frais croissants, il semble que le navire n'ait pas été réexaminé pour déterminer s'il posait encore un risque de pollution par les hydrocarbures.

[77] Le 17 mai 2019, le LIFE a informé la GCC que le navire semblait prendre l'eau. En réponse, deux membres du personnel d'intervention environnementale se sont rendus à Lunenburg pour surveiller l'enlèvement d'un peu plus de 9 000 litres d'eau de cale huileuse. Rien n'indique que le LIFE ait signalé une infiltration d'eau graduelle durant les six semaines avant le 17 mai 2019, en dépit du fait qu'il inspectait le navire chaque jour. Après que le navire ait été vidé d'eau par pompage, le personnel de la GCC ne semble avoir fait aucun effort pour trouver la source de l'infiltration d'eau, ni pour déterminer la quantité d'hydrocarbures résiduels qui restait à bord du navire.

[78] Le 25 juin 2019, la GCC a surveillé l'enlèvement par pompage d'une autre quantité d'environ 9 000 litres d'eau qui s'était infiltrée à bord du *Miss Mall Bay*. Encore une fois, aucune inspection détaillée du navire ne semble avoir été effectuée à ce moment-là. Deux autres visites ont eu lieu en juillet 2019, mais aucune observation détaillée n'a été faite à la suite de celles-ci.

[79] Au cours d'une visite du lieu le 20 août 2019, la GCC a émis l'hypothèse que l'infiltration d'eau provenait peut-être de l'eau de pluie qui pénétrait par le pont du navire. Cette hypothèse semble plausible, mais rien n'indique que des mesures quelconques aient été prises pour trouver, obturer ou couvrir d'une autre manière les endroits du pont par où l'eau de pluie pouvait s'infiltrer. Le navire a été vidé d'eau par pompage une troisième fois le 4 septembre 2019.

[80] Après plusieurs tentatives infructueuses pour joindre par téléphone le propriétaire du *Miss Mall Bay*, des lettres lui ont été envoyées par courrier recommandé en octobre 2018. Le propriétaire a finalement répondu le 7 novembre 2019 et a indiqué qu'il était en communication avec des acheteurs étrangers potentiels du navire. À ce moment-là, soit sept mois après le début de l'intervention de la GCC en réponse à l'incident, les frais d'entreposage et de surveillance à eux seuls avaient atteint plus de 20 000 \$ avant taxes. À part quelques pompages périodiques, il n'y a eu aucun nouveau développement important pendant les trois mois suivants. Pendant tout ce temps, le propriétaire a tenté de vendre le navire, mais les acheteurs potentiels ont invariablement renoncé parce qu'ils étaient inquiets de ce qu'il en coûterait pour le remettre en état et le remorquer.

[81] Le 10 janvier 2020, la GCC a fait inspecter le *Miss Mall Bay*, surtout pour déterminer s'il avait une valeur marchande quelconque. Le rapport d'inspection produit par Universal, que la GCC a obtenu le 21 janvier 2020, a conclu que le navire était en mauvais état et qu'il était peu probable qu'il se vende sur le marché libre. Ce rapport a toutefois indiqué que le navire aurait peut-être une valeur résiduelle de 5 000 \$ à 10 000 \$ s'il était démantelé. Le rapport d'inspection n'a avancé aucune hypothèse sur la source de

l'infiltration d'eau, et il n'a fait aucune mention d'hydrocarbures résiduels, que ce soit dans la cale ou les bordages du navire. Les photos jointes au rapport d'inspection ne montrent aucun espace du navire qui était manifestement souillé par les hydrocarbures.

