



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 : 120-725-C1

PAR COURRIER RECOMMANDÉ ET PAR COURRIEL

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

OBJET : *Françoise* – 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 *Françoise* qui, selon les rapports, chassait sur son ancre le 21 septembre 2017 à Clarenville, Terre-Neuve-et-Labrador (l'« incident »).

Le 12 septembre 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 381 296,28 \$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 hausse à 446 196,96 \$. 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 *Sikuk*, 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 *Françoise*, 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 73 908,57 \$ 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 381 296,29 \$.

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	4
Exposé	4
Sommaire des frais	16
Sommaire, reçu et factures à l'appui des frais réclamés pour le matériel et les fournitures	17
Sommaire, factures et commande subséquente à une offre à commandes à l'appui des frais réclamés pour les services contractuels.....	19
Sommaire, registres et reçus à l'appui des frais réclamés pour les déplacements	20
Sommaire et registres à l'appui des frais réclamés pour les salaires	21
Sommaire et registres à l'appui des frais réclamés pour les heures de travail supplémentaires	21
Sommaire, registres et reçus d'achat de carburant à l'appui des frais réclamés pour l'usage de véhicules.....	22
Registres quotidiens du personnel et de l'équipement et sommaire des frais réclamés pour l'équipement de lutte contre la pollution	23
Répartition des frais d'administration réclamés	24
Courriel au propriétaire du <i>Françoise</i> , avis et ordre	25
Lettre de la GCC au propriétaire du <i>Françoise</i>	26
Inspection de l'état du navire et évaluation du remorquage par London Offshore Consultants	27
Sommaire des devis obtenus par la GCC pour les services de sécurité	31
ÉLÉMENTS DE PREUVE ADDITIONNELS ET CORRESPONDANCE AVEC LE DEMANDEUR	31
Les demandes d'indemnisation relatives au <i>Françoise</i> et au <i>Sikuk</i> ont été examinées et évaluées ensemble	31
Les montants des demandes d'indemnisation du <i>Françoise</i> et du <i>Sikuk</i> ont été redistribués, ce qui a eu pour effet d'augmenter le montant de la demande d'indemnisation du <i>Françoise</i>	31
Éléments de preuve utiles inclus dans la demande d'indemnisation du <i>Sikuk</i>	32
L'inspection du <i>Françoise</i> effectuée par la Caisse	35
Demandes de documents supplémentaires et d'éclaircissements	36
CONCLUSIONS ET DÉCISIONS	40
La demande d'indemnisation de la GCC est admissible en vertu de l'article 103 de la LRMM	40
La majeure partie des faits présentés par la GCC sont acceptés	40
Note concernant les propriétaires des navires.....	41
Les navires constituaient une menace de pollution par les hydrocarbures pendant qu'ils étaient à l'ancre dans le port de Clarenville	41
L'opération de remorquage menée par McKeil était une mesure raisonnable	43
La décision d'utiliser le quai de Hardwoods comme lieu de refuge temporaire était raisonnable	45
Les frais d'entreposage du <i>Françoise</i> pendant une longue période n'étaient pas raisonnables	45
La date limite des frais d'entreposage associés au <i>Françoise</i> est fixée au 24 octobre 2017	52
Conclusions concernant la répartition des efforts du personnel et des frais associés	52
DÉTAILS DE L'OFFRE	56
Annexe 1 : Matériel et fournitures	56
Annexe 2 : Services contractuels	58
Annexe 3 : Déplacements	61
Annexe 4 : Salaires – Personnel à temps plein	61
Annexe 5 : Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein	62
Annexe 11 : Équipement de lutte contre la pollution	62
Annexe 12 : Véhicules.....	62
Annexe 13 : Administration	63
SOMMAIRE DE L'OFFRE	63

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;
- 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, des factures et une commande subséquente à une offre à commandes à l'appui des frais réclamés pour les services contractuels;
- 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 courriel adressé au propriétaire du *Françoise* daté du 22 septembre 2017;
- un avis donné par la GCC concernant le *Françoise* daté du 22 septembre 2017;
- un ordre donné par la GCC concernant le *Françoise* daté du 22 septembre 2017;
- une lettre de la GCC au propriétaire du *Françoise* datée du 28 septembre 2018;
- un rapport d'incident de pollution marine du programme d'intervention environnementale de la GCC daté du 14 juin 2019;
- un rapport sur les sensibilités environnementales du Centre national des urgences environnementales;
- 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 ayant des quantités inconnues de polluants à bord étaient à la dérive ou chassaient sur leur ancre dans le port de Clarenville. Il a été déterminé qu'il s'agissait du *Françoise* et du *Sikuk* (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 expliqué que les navires avaient

été abandonnés par leurs propriétaires à son chantier, et qu'il les avait ancrés dans le port de Clarendville environ trois semaines plus tôt. Les propriétaires des navires en ont été informés, mais aucun d'eux ne s'est occupé de son navire par la suite. Burry's a identifié les propriétaires des navires et a fourni leurs coordonnées.

Burry's a signalé qu'à cause de vents forts ayant soufflé au cours des 24 heures précédentes, les navires avaient dérivé d'environ 500 à 600 verges de l'endroit où ils avaient été amarrés à l'origine et qu'ils se trouvaient maintenant à un demi-mille marin du rivage.

La GCC était inquiète que des coups de vent prévus du nord-ouest pourraient faire échouer les navires et causer un incident de pollution. Le secteur abritait un sanctuaire de bernaches du Canada. On craignait aussi que les ancres des navires n'endommagent des câbles sous-marins qui alimentent les communautés environnantes en électricité.

L'agent de service d'intervention environnementale a tenté de prendre contact avec le propriétaire du *Françoise* et a laissé dans sa boîte à messages vocaux 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 de la situation et 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 Clarendville et sont arrivés à 8 h 40. Un bateau patrouilleur du ministère des Pêches a transporté les membres du personnel d'intervention environnementale jusqu'aux navires. Ils ont constaté que les navires se trouvaient à 400 mètres du rivage, du côté est. Ils ont aussi observé que le *Françoise* était attaché au côté bâbord du *Sikuk* au moyen de trois câbles d'amarrage. Des photos jointes à l'exposé montrent que le *Françoise* gîtait légèrement à bâbord. Le *Sikuk* n'avait pas de puissance, et ses deux ancres avant étaient mouillées. Aucun des navires n'était équipé de feux de signalisation ou de balises de jour, ce qui présentait un danger pour la navigation et augmentait le risque d'un incident de pollution. La GCC a communiqué avec le Centre de services de communication et de trafic maritimes de Placentia 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.

Le personnel d'intervention environnementale est monté à bord du *Sikuk* et a constaté qu'il y avait 11 600 litres de polluants à bord. Le *Françoise* n'avait aucune ancre, il était mal attaché au *Sikuk* et, pour des raisons de sécurité, il n'était pas possible de monter à bord pour faire une évaluation convenable de la présence de polluants. Il a été présumé que le *Françoise* avait des polluants à son bord.

La GCC a obtenu l'adresse de courriel du propriétaire du *Françoise* et lui a envoyé un courriel lui donnant l'ordre, en vertu de l'article 180 de la LMMC, de faire connaître ses intentions au plus tard à 17 h 00 le soir même.

Le navire de la GCC *Harp* a été chargé d'évaluer la situation et d'empêcher les navires de chasser davantage sur leur ancre.

Le 23 septembre 2017, le *Harp* est arrivé à un quai désaffecté de Clarenville pour surveiller et évaluer les navires. Après avoir constaté que les câbles servant à relier les navires s'étaient grandement détériorés, le personnel du *Harp* est monté à bord des navires pour renforcer les câbles d'amarrage et installer des tampons anti-ragage. Le personnel du *Harp* a aussi fixé une branche de remorque à chacun des navires. De plus, il a constaté que le *Sikuk* ne pouvait pas lever ses ancres parce qu'il n'avait pas de puissance, et qu'il allait falloir couper les chaînes d'ancre pour déplacer les navires.

Étant donné que la GCC n'avait pas encore communiqué avec le propriétaire du *Françoise*, elle a décidé de faire remorquer les navires afin d'atténuer tout risque de pollution. Puisque le *Harp* ne possédait pas l'équipement de sauvetage nécessaire, ni le personnel ayant l'expérience requise pour une telle opération de remorquage, la GCC a envisagé de recourir à un entrepreneur privé. La possibilité d'utiliser le chaland que Burry's avait employé pour remorquer les navires jusqu'à leur point d'ancrage a été écartée, car le chaland était en mauvais état et n'était pas certifié.

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 convenait à la tâche et qui était disponible. Le surintendant de l'intervention environnementale a donc conclu un contrat d'urgence avec McKeil Marine Ltd. (« McKeil »), l'exploitant du *Beverly M I*. Le personnel d'intervention environnementale a commencé à chercher un lieu de refuge convenable pour sécuriser les navires. Transports Canada a été incapable de trouver un endroit convenable situé non loin, et Burry's a refusé de reprendre les navires à moins que la GCC n'en assume la responsabilité.

Le 24 septembre 2017, le *Beverly M I* faisait route vers Clarenville et devait arriver 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 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 la responsabilité du propriétaire, 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 au prix d'environ 5 313,00 \$ par semaine.

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 manilles, des sangles et des poteaux traités sous pression. Le personnel du *Harp* a préparé le quai de Hardwoods pour y amarrer les navires.

Le *Beverly M I* est arrivé à Clarenville à 4 h 20 le 25 septembre 2017. Les navires ont été remorqués et, à 10 h 00, ils étaient amarrés au quai de Hardwoods. Une fois cette opération terminée, le *Beverly M I* et le *Harp* ont pu quitter les lieux.

Le propriétaire du *Françoise* a communiqué pour la première fois avec la GCC par courriel à 15 h 41 le même jour. Il a dit être confus à propos de l'endroit où se trouvait le navire. La GCC lui a répondu, lui a expliqué ce qui était arrivé, et l'a avisé de ses obligations en vertu

de la *LMCC*. La GCC lui a demandé de lui fournir un plan détaillé en vue de reprendre possession du *Françoise* et de l'enlever du quai de Hardwoods.

Le 26 septembre 2017, le propriétaire du *Françoise* a indiqué qu'il avait l'intention de faire démanteler le navire et qu'il était à la recherche d'un entrepreneur pour faire ce travail. La GCC a rappelé au propriétaire qu'il ne s'était pas conformé à l'avis et à l'ordre qui lui avaient été donnés en vertu de la *LMCC* le 22 septembre 2017, et elle lui a demandé de fournir un plan détaillé dès que possible.

Le 30 septembre 2017, le personnel d'intervention environnementale a quitté St. John's pour inspecter la situation d'amarrage des navires. La GCC a fait un suivi par courriel auprès du propriétaire du *Françoise* et lui a rappelé qu'il devait déplacer le navire et le surveiller jusqu'à ce qu'il soit sorti de l'eau en toute sécurité. Elle a aussi rappelé au propriétaire qu'il ne pouvait pas utiliser le quai de Hardwoods et qu'il devait passer par la mer pour avoir accès au navire. Le propriétaire a répondu et a proposé de sortir le navire de l'eau à côté du quai de Hardwoods. La GCC a répondu qu'il était préférable d'utiliser un chantier maritime ayant de l'équipement de levage, afin que le navire puisse être déconstruit hors de l'eau en toute sécurité. Le propriétaire a indiqué qu'il allait continuer d'examiner les possibilités.

Le 4 octobre 2017, le personnel de sécurité de GardaWorld a signalé qu'un individu était venu sur les lieux et qu'il avait parlé d'envoyer le *Françoise* à la ferraille. La GCC a envoyé un courriel au propriétaire pour lui rappeler qu'il ne pouvait avoir accès au navire que par la mer et sous la supervision de la GCC. Elle lui a aussi rappelé qu'il devait déplacer le navire dès que possible. Plus tard le même jour, le propriétaire est monté à bord du *Françoise* sous la supervision de la GCC et il a enlevé certaines pièces d'équipement du navire.

Le 9 octobre 2017, la GCC a fait un suivi auprès du propriétaire et lui a demandé des nouvelles. Le propriétaire a répondu le lendemain et a indiqué qu'il attendait une réponse de Burry's et d'un autre entrepreneur. La GCC lui a rappelé que la situation était urgente et que le quai de Hardwoods n'était qu'un lieu de refuge temporaire.

Le 12 octobre 2017, le personnel d'intervention environnementale est retourné à Clarenville pour vérifier l'état des navires et inspecter les câbles d'amarrage. Aucun problème ni aucune pollution n'ont été signalés, et la situation semblait être inchangée.

Le 16 octobre 2017, le propriétaire a informé la GCC par courriel qu'il avait pris des dispositions avec Burry's pour déplacer le *Françoise* et avec un autre entrepreneur pour déconstruire le navire. Cependant, ces travaux ne pouvaient pas débuter avant janvier 2018. La GCC a répondu que cette date ne convenait pas, car le quai de Hardwoods était un lieu de refuge temporaire. Le propriétaire a été avisé qu'il devait déplacer le navire avant janvier 2018.

Le 18 octobre 2017, la GCC a fait un suivi auprès du propriétaire du *Françoise*. Ce dernier a proposé de laisser le navire *in situ* en attendant de le faire déconstruire par Burry's, ou de le remorquer jusqu'au détroit de Random pour l'amarrer à cet endroit. La GCC l'a avisé que

le navire ne pouvait pas être laissé au quai de Hardwoods et lui a demandé encore une fois de fournir un plan détaillé pour remorquer et sécuriser le navire.

Le 30 octobre 2017, la GCC a fait un suivi par courriel auprès du propriétaire. Ce dernier a répondu le 1^{er} novembre 2017 et a indiqué qu'il était à la recherche d'endroits pour ancrer le *Françoise*. La GCC lui a répondu que cela était inacceptable. Le propriétaire a demandé quelle était la situation du *Sikuk*, et la GCC l'a informé qu'elle faisait pression sur le propriétaire de ce navire pour qu'il le déplace.

Le 2 novembre 2017, la GCC a communiqué avec Burry's, qui a indiqué qu'il pourrait s'occuper du *Françoise* dans les prochaines semaines si son propriétaire était prêt à respecter certaines conditions non précisées.

Le 14 novembre 2017, la GCC a fait un suivi par courriel auprès du propriétaire et l'a informé que le *Sikuk* allait bientôt être déplacé, et que la GCC allait ensuite remorquer le *Françoise* à un autre endroit à ses frais. Le propriétaire a répondu le lendemain et a indiqué qu'il cherchait encore un autre endroit où amarrer son navire.

Le 22 novembre 2017, la GCC a demandé des nouvelles au propriétaire. Ce dernier a répondu que Burry's avait consenti à prendre le *Françoise* et qu'il lui fournirait d'autres détails plus tard.

