



## LETTRE D'OFFRE

Ottawa, 14 février 2025  
Dossier de la CIDPHN : 120-883-C1

### PAR COURRIEL

Gestionnaire, Soutien opérationnel  
Conformité et application de la loi  
Garde côtière canadienne  
200, rue Kent  
Ottawa (Ontario) K1A 0E6

Par courriel à [DFO.CCGERCostRecoveryRSP-  
RecouvrementdescoutsIESIPGCC.MPO@dfo-mpo.gc.ca](mailto:DFO.CCGERCostRecoveryRSP-RecouvrementdescoutsIESIPGCC.MPO@dfo-mpo.gc.ca)

**OBJET : Navire à moteur *Hydra Mariner* – Anse Wrights, Dartmouth  
(Nouvelle-Écosse) - Date de l'incident : 2021-01-17**

### SOMMAIRE ET OFFRE D'INDEMNITÉ

[1] Cette lettre est en réponse à une réclamation présentée par la Garde côtière canadienne (la « GCC ») concernant un navire à moteur d'environ 34 mètres appelé le *Hydra Mariner*. Le navire s'est échoué le 17 janvier 2021 sur l'île Navy, dans l'anse Wrights, en Nouvelle-Écosse (l'« incident »). Il rejetait des hydrocarbures. La GCC est intervenue, et a fini par enlever et éliminer le navire.

[2] Le 5 janvier 2023, le Fonds Navire d'Indemnisation Navire et Rail Canada (le « Fonds Navire ») a reçu une réclamation de la GCC. La réclamation était présentée 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 y réclamait la somme de 2 543 803,16 \$ pour les frais et dépenses liés aux mesures d'intervention qu'elle a prises en réponse à l'incident.

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

[4] La somme de 1 339 930,08 \$ (l'« offre ») est offerte à la GCC en réponse à sa réclamation. Si l'offre est acceptée, des intérêts courus seront calculés jusqu'à la date du paiement conformément à l'article 116 de la LRMM. Les motifs de l'offre sont présentés ci-après, en plus d'une description des parties pertinentes de la réclamation.

## **DEMANDE D'INDEMNISATION REÇUE**

[5] La réclamation comprend un exposé qui décrit les événements relatifs à l'incident. Elle comprend aussi des documents appuyant les frais réclamés par la GCC.

[6] Les frais réclamés par la GCC sont résumés comme suit :

|                                             |                        | <u>SCH</u>         |
|---------------------------------------------|------------------------|--------------------|
| MATERIALS AND SUPPLIES                      | \$ -                   | <a href="#">1</a>  |
| CONTRACT SERVICES                           | \$ 2,387,462.87        | <a href="#">2</a>  |
| TRAVEL                                      | \$ 13,157.53           | <a href="#">3</a>  |
| SALARIES - FULL TIME PERSONNEL              | \$ 33,421.46           | <a href="#">4</a>  |
| OVERTIME - FULL TIME PERSONNEL              | \$ 44,602.62           | <a href="#">5</a>  |
| OTHER ALLOWANCES                            | \$ -                   | <a href="#">6</a>  |
| SALARIES - CASUAL PERSONNEL                 | \$ -                   | <a href="#">7</a>  |
| SHIPS' COSTS (EXCL. FUEL & O/T)             | \$ -                   | <a href="#">8</a>  |
| SHIPS PROPULSION FUEL                       | \$ -                   | <a href="#">9</a>  |
| AIRCRAFT                                    | \$ -                   | <a href="#">10</a> |
| POLLUTION COUNTER-MEASURES EQUIPMENT (PCME) | \$ 61,827.59           | <a href="#">11</a> |
| VEHICLES                                    | \$ 1,503.19            | <a href="#">12</a> |
| ADMINISTRATION                              | \$ 1,827.90            | <a href="#">13</a> |
| <b>TOTAL CCG COST OF INCIDENT</b>           | <b>\$ 2,543,803.16</b> |                    |

Figure 1 – Résumé des frais réclamés par la GCC

## **CONSTATATIONS ET CONCLUSIONS**

### **Résumé de l'incident et de l'intervention de la GCC**

[7] Les paragraphes qui suivent résument les conclusions de fait pertinentes tirées de l'incident et l'intervention de la GCC. Ces conclusions reposent sur les documents présentés initialement dans la réclamation. Elles se fondent aussi sur d'autres éléments soumis ultérieurement par la GCC et sur quelques enquêtes complémentaires réalisées par le Fonds Navire.

[8] Lancé en 1963, le *Hydra Mariner* était à l'origine un chalutier en acier. Il avait une jauge brute de 295 et mesurait autour de 34 mètres. À partir de 2001 environ, des propriétaires successifs ont entrepris de convertir le navire en bateau de plaisance. Aucune de ces tentatives de conversion n'a abouti. Le navire s'est délabré au mouillage dans l'anse Wrights, en Nouvelle-Écosse, à partir de 2009. Le navire s'est apparemment échoué une fois en 2015. Cet incident n'a néanmoins pas fissurer la coque du *Hydra Mariner*. Le navire a été renfloué et remorqué jusqu'à son mouillage.

[9] Le 17 janvier 2021, en raison de vents violents, le *Hydra Mariner* a rompu ses amarres et s'est échoué sur l'île Navy. La GCC a dépêché trois employés sur place. Les mauvaises conditions météorologiques ont limité leur action et ils ont seulement pu procéder à des observations depuis la rive. Aucune pollution n'était visible autour du navire en détresse. La GCC a demandé au Centre national des urgences environnementales par mesure de précaution une cartographie de la dérive des nappes d'hydrocarbures et des zones vulnérables. Elle a également demandé des survols de surveillance dans le cadre du Programme national de surveillance aérienne.

[10] La GCC a communiqué avec le propriétaire du *Hydra Mariner*, qui a entrepris de faire renflouer le navire. Son plan initial a été rejeté par la GCC au motif qu'il ne détaillait pas suffisamment les stratégies d'atténuation de la pollution. Le 27 janvier 2021, un entrepreneur engagé par le propriétaire est monté à bord du navire. Cet entrepreneur a remarqué que la salle des machines était exposée à la marée et que l'eau qui s'était infiltrée était très huileuse. L'entrepreneur a arrimé le navire à l'île Navy à l'aide d'amarres.

*Figure 2 – Photographie non datée montrant le navire échoué sur l'île Navy*

[11] Le fait que la coque du navire soit compromise a accentué la complexité de la situation. Le propriétaire du *Hydra Mariner* a informé la GCC qu'il n'avait pas les moyens de prendre d'autres mesures. Une irisation d'hydrocarbures a d'abord été observée autour du navire le 28 janvier 2021.

