



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](http://www.sopf.gc.ca) - [info@sopf.gc.ca](mailto: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](http://www.cidphn.gc.ca) - [info@cidphn.gc.ca](mailto:info@cidphn.gc.ca)

## LETTRE D'OFFRE

Ottawa, le 11 octobre 2022

*Dossier de la CIDPHN : 120-904-C1*

*Dossier de la GCC :*

### PAR COURRIEL

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

**OBJET : SEA-Q TI – Parc Humber Bay, Toronto (Ontario)**

**Date de l'incident : 8 février 2021**

---

### SOMMAIRE ET OFFRE D'INDEMNITÉ

- (1) Cette lettre est en réponse à une demande d'indemnisation présentée par la Garde côtière canadienne (la « GCC ») concernant le bateau de plaisance *SEA-Q TI* (le « navire »). Le navire était abandonné et a coulé dans le lac Ontario, au parc Humber Bay, à Toronto (Ontario), le 8 février 2021 (l'« incident »).
- (2) Le 8 novembre 2021, le bureau de l'administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la « Caisse ») a reçu une demande d'indemnisation de la GCC au nom de l'administrateur. En vertu des articles 101 et 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, L.C. 2001, ch. 6 (la « LRMM »), la GCC a réclamé la somme de 35 614,93 \$ pour les frais des mesures d'intervention qu'elle a prises en réponse à l'incident.
- (3) La demande d'indemnisation a été examinée et une décision a été prise concernant les frais réclamés. Par la présente, une offre d'indemnité est faite à la GCC conformément aux articles 105 et 106 de la LRMM.
- (4) La somme de 19 994,18 \$ (l'« offre ») est offerte à la GCC en réponse à sa demande d'indemnisation, plus les intérêts prévus par la loi qui seront calculés à la date où la somme offerte sera versée, en conformité avec l'article 116 de la LRMM.
- (5) Les motifs de l'offre sont exposés ci-après, en plus d'une description de la demande d'indemnisation.

## **DEMANDE D'INDEMNISATION REÇUE**

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

### Exposé

- (7) D'après l'exposé, le 8 février 2021, la GCC a été avisée que le navire coulait dans les eaux glacées du parc Humber Bay, à Etobicoke, en Ontario. Le navire était apparemment abandonné depuis plusieurs mois et il allait bientôt être enlevé grâce au financement offert dans le cadre du Programme de protection de la navigation de Transports Canada.
- (8) L'Unité maritime de la Police de Toronto (l'« UMPT ») a informé la GCC que son personnel s'était rendu sur les lieux ce jour-là et qu'il a constaté une irisation d'hydrocarbures dans l'eau et sur la glace autour du navire ainsi qu'une forte odeur de carburant dans l'air.
- (9) Le 9 février, l'UMPT a informé la GCC que le navire continuait de couler et que l'irisation d'hydrocarbures était encore présente. Un gestionnaire des opérations portuaires de l'Administration du port de Toronto a informé la GCC qu'il était au courant de l'incident, mais qu'il hésitait à intervenir parce qu'il n'était pas sûr qui avait compétence dans cette situation, étant donné que le navire était couvert par le Plan de protection de la navigation.
- (10) Transports Canada a avisé la GCC de prendre en charge l'opération d'intervention et, plus tard ce jour-là, il a transmis à la GCC l'information concernant la propriété du navire.
- (11) Lorsque la GCC a communiqué avec les propriétaires apparents du navire, ces derniers ont affirmé l'avoir vendu et ont fourni l'acte de vente comme preuve. L'acheteur du navire a aussi affirmé l'avoir vendu. La GCC a été incapable de joindre le dernier acheteur qui, d'après la demande d'indemnisation, était le propriétaire du navire ce jour-là.
- (12) En raison de l'odeur de carburant persistante et de l'irisation d'hydrocarbures provenant du navire, de la difficulté à trouver et à contacter le propriétaire, et de la grande activité dans le secteur du parc Humber Bay, la GCC a décidé de prendre des mesures pour sortir le navire de l'eau.
- (13) Le 10 février, deux agents de la GCC se sont rendus sur les lieux. Ils ont constaté que le navire était partiellement pris dans les glaces et ils n'ont pas pu monter à bord pour évaluer le contenu de ses réservoirs de carburant. Par conséquent, la quantité d'hydrocarbures se trouvant à bord du navire était inconnue.

- (14) Sous la direction de la GCC, les autorités municipales ont placé des matelas absorbants autour du navire. La GCC a tenté encore une fois de communiquer avec le propriétaire du navire, mais sans succès.
- (15) Le 12 février, la GCC a demandé à des entrepreneurs de lui présenter des devis pour une opération de sauvetage. En fin de compte, elle a engagé Galcon Marine Ltd. (« Galcon Marine »), et les travaux devaient commencer le lendemain.
- (16) Le 13 février 2021, le personnel de Galcon Marine a installé quatre pompes à bord du navire pour le vider d'eau. Deux plongeurs ont libéré le navire des glaces qui l'entouraient. Le navire a ensuite été sorti de l'eau à l'aide d'une grue.