Le 27 novembre 2017, le propriétaire a avisé la GCC que la situation était inchangée.

Le 30 novembre 2017, la GCC a fait un suivi par courriel auprès du propriétaire du *Françoise* et lui a rappelé que le *Sikuk* allait être déplacé très bientôt. Aucune réponse n'a été reçue.

Le 14 décembre 2017, la GCC a envoyé un autre courriel de suivi au propriétaire du *Françoise*. La GCC a téléphoné au propriétaire le lendemain, qui a dit être sans nouvelles de Burry's.

Le 18 décembre 2017, la GCC a appris que Burry's serait bientôt en mesure de s'occuper du *Françoise*, car un autre navire qui se trouvait sur son chantier était sur le point d'être enlevé. Le propriétaire du *Françoise* en a été avisé.

Le 27 décembre 2017, la GCC a fait un suivi auprès du propriétaire, qui a indiqué que Burry's n'était pas encore prêt à s'occuper du *Françoise*.

Le 2 janvier 2018, la GCC a avisé le propriétaire du *Françoise* que les propriétaires du *Sikuk* avaient engagé un remorqueur pour enlever leur navire du quai de Hardwoods dans la semaine à venir. Le personnel d'intervention environnementale a parlé au propriétaire du *Françoise* le lendemain. Ce dernier a indiqué au personnel d'intervention environnementale que Burry's allait prendre le navire. Le personnel d'intervention environnementale l'a informé que le remorqueur qui devait tirer le *Sikuk* était attendu à 6 h 00 le 4 janvier 2018, et que ce remorqueur pourrait aussi tirer le *Françoise*. Le propriétaire a été avisé qu'il serait entièrement responsable des frais de sécurité associés au quai de Hardwoods après le départ du *Sikuk*. Le propriétaire a répondu qu'il travaillait à une solution.

Le 5 janvier 2018, Burry's a informé la GCC qu'il serait peut-être en mesure de s'occuper du *Françoise* au cours de la semaine à venir.

Entre le 6 janvier et le 14 février 2018, le propriétaire du *Françoise* et Burry's ont eu des discussions. La GCC a continué de rappeler périodiquement au propriétaire que les frais s'accumulaient et que le navire ne pouvait pas rester à l'endroit où il se trouvait.

Le 15 février 2018, deux membres du personnel d'intervention environnementale ont quitté St. John's pour vérifier l'état du *Françoise*. Des sangles de serrage et des manilles usées ont été enlevées, et un câble d'amarrage a été ajouté à l'arrière du navire. Le navire flottait comme avant. Le personnel d'intervention environnementale s'est réuni avec Burry's et lui a demandé d'envoyer à la GCC une copie de toute future correspondance avec le propriétaire du *Françoise*.

Le 1^{er} mars 2018, Burry's a envoyé au propriétaire du *Françoise* un devis pour le transfert du navire à son chantier. La GCC était sans nouvelles du propriétaire, bien qu'elle lui ait demandé de lui en donner à plusieurs reprises depuis le 14 février 2018.

Entre le 2 et le 9 mars 2018, la GCC a obtenu copie d'autres courriels que Burry's avait envoyés au propriétaire du *Françoise*. D'après Burry's, le propriétaire semblait chercher un moyen de s'en sortir à bon marché. Malgré des tentatives répétées de communiquer avec le propriétaire par téléphone et par courriel entre le 2 et le 14 mars 2018, la GCC a été incapable de le joindre. Sa boîte à messages vocaux était pleine.

Le 15 mars 2018, la GCC a été avisée que Burry's était sans nouvelles du propriétaire du *Françoise* depuis le 9 mars 2018. La GCC a finalement joint le propriétaire, qui a dit ne pas être d'accord avec le contrat à durée indéterminée proposé par Burry's.

Le 27 mars 2018, deux membres du personnel d'intervention environnementale ont quitté St. John's pour vérifier l'état du *Françoise*. Ils ont constaté qu'un câble d'amarrage à l'arrière du navire s'était détérioré, et ils ont ajouté un autre câble pour le renforcer. Étant donné que le navire avait été légèrement poussé par la glace de mer, le câble usé n'a pas pu être enlevé. Autrement, l'état du navire était le même. Le personnel d'intervention environnementale a pris des dispositions pour faire vidanger la toilette transportable qui se trouvait sur les lieux.

Entre le 16 mars et le 6 avril 2018, la GCC a été incapable de prendre contact avec le propriétaire du *Françoise*. Ce dernier n'a pas répondu aux courriels qui lui ont été envoyés, et sa boîte de messagerie vocale était toujours pleine.

Le 9 avril 2018, la GCC a réussi à joindre le propriétaire du *Françoise*, qui a indiqué qu'il attendait toujours une réponse de Burry's.

Le 10 avril 2018, deux membres du personnel d'intervention environnementale se sont rendus au quai de Hardwoods, car ils avaient été avisés par le personnel de GardaWorld qu'une tempête de vent avait endommagé les voies ferrées sur le quai et renversé la toilette transportable qui était sur place. Ils ont fait des ajustements pour s'assurer que le *Françoise*

soit bien amarré, et ils ont redressé la toilette transportable. Un entrepreneur a été engagé pour nettoyer et vidanger la toilette transportable.

La GCC a été incapable de joindre le propriétaire du *Françoise*, malgré ses nombreuses tentatives de communiquer avec lui les 13, 16, 19, 24, 25 et 26 avril 2018. Le 23 avril 2018, Burry's a envoyé un courriel au propriétaire pour l'aviser que son offre prendrait fin à 16 h 30 le 26 avril 2018.

Le 30 avril 2018, étant sans nouvelles du propriétaire du *Françoise*, la GCC a fait un suivi. En dépit d'avoir reçu deux ou trois rappels par semaine, ce n'est que le 4 juin 2018 que le propriétaire a finalement envoyé un message texte à la GCC pour l'informer qu'il préparait un plan et qu'il communiquerait avec elle le lendemain. Burry's a confirmé qu'il était aussi sans nouvelles du propriétaire, bien qu'il était prêt à s'occuper du *Françoise*. Le propriétaire n'a pas communiqué avec la GCC le 5 juin 2018, en dépit d'un suivi fait par la GCC.

Le 7 juin 2018, le surintendant adjoint de l'intervention environnementale a décidé que si le propriétaire n'agissait pas, la GCC allait prendre des mesures relativement au *Françoise* afin de libérer ses ressources pour une autre opération d'intervention de grande envergure. Le 8 juin 2018, la GCC a tenté sans succès de prendre contact avec le propriétaire.

Le 18 juin 2018, deux membres du personnel d'intervention environnementale se sont rendus à Clarendville pour vérifier l'état du *Françoise*. Ils ont été incapables de monter à bord du navire en raison de vents forts qui le tenaient à distance du quai.

Le 20 juin 2018, deux membres du personnel d'intervention environnementale sont retournés au *Françoise*. Ils sont montés à bord du navire et ont fait une évaluation de la pollution qui a révélé la présence de 11 600 litres de polluants à bord.

Le 3 juillet 2018, la GCC a engagé London Offshore Consultants (Canada) Ltd. (« LOC ») pour faire une inspection du *Françoise* afin de déterminer son état général et d'identifier les polluants se trouvant à bord du navire.

Le 4 juillet 2018, un spécialiste en intervention environnementale qui était en route pour Twillingate s'est arrêté à Clarendville et a remplacé une sangle de serrage servant à fixer les câbles d'amarrage à l'arrière du *Françoise*. À part le problème de détérioration des câbles qui a été résolu par le remplacement de la sangle, la situation du navire était inchangée.

Le 9 juillet 2018, la GCC a reçu un message texte du propriétaire du *Françoise*, dont elle était sans nouvelles depuis le 4 juin 2018. Le propriétaire a expliqué qu'il était en train de prendre des dispositions avec le propriétaire d'un chalutier de 65 pieds pour que celui-ci remorque le *Françoise* jusqu'à South Dildo, où les polluants seraient enlevés du *Françoise* avant de le démanteler. La GCC a répondu au propriétaire par courriel pour l'aviser que les 11 600 litres de polluants à bord du *Françoise* devaient être enlevés avant toute opération de remorquage.

Le 12 juillet 2018, deux membres du personnel d'intervention environnementale sont arrivés sur les lieux afin d'escorter un représentant de LOC à bord du *Françoise* pour qu'il procède à une évaluation.

Le 16 juillet 2018, la GCC a communiqué avec le propriétaire du *Françoise* pour lui demander des nouvelles. La GCC a aussi communiqué avec l'administration portuaire de South Dildo, qui n'était pas au courant de l'intention du propriétaire du *Françoise* de remorquer le navire et de le démanteler à cet endroit. De toute façon, l'administration portuaire n'aurait pas autorisé une telle opération à cet endroit. Le même jour, le propriétaire a envoyé un courriel à la GCC pour l'aviser que son plan avait échoué. Il a aussi informé la GCC qu'il était en train d'obtenir des prix et des délais de la part d'exploitants de camions aspirateurs pour faire enlever les polluants du *Françoise* à Clarendville. La GCC lui a répété que tout travail à bord du navire devait être effectué sous sa surveillance, et elle lui a demandé de fournir un plan montrant comment il allait remorquer et sécuriser le navire après l'enlèvement des polluants par pompage.

Le même jour, Burry's a transmis à la GCC un courriel qu'il avait envoyé au propriétaire du *Françoise* le 12 septembre 2017 pour l'avertir que son navire avait chassé sur son ancre et lui demander de s'en occuper.

Le 6 août 2018, la GCC a reçu le rapport d'inspection de LOC, qui indiquait la présence de 17 000 litres de polluants à bord du *Françoise*.

Entre le 10 août et le 28 septembre 2018, la GCC a tenté au moins onze fois de communiquer avec le propriétaire du *Françoise*. La GCC lui a répété qu'elle prendrait des mesures à ses frais s'il n'agissait pas.

Le 19 septembre 2018, le surintendant adjoint de l'intervention environnementale a décidé de déplacer le *Françoise*. Le personnel d'intervention environnementale a préparé un énoncé des travaux pour l'enlèvement des polluants, le remorquage du navire et son démantèlement, et il a commencé à se renseigner auprès d'entrepreneurs.

Le 28 septembre 2018, la GCC a envoyé une lettre par courrier recommandé au propriétaire du *Françoise* pour l'aviser de la situation et lui rappeler l'avis et l'ordre qui lui avaient été donnés en vertu de la LMMC. Dans sa lettre, la GCC a répété qu'elle allait prendre des mesures aux frais du propriétaire s'il n'agissait pas comme il lui avait été ordonné de le faire, et elle lui a donné jusqu'au 3 octobre 2018 à 16 h 00 pour lui fournir un plan d'action.

Le 1^{er} octobre 2018, le propriétaire du *Françoise* a répondu à la lettre en disant que le délai fixé par la GCC était impossible. La GCC lui a répondu le lendemain et a réitéré que le délai du 3 octobre était pour la présentation d'un plan détaillé. Le navire lui-même devait être déplacé au plus tard le 17 octobre 2018. La GCC a informé le propriétaire que l'inspection faite par LOC avait révélé la présence de 17 000 litres de polluants à bord du navire et que ceux-ci devaient être enlevés avant de le remorquer. Enfin, la GCC a avisé le propriétaire qu'elle s'occuperait elle-même du navire s'il n'agissait pas comme il lui avait été ordonné de le faire.

Le 3 octobre 2018, le propriétaire a informé la GCC qu'il avait engagé un consultant maritime et que ce dernier lui ferait parvenir un plan dès que possible.

Le 5 octobre 2018, la GCC a obtenu du Centre national des urgences environnementales (le « CNUE ») un rapport sur les sensibilités environnementales de l'endroit montrant les

oiseaux aquatiques, les mollusques et crustacés, les prises d'eau, les mammifères marins et les pêcheries commerciales qui se trouvaient à proximité.

Le même jour, la GCC a aussi parlé au consultant maritime engagé par le propriétaire du *Françoise*, qui n'était pas au courant des délais fixés par la GCC ni de l'obligation de passer par la mer pour avoir accès au navire. Un plan a été présenté plus tard dans la journée du 5 octobre 2018. Selon ce plan, les polluants allaient être enlevés entre le 15 et le 19 octobre 2018, et le navire allait être remorqué durant la semaine du 29 octobre au 2 novembre 2018. La confirmation de tous les services devant être sous-traités était attendue dans la semaine à venir. La GCC a envoyé au consultant maritime une copie du rapport d'inspection de LOC et lui a demandé pourquoi il y avait une période d'une semaine entre l'enlèvement proposé des polluants et le remorquage du navire.

La GCC a communiqué avec le propriétaire du chantier où le *Françoise* devait être remorqué. Ce dernier n'était pas certain que le chantier avait la capacité voulue pour accueillir le navire, et il était réticent à entreprendre des travaux avant d'obtenir un paiement à l'avance du propriétaire du navire.

Le 11 octobre 2018, la GCC a fait un suivi auprès du consultant maritime engagé par le propriétaire du *Françoise*, qui a répondu en parlant de diverses options et propositions non précisées.

Le 15 octobre 2018, le consultant maritime a informé la GCC que les polluants allaient être enlevés dans peu de temps, et que le *Françoise* allait être remorqué à Mount Carmel pour être démantelé et éliminé. La GCC a demandé un calendrier des travaux, car elle devait être présente durant tous les travaux liés au navire.

Le 17 octobre 2018, la GCC a fait un suivi auprès du consultant maritime.

Le 18 octobre 2018, le propriétaire du *Françoise* a communiqué avec la GCC et lui a demandé pourquoi les polluants ne pouvaient pas être enlevés à Mount Carmel, étant donné que le navire aurait besoin de ballast durant le remorquage. La GCC a répondu que jusqu'à ce qu'elle reçoive un plan détaillé pour l'opération, l'obligation d'enlever tous les polluants avant le remorquage serait maintenue. De plus, la GCC a demandé un plan pour l'enlèvement de toute eau pompée à bord du navire avant le remorquage.

Le 22 octobre 2018, la GCC a envoyé un courriel au propriétaire du navire et à son consultant maritime pour demander des nouvelles.

Le 24 octobre 2018, la GCC a communiqué de nouveau avec le consultant maritime pour l'aviser qu'un plan pour le *Françoise* devait être fourni dès que possible. Le consultant maritime a répondu qu'il avait remis au propriétaire du *Françoise* des devis pour différents services et qu'il attendait une autorisation. La GCC a appris que le remorqueur choisi pour l'opération ne serait pas disponible avant la fin de novembre, et elle a envoyé un autre courriel au propriétaire du *Françoise* pour le pousser à agir.

Pendant ce temps, la GCC a finalisé l'énoncé des travaux, qu'elle préparait depuis le 19 septembre 2018 et qu'elle allait utiliser si le propriétaire du *Françoise* n'agissait comme il devait le faire.