[12] Le propriétaire s'étant écarté, la GCC a pris le relai de l'intervention en réponse à l'incident le 30 janvier 2021. Un barrage flottant a été déployé autour du navire. Des membres du personnel de la GCC sont montés à bord du navire pour évaluer la quantité de polluants qu'il renfermait. Des amarres supplémentaires ont été mises en place pour amarrer le navire fermement sur place, et des bouchons ont été placés aux endroits accessibles desquels des hydrocarbures pourraient se déverser.

[13] La GCC a aussi retenu les services de la société London Offshore Consultants (Canada) Ltd. (« LOC »). Sa mission était d'évaluer si le *Hydra Mariner* pouvait être renfloué et remorqué depuis le lieu de son échouement de façon sécuritaire. Les inspections préliminaires du navire étaient limitées en raison des 234 000 litres d'eau contaminée par les hydrocarbures estimés à bord. Les réservoirs qui ont pu être sondés contenaient environ 4 000 litres d'hydrocarbures. À l'intérieur du navire, certaines parties subissaient la marée tandis que d'autres étaient sèches. D'autres hydrocarbures ont été repérés dans les seaux et les barils à bord. Le navire était en mauvais état. Son pont et sa superstructure étaient rongés par la corrosion. Il gîtait à environ 10 degrés sur bâbord.

[14] Entre le 31 janvier et le 6 février 2021, la GCC a enlevé les hydrocarbures accessibles du *Hydra Mariner*. En tout, 1 250 litres de carburant et 8 250 litres d'eau huileuse ont été pompés du navire et ont été évacués dans des contenants de polluants en vrac sur un bateau de lutte contre la pollution de classe II. Le carburant et l'eau huileuse enlevés du navire ont ensuite été éliminés par le biais de flux de déchets spéciaux, avec l'aide de CleanEarth Industrial Services Inc. (« CleanEarth »). Des matelas absorbants ont été déployés à l'intérieur du navire après l'opération de pompage.

[15] À l'issu d'un appel d'offres concurrentiel, la GCC a engagé la société RMI Marine Ltd. (« RMI »). Elle l'a chargée de réaliser une plongée d'inspection de la coque du *Hydra Mariner* et de boucher toutes les voies d'eau accessibles. L'opération de plongée s'est déroulée le 6 février 2021. La source de l'infiltration d'eau n'était pas visible. Elle se situait vraisemblablement au-dessous de la coque, dont le côté bâbord reposait sur un gros rocher. Des sondages aléatoires ont été réalisés pour évaluer l'épaisseur de la coque. Aucune inquiétude immédiate n'a été identifiée. Bien qu'il y ait eu des rochers à proximité, les plongeurs ont indiqué qu'une trajectoire de remorquage claire pouvait être établie.

[16] À partir du 6 février 2021, les membres du personnel de la GCC se sont occupés périodiquement du navire, remplaçant le matériel absorbant et le barrage flottant quand il le fallait. Ils ont également retiré les hydrocarbures de la salle des machines. Le 12 février, les membres du personnel de la GCC ont déterminé que le débit de l'infiltration d'eau était lent. Des remontées régulières d'hydrocarbures dans la salle des machines ont amené la GCC à croire que des volumes considérables d'hydrocarbures résiduels inaccessibles se trouvaient à bord du navire.

[17] La GCC estimait avoir trois options concernant le *Hydra Mariner* :

- a. Renflouer le navire, effectuer les réparations nécessaires de la coque pour maintenir le navire à flot et le replacer à son mouillage d'origine;
- b. Renflouer le navire, réaliser des réparations temporaires de la coque et remorquer le navire jusqu'à une installation maritime en vue de son démantèlement;
- c. Démanteler le navire sur place.

[18] Finalement, la GCC a opté pour la troisième solution, qu'elle considérait être moins coûteuse et présenter moins de risque. L'anse Wrights est une zone particulièrement sensible tant du point de vue environnemental qu'économique. Compte tenu de l'état du navire et des capacités financières limitées du propriétaire, la GCC a exclu la possibilité de le remettre sous la garde de celui-ci. En décidant de ne pas procéder au renflouement et à la réparation temporaire du navire avant de le remorquer, la GCC a tenu compte de l'état inconnu des parties inférieures de la coque. En conséquence, l'étendue et le coût des réparations temporaires requises pour préparer le navire en vue de son remorquage ne pouvaient être estimés de façon fiable. Selon la GCC, l'installation de recyclage de navires la plus proche se trouvait à Sheet Harbour, à plus de 100 kilomètres au nord de l'anse Wrights sur la côte atlantique ouverte. En mars 2021, la GCC a préparé un document provisoire énonçant la portée des travaux de démantèlement sur place du *Hydra Mariner*.

[19] Une complication est survenue en mai 2021 lorsque le ministère de la Défense nationale (« MDN ») a informé la GCC que l'île Navy était considérée comme un site contaminé fédéral. Suite à l'explosion du magasin de la marine de Bedford en 1945, des munitions non explosées s'étaient dispersées sur l'île et aux alentours. Il était possible que des perturbations sous la surface à proximité du *Hydra Mariner* engendrent une détonation.

[20] La GCC s'est entretenue avec la Municipalité régionale d'Halifax (« MRH »), propriétaire de l'île Navy et avec le MDN, propriétaire des munitions restantes. Des relevés passés de la zone ont été transmis à la GCC. Ceux-ci ont confirmé les inquiétudes quant à la présence possible de munitions dans les environs de l'échouement. La GCC a été informée que le MDN n'était pas responsable de réaliser des inspections ou de retirer les munitions. Les munitions récupérées

devraient toutefois lui être retournées. Par ailleurs, la MRH a indiqué ne pas avoir de projets pour la zone de l'île Navy. Toute inspection ou tout effort de récupération devrait donc être financé exclusivement par la GCC.

[21] Conjointement avec le MDN, la GCC a élaboré un énoncé des travaux pour la réalisation d'une inspection de la zone dans un rayon de 150 pieds du *Hydra Mariner*, à la fois à terre et sous l'eau. L'étendue des travaux proposée comprenait aussi la rédaction d'un rapport sur la sécurité des lieux, l'enlèvement des munitions découvertes et des éventuels conseils tout au long du processus d'enlèvement du navire, y compris pendant les phases de planification. Un appel d'offres concurrentiel a été organisé. Le 19 novembre 2021, le contrat a été attribué à l'entreprise qualifiée la moins-disante, GEMTEC Consulting Engineers and Scientists Limited (« GEMTEC »).

[22] GEMTEC a démarré ses travaux le 30 novembre 2021. Elle a achevé son inspection le 14 décembre. En tout, 60 anomalies ont été décelées. Les recherches réalisées ont mis au jour deux obus et 80 kilogrammes de débris de munitions. Les deux obus ont été récupérés et ont été remis au MDN à des fins d'élimination. GEMTEC a fourni un rapport final le 31 janvier 2022. La GCC a choisi de ne pas recourir davantage aux services de GEMTEC, y compris pendant l'opération d'enlèvement du navire.