### Sommaire des frais

- (17) Les frais réclamés dans la demande d'indemnisation de la GCC sont résumés comme suit :

ER INCIDENT - COST SUMMARY			
<b>INCIDENT:</b>	Humber Bay - Submerged Vessel	<b>PROJECT CODE:</b>	96745
<b>INCIDENT DATE:</b>	February 8, 2021	<b>DATE PREPARED:</b>	2021/11/4
<b>INCIDENT LOCATION:</b>	Humber Bay Park, Lake Ontario	<b>PROVINCE:</b>	Ontario
<b>DEPARTMENT:</b>	Canadian Coast Guard	<b>PREPARED BY:</b>	
Schedule #	Description	Total	
1	MATERIALS AND SUPPLIES	\$	-
2	CONTRACT SERVICES	\$	21,910.70
3	TRAVEL	\$	-
4	SALARIES - FULL TIME PERSONNEL	\$	7,112.53
5	OVERTIME - FULL TIME PERSONNEL	\$	6,180.93
5a	OVERTIME - OTHER	\$	-
6	OTHER ALLOWANCES	\$	-
7	SALARIES - CASUAL PERSONNEL	\$	-
8	SHIPS' COSTS (EXCL. FUEL & O/T)	\$	-
9	SHIPS PROPULSION FUEL	\$	-
10	AIRCRAFT	\$	-
11	POLLUTION COUNTER-MEASURES EQUIPMENT (PCME)	\$	-
12	VEHICLES	\$	-
13	ADMINISTRATION	\$	410.77
	<b>TOTAL CCG COST OF INCIDENT</b>	\$	35,614.93

Figure 1 : Copie d'écran du sommaire des frais de la GCC (les renseignements personnels sont caviardés)

### Documents internes de la GCC

- (18) La demande d'indemnisation de la GCC comprend des feuilles de calcul montrant les frais réclamés pour les salaires et les heures de travail supplémentaires pour chaque jour de l'opération d'intervention, ainsi qu'une feuille de calcul qui résume les frais réclamés dans chaque annexe. La demande d'indemnisation comprend aussi un plan de sécurité des opérations.

## Documents des entrepreneurs

(19) Dans le cadre du processus d'attribution du contrat pour l'enlèvement du navire, la GCC a demandé des devis à des entrepreneurs.

(20) Galcon Marine et Scruton Marine Inc. (« Scruton Marine ») ont présenté des devis; des extraits des deux devis sont reproduits ci-dessous.

Pollution	There is a very slight sheen of petroleum on the water
Removal Procedure	<p>An oil boom will be established around the vessel. The vessel will then be examined Commercial divers to seal the fuel filler and establish the integrity of the hull. Depending what the weather is like over the next week the ice around the vessel may have to be cut to free the vessel. An 80 ton crane will be set up in the park just east of the location. A wide sling will be placed under the hull at the stern. The bow of the vessel will be lifted slightly and another sling will be placed under the bow. Slight tension will be placed on the slings and they will be lashed to the side of the vessel to prevent slippage. Once the slings are in place the vessel will start to be hoisted up out of the water. As the vessel is hoisted the vessel will be pumped out using 2 "electric submersibles. When the vessel is completely free of water it will be hoisted up over the trees and placed on a transport to be taken back to our yard and placed in a bin for disposal.</p>
Safety considerations	
Working on ice	<p>All personnel to wear certified survival suits around the water All Diving operations to be conducted in accordance with Ontario Reg 629/94</p>
Pollution control equipment	
Oil boom	
Absorbent pads	
Plastic bags for removal of contaminated pads	
Compensation	
	<p>Galcon Marine Ltd to supply all necessary equipment to remove and dispose of 24' Trojan powerboat from Humber bay.</p>
Total Lump Sum Price	\$16,000.00 plus GST
Timeline	
	<p>We can do the work any time next week starting Feb 16 2021 The expected duration of the job is one day Should you want to proceed with the work before that on the weekend there will be an additional charge of \$3,390.00 to cover the workers overtime.</p>
	<p>Should you require any further or additional information please feel free to contact myself at [REDACTED]</p>
	<p>Yours Truly [REDACTED]</p>
	<p>Galcon Marine Ltd.</p>

Figures 2 et 3 : Copies d'écran du devis de Galcon Marine (11 février 2021) [les renseignements personnels sont caviardés]

## SCRUTON MARINE INC.

49 JOHN STREET, PORT DOVER, ON 519-583-1636 SMS@SCRUTONMARINE.COM

### QUOTATION TO REMOVE AND DISPOSE OF HUMBER BAY SUBMERGED VESSEL

#### Salvage Plan A

- Make use of portable pumps to dewater the vessel: we will supply (1) 2" and (1) 3" trash pumps, along with a stand-by backup on site.
- The pumps will discharge into a containment area created by 8" absorbent boom if oil is observed. Gasoline or residual will not be contained. Fire extinguishers will be available should they be required.
- All contaminated absorbent products will be collected and kept on site in sealed, disposal containers until the salvage is completed, then disposed of in a responsible manner. Due to the size and specs on this vessel, it is suitable to utilize absorbent pads to absorb the oil. We do not expect much of a quantity of oil.
- A recovery vehicle will tow the vessel through the ice to the boat ramp.
- Once at the boat ramp, a recovery trailer will winch the vessel onto its flatbed.
- Salvaged vessel will be removed from site, for either storage or disposal.
- All contaminated waste will be disposed of in a responsible manner.
- Site will be debris free upon completion.