Le 25 octobre 2018, le consultant maritime a avisé la GCC qu'un chantier situé à Glovertown accepterait le *Françoise*. La GCC a demandé plus de détails à ce sujet, mais elle n'en a reçu aucun.

Le 26 octobre 2018, deux membres du personnel d'intervention environnementale se sont rendus à Clarendville en voiture pour vérifier l'état du *Françoise*. La GCC commençait à recevoir des devis de plusieurs entrepreneurs en réponse à son énoncé des travaux. La GCC a avisé le propriétaire du *Françoise* et son consultant maritime qu'elle allait intervenir et probablement faire déconstruire le navire aux frais du propriétaire si ce dernier ne lui fournissait pas, au plus tard à 12 h 00 le 30 octobre 2018, un plan des mesures qui lui avait été ordonnées.

Le 30 octobre 2018, le consultant maritime du propriétaire a fourni à la GCC les détails qui lui avaient été demandés par courriel. Le lendemain, la GCC a communiqué avec diverses entités à Glovertown pour vérifier les détails contenus dans le plan du propriétaire. Après avoir reçu une série de réponses négatives, la GCC a fait un suivi auprès du consultant maritime du propriétaire, qui a indiqué qu'une autre option de remorquage était à l'étude et que les polluants seraient enlevés du *Françoise* le 2 novembre 2018.

Le 1^{er} novembre 2018, la GCC a communiqué avec le personnel de GardaWorld se trouvant sur place pour l'aviser de l'opération qui était prévue pour le lendemain, et elle a rappelé au consultant maritime du propriétaire que l'accès au *Françoise* n'était autorisé que par la mer.

Le 2 novembre 2018, le personnel d'intervention environnementale était sur place pour surveiller l'opération d'enlèvement des polluants. Le personnel du propriétaire a demandé à obtenir accès au quai, mais cela a été refusé. Environ 11 000 litres de polluants, y compris des liquides hydrauliques accessibles et de l'eau huileuse provenant des puisards du moteur et de la génératrice, ont été enlevés du *Françoise*. Il est resté des polluants résiduels, mais ceux-ci étaient en grande partie inaccessibles pendant que le navire était encore dans l'eau.

Le 5 novembre 2018, deux membres du personnel d'intervention environnementale se sont rendus à Clarendville en voiture pour vérifier l'état du *Françoise*, car des vents forts avaient soufflé la veille et le navire avait été déplacé durant l'opération de pompage le 2 novembre 2018. Un câble d'amarrage a été ajusté, mais la situation du navire semblait autrement être inchangée. Le personnel d'intervention environnementale a enlevé une petite quantité de déchets laissés derrière après l'opération de pompage, et il est ensuite retourné à St John's.

Le 6 novembre 2018, la GCC a envoyé des courriels au propriétaire et à son consultant maritime pour demander des nouvelles au sujet du plan pour remorquer le *Françoise*. Aucune réponse n'a été reçue.

Le 13 novembre 2018, la GCC a appris que Burry's, qui s'était récemment réuni avec le consultant maritime du propriétaire, pourrait peut-être s'occuper du *Françoise* trois semaines plus tard. Le consultant maritime a communiqué avec la GCC et l'a avisé qu'il

allait bientôt tenir une rencontre avec Burry's. Burry's a avisé la GCC que son entreprise avait été mise sous séquestre.

Le 16 novembre 2018, la GCC a appris qu'il n'était plus possible de faire appel à Burry's et elle en a avisé le consultant maritime du propriétaire. Le propriétaire a communiqué avec la GCC et a demandé quelles seraient les conséquences du non-respect des ordres qu'il avait reçus de la GCC. La GCC a avisé le propriétaire qu'elle interviendrait en vertu de la *LMCC* et qu'il serait responsable des frais. Le même jour, deux membres du personnel d'intervention environnementale se sont rendus à Clarendville pour vérifier l'état du *Françoise*. Ils ont ajouté et remplacé quelques câbles et sangles, mais autrement, ils ont constaté que tout était en ordre.

Le 19 novembre 2018, la GCC a appris que le chantier de Glovertown, où il était proposé d'envoyer le *Françoise*, avait confirmé qu'il prendrait le navire et qu'il le surveillerait jusqu'à ce qu'il soit sorti de l'eau et démantelé. Il semblait qu'un autre remorqueur serait disponible deux semaines plus tard. La GCC a avisé le consultant maritime du propriétaire que ce plan n'était pas suffisamment détaillé et qu'elle allait intervenir pour remédier à la situation. La GCC a décidé de lancer un appel de propositions.

Le 20 novembre 2018, la GCC a fourni son énoncé des travaux à quatre entrepreneurs et elle en a avisé le propriétaire du *Françoise* et son consultant maritime. Le propriétaire a demandé plus de temps. Le lendemain, la GCC a avisé le propriétaire qu'elle allait intervenir si elle ne recevait pas un plan détaillé avant de finaliser ses propres dispositions concernant le navire.

Le 23 novembre 2018, un expert maritime engagé par la Caisse pour évaluer le *Françoise* a communiqué avec la GCC.

Le 26 novembre 2018, le consultant maritime du propriétaire a avisé la GCC que le chantier proposé à Glovertown pourrait peut-être s'occuper du *Françoise* immédiatement, mais qu'il exigeait d'être payé à l'avance. Le consultant maritime a poursuivi ses recherches pour trouver un remorqueur. La GCC a avisé le propriétaire qu'il devait faire un engagement financier.

Le 27 novembre 2018, des membres du personnel d'intervention environnementale se sont rendus à Clarendville pour escorter des entrepreneurs qui voulaient évaluer le *Françoise* à la suite de l'appel de propositions. Ils ont fait des ajustements aux câbles d'amarrage du navire.

Le 29 novembre 2018, le consultant maritime du propriétaire a avisé la GCC que le chantier de Glovertown avait fourni un engagement par écrit, mais qu'un remorqueur n'avait pas encore été trouvé.

Le 30 novembre 2018, le consultant maritime du propriétaire a avisé la GCC que le propriétaire du *Françoise* avait accepté de payer le chantier de Glovertown en plusieurs versements, et que des fonds avaient déjà été mis en fiducie pour faire avancer les choses. Un remorqueur n'avait pas encore été trouvé.

Le 3 décembre 2018, le consultant maritime du propriétaire a informé la GCC que ce dernier hésitait à payer des services à l'avance. La GCC a réitéré que le propriétaire devait faire un engagement financier et démontrer sa volonté d'agir de manière convenable.

Le 4 décembre 2018, des membres du personnel d'intervention environnementale se sont rendus à Clarenville pour escorter l'expert maritime de la Caisse à bord du *Françoise* afin qu'il puisse faire une évaluation. Une quantité de 250 litres d'hydrocarbures résiduels a été trouvée dans la cale. Les câbles d'amarrage du navire ont été ajustés.

Le 5 décembre 2018, la GCC a reçu quatre devis pour l'enlèvement et l'élimination du *Françoise*. Les devis variaient entre 944 000,00 \$ et 1 263 000,00 \$. La GCC en a informé le consultant maritime du propriétaire, qui a dit avoir été incapable de prendre contact avec le propriétaire.

Le 7 décembre 2018, la GCC a appris que le propriétaire avait engagé Miller Shipping Ltd. (« Miller ») pour remorquer le *Françoise*. Tous les contrats pour faire enlever le navire de Clarenville étaient en place.

Le 17 décembre 2018, l'opération de remorquage était prévue pour le lendemain. Des membres du personnel d'intervention environnementale devaient se rendre à Clarenville pour surveiller l'opération de remorquage, mais celle-ci a été annulée à cause de mauvais temps. La GCC a confirmé auprès de Miller que le contrat de remorquage avait été conclu et qu'un acompte avait été payé. La GCC attendait d'autres nouvelles, mais on s'attendait à ce que l'opération de remorquage soit retardée jusqu'après le temps des Fêtes.

Le 3 janvier 2019, la GCC a envoyé un courriel au consultant maritime du propriétaire pour demander des nouvelles.

Le 4 janvier 2019, Miller a indiqué que le remorqueur serait peut-être disponible la semaine suivante. Le surintendant adjoint de l'intervention environnementale a demandé que des lettres soient rédigées à l'intention des entreprises qui avaient répondu à l'appel de propositions.

Le 8 janvier 2019, la GCC a parlé au propriétaire du chantier de Glovertown, qui a fourni des détails sur le démantèlement prévu du *Françoise* et qui a indiqué que les travaux seraient effectués en mai ou juin. Le besoin de faire appel à un brise-glaces pour briser les glaces de rive dans le port a été discuté.

Le 9 janvier 2019, deux membres du personnel d'intervention environnementale se sont rendus à Clarenville en voiture. Ils ont vérifié les câbles d'amarrage et les échelles de tirant d'eau, et ils ont inspecté le pont du *Françoise* pour s'assurer qu'il n'y avait pas d'accumulation de neige. Ils ont aussi vérifié l'intérieur du navire.

Le 10 janvier 2019, la GCC a constaté qu'il allait falloir utiliser un brise-glaces à Glovertown à l'arrivée du *Françoise* à cet endroit. Miller a indiqué que son remorqueur serait peut-être disponible dans la semaine à venir. Bien que le propriétaire du *Françoise* ait fourni un plan complet, la GCC demeurerait prête à mettre en oeuvre son propre plan si celui du propriétaire échouait.

Le 11 janvier 2019, le chantier de Glovertown a avisé la GCC qu'il surveillerait le *Françoise* jusqu'à ce que le navire puisse être sorti de l'eau pour être démantelé en mai ou juin.

Du 14 au 28 janvier 2019, le remorqueur de Miller a été retardé à cause de mauvais temps. Le personnel d'intervention environnementale s'est rendu à Clarendville pour vérifier l'état du *Françoise* le 16 et le 24 janvier 2019. Il a enlevé la neige qui s'était accumulée sur le pont du navire, il a vérifié l'échelle de tirant d'eau et il a ajusté les câbles d'amarrage du navire.

Le 29 janvier 2019, Miller a avisé la GCC que son remorqueur se mettait en route pour Clarendville ce matin-là. Miller a aussi avisé la GCC qu'il y avait de la glace dans le port de Glovertown et que cela allait compliquer le remorquage du navire.

Le 30 janvier 2019, la GCC a discuté avec Miller de la possibilité de faire appel à un brise-glaces et lui a demandé de lui faire des comptes rendus réguliers. Miller a indiqué que l'arrivée de son remorqueur serait retardée davantage à cause de mauvais temps.

Le 4 février 2019, Miller a informé la GCC que son remorqueur allait partir bientôt. La GCC en a avisé le Centre des opérations dans les glaces, et deux membres du personnel d'intervention environnementale se sont mis en route pour Clarendville. Le remorqueur de Miller est arrivé à 15 h 45 et le *Françoise* a été déplacé jusqu'à l'extrémité du quai de Hardwoods pour que le remorqueur puisse s'attacher au côté du navire. L'équipage du remorqueur a commencé à préparer le *Françoise* pour l'opération de remorquage, il a pompé 80 litres de polluants résiduels se trouvant dans la cale de la salle des machines, et il a déployé des matelas absorbants. Il restait encore des polluants résiduels à bord du navire. La GCC a demandé à Miller de l'informer de la vitesse du remorqueur, de son cap et de son heure d'arrivée prévue à Glovertown, à toutes les quatre heures durant l'opération de remorquage. La GCC allait coordonner le remorquage avec les opérations de son brise-glaces.

Le remorqueur de Miller a quitté Clarendville avec le *Françoise* en remorque à 3 h 34 le 5 février 2019. Le personnel d'intervention environnementale est retourné sur les lieux plus tard ce matin-là pour enlever le matériel et l'équipement qu'il avait laissé derrière, et il a demandé à l'entrepreneur qui avait fourni et nettoyé la toilette transportable de l'enlever. Le personnel d'intervention environnementale a rendu les clés à Hardwoods et a confirmé qu'il n'avait plus besoin de son quai.

À 10 h 25 le 6 février 2019, Miller a indiqué que le *Françoise* était amarré en toute sécurité à Glovertown.

Le 12 février 2019, la GCC a payé les factures finales pour les toilettes transportables, le nettoyage des toilettes et les services de sécurité.

Sommaire des frais

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

INCIDENT:	FV FRANCOISE pL2	PROJECT CODE:	2ER82
INCIDENT DATE:	September 21, 2017	DATE PREPARED:	August 27, 2019
DEPARTMENT:	Canadian Coast Guard	PREPARED BY:	[REDACTED]
			<u>SCH</u>
MATERIALS AND SUPPLIES	\$ 1,230.56		<u>1</u>
CONTRACT SERVICES	\$ 360,806.98		<u>2</u>
TRAVEL	\$ 506.42		<u>3</u>
SALARIES - FULL TIME PERSONNEL	\$ 10,328.60		<u>4</u>
OVERTIME - FULL TIME PERSONNEL	\$ 5,047.42		<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	\$ 2,923.30		<u>12</u>
ADMINISTRATION	\$ 383.56		<u>13</u>
TOTAL CCG COST OF INCIDENT	\$ 381,296.28		

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 quatre reçus et cinq factures. La GCC a aussi fourni une ventilation sommaire de cette portion de sa demande d'indemnisation, qui contient quelques détails sur la répartition des frais entre les deux navires :

MATERIALS AND SUPPLIES:	DATE	AMOUNT	HST	TOTAL	REFERENCE
NORTH ATLANTIC MARINE SUPPLIES 3 x Mooring Rope 100ft at \$96.14 each <i>Replacement of mooring equipment used to secure F/V Françoise in Clarenville September 24, 2017</i>	21-Nov-17	\$288.42	\$43.26	\$ 331.68	1-1 Paid by MC
NORTH ATLANTIC MARINE SUPPLIES 4 x Choke Straps small at \$36.20 each <i>Replacement of mooring equipment used to secure F/V Françoise in Clarenville September 24, 2017</i>	16-Feb-18	\$144.80	\$21.72	\$ 166.52	1-2 Paid by MC
CANADIAN TIRE 2 x Ratchet Straps at \$18.89 each 4 x 1/2"x36" steelrod at \$6.79 each <i>Material to secure the Pot-a-Potty in Clarenville April 10, 2018</i>	10-Apr-18	\$ 64.94	\$ 9.74	\$ 74.68	1-3 Paid by MC
NORTH ATLANTIC OFFSHORE INC 1 x Choke Strap at \$28.85 each <i>Replacement choke strap used for securing the aft spring lines on F/V Françoise July 4, 2018</i>	11-Jul-18	\$ 26.85	\$ 4.03	\$ 30.88	1-4 Paid by MC
CANADA POST Registered Mail <i>Letter sent to [REDACTED] owner of the F/V Françoise</i>	28-Sep-18	\$ 10.00	\$ 1.50	\$ 11.50	1-5 Paid by MC
NORTH ATLANTIC MARINE SUPPLIES 300' of 1.25" Porex Mooring Rope <i>Replacement fore and aft spring lines and choke straps on F/V Françoise November 16, 2018</i>	19-Dec-18	\$ 172.00	\$ 25.80	\$ 197.80	1-6 Paid by MC
NORTH ATLANTIC OFFSHORE INC 2 x 20"x6" Choke Strap at \$139.55 each <i>Replacement fore and aft spring lines and choke straps on F/V Françoise November 16, 2018</i>	19-Dec-18	\$ 279.10	\$ 41.87	\$ 320.97	1-7, 1-8 Paid by MC
CANADIAN TIRE AntiFreeze <i>Six (6) jugs of plumbing antifreeze added to the freshwater tank January 9, 2019</i>	9-Jan-19	\$ 83.94	\$ 12.59	\$ 96.53	1-9 Paid by MC

Figure 3 : Copie d'écran du sommaire des frais relatifs au matériel et aux fournitures (le nom du propriétaire du navire est caviardé)

Tous les frais réclamés pour les achats de matériel et de fournitures à North Atlantic Offshore Inc. (« North Atlantic ») sont justifiés par des factures, dont l'une est accompagnée d'un reçu de paiement.