[23] Entre-temps, début septembre 2021, les membres du personnel de la GCC ont découvert que le coqueron avant et la cale à poisson – deux parties du navire qui étaient auparavant sèches – étaient inondés et exposés à la marée. Lors d'une inspection externe, un trou a été découvert dans une partie inférieure de la coque près du bâbord avant du navire. La détérioration du navire se poursuivait. Les membres du personnel de la GCC continuaient de se rendre sur place.

[24] Le 15 octobre 2021, la GCC a retenu les services d'AqualisBraemar LOC (Canada) Ltd. (« ABL »), anciennement LOC, pour évaluer la possibilité d'éliminer le *Hydra Mariner*. Le rapport d'évaluation d'ABL est daté du 9 novembre. Il conclut notamment que le démantèlement du navire sur place serait probablement l'approche la plus sûre et la plus efficace. D'après le rapport, les frais de cette approche sont estimés entre 1 039 400,00 \$ et 1 327 800,00 \$<sup>1</sup>. Outre les hydrocarbures, le rapport d'ABL mentionne aussi la présence sur le navire d'amiante, de biphényles polychlorés et de plomb.

[25] L'appel d'offres concurrentiel visant la déconstruction sur place du *Hydra Mariner* a été ouvert le 2 mai 2022. Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (« TPSGC ») a été engagé pour traduire en français l'énoncé des travaux et les documents connexes, y compris les rapports de GEMTEC et d'ABL. Finalement, l'entreprise qualifiée la moins-disante, Marine Recycling Corporation (« MRC »), a été retenue le 14 juin.

[26] L'opération de MRC a débuté le 16 juillet 2022. Deux chalands ont été positionnés sur les lieux. L'un d'eux était équipé d'une grue. Des mesures de protection et de précaution ont été mises en place pour éviter un éventuel déversement. Elles comprenaient le déploiement de deux

---

<sup>1</sup> Le rapport n'indique pas clairement si cette estimation comprend les taxes applicables. Cela dit, le fait que le rapport mette l'accent sur les taux en vigueur dans le secteur semble suggérer que les taxes ne sont pas comprises. Le rapport d'ABL étant antérieur à celui de GEMTEC, on ne sait pas bien non plus dans quelle mesure l'estimation précédente tenait compte de la complexité d'effectuer des travaux dans une zone potentiellement contaminée par des munitions non explosées.

épaisseurs de barrage flottant : l'un autour du navire lui-même et l'autre entourait l'intégralité du lieu, y compris les chalands de MRC.

[27] Le Yacht Club de Dartmouth (« YCD ») a été utilisé comme base d'étape pour le personnel de MRC et de la GCC, ainsi que pour l'équipement pendant l'opération. Trois membres du personnel de la GCC étaient sur les lieux chaque jour pour surveiller l'avancée des travaux de MRC. Ils pouvaient ainsi intervenir en cas de pollution. La GCC a aussi envoyé un bateau de lutte contre la pollution de classe II, un drone aérien et un poste mobile de commandement d'intervention. Ses employés ont travaillé en étroite collaboration avec MRC et ont communiqué périodiquement avec la MRH et le YCD. Ils ont en outre géré le trafic maritime local.

[28] La priorité a été donnée à supprimer l'amiante. Cette opération a été achevée le 22 juillet 2022. L'enlèvement de tous les autres polluants connus et matières dangereuses a été terminé le 24 juillet. En tout, 4 000 litres d'hydrocarbures et d'eau huileuse ont été enlevés et éliminés par le biais de flux de déchets appropriés. Le processus d'enlèvement des polluants comprenait aussi le nettoyage des réservoirs du navire et de certains autres compartiments internes. MRC a ensuite découpé le navire en sections qu'elle a déposées sur l'un de ses chalands.

[29] L'opération de MRC s'est déroulée en grande partie sans encombre. Les fiches du personnel de la GCC indiquent seulement deux rejets mineurs d'hydrocarbures. Le premier, qui s'est produit le 30 juillet 2022, a été attribué à une fuite mineure sur un tuyau hydraulique de l'un des chalands de MRC. Il a été traité en déployant du matériel absorbant et en rajustant le barrage flottant. Le deuxième rejet, survenu le 7 août, a été décrit comme une irisation légère, non récupérable.

[30] Le 8 août 2022, MRC a enlevé le dernier morceau du *Hydra Mariner* de l'île Navy qu'elle a placé sur l'un de ses chalands. Le chaland a été remorqué jusqu'à un quai d'Halifax dans l'attente d'une fenêtre météorologique favorable pour le remorquer jusqu'à une installation de recyclage de Sydney, en Nouvelle-Écosse. Le lendemain, les membres du personnel de la GCC ont entrepris d'inspecter le rivage de l'île Navy. MRC a également effectué une plongée d'inspection de la zone avant le début du processus de démobilitation.

*Figures 3 et 4 – Photographies de l'avancée des travaux de MRC datées du 18 juillet et du 3 août 2022, fournies par la GCC*

[31] Le chaland contenant les derniers éléments du *Hydra Mariner* a atteint Sydney le 3 septembre 2022 et a déchargé sa cargaison. Le 6 septembre, les membres du personnel de la GCC ont réalisé une inspection des lieux à l'installation de MRC à Sydney avant de déclarer l'opération d'intervention terminée.

#### La réclamation est admissible

[32] La GCC est un demandeur admissible et sa réclamation a été présentée dans le délai de prescription applicable. L'incident s'est produit dans la mer territoriale ou les eaux intérieures du Canada et impliquait une pollution par les hydrocarbures provenant d'un navire.

[33] Les montants réclamés par la GCC représentent des frais d'intervention en réponse à un incident de pollution par les hydrocarbures causée par un navire. Ces montants pourraient être indemnisables par le Fonds Navire.

[34] Par conséquent, la réclamation est admissible en vertu de l'article 103 de la LRMM, sous réserve qu'il soit établi que les frais réclamés ont été engagés de manière raisonnable pour atténuer les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

#### Les frais de la GCC jusqu'à l'engagement de MRC sont en grande partie acceptés

[35] D'une façon générale, les mesures prises par la GCC depuis la date de l'incident jusqu'à l'engagement de MRC sont considérées raisonnables dans le contexte de l'atténuation de la pollution par les hydrocarbures.