#### Salvage Plan B

This plan would be required if dewatering of vessel is unsuccessful.

- A large recovery vehicle would secure recovery straps around the vessel, winching it on the bottom along its current resting position.
- The recovery vehicle would need to set up in 2 different positions to facilitate this. The first position would move the vessel forward approximately 75' along the wharf in which it is presently resting. (Recovery Vehicle Position 1, in picture attached).
- The second position for the recovery vehicle would be at the base of the lunch ramp to pivot the vessel and winch it up the ramp. (Recovery Vehicle Position 2, in picture attached).
- At that time, a large recovery trailer would winch the vessel onto itself for removal from the site.

- A small flat-bottom boat may be required to provide a safe platform for personnel to cut and remove ice from the path in which the vessel is to be pulled.
- As the vessel is exiting the water onto the recovery trailer, dewatering will take place with the same precautionary measures as Plan A.

**Pricing**

Salvage Plan A - \$14,200

Salvage Plan B - \$16,300

\*An additional \$1,500 will be charged for Saturday, February 13<sup>th</sup> (overtime adj.)

**Timeframe**

February 12<sup>th</sup>, 2021 or February 13<sup>th</sup>, 2021

Extreme cold conditions could create a longer timeframe

**Health and Safety**

All personnel:

- Have a copy of Maritime Occupational Health and Safety Regulations
- Have MED training
- Follow current Covid-19 regulations

- During this operation, our Health and Safety Representative [REDACTED] will be present to ensure safety protocols are being met.
- As the salvage is progressing, all staff will be conscious to the possibility of pollution.
- We will provide oil absorbent boom as well as oil absorbent pads to facilitate the pollutant containment and recovery. These materials will be disposed of in a responsible manner.
- Throughout operations, RED 'Do Not Enter' tape will be installed at the walking trail and vehicular entrance, with personnel positioned at each point when necessary to keep the general public away from the operation.

*Figures 4, 5 et 6 : Copies d'écran du devis de Scruton Marine (les renseignements personnels sont caviardés)*

(21) La GCC a joint une copie du contrat qu'elle a accordé à Galcon Marine, lequel contient un énoncé des travaux. Une partie de l'énoncé des travaux est reproduite ci-dessous.

**Actions**

Vessel is ice-locked, and tied to a wall. Options for the removal, and disposal are now being considered.

**Needs**

Provide all equipment and labour to successfully, and safely remove vessel while mitigating any pollutants into the water, and containing, and cleaning up any pollutants.

- Provide all labour and equipment as deemed necessary.
- Necessary equipment to remove the vessel from the water, and dispose of safely.
- Provide all pollution recovery and control equipment.
- Disposal of all contaminated waste.
- Storage and disposal of vessel.
- Safety equipment.
- Contractor is responsible for health and safety of all personnel on-scene, and must follow all applicable Ministry of Labour, and Provincial COVID-19 guidelines.

**Objectives of Work**

- Safely and effectively remove vessel from marine environment.
- Recover (lube oils) and all pollutants as Canadian Coast Guard deems practical for safe disposal.
- Clean up any debris or pollutants.
- Removal of vessel and cleaning of area of debris on and under the water to Canadian Coast Guard satisfaction.
- Mitigate any environmental risk posed by hydrocarbons, or other pollutants into the marine environment.

*Figure 7 : Copies d'écran de l'énoncé des travaux de la GCC contenu dans le contrat accordé à Galcon Marine*

(22) La demande d'indemnisation comprend également la facture que la GCC a reçue de Galcon Marine. Un extrait de cette facture est reproduit ci-dessous.

Quantity	Description	Tax	Unit Price	Amount
1	Job #2001 Re: Environmental Response - Humber Bay Submerged Vessel Contract #FP802-200336 Requisition #F2586-200025 Project Authority: [REDACTED] Email: [REDACTED] [REDACTED] AP coder: [REDACTED] Feb 13/21 - Environmental Response - Humber Bay - submerged vessel "Trojan" 24'	H	19,390.00	19,390.00
	H - HST 13% HST			2,520.70
Galcon Marine Ltd HST: #10192 0049				
<b>Comment:</b> TERMS: NET 30 DAYS INTEREST 2% PER MONTH			<b>Total Amount</b>	21,910.70
			<b>Amount Paid</b>	0.00
			<b>Amount Owing</b>	<b>21,910.70</b>

Figure 8 : Copie d'écran de la facture de Galcon Marine (17 février 2021) [les renseignements personnels sont caviardés]

## CONSTATATIONS ET CONCLUSIONS

### La demande d'indemnisation de la GCC pourrait être admissible

(23) L'incident a causé des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dans la mer territoriale ou les eaux intérieures du Canada, et il a occasionné des frais pour la prise de mesures visant à prévenir, contrer, réparer ou réduire au minimum de tels dommages. La demande d'indemnisation relative à l'incident pourrait donc être admissible.