La première facture de North Atlantic, pour l'achat de 700 pieds de cordages, s'élève à 773,89 \$. Elle est accompagnée d'un reçu montrant que cette somme a été payée en entier le 21 novembre 2017. La facture comprend une note manuscrite disant [traduction] « Remplacement de cordages pour attacher le FV *Sikuk* + FV *Françoise* Clarenville ». La GCC a réclamé environ 43 % de la somme de cette facture dans sa demande d'indemnisation relative au *Françoise*.

La deuxième facture de North Atlantic, pour l'achat de huit sangles en polyester (cinq sangles de 3 po x 12 pi et trois sangles de 6 po x 20 pi, au prix unitaire de 36,20 \$ et de 139,55 \$ respectivement), s'élève à 689,60 \$.

Les trois autres factures de North Atlantic correspondent à leurs descriptions respectives données dans le sommaire à la figure 3.

Les frais relatifs aux achats de matériel et de fournitures à Canadian Tire sont justifiés par des reçus. Les deux reçus semblent correspondre à leurs descriptions respectives données dans le sommaire à la figure 3.

Les frais relatifs à Postes Canada sont justifiés par un reçu qui correspond à la description donnée dans le sommaire à la figure 3.

Sommaire, factures et commande subséquente à une offre à commandes à l'appui des frais réclamés pour les services contractuels

Les frais réclamés pour les services contractuels sont justifiés par 108 factures et un formulaire de commande subséquente à une offre à commandes. La GCC a aussi fourni une ventilation sommaire de cette portion de sa demande d'indemnisation, qui contient quelques détails sur la répartition des frais entre les deux navires :

CONTRACT SERVICES	AMOUNT	GST	TOTAL	REFERENCE
GERGAR ENTREPRISE LIMITED	\$ 4,825.00	\$ 723.75	\$ 5,548.75	2-1 - 2-16
Spetic pumping of portable toilet				
<i>November - December 2017 (\$862 50); cost divided between F/V Sikuk and F/V Francoise</i>			\$ 431.25	2-1, 2-2
<i>February 2018 - February 2019 (\$4,686 25); F/V Francoise takes sole financial responsibility from January 09, 2018 onward</i>			4,686.25	2-3 - 2-16
				Paid M/C
BATTLEFIELD EQUIPMENT RENTAL	\$ 5,144.20	\$ 771.59	\$ 5,915.79	2-17 - 2-34
Rental of portable toilet				
<i>September 26, 2017 to January 8, 2018 (\$1 288 22); Cost divided between F/V Sikuk and F/V Francoise</i>			\$ 644.11	2-17 - 2-20
<i>January 9 - 16, 2018 (\$90 25); F/V Francoise takes sole financial responsibility from January 09, 2018 onward.</i>			\$ 90.25	2-20
<i>Cost from January 16, 2018 to February 6, 2019 (\$4,537 32)</i>			\$ 4,537.32	2-21 - 2-34
				Paid M/C
GARDAWORLD	\$ 333,905.00	\$ 50,085.77	\$ 383,990.77	2-35 - 2-113
24 hour on-site security				
<i>September 26, 2017 to January 8, 2018 (\$81,149 76); Cost divided between F/V Sikuk and F/V Francoise</i>			\$ 40,574.88	2-35 - 2-55
<i>January 9 - 13, 2018 (\$3,795 00); F/V Francoise takes sole financial responsibility from January 09, 2018 onward.</i>			\$ 3,795.00	2-53, 2-55
<i>Cost from January 14, 2018 to February 5, 2019 associated to F/V Francoise</i>			\$ 299,046.01	2-56 - 2-113
				Paid M/C
LONDON OFFSHORE CONSULTANT	\$ 6,088.62	\$ 913.29	\$ 7,001.91	2-114 - 2-116
Assessment of the F/V Francoise				Paid Aug 12/18

Figure 4 : Copie d'écran du sommaire des frais relatifs aux services contractuels

Les frais relatifs aux services de Gergar Enterprises Limited (« Gergar ») sont justifiés par 16 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 autres factures, datées du 5 au 8 février 2018, s'élèvent au total à 4 686,25 \$, comme le montre le sommaire à la figure 4.

Les frais relatifs aux services de Battlefield Equipment Rentals (« Battlefield ») sont justifiés par 18 factures. Chacune des quatre premières factures, datées du 18 octobre 2017 au 25 janvier 2018, s'élève à 315,88 \$. Chacune d'elles comprend des notes manuscrites qui expliquent la répartition des frais entre le *Françoise* et le *Sikuk*. Les trois premières factures sont divisées en parts égales entre les deux navires. La quatrième facture, qui couvre 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 \$, a été attribué seulement au *Françoise*. Les 14 autres factures sont datées du 14 février 2018 au 8 février 2019. Bon nombre de ces factures s'élèvent à 315,88 \$, mais la plupart des totaux sont illisibles.

Les frais relatifs aux services de GardaWorld sont justifiés par 73 factures, dont les 16 premières sont 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. La dix-septième facture est datée du 17 janvier 2018. Elle couvre la période du 7 au 13 janvier 2018 et comprend 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*, et que le solde de 4 617,25 \$ a été attribué entièrement au *Françoise*. Les 56 autres factures, datées du 24 janvier 2018 au 12 février 2019, s'élèvent au total à 299 046,01 \$, comme le montre le sommaire à la figure 4. 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.

Enfin, les frais relatifs aux services de LOC sont justifiés par une facture datée du 31 juillet 2018. Le total partiel de la facture, soit 6 088,62 \$, représente l'addition de deux montants : 5 880,00 \$ pour [traduction] « Honoraires professionnels (heures) » et 208,62 \$ pour [traduction] « Dépenses remboursables ». La facture est accompagnée d'une répartition détaillée de ces montants, qui indique qu'un consultant de LOC a parcouru une distance de 366 kilomètres en voiture pour inspecter le *Françoise*. Les frais relatifs aux services de LOC sont aussi justifiés par un formulaire de [traduction] « commande subséquente à l'offre à commandes », qui montre que la GCC avait une convention d'offre à commandes avec LOC.

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

La GCC a réclamé les frais de déplacement de deux membres du personnel d'intervention environnementale. Un sommaire général montre que chacun d'eux a engagé des frais s'élevant à 253,21 \$. Ces frais semblent être pour un seul voyage effectué les 4 et 5 février 2019. Divers registres ont été fournis à l'appui des frais journaliers, et deux reçus d'hôtel

ont été fournis à l'appui des frais d'hébergement commercial. Deux sommaires détaillés et identiques ont aussi été fournis à l'appui des frais de déplacement de chacun des deux membres du personnel d'intervention environnementale :

Date	Province	Breakfast	Lunch	Dinner	Incidental s	Private Accommodation
4-Feb-19	NL	\$ -	\$ -	\$ 50.00	\$ 17.30	\$ -
5-Feb-19	NL	\$ 20.25	\$ -	\$ -	\$ 17.30	\$ -
Totals:		\$ 20.25	\$ -	\$ 50.00	\$ 34.60	\$ -
Accommodations						
Commercial Accommodations: 1 nights at \$129.00 + HST (\$19.36) = \$148.36						

Figure 5 : Copie d'écran de l'un de deux sommaires identiques des frais de déplacement

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

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

	Group & Level	Step	Time (Hours)	Rate (W/EBP)	COST	REFERENCE
September 22 - October 12, 2017						
	GT-05	2	7.50	\$ 44.38	\$ 332.85	4-1
	GT-05	3	7.50	\$ 45.71	\$ 342.83	4-2
	GT-04	1	7.50	\$ 38.37	\$ 287.78	4-3
	GT-04	5	7.50	\$ 43.62	\$ 327.15	4-4
					\$ 1,290.60	
Total cost divided between FV Sikuk and FV Francoise					\$ 645.30	
October 4, 2017						
	GT-05	3	7.5	\$ 45.71	\$ 342.83	4-2
	GT-04	5	7.5	\$ 43.62	\$ 327.15	4-4
					\$ 669.98	
February 15 2018 - February 4, 2019						
	GT-05	4	39.25	\$ 47.08	\$ 1,847.89	4-5
as of September 2018	GT-05	5	41.00	\$ 48.96	\$ 2,007.36	4-6
	GT-05	4	7.50	\$ 45.71	\$ 342.83	4-7
	GT-04	1	13.25	\$ 38.37	\$ 508.40	4-8
as of June 2018	GT-04	2	56.75	\$ 39.55	\$ 2,244.46	4-9, 4-10
	GT-04	1	13.25	\$ 38.37	\$ 508.40	4-11, 4-12
	GT-04	1	11.50	\$ 38.37	\$ 441.26	4-13
	GT-04	1	6.50	\$ 38.37	\$ 249.41	4-14
	GT-04	1	14.50	\$ 38.37	\$ 556.37	4-15
	GT-04	1	8.00	\$ 38.37	\$ 306.96	4-16
					\$ 9,013.33	

Figure 6 : Copie d'écran du sommaire des frais de salaire (les noms des neuf 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 huit membres du personnel d'intervention environnementale sont justifiés par divers registres et résumés comme suit :

	Group & Level	Step	1.5 x	2.0 x	Total Overtime Hours	Rate	COST	REFERENCE	
September 22 - October 12, 2017									
	GT-05	2	19.00	13.50	57.50	\$ 36.98	\$ 2,126.35	5-1 - 5-3	
	GT-05	3	6.50	0.00	12.75	\$ 38.09	\$ 485.65	5-4, 5-5	
	GT-03	1		12.5	26.00	\$ 28.38	\$ 737.88	5-7, 5-8	
							\$ 3,349.88		
	<i>Total cost divided between FV Sikuk and FV Francoise</i>							\$ 1,674.94	
October 4, 2017									
	GT-05	3	3.00	0.00	4.50	\$ 38.09	\$ 171.41	5-4, 5-6	
	GT-04	5	3.00	0.00	4.50	\$ 36.35	\$ 163.58	5-9, 5-10	
							\$ 334.98		
February 15, 2018 - February 4, 2019									
	GT-05	4	4.00	0.00	6.00	\$ 39.23	\$ 235.38	5-11 - 5-13	
	GT-05	5	12.50	1.00	20.75	\$ 40.80	\$ 846.60	5-14 - 5-18	
	GT-05	4	7.50	3.00	17.25	\$ 39.23	\$ 676.72	5-19, 5-20	
	GT-04	2	9.50	3.00	20.25	\$ 31.97	\$ 647.39	5-21 - 5-24	
	GT-04	1	3.00	0.00	4.50	\$ 31.97	\$ 143.87	5-25, 5-26	
	GT-04	1	2.00	0.00	3.00	\$ 31.97	\$ 95.91	5-27, 5-28	
	GT-04	1	7.50	0.50	12.25	\$ 31.97	\$ 391.63	5-29, 5-30	
							\$ 3,037.50		

Figure 7 : Copie d'écran du sommaire des frais relatifs aux heures de travail supplémentaires (les noms des huit 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 divers 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 - #12-013	726	\$ 0.22	2.00	\$ 67.56	\$ 135.12	12-1, 12-2
Fuel Cost					\$ 172.35	12-3
<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 F450 - #12-013	357	\$ 0.22	1.00	\$ 67.56	\$ 67.56	12-6
Fuel Cost					\$ 122.34	12-7
<i>Travel to Clarenville, NL, October 4, 2017</i>						
FORD EXPEDITION - #16-036	377	\$ 0.22	1.00	\$ 67.56	\$ 150.50	12-8, 12-9
<i>Travel to Clarenville, NL, October 12, 2017</i>						
<i>Cost divided between FV Sikuk and FV Francoise</i>						\$ 75.25

FORD EXPEDITION - #16-03€	4,054	\$	0.22	10.00	\$	67.56	\$	759.42	12-10 - 12-20
Fuel Charge							\$	699.04	12-21 - 12-31
Travel to Clarenville, NL, February 15, 2018 / March 27, 2018 / April 10, 2018 / June 20, 2018 / July 12, 2018 / November 16, 2018 / November 27, 2018 / December 4, 2018 / January 9-24, 2019									
NISSAN ROGUE - #16-036	361	\$	0.22	1.00	\$	67.56	\$	67.56	12-32
Fuel Charge							\$	42.87	12-33
Travel to Clarenville, NL, June 18, 2018									
CHEVROLET 2500 - #08-066	394	\$	0.22	1.00	\$	67.56	\$	67.56	12-34
Fuel Charge							\$	91.89	12-35
Travel to Clarenville, NL, October 26, 2018									
DODGE 3500 - #14-015	721	\$	0.22	3.00	\$	67.56	\$	280.34	12-36
Fuel Charge							\$	163.65	12-37
Travel to Clarenville, NL, November 2-5, 2018									
FORD F350 - #16-034	388	\$	0.22	2.00	\$	67.56	\$	135.12	12-38
Fuel Charge							\$	122.81	12-39
Travel to Clarenville, NL, February 4-5, 2019									

Figures 8 et 9 : Copies d'écran du sommaire des frais relatifs aux véhicules

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

Vingt-quatre registres quotidiens du personnel et de l'équipement (les « registres quotidiens ») donnent un aperçu général de l'entière opération d'intervention environnementale, et ils contiennent quelques renseignements additionnels sur l'usage de véhicules et d'équipement, notamment des données sur le kilométrage, qui correspondent à peu près à ce que montrent les figures 8 et 9. Les registres quotidiens sont datés comme suit : les 21, 22, 24 et 30 septembre 2017; les 4 et 12 octobre 2017; le 15 février 2018; le 27 mars 2018; le 10 avril 2018; les 18 et 20 juin 2018; les 4 et 12 juillet 2018; le 26 octobre 2018; les 2, 5, 16 et 27 novembre 2018; le 4 décembre 2018; les 9, 16 et 24 janvier 2019; et les 4 et 5 février 2019.