[36] Le navire était d'assez grande taille et dans un état de détérioration importante. Il était échoué et percé. Le propriétaire ne désirait ou ne pouvait pas prendre les mesures nécessaires. La GCC avait des motifs raisonnables de croire que des quantités significatives d'hydrocarbures et d'eau huileuse se trouvaient à bord, malgré ses opérations de pompage initiales en janvier et février 2021. En bref, il est accepté que le *Hydra Mariner* présentait une menace de pollution par les hydrocarbures. La menace pesant sur les eaux sensibles du point de vue environnemental et économique aux alentours de l'île Navy aurait empiré si des mesures supplémentaires n'étaient pas prises pour l'atténuer.

[37] Il est surprenant que l'existence de possibles munitions non explosées à proximité immédiate du *Hydra Mariner* ne soit pas apparue avant mai 2021, quelques mois après l'échouement du navire en janvier de cette même année. Toutefois, les retards entraînés par cette découverte sont compréhensibles. La décision d'engager GEMTEC n'était pas directement liée à l'objectif d'atténuer la pollution par les hydrocarbures. Cela étant, les services de cette entreprise étaient raisonnablement nécessaires pour garantir la sécurité du personnel intervenant sur place à proximité du *Hydra Mariner*. Sans une dernière inspection de la zone autour du navire et une bonne évaluation des risques, la GCC ne pouvait raisonnablement s'attendre à ce qu'une entreprise œuvre à proximité.

[38] Ce n'est qu'en juillet 2022 que MRC a commencé ses opérations. Les retards liés à l'opération de GEMTEC, l'hiver suivant, et l'appel d'offres concurrentiel sont toutefois acceptés. Par ailleurs, la détérioration continue du *Hydra Mariner* qui en a découlé n'a fait que renforcer la décision de la GCC de ne pas essayer de renflouer le navire.

#### La preuve ne démontre pas que le navire continuait de présenter une menace de pollution par les hydrocarbures après le 25 juillet 2022

[39] Les documents fournis à l'appui des mesures prises par MRC sont très limités si l'on considère la somme de près de 2 millions de dollars réclamée. Cela pose un problème. Surtout, rien ne prouve que la GCC avait des raisons de croire que le navire contenait d'importants volumes d'hydrocarbures en date du 25 juillet 2022. MRC avait achevé son opération d'enlèvement des polluants en vrac du navire le 24 juillet. Les Fiches journalières du personnel et de l'équipement de la GCC de ce jour-là indiquent la mention suivante : [traduction] « tous polluants et matières dangereuses connus récupérés ». Ce rapport faisait suite à un nettoyage extensif, à l'eau chaude,

des dix réservoirs du navire. Les liquides, la boue et les hydrocarbures avaient également été enlevés des tuyaux, des conduites hydrauliques et des conteneurs mobiles et avaient été éliminés. Une entrée au registre de la GCC datée du 25 juillet indique ce qui suit : [traduction] « Inspection des conduites, des moteurs, des caisses journalières, des collecteurs achevés, pas de polluants connus restants ».

*Figure 5 – Photographie de la salle des machines datée du 20 juillet 2022, fournie par la GCC*

[40] Selon les rapports de la GCC, la salle des machines du navire, qui avait été en grande partie inondée pendant quelque temps, avait été presque entièrement asséchée par pompage par MRC le 20 juillet 2022. L'eau continuait de s'infiltrer à ce stade. Toutefois, une pompe unique de trois pouces permettait de contenir l'eau sous les tôles de pont de ce compartiment. Une photographie prise ce jour-là (voir la figure 5) montre un espace relativement propre. À l'exception du réservoir hydraulique qui contenait 300 litres d'hydrocarbures, tous les autres réservoirs étaient vides. Le réservoir hydraulique a été asséché par pompage plus tard. Tous les réservoirs, y compris le réservoir hydraulique, ont finalement été lavés à chaud.

[41] Au cours de l'hiver et du printemps de 2023, le Fonds Navire a joint la GCC pour lui demander des documents et précisions supplémentaires notamment sur l'opération de MRC. Dans ses réponses, la GCC a refusé de fournir ses rapports de situation, expliquant que [traduction] « la GCC ne distribue pas ces rapports à l'externe car ce sont des documents internes à la GCC et au gouvernement du Canada ». Concernant l'opération de MRC, la GCC a indiqué avoir fourni tous les documents disponibles. Enfin, la GCC a fait la déclaration suivante au sujet de la menace présumée de pollution par les hydrocarbures résiduels que présentait le *Hydra Mariner* après le 24 juillet 2022 :

[traduction] Après que [MRC] a indiqué que l'opération d'enlèvement des polluants en vrac était terminée, le personnel de la GCC sur place a procédé à un examen visuel. Il voulait s'assurer que les grandes quantités d'hydrocarbures avaient été enlevées des réservoirs, des compartiments et des machines avant de confirmer son acceptation de cette étape. Une réévaluation écrite de la pollution par les hydrocarbures n'a pas été réalisée suite à l'enlèvement des polluants en vrac car les hydrocarbures encore présents sur les cloisons, dans les réservoirs, les compartiments moteur et machines, sur les tôles de bouchain, etc. seraient tous enlevés au cours de la phase de déconstruction. La phase de déconstruction était requise pour éliminer définitivement la menace de pollution présentée par le navire.

[42] Les références de la GCC aux hydrocarbures encore présents sur les cloisons et les tôles de bouchain, et dans les réservoirs et les machines ne sont pas étayées par la preuve contemporaine, y compris par des photographies sans doute prises par le personnel de la GCC. Le compte rendu ci-dessus, rapporté près d'un an après les faits, ne permet pas de faire pencher la balance fondamentalement contre les données contemporaines extrêmement limitées mais généralement contradictoires. On note ensuite, compte tenu du refus de la GCC de transmettre des copies de ses rapports de situation, que ce dossier est incomplet. Les demandeurs doivent faire de leur mieux pour essayer de faire valoir toute évaluation fondée sur des éléments probants.

[43] Il convient de souligner que la déclaration de la GCC citée ci-dessus n'est pas rejetée définitivement. Il est jugé plausible que, bien que MRC ait nettoyé le navire en profondeur, *un certain* volume d'hydrocarbures soit resté sur le *Hydra Mariner*. Mais, dans un système reposant sur la preuve et la nécessité du caractère raisonnable des mesures prises et des frais engagés, la plausibilité ne suffit pas. Autrement dit, il n'est pas accepté que le million de dollars environ dépensé après le 25 juillet 2022 pour enlever et démanteler le *Hydra Mariner* visait à atténuer une menace de pollution par les hydrocarbures non-étayée, et de plus que la dépense n'était pas grandement disproportionnée par rapport au possible risque non-étayé, encore susceptible d'exister.