[82] Lorsque la pandémie de la COVID-19 a commencé à se répandre au Canada en mars 2020, ainsi qu'au printemps et à l'été de la même année, la GCC n'a pas fait déconstruire le navire, comme l'avait recommandé Universal. Au lieu de cela, elle a commencé à faire des démarches auprès d'acheteurs éventuels et elle a continué de pomper le navire à intervalles réguliers. Le propriétaire a été généralement absent durant cette période; il avait apparemment acheté un autre navire dans les Caraïbes. Des photos non annotées datées du 19 mars 2020 montrent ce qui semble être des hydrocarbures noirs dans la cale et/ou les compartiments machines du *Miss Mall Bay* (voir les figures 3 et 4), mais ces photos n'illustrent pas clairement le degré et l'ampleur de la saturation par les hydrocarbures qui est alléguée dans l'exposé. En fin de compte, le navire a été sorti de l'eau et déconstruit par Trident en mars 2021.

La majeure partie des frais réclamés qui ont été engagés après le 9 avril 2019 sont rejetés

[83] Si la GCC a fait une évaluation complète du *Miss Mall Bay* une fois que le navire a été amarré aux installations du LIFE, elle n'a pas fourni les résultats de cette évaluation à la Caisse. En l'absence de preuve montrant que la GCC croyait que le navire ait pu poser une menace de pollution par les hydrocarbures après avoir été amarré, les frais d'entreposage et de surveillance du navire sont acceptés seulement pour une période de 30 jours, ce qui représente un montant total de 3 450,00 \$, taxes comprises. Cette période aurait été suffisante pour permettre à la GCC d'évaluer convenablement le navire, d'identifier toute menace résiduelle de pollution par les hydrocarbures, et d'agir en conséquence.

[84] Au lieu de cela, rien n'a été fait à propos du *Miss Mall Bay* avant le milieu de mai 2019, lorsqu'environ 9 000 litres d'eau mélangée à une quantité indéterminée d'hydrocarbures ont été trouvés à bord du navire. Les frais d'enlèvement de cette infiltration d'eau (2 239,21 \$) sont acceptés, de même que les frais de personnel et les frais de déplacement associés. Étant donné que le LIFE était censé faire une surveillance quotidienne du navire, il est surprenant que cette infiltration d'eau n'ait pas été découverte et signalée à la GCC beaucoup plus tôt. De toute façon, la GCC n'a pris aucune mesure d'évaluation ou de prévention après la première opération de pompage. Les frais ont continué de s'accumuler, et le propriétaire du navire – qu'on croyait financièrement incapable de prendre quelque mesure d'intervention que ce soit – avait effectivement disparu.

[85] Bien qu'il soit conclu que le navire ne contenait qu'une petite quantité d'hydrocarbures à ce stade, le débit d'infiltration d'eau était suffisant pour faire craindre que le navire puisse couler et peut-être rejeter une partie de ces hydrocarbures. Il aurait dû être évident que le navire aurait besoin d'être vidé par pompage régulièrement s'il était laissé dans l'eau. De plus, les frais d'entreposage et de surveillance s'accumulaient rapidement.

[86] La décision de la GCC de maintenir le *statu quo* après le 17 mai 2019 n'est pas jugée raisonnable. Au début d'avril 2019, la GCC a déterminé que le *Miss Mall Bay* devait être sorti de l'eau. On ne sait pas pourquoi cela n'a pas été fait avant plusieurs mois plus tard. À la lumière de ces conclusions, les frais d'enlèvement raisonnables sont acceptés. En l'absence de toute répartition des frais engagés par Trident, le montant de 1 250,00 \$ est accepté, d'après les frais d'enlèvement de navires de taille semblable que la GCC a réclamés dans des demandes d'indemnisation antérieures.

[87] Le rapport d'inspection de Universal est resté muet sur la source de l'infiltration d'eau et n'a fait aucune mention d'hydrocarbures résiduels. Pour ces raisons, il n'est pas accepté que les frais associés ont été engagés raisonnablement dans le but d'atténuer ou de quantifier toute menace restante de pollution par les hydrocarbures que posait le navire.

[88] Enfin, la GCC n'a pas fourni une preuve suffisante montrant que la déconstruction du *Miss Mall Bay* était une mesure raisonnable prise pour atténuer une menace de pollution par les hydrocarbures. Par conséquent, le reste des montants payés à Trident est rejeté.