L'entrée du 22 septembre 2017 indique que le *Françoise* gîtait de cinq degrés sur bâbord.

La même entrée comprend aussi 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. »

L'entrée du 22 septembre 2017 se termine par 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). Cette même entrée permet aussi de mieux comprendre l'usage du matériel énuméré dans les deux premières factures de North Atlantic (voir la figure 3) :

PART E: CONSUMABLES: DESCRIPTION AND USAGE		(PER DAY - OPERATIONAL MODE)		
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 1/2" 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 10 : 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 *Françoise* 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 4 octobre 2017 comprend la note suivante : [traduction] « Le personnel d'intervention environnementale a quitté l'entrepôt pour se rendre à Clarendville afin d'escorter et de surveiller le propriétaire du navire *Françoise*. Le propriétaire a enlevé l'équipement électronique du navire et a quitté les lieux. Le personnel d'intervention environnementale est retourné à l'entrepôt et est arrivé à 19 h 00. »

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:		3.09%
	Total Rate		
(ii)	Costs subject to Regional Rate (excl. EBP)		
	Materials and Supplies	\$	1,230.56
	Travel	\$	506.42
	Salaries - Full Time Personnel	\$	8,607.17
	Other Allowances	\$	-
	Salaries - Casual Personnel	\$	-
	Ship O & M Costs	\$	-
	Aircraft O & M Costs	\$	-
	Total Costs subject to Regional Rate	\$	10,344.15
	Regional Administration Cost	\$	319.63
(iii)	Costs subject to Corporate Rate (excl. EBP)		
	Materials and Supplies	\$	1,230.56
	Travel	\$	506.42
	Salaries - Full Time Personnel	\$	8,607.17
	Other Allowances	\$	-
	Salaries - Casual Personnel	\$	-
	Ship O & M Costs	\$	-
	Aircraft O & M Costs	\$	-
	Regional Administration costs	\$	319.63
	Total Costs subject to Corporate Rate	\$	10,663.79
	Corporate Administration Cost	\$	-
	Total Administration costs excl. EBP	\$	319.63
	Total Administration Costs incl. EBP	\$	383.56

Figure 11 : Copie d'écran de la répartition des frais d'administration

Courriel au propriétaire du *Françoise*, avis et ordre

La demande d'indemnisation comprend un courriel que la GCC a envoyé au propriétaire du *Françoise* le 22 septembre 2017 à 18 h 22. Deux pièces sont jointes à ce courriel.

La première pièce jointe est un avis adressé au propriétaire du *Françoise* 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 *Françoise* qui est présentement ancré dans le port de Clarenville afin d'atténuer la menace de pollution que présente le système météorologique prévu. »

Lettre de la GCC au propriétaire du *Françoise*

La demande d'indemnisation comprend un second courriel que la GCC a envoyé au propriétaire du *Françoise* le 28 septembre 2018 à 15 h 03. Le courriel est accompagné d'un document intitulé [traduction] « FV *Françoise* lettre finale du 28 septembre 2018.doc ». Il s'agit d'une lettre adressée au propriétaire du *Françoise* qui se lit en partie comme suit :

The Canadian Coast Guard has requested on numerous occasions that you provide a detailed plan for addressing the pollution risk posed by the FV FRANCOISE. This is your last opportunity to provide this plan, which 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 1600hrs local time **Wednesday, 3 October, 2018**.

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). On three separate occasions, you indicated that you were working on a plan to have your vessel dismantled, but have failed to provide a detailed plan as outlined above.

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

Please be advised that the Canadian Coast Guard had an independent Technical Assessment conducted on your vessel, which concluded that there is approximately 17,000 liters of pollutants aboard the vessel.

If you fail to submit a reasonable and appropriate 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 FRANCOISE pursuant to paragraph 180(1)(a) of the *Canada Shipping Act, 2001*.**

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

Figures 12 et 13 : Copies d'écran de la lettre de la GCC au propriétaire du *Françoise* datée du 28 septembre 2018

[traduction des figures 12 et 13]

La Garde côtière canadienne vous a demandé à plusieurs reprises de fournir un plan détaillé pour intervenir en réponse au risque de pollution que pose le navire *Françoise*. Ceci est votre dernière chance de fournir ce plan, qui 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 16 h 00, heure locale, le mercredi 3 octobre 2018.

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). À trois différentes reprises, vous nous avez informé que vous étiez en train de préparer un plan pour faire démanteler le navire, mais vous n'avez pas fourni le plan détaillé décrit ci-haut.

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 indépendante de votre navire, qui a révélé la présence d'environ 17 000 litres de polluants à bord du navire.

Si vous ne fournissez pas un plan raisonnable et approprié 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 *Françoise*, en vertu de l'alinéa 180(1)c) de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*.

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

La lettre est accompagnée de copies de l'avis et de l'ordre datés du 22 septembre 2017.

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

Le rapport d'inspection de LOC est daté du 30 juillet 2018. Il a été produit à la suite d'une inspection du *Françoise* effectuée le 12 juillet 2018. Il contient 63 pages, y compris une seule annexe qui comprend 80 photos. Le rapport d'inspection décrit le *Françoise* comme étant un chalutier en acier d'une longueur de 26,88 mètres et d'une jauge brute de 230,08, à propulsion diesel, construit en 1963. Le rapport fait mention d'un incident de naufrage survenu dans le passé, qui a été causé par des vannes et des tuyaux détériorés dans le caisson de prise d'eau arrière du navire. À la suite de cet incident, le *Françoise* a été remis à flot et de l'eau a été pompée dans ses réservoirs de carburant pour assurer sa stabilité.

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 à 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 bâbord et qu'il était un peu enfoncé par la poupe au quai de Hardwoods. Il a noté que [traduction] « Un agent de sécurité est posté au quai en bois pour y limiter l'accès, mais il n'y a aucun moyen de découvrir si le navire prend l'eau ou prend feu, à moins que l'agent de sécurité ne constate un problème de ses propres yeux. » L'expert maritime a aussi noté que [traduction] « Étant donné le peu de surveillance du navire, le mauvais état du navire et du quai, et l'absence de matériel ou d'un plan d'urgence, il y a un risque que le navire coule à nouveau si une

infiltration d'eau passe inaperçue. Si le navire coule, le reste des hydrocarbures se trouvant à bord va probablement s'échapper et causer une irisation à la surface de l'eau. »

Dans son rapport, l'expert maritime a décrit le quai de Hardwoods comme suit : [traduction] « Le quai est construit de poutres en bois injectées de créosote, et il montre des signes de faiblesse. Il est présentement barricadé par un gros poteau de téléphone pour empêcher les véhicules d'y circuler. [...] La surface en bois du quai est pourrie par endroits et plusieurs planches sont manquantes. La structure d'assise en bois semble être intacte, mais on ne la voit pas très bien. »

L'expert maritime a exprimé l'avis que, même s'il n'a pas évalué la stabilité du navire et qu'une telle évaluation devait être faite avant de le déplacer, il serait possible de remorquer le *Françoise* sur une courte distance au moyen d'un remorqueur ayant une capacité de traction minimale de 10 tonnes métriques. L'expert maritime a aussi estimé que le coût de déconstruction du navire se situerait entre 548 878,00 \$ et 769 450,00 \$, d'après des précédents trouvés en Nouvelle-Écosse. Aucun précédent de ce genre n'a été trouvé à Terre-Neuve-et-Labrador.

La répartition des quantités estimatives de polluants se trouvant à bord du *Françoise* est présentée comme suit :

Item	Description	Volume, litres
Hydraulic Tank	Processing deck starboard midships.	20
Puddle	Below hydraulic tank – processing deck starboard midships.	1
Hydraulic/Header tank	Superstructure exterior exhaust compartment	2
FO Tank*	Port Forward. Sounded 2.46m.	5400
FO Tank*	Port Aft. Residuals.	Nil
FO Tank**	Starboard Forward. Sounded 1.95m.	3400
FO Tank**	Starboard Aft. Residuals.	Nil
FO Day Tank or Lube Oil Tank	Located forward starboard side of engine room. Access hatch removed.	Nil
Fresh Water Tank	Located forward, not sounded due to bend in pipe. Contents unknown.	-
Vessel Piping	Oil product piping – fuel transfer, lube oil transfer and hydraulics.	1,000
Loose Containers	Roughly 6 plastic jugs of gear oil, hydraulic oil, bleach and multiple tubes of grease throughout.	40
Batteries	Roughly 4-5 vehicle/marine size batteries throughout.	
Fish Hold	From focsle/bow to engine room bulkhead.	Nil
Total		17,023

Item	Description	Volume, litres
Hydraulic Tank	Processing deck starboard midships.	20
Puddle	Below hydraulic tank – processing deck starboard midships.	1
Hydraulic/Header tank	Superstructure exterior exhaust compartment	2
FO Tank*	Port Forward. Sounded 2.46m.	5400
FO Tank*	Port Aft. Residuals.	Nil
FO Tank**	Starboard Forward. Sounded 1.95m.	3400
FO Tank**	Starboard Aft. Residuals.	Nil
FO Day Tank or Lube Oil Tank	Located forward starboard side of engine room. Access hatch removed.	Nil
Fresh Water Tank	Located forward, not sounded due to bend in pipe. Contents unknown.	-
Vessel Piping	Oil product piping – fuel transfer, lube oil transfer and hydraulics.	1,000
Loose Containers	Roughly 6 plastic jugs of gear oil, hydraulic oil, bleach and multiple tubes of grease throughout.	40
Batteries	Roughly 4-5 vehicle/marine size batteries throughout.	
Fish Hold	From focsle/bow to engine room bulkhead.	Nil
Total		17,023

* Port forward and port aft tanks are assumed separate but are shown on station list as a single unit. Total footprint is estimated as L 2.5m x W 1.75m x H 2.75m. For above calculations it is assumed that the tank is equally divided. A sounding of 2.46m results in approximately 5400 litres.

** Starboard forward and starboard aft tanks are assumed separate but are shown on station list as a single unit. Total footprint is estimated as L 2.0m x W 1.75m x H 2.75m. For above calculations it is assumed that the tank is equally divided. A sounding of 1.95m results in approximately 3400 litres.

Figures 14 et 15 : Copies d'écran du rapport d'inspection de LOC, estimation des quantités de polluants, pages 12–13

[traduction des figures 14 et 15]

Article	Description	Quantité en litres
Réservoir de fluide hydraulique	Pont de traitement du poisson, au milieu à tribord	20
Flaque	Sous le réservoir du pont de traitement du poisson, au milieu à tribord	1
Réservoir de fluide hydraulique principal	Compartment d'échappement extérieur de la superstructure	2
Réservoir de mazout*	Bâbord avant. Sondé à 2,46 m	5 400
Réservoir de mazout*	Bâbord arrière. Résiduels.	Néant
Réservoir de mazout**	Tribord avant. Sondé à 1,95 m	3 400
Réservoir de mazout**	Tribord arrière. Résiduels.	Néant
Réservoir de mazout journalier ou réservoir d'huile lubrifiante	Situé à l'avant du côté tribord de la salle des machines. Trappe d'accès enlevée.	Néant
Réservoir à eau douce	Situé à l'avant. Non sondé parce que le tuyau était tordu. Contenu inconnu.	-

Tuyauterie du navire	Tuyauterie de produits pétroliers - transfert de carburant, transfert d'huile lubrifiante et fluide hydraulique.	1 000
Contenants libres	Environ 6 bidons en plastique contenant de l'huile pour engrenages, du fluide hydraulique et du javellisant, et de nombreux tubes de graisse un peu partout.	40
Batteries	Environ 4 ou 5 batteries d'auto et de navire un peu partout.	
Cale à poisson	Du gaillard d'avant jusqu'à la cloison de la salle des machines.	Néant
	Total	17 023

Article	Description	Quantité en litres
Réservoir de fluide hydraulique	Pont de traitement du poisson, au milieu à tribord	20
Flaque	Sous le réservoir du pont de traitement du poisson, au milieu à tribord	1
Réservoir de fluide hydraulique principal	Compartiment d'échappement extérieur de la superstructure	2
Réservoir de mazout*	Bâbord avant. Sondé à 2,46 m	5 400
Réservoir de mazout*	Bâbord arrière. Résiduels.	Néant
Réservoir de mazout**	Tribord avant. Sondé à 1,95 m	3 400
Réservoir de mazout**	Tribord arrière. Résiduels.	Néant
Réservoir de mazout journalier ou réservoir d'huile lubrifiante	Situé à l'avant du côté tribord de la salle des machines. Trappe d'accès enlevée.	Néant
Réservoir à eau douce	Situé à l'avant. Non sondé parce que le tuyau était tordu. Contenu inconnu.	-
Tuyauterie du navire	Tuyauterie de produits pétroliers - transfert de carburant, transfert d'huile lubrifiante et fluide hydraulique.	1 000
Contenants libres	Environ 6 bidons en plastique contenant de l'huile pour engrenages, du fluide hydraulique et du javellisant, et de nombreux tubes de graisse un peu partout.	40
Batteries	Environ 4 ou 5 batteries d'auto et de navire un peu partout.	
Cale à poisson	Du gaillard d'avant jusqu'à la cloison de la salle des machines.	Néant
	Total	17 023
	* Il est présumé que les réservoirs bâbord avant et bâbord arrière sont séparés, mais ils sont montrés dans la liste comme étant une seule unité. La surface d'encombrement totale est estimée à 2,5 m de longueur, par 1,75 m de largeur, par 2,75 m de hauteur. Pour les besoins des calculs ci-haut, il est présumé que le réservoir est divisé en parts égales. Un sondage de 2,46 m représente environ 5 400 litres.	

	<p>*** Il est présumé que les réservoirs bâbord avant et bâbord arrière sont séparés, mais ils sont montrés dans la liste comme étant une seule unité. La surface d'encombrement totale est estimée à 2,5 m de longueur, par 1,75 m de largeur, par 2,75 m de hauteur. Pour les besoins des calculs ci-haut, il est présumé que le réservoir est divisé en parts égales. Un sondage de 2,46 m représente environ 5 400 litres.</p>	
--	--	--

Enfin, LOC a estimé dans son rapport que le coût de l'enlèvement et de l'élimination de ces polluants se situait entre 0,35 \$ et 0,45 \$ le litre, sans compter les frais [traduction] « de mobilisation, de déplacement et de subsistance » des entrepreneurs.

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, concernant 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 *Françoise* et au *Sikuk* 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 *Françoise* et du *Sikuk* ont été redistribués, ce qui a eu pour effet d'augmenter le montant de la demande d'indemnisation du *Françoise*

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.