(24) La GCC est un demandeur admissible pour l'application de l'art. 103 de la LRMM.

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

(26) Certains frais réclamés semblent avoir été engagés pour la prise de mesures raisonnables visant à « prévenir, contrer, réparer ou réduire au minimum » les

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

(27) Par conséquent, la demande d'indemnisation pourrait être admissible en vertu de l'art. 103 de la LRMM.

#### Identification et description du SEA-O TI

(28) Le navire est une vedette de plaisance en fibre de verre de marque Trojan, d'une longueur de 25 pieds. Il est propulsé par une machine à essence de 225 chevaux-vapeur, et ses réservoirs de carburant ont une capacité d'environ 227 litres. On estime qu'il a été construit en 1992, ou à peu près.

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

(29) La GCC a joint à sa demande d'indemnisation un exposé et des documents justificatifs qui relatent les faits de l'incident et de l'intervention de façon assez détaillée. Les descriptions des événements importants fournies dans les documents de la GCC sont acceptées comme étant généralement exactes, à l'exception de certaines divergences dans la preuve qui sont examinées en détail ci-après.

*Le navire constituait une menace de pollution par les hydrocarbures au moment de l'incident*

(30) Il est admis que le navire constituait une menace de pollution. Plusieurs parties ont senti une forte odeur de carburant et ont observé autour du navire une irisation d'hydrocarbures qui a été corroborée par des photos obtenues de la GCC. Certaines de ces photos montrent aussi le navire en train d'être vidé d'eau par pompage et sorti de l'eau glacée. Le devis que Galcon Marine a présenté à la GCC durant le processus d'appel d'offres indique aussi qu'il y avait [traduction] « une très légère irisation de pétrole sur l'eau » autour du navire.

*Certains choix relatifs à l'intervention ont entraîné une augmentation des frais*

(31) Bien que la recherche de soumissionnaires pour mener l'opération de sauvetage ait été raisonnable dans les circonstances, il n'était pas nécessaire que la GCC lance un processus d'appel d'offres à grande échelle, étant donné la taille relativement petite du navire, la quantité limitée de polluants et l'accessibilité du lieu de l'incident.

(32) De plus, la preuve montre que plusieurs parties, y compris l'UMPT, l'administration des parcs de Toronto et les pompiers de Toronto, étaient prêtes et disposées à aider la GCC à mener certains aspects de l'opération de sauvetage, notamment la sécurité locale et le contrôle de la circulation. Il semble que ces options n'aient pas été retenues.



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

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

### Annexe 2 – Services contractuels

Montant réclamé : 21 910,70 \$

(34) Ces frais se rapportent aux travaux accomplis par Galcon Marine, qui a vidé l'eau du navire et l'a sorti de l'eau. Le contrat accordé par la GCC à Galcon Marine et la facture de Galcon Marine sont joints à la demande d'indemnisation.

(35) La GCC a lancé un appel d'offres, à la suite duquel elle a obtenu des devis de Galcon Marine et de Scruton Marine pour l'enlèvement du navire.

(36) Dans son devis, Galcon Marine a proposé un prix forfaitaire total de 16 000 \$, plus la TPS, avec la possibilité de frais additionnels de 3 390 \$ en heures supplémentaires pour les travaux de fin de semaine (figures 3 et 4).

(37) Scruton Marine a proposé deux plans de sauvetage dans son devis : le Plan A (14 200 \$) consistait à utiliser des pompes pour vider l'eau du navire ainsi qu'un véhicule de sauvetage et une remorque pour sortir le navire de l'eau. Le Plan B (16 300 \$) consistait à tirer le navire jusqu'à la rampe de chargement s'il s'avérait impossible de vider toute l'eau du navire. Le devis de Scruton Marine comprenait aussi des mesures de sécurité. Les deux plans proposés par Scruton Marine prévoyaient des frais additionnels de 1 500 \$ en heures supplémentaires pour les travaux de fin de semaine (figures 5 à 7).

(38) Le 10 février 2021, Scruton Marine a informé les agents de la GCC présents sur les lieux que le service d'incendie de Toronto projetait de mener un exercice d'entraînement qui aurait pu être intégré à l'opération de sauvetage; dans le cadre de cet exercice, le navire aurait été dégagé des glaces et tiré jusqu'à la terre ferme. Ces travaux auraient pu être accomplis dès le lendemain. La GCC n'a pas accepté cette proposition, et elle a poursuivi le processus d'appel d'offres.

(39) La GCC a finalement accepté le devis de Galcon Marine. Elle a fait valoir que le plan de Galcon Marine est celui qui réduisait le mieux le risque de causer d'autres dommages à la coque du navire. L'usage d'une grue et d'une équipe de plongée comptait aussi parmi les aspects attrayants du plan de Galcon Marine.