[44] Comme il est mentionné précédemment, deux occurrences ont été rapportées où de petites quantités d'hydrocarbures ont été rejetés dans l'eau à proximité du *Hydra Mariner* après le 25 juillet 2022. Le premier rejet provenait d'un équipement de MRC. Le deuxième, qui pouvait émaner du navire lui-même, a été considéré comme non récupérable par le personnel de la GCC. Selon l'apparente position de la GCC, le navire continuait de présenter une menace importante de pollution par les hydrocarbures dans les dernières phases de son opération d'intervention. Aucune de ces occurrences mineures n'appuie cette position. Le premier rejet a peu de rapport avec cette évaluation, car il ne provenait pas du *Hydra Mariner*. Le deuxième rejet, qui montre peut-être que le navire contenait encore de petites quantités d'hydrocarbures résiduels jusqu'au 7 août, ne suffit toutefois aucunement à contrer le poids écrasant de l'autre preuve existante. D'après la preuve fournie, tous les volumes significatifs d'hydrocarbures avaient été enlevés et l'intérieur du navire était généralement assez propre. La preuve disponible ne justifie pas la présence continue sur place du personnel de la GCC après le 25 juillet dans le contexte de l'atténuation de la pollution par les hydrocarbures. Cette justification est la seule pertinente pour le Fonds Navire dans ces circonstances.

[45] À la lumière de ce qui précède, il est conclu que le volet de l'opération d'intervention de la GCC relatif à la pollution par les hydrocarbures a pris fin le 25 juillet 2022. En conséquence, aucuns des frais engagés après cette date ne sont acceptés. Les paragraphes qui suivent fournissent des précisions supplémentaires sur les montants spécifiques réclamés par la GCC et les motifs de leur acceptation ou de leur rejet.

## *Annexe 2 : Services contractuels*

[46] Les frais réclamés pour les services contractuels sont résumés comme suit :

| Entrepreneur | Description du travail ou du service                                              | Date de la facture       | Montant réclamé |
|--------------|-----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|-----------------|
| LOC          | Inspection du navire et ébauche de rapport                                        | 2021-03-15               | 13 616,58 \$    |
| CleanEarth   | Enlèvement par aspiration et élimination des liquides huileux                     | 2021-02-05 à 2021-05-31  | 4 519,08 \$     |
| RMI          | Plongée d'inspection du navire                                                    | 2021-02-17               | 4 080,20 \$     |
| GEMTEC       | Inspection des lieux, conseils en matière de sécurité et enlèvement des munitions | 2021-12-31               | 344 140,12 \$   |
| ABL          | Évaluation de l'élimination du navire                                             | 2022-01-30               | 11 488,50 \$    |
| TPSGC        | Traduction de l'énoncé des travaux et des documents connexes                      | 2022-03-31 et 2022-04-20 | 9 407,50 \$     |
| MRC          | Enlèvement, déconstruction et élimination du navire                               | 2022-07-18 à 2022-09-02  | 1 997 665,00 \$ |

| Entrepreneur    | Description du travail ou du service                        | Date de la facture | Montant réclamé        |
|-----------------|-------------------------------------------------------------|--------------------|------------------------|
| Minuteman Press | Impression et plastification en grand format non spécifiées | 2022-07-26         | 43,49 \$               |
| YCD             | 32 jours d'entreposage, frais de quaiage et électricité     | 2022-08-09         | 2 502,40 \$            |
| <b>Total</b>    |                                                             |                    | <b>2 387 462,87 \$</b> |

Tableau 1 – Frais réclamés pour les services contractuels

[47] Le montant réclamé pour le travail effectué par LOC est accepté en partie, au montant de 8 280,00 \$. La décision d'engager un expert pour évaluer le *Hydra Mariner* au début de l'intervention de la GCC est acceptée en tant que mesure raisonnable. Néanmoins, les documents justificatifs fournis par la GCC comportent des lacunes importantes concernant les frais de LOC. Au départ, la GCC n'a soumis au Fonds Navire qu'une seule facture à l'appui. Après avoir été sollicitée pour fournir des documents complémentaires, la GCC a présenté une commande subséquente à l'offre à commandes datée du 1<sup>er</sup> février 2021. Ce document cite deux tâches : (1) [traduction] « aider à établir la quantité de polluants dans les réservoirs – sondage des réservoirs, etc. » et (2) « aider à réaliser une évaluation des dommages ». Le document mentionne un montant total pour les services fournis de 8 280,00 \$, TVH comprise.

[48] La facture de LOC se rapporte à la préparation d'un rapport et à l'évaluation des forces de réaction hydrostatiques générales du sol et de la stabilité des dommages préliminaires. À la demande du Fonds Navire, la GCC a fourni une ébauche de rapport de LOC datée du 12 février 2021, soulignant qu'il n'a jamais été finalisé. D'une façon générale, le rapport est conforme à la description faite dans la facture de LOC. Il ne comprend toutefois pas les calculs de la stabilité.

[49] Le travail effectué par LOC était utile pour l'opération d'intervention de la GCC dans son ensemble. Néanmoins, les frais supplémentaires engagés qui dépassent le montant de l'offre à commandes ne sont pas acceptés. La preuve fournie présente deux faiblesses importantes. Tout d'abord, l'étendue des travaux réellement demandés par la GCC est vague. Ensuite, il n'est pas clairement démontré que la GCC a réellement reçu tous les services décrits dans la facture de LOC.

[50] Les frais réclamés pour les services de CleanEarth, RMI, GEMTEC, ABL et TPSGC sont acceptés en entier, au montant total de 373 635,40 \$. Les frais connexes sont documentés, ils sont tous suffisamment justifiés et sont tous considérés finalement comme étant raisonnables dans les circonstances.

[51] Concernant les frais de CleanEarth et de RMI, aucun commentaire supplémentaire n'est nécessaire étant donné la nature du travail effectué par chaque entreprise (l'enlèvement et l'élimination des liquides huileux et une inspection sous-marine du navire et des lieux, respectivement). Dans le même ordre d'idée, le travail accompli par ABL et TPSGC a directement servi à faire avancer l'opération d'enlèvement du navire. ABL a informé la GCC des subtilités de l'opération à entreprendre. TPSGC a permis d'élargir la portée des soumissionnaires potentiels à des entreprises exerçant principalement en français. Étant donné la valeur du contrat en question et les pratiques d'approvisionnement standard du gouvernement du Canada, les services de traduction et les frais connexes sont jugés raisonnables et proportionnés. Il y avait en effet une véritable possibilité qu'ils abaissent le coût total de façon significative.

[52] GEMTEC a été retenue à l'issu d'un appel d'offres concurrentiel. D'une façon générale, les frais de ce type seront acceptés en entier à condition que l'étendue des travaux entrepris soit raisonnable et liée à l'objectif d'atténuer la pollution par les hydrocarbures. Comme il est indiqué plus haut, l'inspection et le travail d'enlèvement des munitions accomplis par GEMTEC sont considérés être une étape nécessaire. Il visait à atténuer entièrement la menace de pollution par les hydrocarbures résiduels que présentait le *Hydra Mariner*. Les frais de GEMTEC sont clairement documentés et le risque pour la sécurité posé par les munitions non explosées était réel. Par conséquent, les frais de GEMTEC sont acceptés en entier.