Les documents joints à la demande d'indemnisation du *Sikuk* pour justifier les frais des services de McKeil comprennent une facture s'élevant à 127 064,34 \$ 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 à la branche de remorque sont justifiés par une facture d'Extreme East Rigging Services Ltd. (« Extreme East ») datée du 13 octobre 2017. La facture s'élève à 2 737,00 \$ et sa description fait mention du *Harp*. Elle contient aussi une note manuscrite disant « FV *Sikuk* ». Elle comprend un seul article décrit comme suit : [traduction] « Une branche à deux jambes de 16 mm x 20 mètres ».

Éléments de preuve utiles inclus dans la demande d'indemnisation du *Sikuk*

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

*Échange de courriels entre la GCC et le propriétaire du *Françoise**

La demande d'indemnisation du *Sikuk* comprend un échange de courriels entre la GCC et le propriétaire du *Françoise*. L'échange a débuté le 22 septembre 2017 lorsque la GCC a envoyé au propriétaire le courriel décrit ci-haut lui donnant un avis et un ordre. Le deuxième courriel de l'échange est celui du propriétaire du *Françoise* daté du 25 septembre 2017. Dans ce courriel, le propriétaire a expliqué qu'il était incapable de trouver son navire et il a demandé à la GCC si elle l'avait déplacé. La GCC a répondu à ce courriel 30 minutes plus tard. Elle a informé le propriétaire de la situation et lui a expliqué que le *Françoise* avait été remorqué au quai de Hardwoods comme mesure temporaire. Elle a demandé au propriétaire de lui fournir un plan pour sécuriser le navire de manière appropriée.

Dans sa réponse, envoyée seulement quelques minutes plus tard, le propriétaire a expliqué qu'il avait été à l'extérieur hors du pays et hors des zones de service cellulaire pendant plusieurs jours. Il a ajouté que [traduction] : « [...] le *Françoise* a été nettoyé récemment et tous les polluants et contaminants possibles ont été enlevés, en réponse à une directive de Transports Canada/Garde côtière canadienne... à mes frais (très élevés), d'ailleurs. » Le propriétaire a ensuite demandé d'autres détails au sujet de l'intervention de la GCC.

La GCC a répondu le lendemain et a expliqué en détail les raisons de son intervention. Elle a indiqué que, pendant le *Françoise* était attaché au *Sikuk*, [traduction] « il donnait de la gêne, ce qui constituait un risque pour notre personnel, qui n'a pas pu monter à bord à ce moment-là, pour des raisons de sécurité, afin de déterminer s'il y avait encore des polluants à bord. » Dans son courriel, la GCC a mentionné qu'elle était inquiète que le *Françoise* se détache du *Sikuk* et s'échoue sur le rivage. Enfin, la GCC a demandé au propriétaire de lui fournir un plan pour remorquer et sécuriser le *Françoise*, après quoi elle lui permettrait d'y avoir accès pour l'enlever.

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

La demande d'indemnisation relative au *Sikuk* 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 donnés 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'amarrage dans le port de Clarendville, 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 16 : 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

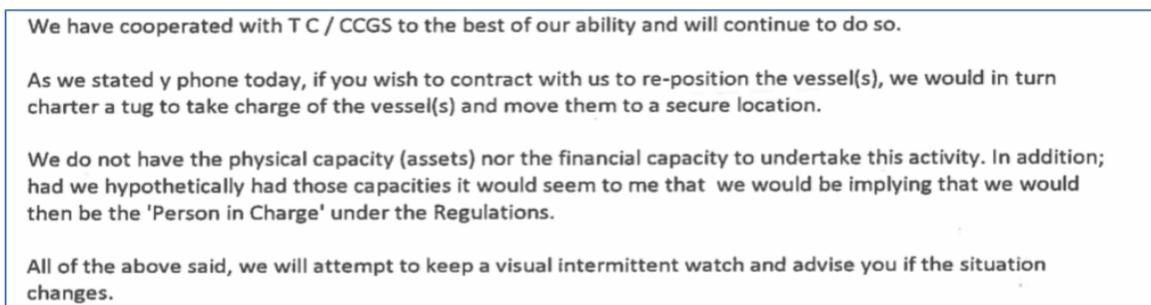
[traduction de la figure 16]

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

[traduction de la figure 17]

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.

Rapport d'inspection du Sikuk produit par London Offshore Consultants

La GCC a pris des dispositions pour faire inspecter le *Sikuk* par LOC le 16 novembre 2017, alors que le navire se trouvait encore au quai de Hardwoods. Un rapport de l'inspection a

été fourni en janvier 2018. Ce rapport a conclu, entre autres choses, que le *Sikuk*, d'une longueur de 44,68 mètres et d'une jauge brute de 584, était beaucoup plus gros que le *Françoise*. Néanmoins, LOC a conclu qu'un remorqueur ayant une capacité de traction minimale de 10 tonnes métriques serait suffisant pour tirer le *Sikuk* jusqu'en Nouvelle-Écosse.

L'inspection du *Françoise* effectuée par la Caisse

Comme il est indiqué dans l'exposé de la GCC, la Caisse a engagé son propre expert maritime, Fulcrum Marine Consultancy Ltd. (« Fulcrum »), pour inspecter le *Françoise* pendant qu'il était amarré au quai de Hardwoods 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, et surtout parce que celle-ci avait indiqué qu'il se pouvait encore qu'elle engage un entrepreneur pour faire déconstruire le navire. Avant d'entreprendre son inspection, Fulcrum a obtenu de la GCC une copie partiellement caviardée du rapport de LOC.

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, environ un mois après que le propriétaire du *Françoise* ait enlevé près de 11 000 litres de polluants du navire à la demande de la GCC. Fulcrum a envoyé le rapport de son inspection à la Caisse le 10 décembre 2018. La Caisse a partagé le rapport complet de Fulcrum avec la GCC le 2 janvier 2019 afin d'obtenir ses commentaires. Aucun commentaire important sur le rapport n'a été reçu.

La portée du rapport de Fulcrum est décrite en partie comme suit : [traduction] : « déterminer l'état physique actuel du navire en effectuant une évaluation détaillée des risques liés à son étanchéité à l'eau et aux intempéries respectivement. [...] Nous avons donc inspecté soigneusement les aires, les espaces et/ou les installations à bord désignés comme étant à risque de détérioration et/ou de défaillance s'ils sont laissés sans surveillance. »

Comme le rapport de LOC, celui de Fulcrum a débuté par la mention d'un incident survenu dans le passé qui a causé le naufrage du *Françoise*. Le rapport de Fulcrum a indiqué que cet incident avait eu lieu en 2017, mais il n'a donné aucun autre détail à ce sujet.

Le rapport de Fulcrum a dit que le *Françoise* [traduction] « était enfoncé par la poupe [...] de 1,4 mètre, les marques de charge du navire montrant un tirant d'eau arrière de 3,6 mètres et un tirant d'eau avant de 2,2 mètres. L'angle d'inclinaison du navire n'était pas prononcé. »

Le rapport de Fulcrum a révélé la présence d'au moins 300 litres d'huile lubrifiante résiduelle à bord du *Françoise*. Le pont du navire était peu étanche, permettant ainsi à l'eau de pluie et à l'eau de fonte de s'y infiltrer. De plus, les dispositifs d'étanchéité intérieurs du navire ne pouvaient plus être rendus étanches.

Le rapport de Fulcrum a décrit comme suit les dispositions en matière de sécurité prises avec GardaWorld : [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). »

Le rapport de Fulcrum a conclu ce qui suit : [traduction] « Nous avons fait part de nos préoccupations aux agents de la GCC qui étaient présents et au gestionnaire régional à propos de la détérioration continue du navire et du fait que son état ne faisait pas l'objet d'une surveillance continue (sérieuse), bien que des agents d'intervention environnementale de la GCC faisaient des visites sur place à l'occasion (ce qui n'était pas suffisant). L'état de la coque et des installations immergées est inconnu, en particulier les installations montées à travers la coque, comme les conduites d'eau de refroidissement; durant nos discussions, nous leur avons souligné que l'état d'assèchement de la tuyauterie de refroidissement et de ses soupapes était sans doute l'élément le plus à risque des installations du navire, et qu'il y avait un danger de défaillance catastrophique de la tuyauterie ou des soupapes qui causerait une inondation dans la salle des machines, si l'une des soupapes et/ou des tuyaux de refroidissement à eau de mer venait à se fissurer/à fuir à cause (probablement) d'une accumulation de glace dans la tuyauterie [...]. Il a été démontré que la fissuration due aux basses températures ambiantes des conduites et/ou des soupapes d'eau de mer est l'une des situations les plus susceptibles de se produire à bord des navires abandonnés durant les mois d'hiver, lorsque la fissuration due aux basses températures peut causer des fractures qui entraînent des fuites et/ou des inondations. »

En ce qui concerne les effets d'une inondation possible de la salle des machines du *Françoise*, le rapport de Fulcrum indique que [traduction] « cela causerait probablement le naufrage du navire parce que celui-ci serait complètement envahi par l'eau; le système de tuyauterie d'assèchement est ouvert depuis le compartiment situé au-dessus du coqueron avant jusqu'au coqueron arrière où se trouvent la jaumière et les ballasts permanents. »

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 fourni les mêmes justifications que celles qu'elle a énoncées dans son exposé concernant le *Françoise* et elle a souligné que le *Beverly MI* 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 répondu et a résumé sa position comme suit :

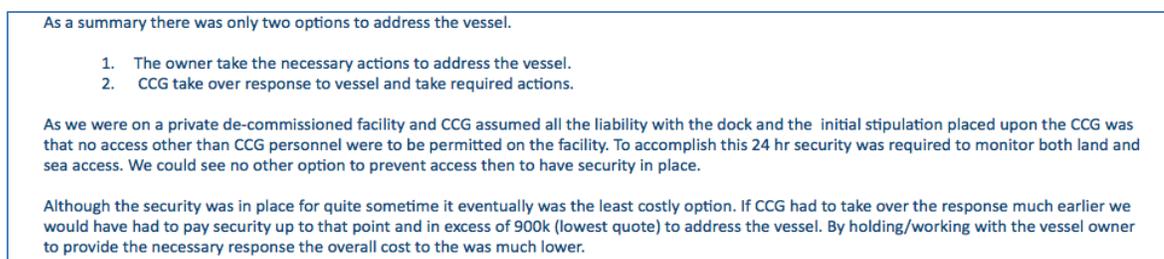


Figure 18 : Copie d'écran du courriel du 10 décembre 2019 en réponse à la demande faite par la Caisse le 27 novembre 2019

[traduction de la figure 18]

En résumé, il y avait seulement deux options pour intervenir en réponse à la situation des navires.

1. Que le propriétaire prenne les mesures nécessaires pour répondre à la situation de son navire.
2. Que la GCC prenne en charge l'intervention en réponse à la situation du navire et prenne les mesures nécessaires.

Étant donné que nous étions dans une installation privée qui était hors service, la GCC a assumé la pleine responsabilité du quai à la condition que seul son personnel puisse avoir accès à l'installation. À cette fin, il a été nécessaire de faire appel à des services de sécurité 24 heures sur 24 pour surveiller l'accès par la terre et par la mer. Nous n'avions pas d'autre option que de mettre en place des services de sécurité pour empêcher l'accès.

Bien que les services de sécurité aient été en place pendant un certain temps, cette option s'est avérée la moins coûteuse. Si la GCC avait pris en charge l'intervention

beaucoup plus tôt, elle aurait eu à payer des frais de sécurité jusqu'à ce stade, ce qui aurait coûté plus de 900 000 \$ (devis le moins élevé) pour répondre à la situation du navire. En travaillant avec le propriétaire du navire pour prendre les mesures d'intervention nécessaires, le coût global a été beaucoup moins élevé.

En plus du sommaire montré à la figure 18, la GCC a joint à sa réponse par courriel un document dactylographié d'environ 3 300 mots qu'elle a décrit comme un aperçu [traduction] « des mesures que l'équipe d'intervention environnementale a prises pour tenter d'amener le propriétaire à répondre aux risques que présentait son navire. »

Dans ce document, la GCC a souligné d'abord 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. » Ce document a répété ensuite une grande partie de l'exposé joint à la demande d'indemnisation du *Françoise*. Pour cette raison, il n'est pas nécessaire d'examiner en détail ou de reproduire ce document dans la présente lettre. Il convient de noter, cependant, que le document a 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 : [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. » Aucun détail n'a été fourni sur les raisons pour lesquelles ce lieu de refuge possible a été exclu.

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

[traduction des figures 19 et 20]

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 20) :

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 21 : 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 21]

5. Le NGCC Harp était impropre à la tâche, le navire a reçu pour mission de surveiller le *Sikuk* et le *Françoise* 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 *Françoise* 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 19).

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 indemnisables.

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 *Françoise* dans tous les documents de la demande d'indemnisation de la GCC semble être en fait le seul administrateur de la société qui est le propriétaire inscrit du navire. Par souci de cohérence et de continuité, cette personne est simplement appelée le propriétaire du navire dans le reste de la présente lettre.

De même, la GCC a indiqué qu'un administrateur de la société à laquelle appartient le *Sikuk* est le propriétaire de ce 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 Clareville

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 Clareville. En ce qui concerne particulièrement le *Françoise*, 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, et il a trouvé une quantité considérable de polluants à bord. Bien qu'il n'ait pas été possible de monter à bord du *Françoise* à ce moment-là pour des raisons de sécurité, il était raisonnable pour la GCC de présumer qu'il y avait une certaine quantité de polluants à bord, y compris des huiles lubrifiantes très visqueuses. De plus, le *Françoise* était mal attaché au *Sikuk*, ce qui a suscité des craintes légitimes que le plus petit navire ne se détache sous l'effet d'une pression continue. De toute évidence, le personnel du *Harp* a pris des mesures appropriées pour remédier aux problèmes de détérioration des câbles le 23 septembre 2017, mais malgré cela, il aurait encore été raisonnable de craindre que les navires ne se détachent.

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'eau. 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 Clareville, 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 – était prévu 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 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 l'exposé et 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, lorsque la GCC a engagé le remorqueur de McKeil, 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 est loin d'être souhaitable, cela aurait peut-être freiné la dérive des navires. De toute façon, cependant, 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 21), 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, propulsé par des moteurs diesel ayant une puissance totale 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.²

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 désemparés » 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 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. »³ 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;⁴ 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*

² Dans son rapport d'inspection, LOC a recommandé un remorqueur ayant une capacité de traction minimale de 10 tonnes métriques pour tirer le *Françoise* jusqu'en Nouvelle-Écosse. Même si le *Sikuk* était un plus gros navire, LOC a conclu dans son rapport d'inspection sur ce navire qu'un remorqueur semblable aurait suffi à la tâche. Enfin, il est présumé que les navires n'auraient pas été remorqués en même temps.