(40) Sans être en désaccord avec la GCC sur le fait que le devis de Galcon Marine proposait des mesures plus étendues, il semble que les plans proposés par Scruton Marine répondaient aux exigences stipulées dans l'énoncé des travaux. En d'autres mots, la preuve ne montre pas qu'il était raisonnable de rejeter le devis moins élevé et

apparemment conforme de Scruton Marine. D'autant plus que les frais d'heures supplémentaires évitables prévus dans le plan de Scruton Marine étaient été moins élevés que ceux proposés par Galcon Marine, et que le plan de Scruton Marine comprenait des mesures de sécurité, ce que la GCC a dû fournir à ses propres frais selon le devis de Galcon Marine.

- (41) Pour ces motifs, il est déterminé que la somme de 14 910,00 \$, soit le prix proposé pour le Plan A de Scruton Marine, plus la TPS de 5 %, représente un montant raisonnable.

**La portion de la demande d'indemnisation relative aux services contractuels est recevable au montant de 14 910,00 \$.**

Annexe 4 – Salaires – Personnel à temps plein Montant réclamé : 7 112,53 \$

et

Annexe 5 – Heures supplémentaires – Personnel à temps plein Montant réclamé : 6 180,93 \$

- (42) Les annexes 4 et 5 sont examinées ensemble dans la présente section.
- (43) Selon les feuilles de calcul fournies par la GCC, un nombre total de 254,25 heures de travail est réclamé pour les salaires et les heures supplémentaires de neuf agents de la GCC. Parmi ces heures de travail, 155 ont été rémunérées au taux de salaire normal et les 99,25 heures restantes ont été rémunérées au taux des heures supplémentaires. Les frais réclamés pour les salaires et les heures supplémentaires ont été évalués afin de déterminer si les activités accomplies et le niveau d'effort déployé pour les réaliser étaient raisonnables.
- (44) Dans la demande d'indemnisation, les frais quotidiens indiqués dans les feuilles de calcul ne correspondent pas toujours aux frais quotidiens calculés, et le total des frais de salaire réclamés ne correspond pas au montant de 7 112,53 \$ réclamé pour les frais de salaire. Par conséquent, il a fallu concilier d'abord le nombre d'heures de travail jugé raisonnable et appliquer ensuite les taux de salaire corrects, au besoin.
- (45) De plus, la GCC a appliqué la contribution de l'employeur au régime d'avantages sociaux des employés aussi bien aux frais de salaire qu'aux frais d'heures supplémentaires, au taux de 13,75 %. Une fois que le nombre accepté d'heures de travail a été établi, la contribution au régime d'avantages sociaux des employés a été appliquée aux frais acceptés, au taux de 27 % autorisé par le Conseil du Trésor.

***Jour 1 : 8 février 2021***

- (46) Le 8 février 2021, lorsque la GCC a été avisée de l'incident, un commandant d'intervention a recueilli de l'information afin d'établir des directives de sécurité pour

l'intervention (5 heures de travail), et un officier de service a commencé à communiquer avec les tierces parties et à chercher le propriétaire du navire (10 heures de travail).

(47) Les travaux décrits ci-haut seraient à prévoir en réponse à l'incident, mais il y a une divergence. D'après l'exposé, la GCC a été avisée de l'incident vers 17 h 00 le 8 février. Il ne restait pas dix heures de travail dans la journée du 8 février 2021 lorsque la GCC a été avisée de l'incident. Même si on admet que des heures de travail faites tôt le matin du 9 février aient pu être comptées parmi les heures du 8 février 2021, il n'est pas évident que du travail a réellement été fait. Il ne semblait pas y avoir d'urgence qui obligeait à travailler pendant la nuit, et il ne semble pas non plus qu'il aurait été utile de travailler tard la nuit, étant donné la description du travail accompli. Selon cette description, le travail consistait à communiquer avec les organismes associés et à consigner l'information dans le dossier. Il serait difficile de communiquer avec d'autres organismes durant la nuit et, à défaut d'une telle communication, il y aurait peu à consigner dans le dossier. Par conséquent, il est conclu que cette partie de la demande d'indemnisation est erronée. Il n'est pas accepté que les 7,5 heures de travail réclamées pour l'officier de service au taux de salaire normal représentent du temps de travail en réponse à l'incident. Par contraste, les 2,5 heures de travail réclamées au taux des heures supplémentaires sont acceptées au taux de salaire et demi. Ces heures, qui ont été faites après les heures normales de travail, correspondent à la description du travail accompli et à l'intervention prévue en réponse à l'incident.

(48) Il est admis que le commandant d'intervention aurait travaillé à établir des directives de sécurité, surtout en raison de la grande activité dans le parc Humber Bay et du nombre élevé de cas de COVID-19 dans la région à l'époque. Encore une fois, cependant, on ne sait pas exactement quand ces cinq heures de travail ont été faites, et il est impossible de déterminer si elles étaient toutes liées à l'incident. Par conséquent, étant donné le moment où l'incident a été signalé, il est accepté qu'il aurait fallu trois heures pour faire ce travail, et que celui-ci aurait été accompli après les heures normales de travail. Ces heures de travail sont donc acceptées au taux de salaire et demi.