[53] En ce qui concerne les frais de MRC, une discussion approfondie est requise. Malgré la valeur d'environ 2 millions de dollars du contrat de MRC, les documents justificatifs fournis par la GCC sont limités. Ils comprennent le contrat initial et sept factures, chacune correspondant à une étape désignée dans le contrat. En dehors de fournir une description très brève de chaque étape et un montant (taxes comprises), les factures ne sont que de peu d'aide. Elles sont résumées comme suit :

| Date de la facture | Étape, description et pourcentage global des frais                                      | Montant                |
|--------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|
| 2022-07-18         | 1 – Paiement anticipé à l'acceptation du contrat (10 %)                                 | 199 766,50 \$          |
| 2022-07-18         | 2 – Mobilisation du personnel et de l'équipement sur les lieux et mise en place (20 %)  | 399 533,00 \$          |
| 2022-07-18         | 3 – Réalisation d'une inspection des munitions non explosées sur les lieux (10 %)       | 199 766,50 \$          |
| 2022-08-01         | 4 – Enlèvement des polluants en vrac et des déchets dangereux (15 %)                    | 299 649,75 \$          |
| 2022-08-09         | 5 – Démantèlement du navire et enlèvement du navire de l'environnement marin (20 %)     | 399 533,00 \$          |
| 2022-08-09         | 6 – Assainissement des lieux (10 %)                                                     | 199 766,50 \$          |
| 2022-09-02         | 7 – Élimination des sections et composantes du navire à l'installation de Sydney (15 %) | 299 649,75 \$          |
| <b>Total</b>       |                                                                                         | <b>1 997 665,00 \$</b> |

Tableau 2 – Décomposition des étapes des travaux de MRC et des factures correspondantes

[54] Comme il est indiqué, les factures de MRC fournies par la GCC ne renferment aucun détail en dehors des renseignements figurant dans le tableau 2. Les détails de l'opération sont quelque peu éclairés par les entrées des Fiches journalières du personnel et de l'équipement de la GCC ainsi que par le contrat et l'énoncé des travaux de MRC. Toutefois, le niveau de détail n'est pas suffisant pour brosser un tableau clair des travaux réalisés et de la manière dont ils l'ont été. En outre, le recours à des étapes vastes et parfois ambiguës fait échouer toute tentative d'examiner de près les frais particuliers propres à chaque phase de l'opération.

[55] Les services de MRC ont été retenus à l'issu d'un appel d'offres concurrentiel, où MRC était l'entreprise qualifiée la moins-disante. Le caractère raisonnable de ces frais n'est pas remis en cause par rapport à toute l'étendue du projet d'enlèvement et d'élimination du *Hydra Mariner*. Malheureusement, cela n'aide guère dans le cas présent. Seule une partie de l'opération de MRC est acceptée en tant que mesure raisonnable visant à atténuer la pollution par les hydrocarbures. Lorsque la preuve est limitée et aussi vague que dans ce dossier, les constatations et conclusions connexes valent ce que vaut la preuve. Les paragraphes ci-dessous constituent une tentative de dégager les frais effectivement imputables à l'objectif d'atténuer la pollution par les hydrocarbures.

[56] Les frais liés aux étapes 1 et 2 du contrat de MRC sont acceptés en entier. Lorsque l'ensemble des faits pertinents ne peuvent être raisonnablement établis ou compris par une partie intimée au moment où une décision est prise, en général, le caractère raisonnable des mesures sera déterminé de manière assez large et généreuse. Dans ce dossier, la GCC ne pouvait pas avoir raisonnablement connu l'étendue des travaux requis pour atténuer suffisamment la menace de pollution par les hydrocarbures que présentait le *Hydra Mariner*. Le navire était en partie inondé. Il n'était pas possible d'appréhender avec précision la quantité, la situation et l'accessibilité des hydrocarbures résiduels. Il n'était pas encore clairement déterminé à ce moment-là dans quelle mesure le navire aurait à être démantelé pour permettre l'enlèvement des hydrocarbures en vrac présents à bord. La mobilisation de l'équipement lié à la déconstruction est donc acceptée en tant que mesure raisonnable. Tous les frais se rapportant à la planification et à la mobilisation de MRC, réputés avoir été engagés aux étapes 1 et 2, sont acceptés.

[57] À première vue, l'étape 3 semble justifiée compte tenu des inquiétudes légitimes en matière de sécurité concernant les possibles munitions non explosées sur l'île Navy et aux alentours de l'île. Toutefois, la seule preuve directe pertinente disponible amène à conclure que l'étape 3 chevauchait des travaux déjà réalisés par GEMTEC quelques mois plus tôt.

[58] Le Fonds Navire a demandé à la GCC d'apporter des précisions sur cette étape de l'opération de MRC. En réponse, la GCC a transmis un rapport « UXO Field Daily Report » d'une page daté du 11 juillet 2022, émanant de Mine EOD, un conseiller en explosifs situé au Québec. Le rapport fournit quelques renseignements sur trois plongées effectuées autour du *Hydra Mariner*. Il comporte le commentaire suivant : [traduction] « Opérations de recherche sous-marine d'UXO sur 400 mètres carrés ayant permis de retirer 15 kg de déchets. Pas de danger explosif trouvé ». Aucun élément ne permet de distinguer le travail de Mine EOD de celui déjà réalisé par GEMTEC ou n'explique la nécessité d'une deuxième plongée. En conséquence, l'étape 3 est considérée comme chevauchant le travail réalisé antérieurement, dont la portée semble en tout cas avoir été bien plus large. Pour ces motifs, les frais de l'étape 3 ne sont pas acceptés.

[59] L'étape 4 (enlèvement des polluants en vrac et des déchets dangereux) est en grande partie décrite dans les registres de la GCC. Il est accepté que les mesures prises à cette étape de l'opération de MRC visaient à enlever les hydrocarbures du navire, ou à enlever d'autres matières dangereuses, comme l'amiante, qui auraient pu gêner l'enlèvement sécuritaire des hydrocarbures. Les frais liés à l'étape 4 sont donc acceptés en entier.

[60] Enfin, les frais liés aux étapes 5 à 7 ne sont pas acceptés. Il n'y a pas de preuve probante que le *Hydra Mariner* continuait de présenter une menace sérieuse de pollution par les hydrocarbures après les travaux de l'étape 4. En effet, les renseignements tirés des registres et des photographies de la GCC permettent de conclure que le navire avait cessé de présenter une telle menace. Par conséquent, les frais liés à sa déconstruction, à son enlèvement et à son élimination (à savoir les étapes 5 et 7) ne peuvent être indemnisés par le Fonds Navire.