³ Garde côtière canadienne, « Politique et procédures d'exploitation sur l'aide aux navires désemparés », par. 2.1.2.

⁴ *Ibid.*, par. 2.1.4.

William Alexander. Tout bien considéré, la décision d'engager McKeil pour remorquer les navires était raisonnable à la lumière de toutes les circonstances.

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 Clareville, 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, ou qu'elle ait 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, au moins de façon minimale, de lieu de refuge temporaire pour les navires. 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 Clareville 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 *Françoise* pendant une longue période n'étaient pas raisonnables

Une fois que le *Françoise* a été amarré au quai de Hardwoods – même si une évaluation détaillée de l'état du navire ou de la présence de polluants à bord n'avait pas encore été faite – 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 ou aller à la dérive, 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 *Françoise* 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 *Françoise* sombre soudainement; et (3) que le propriétaire du *Françoise* 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 *Françoise* 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 très peu fiable du *Françoise*, 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 la quantité et le type de polluants à bord du *Françoise*, à déterminer l'intégrité de sa coque, 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 Françoise n'était pas constante

Le propriétaire du *Françoise* était peu fiable, trompeur 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 *Françoise*, ce dernier n'a pris aucune mesure et n'a même pas communiqué avec la GCC avant le 25 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 a menti, il n'est pas intervenu ou il 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 fait la demande à maintes reprises au cours d'une période de 14 mois, dont chacune est décrite en détail dans la présente lettre. Lorsqu'il a communiqué avec la GCC pour la première fois, il a prétendu faussement que le *Françoise* avait déjà été vidé des polluants qui se trouvaient à bord, et, dans bien des cas, il est resté silencieux pendant plus d'un mois malgré les tentatives répétées de la GCC de reprendre contact avec lui. À titre de référence, les 14 instances documentées de non-respect des obligations du propriétaire en 2017 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 *Françoise*;
- 25 septembre 2017 : réitération de l'ordre donné le 22 septembre 2017;
- 26 septembre 2017 : seconde réitération de l'ordre donné le 22 septembre 2017;
- 30 septembre 2017 : réitération de l'obligation de déplacer le *Françoise* immédiatement;
- 4 octobre 2017 : courriel exigeant que le *Françoise* soit enlevé de façon urgente;
- 10 octobre 2017 : rappel que le refuge au quai de Hardwoods est une mesure temporaire et réitération de l'obligation de déplacer le *Françoise* de façon urgente;
- 16 octobre 2017 : rappel que le refuge au quai de Hardwoods est une mesure temporaire et réitération de l'obligation de déplacer le *Françoise* de façon urgente avant janvier 2018;
- 18 octobre 2017 : rappel que le *Françoise* ne peut être laissé au quai de Hardwoods et réitération de l'ordre donné le 22 septembre 2017;
- 1^{er} novembre 2017 : rappel que le *Françoise* ne peut être laissé dans le port de Clarendville et réitération de l'ordre donné le 22 septembre 2017;
- 14 novembre 2017 : rappel que le *Françoise* doit être déplacé et signification d'un avis que le *Sikuk* allait bientôt être déplacé;
- 30 novembre 2017 : rappel que le *Françoise* ne serait pas autorisé à rester amarré au quai de Hardwoods après le départ du *Sikuk*; et
- 14 décembre 2017 : mise à jour concernant la situation du *Sikuk* et rappel de l'obligation de déplacer le *Françoise*.

Le 4 janvier 2018, le *Sikuk* a été remorqué, ce qui a fait doubler les frais de la GCC pour l'entreposage du *Françoise* au quai de Hardwoods, qui ont atteint plus de 5 200,00 \$ par semaine. Malgré l'augmentation rapide des frais, la GCC n'a pas changé son approche vis-à-vis de la situation et le propriétaire n'a rien fait avant le 2 novembre 2019, lorsqu'il a finalement fait enlever les polluants se trouvant à bord du *Françoise*. Même à partir de ce moment, après que plus d'un an se soit écoulé depuis que le navire avait chassé sur son ancre dans le port de Clarendville, et que plus de 300 000 \$ en frais de sécurité de GardaWorld se soient accumulés, le propriétaire a encore tardé à engager un remorqueur pour enlever le *Françoise* du quai de Hardwoods, ce qui a coûté plus de 30 000 \$ à la GCC.

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 au défaut du propriétaire du *Françoise* d'agir.

Au lieu de cela, il y a eu un échange de correspondance incessant et prévisible qui a duré bien plus d'un an, et qui a entraîné une hausse constante des frais pendant tout ce temps. Dans un épisode révélateur de l'apparente réticence de la GCC à se montrer ferme envers le propriétaire du *Françoise*, deux membres du personnel d'intervention environnementale se sont rendus à Clarendville le 4 octobre 2017 pour surveiller le propriétaire pendant que

ce dernier est monté à bord du navire et en a retiré de l'équipement électronique. Rien n'indique que le propriétaire ait entrepris à ce moment d'examiner ou même d'évaluer l'état du navire ou la quantité de polluants se trouvant à bord, et la visite a eu lieu après que le propriétaire se soit vu refuser l'accès au quai de Hardwoods par le personnel de GardaWorld, après quoi la GCC lui a envoyé un courriel pour lui rappeler qu'il ne pouvait avoir accès au navire que par la mer. De plus, la GCC avait informé le propriétaire au départ que l'accès au navire ne lui serait pas permis tant qu'il n'aurait pas présenté un plan acceptable pour le déplacer. À ce stade, rien ne laissait prévoir qu'un tel plan allait se matérialiser.

Après avoir reçu de nombreux rappels des exigences de la GCC dans les semaines qui ont suivi l'incident, mais ayant constaté que la GCC ne prenait aucune mesure concrète, il est concevable que le propriétaire du *Françoise* ait pu commencer à se demander si son inaction aurait des conséquences réelles. Après tout, le propriétaire n'avait qu'à répondre aux appels téléphoniques et aux courriels occasionnels et persistants de la GCC (ou les ignorer) afin de reporter indéfiniment ses plans coûteux pour faire déconstruire le navire.

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 *Françoise* 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 se sont révélées en grande partie inefficaces et ont parfois été amoindries par les actions de la GCC.

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 *Françoise* 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, potentiellement rempli de polluants et apparemment incapable de 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, compte tenu de la décision de la GCC de lancer un appel de propositions et des instructions qu'elle a données à LOC, était de faire démanteler le *Françoise* 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.

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.

À tout le moins, la GCC aurait dû explorer ses options avec Burry's d'un point de vue contractuel. Surtout au début de 2018, lorsque Burry's semblait avoir la capacité d'entreposer le navire sur son chantier, et que la GCC avait averti le propriétaire du *Françoise* qu'elle allait déplacer le navire à un autre endroit de sa propre initiative, la GCC aurait dû examiner la possibilité d'obtenir de Burry's des conditions d'entreposage plus favorables que celles qu'elle a acceptées pour amarrer le navire au quai de Hardwoods. Rien n'indique que la GCC ait envisagé cette possibilité à un stade quelconque de son intervention.

Étant donné que la menace de pollution posée par le *Françoise* 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 Françoise constituait une menace de pollution par les hydrocarbures une fois que le navire a été sécurisé

Plus important encore, une fois que le *Françoise* 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 *Françoise* 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 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 *Françoise* puisse soudainement sombrer le long du quai et rejeter des polluants, peu de mesures utiles ont été prises, voire aucune.

D'abord et avant tout, la GCC semble n'avoir rien fait pour comprendre la menace de pollution résiduelle que posait le *Françoise* une fois que celui-ci a été sécurisé. La GCC savait que le *Françoise* était vieux et négligé dès le moment où le personnel d'intervention environnementale a vu le navire le 22 septembre 2017 et a constaté qu'il donnait de la gêne. La GCC était aussi sans doute au courant du récent incident de naufrage du navire. Le personnel de la GCC avait raisonnablement présumé qu'il y avait *une certaine quantité* de polluants à bord du navire. Une fois que le *Françoise* a été sécurisé, cependant, rien n'indique que des efforts sérieux aient été faits pour vérifier l'intégrité de la coque ou pour quantifier et évaluer les polluants se trouvant à bord – encore moins pour enlever les polluants par mesure de prévention – bien que le personnel d'intervention environnementale ait fait une évaluation sommaire des polluants moins de trois semaines avant l'inspection menée par LOC le 12 juillet 2018. En l'absence de toute preuve, on ne sait pas vraiment quelle information – s'il en est – la GCC possédait à propos du navire et de son contenu avant l'été de 2018. La GCC a pris des dispositions pour qu'un expert de LOC se rende au quai de Hardwoods afin d'inspecter le *Sikuk* en novembre 2017.

Curieusement, il n'a pas été demandé à cet expert d'inspecter le *Françoise*, dont on ne savait apparemment pas grand-chose à ce moment.

Il est donc conclu que ce n'est pas avant le 30 juillet 2018, date du rapport de LOC, que la GCC a pleinement compris les menaces potentielles que posait le *Françoise*, soit plus de dix mois après que le navire ait été sécurisé. Cette absence totale d'urgence à agir semble indiquer que la GCC ne croyait pas réellement que le navire posait encore une menace de pollution une fois qu'il a été sécurisé au quai de Hardwoods. D'après l'exposé et la description de la portée de l'inspection donnée dans le rapport, il semble que l'inspection visait principalement à estimer le coût de déconstruction du navire, ce qui semble indiquer que la GCC a attaché trop d'importance à comprendre les risques financiers auxquels elle serait exposée dans le pire des cas, et qu'elle s'est peu préoccupée des frais d'entreposage considérables qu'elle continuait d'engager. La GCC n'aurait pas dû tenir pour acquis qu'elle serait responsable de faire déconstruire le navire si le propriétaire continuait de causer des retards : son apparente fixation sur les frais de déconstruction l'a détournée d'un problème beaucoup plus immédiat.

Le fait que la GCC ne croyait pas que le *Françoise* posait une grave menace de pollution au quai de Hardwoods est aussi attesté par son apparente inaction en réponse à l'avis explicite donné dans son propre rapport d'expert. Pour paraphraser, le rapport de LOC a averti la GCC que le navire risquait de couler à nouveau et de causer de la pollution, et qu'une surveillance générale – surtout pour déceler l'infiltration d'eau – était insuffisante, et qu'aucun plan ni aucun matériel d'urgence ne semblaient être en place pour parer à une telle éventualité. Des avertissements semblables ont été donnés dans le rapport de Fulcrum, qui a fait état de la menace spécifique d'une défaillance catastrophique pouvant causer le naufrage du navire. L'expert de Fulcrum a partagé cette conclusion verbalement avec le personnel de la GCC au moment de son inspection, et le rapport de Fulcrum a été remis à la GCC au début de 2019. Malgré deux avis distincts et explicites donnés par des experts, dont l'un est venu de son propre expert, la GCC n'a pris aucune autre mesure de précaution et n'a pas envisagé de faire déplacer le navire à un endroit où il aurait pu être surveillé de plus près (et à moindres frais).

Au contraire, plus longtemps le *Françoise* est resté au quai de Hardwoods, plus la surveillance du navire par la GCC est devenue irrégulière, même avant que la majeure partie des polluants soient enlevés. À l'origine, le personnel d'intervention environnementale a fait des visites sur place environ une fois par mois. Cependant, il n'y a eu aucune visite sur place pendant plus de deux mois entre le 10 avril 2018 et le 18 juin 2018. Pire encore, après le 12 juillet 2018, le personnel d'intervention environnementale ne s'est pas rendu sur place pour inspecter le *Françoise* avant le 26 octobre 2018, une période de plus de trois mois.

Étant donné que la GCC semble avoir cru que le *Françoise* ne posait 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 *Françoise* 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 *Françoise* 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 *Françoise*, y compris les frais relatifs à Gergar, Battlefield, Canadian Tire, North Atlantic 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 *Françoise* 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 *Françoise* 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 bien plus d'un an. 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 *Françoise*, qui, même au début d'octobre 2017, avait fait preuve d'un manque complet de fiabilité en négligeant de se conformer à trois 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 *Françoise*. Comme le montre la figure 7, 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 6 et 7, le personnel d'intervention environnementale s'est occupé à la fois du *Françoise* et du *Sikuk* 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 *Françoise*. La ventilation obtenue selon la méthode décrite ci-haut est la suivante :

Date	Personnel	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 \$
2017-10-04	2	15,00	669,98 \$	6,00	334,98 \$
2017-10-12*	2	7,50	307,46 \$	–	–
2018-02-15	2	12,50	534,06 \$	–	–
2018-03-27	2	13,50	576,78 \$	–	–
2018-04-10	2	14,00	598,15 \$	–	–
2018-06-18	2	11,00	476,46 \$	–	–
2018-06-20	2	15,00	649,72 \$	2,00	117,69 \$
2018-07-04	1	–	–	–	–
2018-07-12	2	12,50	541,44 \$	4,00	213,60 \$
2018-10-26	2	12,00	531,06 \$	–	–
2018-11-02	2	15,00	639,45 \$	21,00	1 228,20 \$
2018-11-05	2	9,00	350,64 \$	–	–
2018-11-16	2	13,00	567,65 \$	6,00	327,47 \$
2018-11-27	2	13,00	506,48 \$	–	–
2018-12-04	2	15,00	654,97 \$	4,00	218,31 \$
2019-01-09	2	15,00	663,83 \$	–	–
2019-01-16	2	14,00	537,18 \$	–	–
2019-01-24	2	11,00	486,81 \$	–	–
2019-02-04	2	8,00	349,32 \$	16,50	932,23 \$
2019-02-05	2	8,00	349,32 \$	–	–
Totaux		211,50	10 328,60 \$	85,25	4 939,11 \$

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

Il convient de noter que le sommaire des frais des heures de travail supplémentaires de la GCC reproduit à la figure 7 contient des erreurs apparentes dans les chiffres indiqués sous « Total Overtime Hours » et, par conséquent, dans les frais réclamés pour les heures de travail supplémentaires les 21, 22, 24 et 30 septembre 2017. Pour chacune de ces dates, le chiffre indiqué sous « Total Overtime Hours » est légèrement gonflé par rapport au résultat que devraient donner les entrées « 1.5 x » et « 2.0 x ». Par exemple, l'entrée pour le deuxième membre du personnel (GT 05) énuméré à la figure 7 montre qu'il a travaillé 6,5 heures au taux de 1.5 x. Par conséquent, le chiffre indiqué sous « Total Overtime Hours » devrait être 9.75 et non pas 12.75. Les entrées pour le premier et le troisième membre du personnel d'intervention environnementale (GT 05 et GT 03, respectivement) énumérés à la figure 7 contiennent des erreurs semblables. Aucune explication n'est fournie dans les documents de la demande d'indemnisation pour justifier ces chiffres gonflés, qui ont pour effet d'ajouter un montant infondé de 108,31 \$ aux frais des heures de travail supplémentaires réclamés par la GCC.