(49) Les frais d'heures supplémentaires acceptés pour cette journée représentent 5,5 heures de travail faites par deux agents, dont l'un est rémunéré au niveau GT-07 et l'autre au niveau GT-04. Le montant de ces frais acceptés s'élève à 449,13 \$.

### ***Jour 2 : 9 février 2021***

(50) Pour le 9 février 2021, la GCC a réclamé un total de 21,5 heures de travail faites par quatre agents. Ce jour-là, la GCC a communiqué avec le directeur d'un port et Transports Canada, elle a fait des recherches dans les bases de données sur les traités autochtones, elle a tenté de trouver le propriétaire du navire, et elle a commencé à établir un plan de sauvetage.

- (51) D'après les feuilles de calcul des frais fournies par la GCC, il semble que certains travaux aient été répétés inutilement. Trois agents ont fait du travail de liaison. La raison pour laquelle cette tâche a été accomplie par plus d'un membre de la GCC n'est pas évidente.
- (52) Deux agents qui ont fait du travail de liaison, tous deux rémunérés au niveau GT-05, ont aussi fait des recherches dans les traités autochtones et ont demandé des données environnementales et météorologiques pertinentes. Ces tâches d'investigation étaient raisonnables à ce stade de l'intervention, mais la nécessité de les confier à deux agents n'est pas évidente. Rien dans la preuve ne permet de réfuter la conclusion selon laquelle le fait de confier ces tâches à deux agents était une répétition inutile. Les tâches de recherche dans les traités autochtones et de liaison auraient pu être confiées à un seul agent de niveau GT-05 et, par conséquent, les trois heures de travail réclamées pour un agent sont acceptées.
- (53) Selon la feuille de calcul des frais, et compte tenu de la répétition inutile des travaux effectués par les deux autres agents, les 11,5 heures de travail faites par l'officier de service sont aussi jugées déraisonnables. D'après la liste des tâches que ce dernier a accomplies, il a continué de communiquer avec les intervenants, comme l'UMPT, et à interroger les anciens propriétaires du navire par téléphone. Une journée complète de travail (7,5 heures au taux de salaire normal) est acceptée pour ces tâches. Deux heures supplémentaires sont aussi acceptées pour tenir compte du fait que, comme il est indiqué dans l'exposé, une partie de ces tâches ont été accomplies après les heures normales de travail. En d'autres mots, deux heures supplémentaires faites par l'officier de service sont rejetées en raison de l'apparente répétition inutile des travaux de liaison, à en juger par les heures de travail réclamées (et rejetées) pour l'un des agents de niveau GT-05 (pour lequel deux heures de travail ont été réclamées).
- (54) Enfin, il n'a pas été établi que les cinq heures de travail réclamées pour le commandant d'intervention étaient nécessaires. La preuve ne montre pas clairement comment les tâches accomplies par le commandant d'intervention ont contribué à l'intervention ce jour-là. En l'absence d'une preuve manifeste, mais en admettant qu'une certaine coordination des autres ressources était nécessaire, une heure de travail est acceptée.
- (55) Les frais de salaire et d'heures supplémentaires acceptés pour cette journée représentent 11,5 heures normales de travail faites par un agent de niveau GT-07, un agent de niveau GT-05 et un agent de niveau GT-04, ainsi que deux heures supplémentaires faites par un agent de niveau GT-04. Le montant total de ces frais de salaire et d'heures supplémentaires s'élève à 689,29 \$.

### ***Jour 3 : 10 février 2021***

- (56) Pour le 10 février 2021, la GCC a réclamé un total de 63,75 heures de travail faites par neuf agents. Ce jour-là, le commandant d'intervention a envoyé deux agents sur les lieux de l'incident pour évaluer l'état du navire et communiquer avec les entrepreneurs. D'autres tentatives ont aussi été faites pour trouver le propriétaire du navire.

- (57) Il était raisonnable que le commandant d'intervention fasse une certaine quantité de travail ce jour-là pour envoyer les agents au parc Humber Bay, mais les huit heures réclamées pour ce travail ne sont pas justifiées par la preuve fournie. Il n'est pas possible de déterminer quel travail a été fait durant cette période et combien de temps cela aurait pris, mais il est accepté qu'un certain degré de coordination et de supervision était nécessaire. Par conséquent, une heure de travail est acceptée pour recueillir l'information et renseigner les agents qui se sont rendus sur les lieux.
- (58) Les agents qui ont voyagé de la base de la GCC à Sarnia (Ontario) jusqu'au parc Humber Bay sont rémunérés au niveau GT-05. L'un d'eux, le chef de la planification, a évalué et documenté l'état du navire (12,25 heures); l'autre, le chef de la logistique, a communiqué avec les entrepreneurs sur les lieux (10,5 heures). Ces heures de travail réclamées par la GCC sont acceptées.
- (59) D'après la feuille de calcul des frais, les déplacements et les travaux sur place décrits ci-haut sont les seules tâches substantielles qui ont été accomplies ce jour-là relativement à l'incident. Il n'a pas été établi que le reste des tâches effectuées ce jour-là était nécessaire à l'intervention en réponse à la pollution par les hydrocarbures; par ailleurs, ces tâches semblent être une répétition inutile des travaux qui ont déjà été acceptés. Le reste des heures de travail réclamées est donc rejeté.
- (60) Les frais de salaire et d'heures supplémentaires acceptés pour cette journée représentent 22,75 heures de travail faites par deux agents de niveau GT-05, dont 7,75 sont des heures supplémentaires, ainsi qu'une heure de travail faite par un agent de niveau GT-07. Le montant total de ces frais acceptés s'élève à 1 486,54 \$.