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

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

Annexe 2 – Services contractuels

Montant réclamé : 174 543,44 \$

[90] Les raisons pour lesquelles les divers montants relatifs aux services contractuels ont été acceptés ou rejetés sont expliquées en détail dans la section précédente de la lettre d'offre. En résumé, les frais réclamés pour les services de RMI sont acceptés en entier. Les frais réclamés pour les services du LIFE sont acceptés au montant de 3 450,00 \$, ce qui représente 30 jours d'entreposage et de surveillance du navire, y compris les taxes. Les frais réclamés pour les services de CleanEarth sont acceptés au montant de 2 239,21 \$, ce qui couvre le coût global du premier pompage, qui a été fait le 17 mai 2019. Les frais réclamés pour les services de Terrapure et de Universal sont rejetés en entier. Enfin, les frais réclamés pour les services de Trident sont acceptés au montant de 1 250,00 \$, ce qui représente ce qu'aurait vraisemblablement été le coût raisonnable pour sortir le *Miss Mall Bay* de l'eau.

Entrepreneur	Description des travaux	Dates des factures	Montant réclamé	Montant recevable
RMI	Enlèvement des hydrocarbures, renflouement et remorquage	2019-04-09	24 105,96 \$	24 105,96 \$
LIFE	Droits de quai et surveillance du navire (facturés deux fois par semaine x 50)	2019-04-19 au 2021-03-08	70 725,00 \$	3 450,00 \$
CleanEarth	Pompage et élimination de l'eau de cale huileuse (x 5)	2019-12-05 au 2021-01-08	8 523,91 \$	2 239,21 \$

Entrepreneur	Description des travaux	Dates des factures	Montant réclamé	Montant recevable
Terrapure	Pompage et élimination de 5 300 litres d'eau huileuse	2019-09-04	4 479,12 \$	0,00 \$
Universal	Inspection de l'état du navire et évaluation de sa valeur	2020-01-21	1 084,45 \$	0,00 \$
Trident	Enlèvement, démolition et élimination du navire	2021-03-13	65 625,00 \$	1 250,00 \$
Totaux			174 543,44 \$	31 045,17 \$

Tableau 6 – Sommaire des montants réclamés pour les services contractuels et des montants recevables

La portion de la demande d'indemnisation relative aux services contractuels est recevable au montant de 31 045,17 \$.

Annexe 3 – Déplacements

Montant réclamé : 354,90 \$

[91] Les frais de déplacement réclamés par la GCC sont répartis au tableau 3. Pour les motifs énoncés ci-haut, tous les frais de déplacement engagés jusqu'au 9 avril 2019 inclusivement sont acceptés. Étant donné que les frais de déplacement qui auraient été engagés le 26 avril 2019 ne sont justifiés par aucun autre document fourni par la GCC, ils sont rejetés. La GCC n'a pas réclamé de frais de déplacement pour l'opération de pompage du 17 mai 2019, bien qu'il soit probable que de tels frais aient été engagés. Par conséquent, les frais de déplacement engagés le 4 septembre 2019 sont acceptés à la place. Pour les motifs énoncés ci-haut, le reste des frais de déplacement n'est pas accepté.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux déplacements est recevable au montant de 262,50 \$.

Annexe 4 – Salaires – Personnel à temps plein

Montant réclamé : 5 711,63 \$

[92] Les frais de salaire normal réclamés par la GCC sont résumés aux tableaux 1 et 2. Pour les motifs énoncés ci-haut, seuls les frais de personnel engagés jusqu'à l'opération de pompage du 17 mai 2019 inclusivement sont considérés comme ayant visé raisonnablement à atténuer une menace démontrée de pollution par les hydrocarbures posée par le *Miss Mall Bay*. Les frais de salaire normal associés, y compris la majoration de 20 % qui représente les frais réclamés pour le régime d'avantages sociaux des employés de la GCC, sont aussi jugés raisonnables. Bien que la GCC n'ait pas spécifiquement réclamé les frais de personnel pour l'opération de pompage du 17 mai 2019, il est toutefois reconnu que de tels frais auraient été engagés. Par conséquent, les frais de salaire normal et les frais du régime d'avantages sociaux réclamés pour le 4 septembre 2019 sont acceptés à la place.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux salaires est recevable au montant de 2 893,94 \$.