Le nombre et les frais des heures de travail supplémentaires indiqués au tableau 1 ont donc été rajustés pour refléter les heures de travail supplémentaires consignés plus correctement dans les registres des heures de travail supplémentaires et les registres quotidiens. Les chiffres rajustés correspondent aussi au nombre et aux frais des heures de travail supplémentaires indiqués dans la demande d'indemnisation relative au *Sikuk*, ce qui est logique étant donné que les frais des heures de travail supplémentaires des dates en question ont été engagés pour les deux navires et que la GCC semble avoir eu l'intention de les répartir en parts égales.

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 réels associés à l'intervention initiale en réponse à l'incident, les 21, 22 et 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 réels 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. Les frais de personnel réellement engagés durant les cinq jours mentionnés ci-haut s'élèvent au total à 645,30 \$ en salaires et à 1 566,63 \$ en heures de travail supplémentaires. Ces deux montants sont acceptés en entier.

Bien qu'elle ait eu lieu avant la date limite du 24 octobre 2017, la visite sur place que deux membres du personnel d'intervention environnementale ont faite le 4 octobre 2017 n'est pas considérée comme un déploiement raisonnable des ressources de la GCC dans le cadre de son mandat de prévention de la pollution. D'après l'exposé et les registres quotidiens, le

propriétaire du *Françoise* s'est rendu sur les lieux ce jour-là et voulait monter à bord de son navire. Il semble que le personnel de GardaWorld lui ait refusé l'accès au quai de Hardwoods, et que la GCC ait dû lui rappeler par courriel qu'il n'était pas autorisé à monter à bord du navire en passant par le quai. En fin de compte, cependant, deux membres du personnel d'intervention environnementale se sont rendus de St. John's à Clarenville afin de surveiller le propriétaire pendant qu'il montait à bord du *Françoise* par la mer, ce qui lui a permis d'enlever de l'équipement électronique du navire. Ce déploiement du personnel de la GCC semble avoir été une faveur faite à un propriétaire qui s'était montré tout à fait non coopératif, et même trompeur, jusqu'à cette date. Rien n'indique que la présence du propriétaire sur les lieux ce jour-là avait quelque chose à voir avec le respect des directives données par la GCC. Au contraire, la visite du propriétaire semble avoir été motivée purement par son propre intérêt, et la GCC semble lui avoir apporté un soutien en engageant volontairement des frais de personnel. De plus, la GCC s'était rendue sur place quelques jours auparavant pour vérifier l'amarrage des navires, ce qui montre que ce voyage ne faisait pas du tout partie de son plan de surveillance. Par conséquent, les frais de salaire et d'heures de travail supplémentaires réclamés pour cette date sont rejetés.

Pour les raisons exposées ci-haut à propos de la date limite du 24 octobre 2017, la plupart des visites sur place faites après cette date ne sont pas considérées comme des mesures raisonnables de prévention de la pollution par les hydrocarbures. Ce rejet général des frais de personnel engagés après la date limite comprend ceux engagés le 12 juillet 2018, date à laquelle le personnel d'intervention environnementale a escorté un expert de LOC au quai de Hardwoods. Ces frais sont rejetés pour les mêmes raisons que les frais réclamés pour LOC ont été refusés, lesquelles sont exposées en détail plus loin, sous la rubrique « Détails de l'offre » de la présente lettre. Les frais engagés le 4 décembre 2018 sont aussi rejetés, date à laquelle le personnel d'intervention environnementale a escorté au quai de Hardwoods l'expert de Fulcrum engagé par la Caisse. Bien que la Caisse soit généralement disposée à indemniser la GCC de tous les frais raisonnables qu'elle engage en conséquence directe des inspections que mène la Caisse durant une intervention de la GCC, il est plus approprié de négocier et de régler de tels frais au moment où ils sont engagés et de le faire hors du processus de demande d'indemnisation, car ils ne peuvent être considérés comme des dommages indemnifiables en vertu de la partie 7 de LRMM.

Les frais associés aux trois jours où des visites sur place ont été faites après la date limite sont acceptés comme étant une exception à la règle mentionnée ci-haut. Premièrement, le 2 novembre 2018, deux membres du personnel d'intervention environnementale se sont rendus à Clarenville afin de surveiller les efforts du propriétaire pour enlever les polluants accessibles du *Françoise*. Le travail de surveillance effectué ce jour-là par le personnel d'intervention environnementale a contribué directement à l'objectif important de réduire au minimum toute menace de pollution que posait le navire, avant de permettre qu'il soit remorqué du quai de Hardwoods. De même, les 4 et 5 février 2019, le propriétaire du *Françoise* a enlevé d'autres polluants du navire et l'a finalement remorqué, le tout sous la supervision de la GCC. Cela était aussi un déploiement raisonnable, qui aurait été nécessaire même si la GCC était intervenue beaucoup plus tôt et avait pris des mesures pour résoudre la situation du quai de Hardwoods. Ensemble, ces exceptions représentent un total de 1 338,09 \$ en frais de salaire et de 2 160,43 \$ en frais d'heures de travail supplémentaires. Ces deux montants sont acceptés en entier.

En résumé et selon les conclusions ci-haut, les frais de salaire et les frais des heures de travail supplémentaires réclamés sont recevables aux montants de 1 983,39 \$ et de 3 727,06 \$ 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 neuf montants séparés qui représentent les frais des services fournis par quatre différents entrepreneurs, comme le montre le tableau 2. Le total des frais réclamés à cette annexe, après redistribution, s'élève à 2 599,06 \$.

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 *Françoise* et celle du *Sikuk*. Ces frais n'étaient pas inclus à l'origine dans la demande d'indemnisation du *Françoise*. 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 MI*, 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, laquelle 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 Clarendville. 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 de mesure 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 cet article 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, comme il a été mentionné plus tôt. 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 (331,68 \$ est réclamé pour le *Françoise* et 442,24 \$ pour le *Sikuk*, soit un total de 773,92 \$). Par conséquent, cette portion de la demande d'indemnisation de la GCC est réduite de seulement 0,01 \$, et le montant recevable s'élève donc à 331,67 \$.

La deuxième facture de North Atlantic est pour l'achat de quatre petites sangles de serrage. 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 166,52 \$.

Autres frais engagés après le 24 octobre 2017

Tous les autres frais réclamés à l'annexe 1 ont été engagés longtemps après la date limite du 24 octobre 2017 (voir la figure 3) et seulement en conséquence de l'amarrage prolongé et injustifié du *Françoise* au quai de Hardwoods. Pour cette raison, tous ces frais sont rejetés.

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 498,19 \$.

Fournisseur	Description	Montant réclamé	Montant recevable
Extreme East	Branche de remorque	*1 368,50 \$	0,00 \$
North Atlantic	400 pieds de câbles d'amarrage	331,68 \$	331,67 \$
North Atlantic	4 petites sangles de serrage	166,52 \$	166,52 \$
Canadian Tire	Sangles à cliquet et tige d'acier pour fixer une toilette transportable	74,68 \$	0,00 \$
North Atlantic	1 petite sangle de serrage	30,88 \$	0,00 \$
Postes Canada	Envoi d'une lettre par courrier recommandé au propriétaire du <i>Françoise</i>	11,50 \$	0,00 \$
North Atlantic	300 pieds de câbles d'amarrage	197,80 \$	0,00 \$
North Atlantic	2 grandes sangles de serrage	320,97 \$	0,00 \$
Canadian Tire	6 bidons d'antigel	96,53 \$	0,00 \$
Totaux		2 599,06 \$	498,19 \$

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 424 339,15 \$.

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 *Françoise* et celle du *Sikuk*, 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 Clarenville, 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 Clarenville 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 Clarenville 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 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, les navires ont été amarrés 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. 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 *Françoise*, cette portion de la demande est donc recevable au montant de 55 194,67 \$.

GardaWorld

La GCC a réclamé 343 415,89 \$ pour les services de sécurité fournis par GardaWorld au quai de Hardwoods. La première tranche de 40 574,88 \$ de ce montant représente la moitié du total des frais des services de sécurité pour la période du 26 septembre 2017 au 8 janvier 2018, lorsque le *Sikuk* a été remorqué. Le reste du montant réclamé, soit 302 841,01 \$, couvre la période du 9 janvier 2018 au 5 février 2019, durant laquelle le *Françoise* est demeuré seul au quai de Hardwoods.

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 associés à l'entreposage des navires au quai de Hardwoods, les frais des services de sécurité fournis par GardaWorld après cette date sont rejetés. Puisqu'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 inclusivement sont recevables. D'après les factures fournies par la GCC, ces frais ont été établis à 10 768,31 \$.

Battlefield

Les frais réclamés pour les services de Battlefield s'élèvent à 5 271,68 \$ 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 5 117,50 \$ 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

La GCC a réclamé 7 001,91 \$ pour les frais de l'inspection menée par LOC le 12 juillet 2018 et pour le rapport qui a été produit par la suite. Comme il a déjà été mentionné, la GCC semble avoir ignoré l'état et le contenu du *Françoise* pendant presque neuf mois, jusqu'à ce qu'elle retienne les services de LOC.

Durant cette période, il semble que la GCC n'ait même pas déployé des ressources pour évaluer les polluants se trouvant à bord du navire avant le 20 juin 2018. Du point de vue de l'évaluation de la menace de pollution, ce délai était tout à fait déraisonnable. De plus, la GCC n'a donné aucune suite à l'avertissement contenu dans le rapport de LOC selon lequel le navire n'était pas suffisamment surveillé pour déceler l'infiltration d'eau. Compte tenu de ces circonstances, et d'après l'exposé ainsi que la tâche de LOC décrite dans son rapport d'inspection, il est conclu que la GCC a commandé l'inspection principalement dans le but d'évaluer les risques financiers auxquels elle serait exposée si elle faisait déconstruire le navire. Bien que cela puisse correspondre vaguement à la description d'une mesure de prévention de la pollution, la mesure prise par la GCC était peu judicieuse et détournée. La déconstruction du *Françoise* par la GCC n'était pas du tout un fait acquis, même à l'été de

2018, bien que cette éventualité imaginée semble avoir été la seule préoccupation de la GCC à l'égard du navire. Pendant tout ce temps, rien n'a été fait pour réduire les frais très réels et sans cesse croissants de l'entreposage continu du navire au quai de Hardwoods.

Le rapport d'inspection de LOC est venu beaucoup trop tard pour servir raisonnablement à évaluer la menace de pollution, ce qui aurait pu être indemnifiable, et les avertissements donnés dans le rapport à propos de la menace réelle que posait le *Françoise* ont apparemment été négligés ou ignorés. Pour ces raisons en particulier, les frais réclamés pour les services de LOC 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 66 322,17 \$.

Fournisseur	Description	Montant réclamé	Montant recevable
McKeil	Remorquage et amarrage du <i>Françoise</i>	*63 532,17 \$	55 194,67 \$
GardaWorld	Services de sécurité sur place 24 heures sur 24	343 415,89 \$	10 768,31 \$
Battlefield	Location d'une toilette transportable	5 271,68 \$	215,44 \$
Gergar	Vidange par pompage de la toilette transportable	5 117,50 \$	143,75 \$
LOC	Inspection et rapport	7 001,91 \$	0,00 \$
Totaux		424 339,15 \$	66 322,17 \$

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 506,42 \$. Elle comprend les frais journaliers et les frais d'hébergement des deux membres du personnel d'intervention environnementale qui se sont rendus à Clareville les 4 et 5 février 2019, afin de surveiller les travaux du propriétaire du *Françoise* pour enlever le reste des polluants accessibles du navire avant de 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 10 328,60 \$ à cette annexe. Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en partie au montant de 1 983,39 \$.

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

La GCC a réclamé des frais de 5 047,42 \$ à cette annexe. Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en partie au montant de 3 727,06 \$.

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 2 923,30 \$ pour l'usage de véhicules, comme le montre le sommaire illustré aux figures 8 et 9.

Le sommaire des frais relatifs à l'usage de véhicules illustré aux figures 8 et 9 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 généralement 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.

Les raisons des conclusions ci-haut ne sont pas expliquées en détail, car elles correspondent exactement à celles énoncées aux annexes 4 et 5. En bref, les frais réclamés pour l'usage de véhicule aux dates suivantes sont acceptés : les 22, 24 et 30 septembre 2017; le 12 octobre 2017; le 2 novembre 2018; les 4 et 5 février 2019.

Les frais réclamés pour les dates en septembre et en octobre 2017 indiquées ci-haut sont acceptés en entier au montant total de 303,14 \$. De même, les frais réclamés pour les dates en février 2019 sont acceptés en entier au montant de 257,93 \$.

Cependant, les frais réclamés pour l'usage de véhicules le 2 novembre 2017 exigent un certain remaniement. Étant donné qu'aucun reçu pour l'achat de carburant n'a été fourni à l'appui des frais engagés à cette date, les 368 kilomètres parcourus, d'après l'entrée dans le registre quotidien pour cette date, ont été multipliés par le taux par défaut de 0,22 \$ le

kilomètre, ce qui donne un montant de 80,96 \$ pour les frais de carburant. Si on ajoute à ce montant le taux quotidien normal de 67,56 \$ pour l'usage de véhicules, le total des frais acceptés pour cette date s'élève à 148,52 \$.

En résumé et selon les conclusions ci-haut, cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en partie au montant de 709,56 \$.

Annexe 13 : Administration

Cette portion de la demande d'indemnisation de la GCC s'élève à 383,56 \$ et semble représenter un pourcentage des montants réclamés aux annexes 1, 3 et 4 (voir la figure 11). 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 2 988,00 \$, des frais d'administration raisonnables ont été calculés par rapport à ce montant au taux de 3,09 %, qui est indiqué à la figure 11, et que la Caisse a récemment accepté comme étant généralement raisonnable dans un échange de correspondance séparé avec la GCC. Par conséquent, cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en partie au montant de 92,33 \$.

SOMMAIRE DE L'OFFRE

Annexe	Montant réclamé	Montant recevable
1 – Matériel et fournitures	*2 599,06 \$	498,19 \$
2 – Services contractuels	*424 339,15 \$	66 322,17 \$
3 – Déplacements	506,42 \$	506,42 \$
4 – Salaires – Personnel à temps plein	10 328,60 \$	1 983,39 \$
5 – Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein	5 047,42 \$	3 727,06 \$
11 – Équipement de lutte contre la pollution	69,45 \$	69,45 \$
12 – Véhicules	2 923,30 \$	709,56 \$
13 – Administration	383,56 \$	92,33 \$
Totaux	446 196,96 \$	73 908,57 \$

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)