#### ***Jour 4 : 11 février 2021***

- (61) Pour le 11 février 2021, la GCC a réclamé un total de 65 heures de travail faites par huit agents. La preuve ne permet pas de comprendre ce que ces huit employés ont fait.
- (62) D'après la preuve disponible, il n'aurait fallu que quelques agents pour préparer un énoncé des travaux, communiquer avec les entrepreneurs et recevoir les devis des entrepreneurs. Il n'a pas été établi que 65 heures de travail en une journée auraient été nécessaires pour accomplir ces tâches.
- (63) Encore une fois, il y a une répétition inutile des travaux faits par certains des agents mentionnés. Par exemple, on dit que trois agents ont examiné les devis des entrepreneurs et/ou ont communiqué avec les entrepreneurs. La preuve ne montre pas que ce niveau d'effort était nécessaire. Un seul agent aurait suffi pour assurer la liaison avec les entrepreneurs.
- (64) La GCC a aussi réclamé de nombreuses heures de travail pour des tâches qui ne relèvent pas du mandat de la Caisse ou qui ne sont pas définies de façon précise, par exemple des préparatifs en vue de futures interventions opérationnelles et la révision

de communiqués de presse. Par ailleurs, l'annotation d'images satellites du secteur du parc Humber Bay aurait pu être utile à l'intervention, mais on ne sait pas quel était le but de cette tâche, puisqu'elle a apparemment été accomplie *après* que la GCC se soit rendue sur les lieux et le même jour où les devis ont été reçus des entrepreneurs qui allaient eux-mêmes prendre les mesures. Ces heures de travail ne sont donc pas acceptées.

- (65) Quatre heures de travail faites par l'officier de service de niveau GT-04 (pour lequel 10 heures de travail ont été réclamées) sont acceptées pour les tâches de communication avec les entrepreneurs, d'examen des devis et de liaison avec les intervenants. D'après la feuille de calcul des frais et la liste des tâches, il est impossible de déterminer si les autres heures de travail réclamées pour l'officier de service ont servi à accomplir des tâches raisonnables en réponse à l'incident. Elles ne sont pas acceptées.
- (66) Enfin, un agent de niveau GT-05 a rédigé l'énoncé des travaux et a fait un compte rendu au commandant d'intervention après l'achèvement des travaux. Une heure de travail est acceptée pour chacun de ces agents pour l'accomplissement de ces tâches.
- (67) Les frais de salaire acceptés pour cette journée représentent six heures de travail faites par un agent de niveau GT-04, un agent de niveau GT-05 et un agent de niveau GT-07. Le montant de ces frais acceptés s'élève à 296,73 \$.

#### ***Jour 5 : 12 février 2021***

- (68) Pour le 12 février 2021, la GCC a réclamé un total de 42 heures de travail faites par six agents. Ce jour-là, le contrat accordé à Galcon Marine a été finalisé et l'opération de sauvetage a été préparée. La description de certaines tâches accomplies ce jour-là semble indiquer que les entrepreneurs ont eu à présenter des devis révisés, mais aucun document concernant ces révisions n'a été fourni.
- (69) Une fois de plus, les feuilles de calcul fournies ne justifient pas la quantité de travail qui y est indiquée. Plusieurs heures de travail réclamées ne se rapportent pas entièrement à l'opération d'intervention en réponse à la pollution par les hydrocarbures, ou font double emploi avec d'autres tâches, de sorte qu'elles ne peuvent être indemnisées par la Caisse. Il peut généralement être utile à un organisme d'intervention de remplir des rapports météorologiques, mais dans ce cas-ci, la GCC a engagé un entrepreneur qui était responsable d'effectuer les travaux. Étant donné que la GCC a délégué la responsabilité des mesures d'intervention, il n'a pas été établi qu'il lui était utile de faire une analyse des conditions météorologiques. De même, plusieurs agents ont encore une fois fait du travail de liaison ce jour-là.
- (70) La preuve ne montre pas l'utilité de discuter des communiqués de presse.