[61] Tandis que les frais engagés pour l'assainissement des lieux (l'étape 6 dans ce dossier) sont parfois indemnisables, dans le cas présent, ils ne le sont pas. Il n'y a pas de preuve qu'un assainissement ait été nécessaire en raison d'une contamination par les hydrocarbures. Aucune quantité importante d'hydrocarbures n'a été rejetée du fait de l'incident ou au cours de l'intervention qui a suivi. Le Fonds Navire offre une indemnisation pour des dommages matériels

et environnementaux causés par une opération d'intervention en cas de pollution par les hydrocarbures. Dans ce dossier, il n'y a pas de preuve démontrant que des dommages de ce type se sont produits. Si des dommages matériels ou environnementaux sont survenus, que la GCC ne précise pas, on estime plutôt qu'ils seraient bien plus susceptibles d'être attribués à la lourde opération industrielle mise en œuvre à partir du 25 juillet 2022. Au cours de cette opération, le navire en acier de 34 mètres a été démantelé sur le lieu de son échouement.

[62] En fin de compte, seuls les frais liés aux étapes 1, 2 et 4 de l'opération de MRC sont acceptés, pour un montant total de 898 949,25 \$.

[63] Les frais de Minuteman Press ne sont pas expliqués dans les documents de la GCC. La facture fournie pour les étayer n'est pas suffisamment explicite non plus. En l'absence de précisions sur la façon dont l'impression et la plastification ont appuyé les efforts d'atténuation de la pollution par les hydrocarbures, les frais connexes sont rejetés.

[64] Enfin, les frais engagés pour le YCD sont acceptés en partie, au montant de 782,00 \$. Selon les documents fournis, le YCD a facturé 2 176,00 \$, plus la TVH, pour 32 jours d'entreposage à terre, et de frais de quaiage et d'électricité. L'opération de MRC sur l'île Navy a commencé le 16 juillet 2022 et s'est achevée le 8 août, moins d'un mois plus tard. On ne sait donc pas bien pourquoi la GCC a eu besoin de 32 jours d'entreposage au YCD. En tout cas, les frais connexes sont acceptés du 17 au 25 juillet, au prorata (68,00 \$ par jour), plus la TVH applicable.

[65] Le tableau suivant présente un résumé des montants réclamés et acceptés pour chaque entrepreneur engagé par la GCC.

| Entrepreneur    | Description du travail ou du service                                              | Montant réclamé        | Montant accepté        |
|-----------------|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------|------------------------|
| LOC             | Inspection du navire et ébauche de rapport                                        | 13 616,58 \$           | 8 280,00 \$            |
| CleanEarth      | Enlèvement par aspiration et élimination des liquides huileux                     | 4 519,08 \$            | 4 519,08 \$            |
| RMI             | Plongée d'inspection du navire                                                    | 4 080,20 \$            | 4 080,20 \$            |
| GEMTEC          | Inspection des lieux, conseils en matière de sécurité et enlèvement des munitions | 344 140,12 \$          | 344 140,12 \$          |
| ABL             | Évaluation de l'élimination du navire                                             | 11 488,50 \$           | 11 488,50 \$           |
| TPSGC           | Traduction de l'énoncé des travaux et des documents connexes                      | 9 407,50 \$            | 9 407,50 \$            |
| MRC             | Enlèvement, déconstruction et élimination du navire                               | 1 997 665,00 \$        | 898 949,25 \$          |
| Minuteman Press | Impression et plastification en grand format non spécifiées                       | 43,49 \$               | 0,00 \$                |
| YCD             | 32 jours d'entreposage, frais de quaiage et électricité                           | 2 502,40 \$            | 782,00 \$              |
| <b>Total</b>    |                                                                                   | <b>2 387 462,87 \$</b> | <b>1 281 646,65 \$</b> |

Table 3 – Résumé des frais réclamés et des frais acceptés pour les services contractuels

### *Annexes 3, 4 et 5 : Déplacements, salaires et heures de travail supplémentaires*

[66] En tout, 14 membres du personnel différents de la GCC ont pris part à une opération d'intervention qui a duré près de 18 mois. Ils ont passé 50 jours sur place à l'anse Wrights au cours de cette période. Les frais de salaire réclamés pour les heures normales de travail, au montant de 33 421,46 \$, comprennent une majoration de 27 % du taux de rémunération de base, représentant les avantages sociaux des employés. Les heures de travail supplémentaires ont été payées soit au taux de salaire et demi, soit au taux de salaire double de chaque employé (moins les avantages

sociaux des employés). Leur montant s'élève à 44 602,62 \$. Les taux de rémunération réclamés, y compris les avantages sociaux s'il y a lieu, ainsi que les multiples utilisés pour les heures de travail supplémentaires, sont considérés comme étant raisonnables.

[67] Les membres du personnel de la GCC ayant pris part à l'opération d'intervention étaient pour la plupart basés à Dartmouth, tout près du lieu de l'incident. La GCC a toutefois engagé des frais de déplacement de 13 157,53 \$ pour cinq membres du personnel. Trois d'entre eux étaient basés à Port Hastings, en Nouvelle-Écosse, à environ 260 kilomètres de Dartmouth par la route. Les deux autres employés étaient basés à Saint John, au Nouveau-Brunswick, à environ 410 kilomètres de là par la route. Les frais de déplacement réclamés comprennent les frais d'hôtel, les indemnités de repas, les péages et les frais de taxi. La preuve présentée par la GCC ne justifie pas expressément le choix de recourir à du personnel extérieur à la région d'Halifax, ce qui a naturellement augmenté les frais. Cela dit, dans certains cas, on peut présumer que ce choix découle de contraintes liées au personnel.

[68] En l'absence de justification expresse ou d'éléments permettant de déduire clairement l'étendue du déploiement, les principes généraux applicables suivants ont été employés pour évaluer les frais de salaire, d'heures de travail supplémentaires et de déplacement réclamés :

a. Les frais de déplacement et les salaires du personnel en déplacement sont généralement acceptés lorsque l'étendue du déploiement du personnel de la GCC était importante (dans ce dossier, pesait lourdement sur la base de Dartmouth). Ils sont alors acceptés comme étant raisonnables. Lorsque les frais de main-d'œuvre sont assujettis à des réductions, les frais associés au personnel en déplacement sont les premiers à être rejetés, compte tenu de leur coût supérieur;

b. Un minimum de deux membres du personnel est acceptable pour toutes les opérations sur l'eau. Généralement, trois membres sont toutefois acceptés à moins que la tâche ne consiste en une simple surveillance, peut-être du travail d'un entrepreneur de renom et bien équipé (comme MRC dans ce dossier). Plus de trois membres du personnel sont acceptables pour des opérations sur l'eau particulièrement exigeantes, d'assèchement par exemple;

c. Lorsque les registres ne rendent pas compte de la présence ou des activités d'une personne en particulier, les frais connexes ne sont pas acceptés;

d. Lorsque les registres relatifs à d'autres jours montrent qu'un nombre inférieur d'employés effectuent sensiblement la même tâche, le nombre inférieur d'employés est appliqué aux jours où ce nombre est dépassé sans explication;

e. Pour certaines activités très simples, comme la surveillance des opérations d'un entrepreneur à terre, un seul employé de la GCC est accepté.