Annexe 5 – Heures de travail supplémentaires – PTP Montant réclamé : 1 524,38 \$

[93] Les frais réclamés par la GCC pour les heures de travail supplémentaires ont été traités de la même manière que les frais de salaire normal qu'elle a réclamés, et la même méthode a été employée pour calculer le montant accepté.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux heures de travail supplémentaires est recevable au montant de 833,96 \$.

Annexe 12 – Véhicules Montant réclamé : 1 535,31 \$

[94] Les frais réclamés par la GCC pour l'usage de véhicules ont été traités de la même manière que les frais de personnel qu'elle a réclamés. Par conséquent, la même méthode a été employée pour calculer le montant accepté, et les frais réclamés pour l'usage de véhicules le 5 septembre 2019 ont été acceptés à la place des frais d'usage qui auraient été engagés (mais qui n'ont pas été réclamés) le 17 mai 2019.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux véhicules est recevable au montant de 705,88 \$.

Annexe 13 – Administration Montant réclamé : 189 65 \$

[95] Cette portion de la demande d'indemnisation de la GCC représente 3,09 % des montants réclamés pour les frais de déplacement et les frais de salaire normal, lesquels ne comprennent pas la majoration de 20 % pour les frais du régime d'avantages sociaux des employés. Cette méthode de calcul des frais d'administration est généralement considérée comme étant raisonnable. Les seules réductions qui ont été faites à cette annexe reflètent donc celles qui ont été apportées aux montants réclamés pour les frais de salaire normal et les frais de déplacement.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux frais d'administration est recevable au montant de 82,63 \$.

SOMMAIRE DE L'OFFRE ET CONCLUSION

[96] Le tableau ci-dessous montre un sommaire des frais réclamés et des frais recevables :

Annexe	Frais réclamés	Frais recevables
2 – Services contractuels	174 543,44 \$	31 045,17 \$
3 – Déplacements	354,90 \$	262,50 \$
4 – Salaires – Personnel à temps plein	5 711,63 \$	2 893,94 \$
5 – Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein	1 524,38 \$	833,96 \$
12 – Véhicules	1 535,31 \$	705,88 \$

Annexe	Frais réclamés	Frais recevables
13 – Administration	189,65 \$	82,63 \$
Totaux	183 859,31 \$²	35 824,08 \$

Tableau 7 – Sommaire des montants réclamés et des montants recevables

[97] Le montant des frais recevables s'élève à 35 824,08 \$. Si l'offre est acceptée, ce montant sera payé en plus des intérêts prévus par la loi qui seront calculés à la date du paiement.

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

[99] 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.

[100] Autrement, vous pouvez, dans les 60 jours suivant la réception de l'offre, interjeter appel devant la Cour fédérale. Si vous souhaitez interjeter appel de l'offre, conformément aux règles 335(c), 337 et 338 des *Règles des Cours fédérales*, DORS/98-106, vous pouvez le faire en déposant un avis d'appel établi selon la formule 337. Vous devez le signifier à l'administrateur, qui sera désigné à titre d'intimé dans l'appel. En vertu des règles 317 et 350 des *Règles des Cours fédérales*, vous pouvez demander une copie certifiée conforme des documents de l'office fédéral.

[101] 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.

[102] Enfin, lorsque le demandeur accepte l'offre d'indemnité faite par la Caisse, celle-ci devient subrogée 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.

² Ce montant est de 0,01 \$ inférieur au montant réclamé indiqué dans la figure 5, probablement en raison d'un arrondissement.