- (71) Les heures de travail consacrées aux mesures de sécurité sont rejetées, au motif que ce travail n'aurait pas été nécessaire si le devis de Scruton Marine, qui prévoyait de telles mesures, avait été accepté (figure 6).
- (72) Les tâches substantielles accomplies ce jour-là comprennent l'examen des devis révisés des entrepreneurs, la liaison avec les tierces parties, et la finalisation du contrat. Trois heures de travail sont acceptées pour l'agent de niveau GT-05 qui a examiné les devis, ce qui aurait sans doute consisté notamment à informer le commandant d'intervention de tout changement apporté aux devis et à préciser les détails aux entrepreneurs. De même, une heure de travail est acceptée pour le commandant d'intervention de niveau GT-07 qui a obtenu l'information sur les devis révisés.
- (73) Enfin, bien que le travail accompli par l'officier de service de niveau GT-04 soit pertinent par rapport à l'opération d'intervention en réponse à la pollution par les hydrocarbures, il fait double emploi avec une grande partie du travail de l'agent GT-05 qui a examiné les devis révisés des entrepreneurs. En conséquence, il ne peut être déterminé que les huit heures de travail réclamées pour l'officier de service soient des tâches qui relèvent du mandat de la Caisse. Ainsi, deux heures de travail sont acceptées pour informer les intervenants, ce qui représente le reste du travail de l'officier de service qui ne fait pas double emploi avec d'autres tâches.
- (74) Au total, six heures normales de travail sont acceptées pour cette journée, ce qui représente quatre heures de travail faites par un agent de niveau GT-04, une heure de travail faite par un agent de niveau GT-05, et une heure de travail faite par un agent de niveau GT-07. Le montant de ces frais de salaire acceptés s'élève à 312,56 \$.

***Jour 6 : 13 février 2021***

- (75) Ce jour-là, d'après la feuille de calcul des frais, quatre agents se sont rendus au parc Humber Bay : deux d'entre eux sont venus de Sarnia et les deux autres de Parry Sound. La décision d'envoyer une équipe additionnelle de Parry Sound n'est pas justifiée par la preuve. En fait, l'opération de sauvetage avait été confiée à un entrepreneur, et deux agents de Sarnia s'étaient déjà rendus sur les lieux trois jours auparavant.
- (76) De même, il n'était pas nécessaire que le commandant d'intervention surveille l'opération à distance. Deux agents étaient présents sur les lieux pour surveiller les travaux de l'entrepreneur. Ces frais sont donc rejetés.
- (77) Par conséquent, les frais de salaire et d'heures supplémentaires des deux agents qui sont venus de Sarnia pour surveiller l'opération sont acceptés au montant de 1 800,72 \$. Douze heures de travail supplémentaires ont été réclamées pour chaque agent (au taux de salaire et demi), parce que l'opération a eu lieu un samedi.

**La portion de la demande d'indemnisation relative aux salaires est recevable au montant de 2 022,47 \$.**

**La portion de la demande d'indemnisation relative aux heures de travail supplémentaires est recevable au montant de 3 012,50 \$.**

Annexe 13 – Administration

Montant réclamé : 410,77 \$

(78) Cette portion de la demande d'indemnisation représente 3,09 % des frais de salaire réclamés, sans compter la marge associée à la contribution au régime d'avantages sociaux des employés (27 %). Cette méthode de calcul des frais d'administration a été généralement acceptée dans les demandes d'indemnisation faites par la GCC dans le passé, et elle est acceptée dans ce cas-ci.

(79) Comme le montre la demande d'indemnisation, la GCC a appliqué les frais d'administration aux frais réclamés pour les heures de travail supplémentaires. Cela n'est pas permis en vertu de l'entente permanente sur les frais d'administration, et aucune raison n'a été donnée dans la demande d'indemnisation pour déroger à cette règle.

(80) Les réductions apportées à cette annexe correspondent à la portion des frais de salaire réclamés qui a été rejetée. Si on exclut la contribution au régime d'avantages sociaux des employés et si on applique le taux de 3,09 % aux frais de salaire acceptés, cela donne un montant total de 49,21 \$.

**La portion de la demande d'indemnisation relative aux frais d'administration est recevable au montant de 49,21 \$.**

## **SOMMAIRE DE L'OFFRE ET CONCLUSION**

(81) Le tableau suivant montre un sommaire des frais réclamés et des frais recevables dans l'affaire du *SEA-Q TI* :

<b>Annexe</b>	<b>Montant réclamé</b>	<b>Montant recevable</b>
2 – Services contractuels	21 910,70 \$	14 910,00 \$
4 – Salaires – Personnel à temps plein	7 112,53 \$	2 022,47 \$
5 – Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein	6 180,93 \$	3 012,50 \$
13 – Administration	410,77 \$	49,21 \$
<b>Totaux</b>	<b>35 614,93 \$</b>	<b>19 994,18 \$</b>

*Tableau 1 : Sommaire des montants réclamés et des montants recevables*



(82) Le montant des frais recevables s'élève à 19 994,18 \$. Si l'offre est acceptée, ce montant sera payé en plus des intérêts prévus par la loi qui seront calculés à la date du paiement.

\*\*\*

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

(84) 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.

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

(86) 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.

(87) 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.