[69] Le tableau ci-dessous fournit un résumé des frais réclamés et acceptés engagés pour les salaires liés aux heures normales de travail et aux heures de travail supplémentaires, et pour les déplacements. Étant donné la longue durée de l'opération d'intervention de la GCC, il n'est pas facile de présenter les données dans un format avenant. Le tableau vise uniquement à pouvoir être consulté rapidement. Il est présenté de la façon la plus ordonnée possible et les réductions sont

indiquées clairement en rouge. Comme il est décrit précédemment dans la lettre d'offre, aucuns des frais engagés par la GCC après le 25 juillet 2022 ne sont acceptés. En conséquence, le tableau ci-dessous ne comporte pas d'entrées après cette date.

| Année | Date  | Frais réclamés |                 |                         |               | Frais acceptés |                 |                         |               |
|-------|-------|----------------|-----------------|-------------------------|---------------|----------------|-----------------|-------------------------|---------------|
|       |       | Personnel      | Heures normales | Heures supplé-mentaires | Déplace-ments | Personnel      | Heures normales | Heures supplé-mentaires | Déplace-ments |
| 2021  | 01-17 | 2              | 0,00 \$         | 774,80 \$               | 0,00 \$       | 2              | 0,00 \$         | 774,80 \$               | 0,00 \$       |
|       | 01-18 | 2              | 124,68 \$       | 0,00 \$                 | 0,00 \$       | 2              | 124,68 \$       | \$0.00                  | 0,00 \$       |
|       | 01-30 | 6              | 0,00\$          | 4 690,72 \$             | 418,66 \$     | 6              | 0,00 \$         | 4 690,72 \$             | 418,66 \$     |
|       | 01-31 | 5              | 0,00 \$         | 3 985,54 \$             | 418,66 \$     | 4              | 0,00 \$         | 3 638,02 \$             | 418,66 \$     |
|       | 02-01 | 6              | 1 673,74 \$     | 1 654,42 \$             | 639,00 \$     | 6              | 1 673,74 \$     | 1 654,42 \$             | 424,17 \$     |
|       | 02-03 | 6              | 2 307,62 \$     | 518,78 \$               | 427,22 \$     | 6              | 2 307,62 \$     | 518,78 \$               | 59,15 \$      |
|       | 02-04 | 7              | 2 652,05 \$     | \$588.90                | 268,48 \$     | 6              | 2 307,63 \$     | 507,54 \$               | 209,33 \$     |
|       | 02-05 | 7              | 2 652,05 \$     | 0,00 \$                 | 209,33 \$     | 6              | 2 307,63 \$     | 0,00 \$                 | 209,33 \$     |
|       | 02-06 | 3              | 0,00 \$         | 1 471,65 \$             | 93,50 \$      | 3              | 0,00 \$         | 1 037,25 \$             | 41,85 \$      |
|       | 02-10 | 3              | 214,46 \$       | 0,00 \$                 | 0,00 \$       | 3              | 214,46 \$       | 0,00 \$                 | 0,00 \$       |
|       | 02-12 | 4              | 850,05 \$       | 0,00 \$                 | 0,00 \$       | 3              | 643,43 \$       | 0,00 \$                 | 0,00 \$       |
|       | 03-25 | 4              | 850 05\$        | 0,00 \$                 | 0,00 \$       | 3              | 643 43 \$       | 0,00 \$                 | 0,00 \$       |
|       | 03-26 | 3              | 71,49 \$        | 0,00 \$                 | 0,00 \$       | 1              | 27,58 \$        | 0,00 \$                 | 0,00 \$       |
|       | 04-07 | 3              | 571,91 \$       | 0,00 \$                 | 0,00 \$       | 3              | 571,91 \$       | 0,00 \$                 | 0,00 \$       |
|       | 04-08 | 3              | 35,74 \$        | 0,00 \$                 | 0,00 \$       | 1              | 13,79 \$        | 0,00 \$                 | 0,00 \$       |
|       | 05-28 | 4              | 627,23 \$       | 0,00 \$                 | 0,00 \$       | 3              | 534,91 \$       | 0,00 \$                 | 0,00 \$       |
|       | 06-25 | 3              | 133,73\$        | 0,00 \$                 | 0,00 \$       | 2              | 90,49 \$        | 0,00 \$                 | 0,00 \$       |
|       | 07-08 | 2              | 91,85 \$        | 0,00 \$                 | 0,00 \$       | 2              | 91,85 \$        | 0,00 \$                 | 0,00 \$       |
|       | 07-29 | 4              | 179,65 \$       | 0,00 \$                 | 0,00 \$       | 2              | 89 16 \$        | 0,00 \$                 | 0,00 \$       |
|       | 08-30 | 2              | 101,09 \$       | 0,00 \$                 | 0,00 \$       | 2              | 101,09 \$       | 0,00 \$                 | 0,00 \$       |
|       | 10-15 | 3              | 649,45 \$       | 0,00 \$                 | 0,00 \$       | 2              | 442,85 \$       | 0,00 \$                 | 0,00 \$       |
|       | 11-16 | 3              | 335,98 \$       | 0,00 \$                 | 0,00 \$       | 3              | 335,96 \$       | 0,00 \$                 | 0,00 \$       |
|       | 11-30 | 2              | 606,55 \$       | 0,00 \$                 | 0,00 \$       | 2              | 606,55 \$       | 0,00 \$                 | 0,00 \$       |
| 2022  | 12-06 | 3              | 929,35 \$       | 0,00 \$                 | 0,00 \$       | 2              | 639,60 \$       | 0,00 \$                 | 0,00 \$       |
|       | 12-08 | 2              | 442,80 \$       | 0,00 \$                 | 0,00 \$       | 2              | 442,80 \$       | 0,00 \$                 | 0,00 \$       |
|       | 07-16 | 3              | 0,00 \$         | 2 662,48 \$             | 0,00 \$       | 2              | 0,00 \$         | 1 850,72 \$             | 0,00 \$       |
|       | 07-17 | 3              | 0,00 \$         | 2 430,96 \$             | 0,00 \$       | 3              | 0,00 \$         | 2 249,28 \$             | 0,00 \$       |
|       | 07-18 | 3              | 1 102,61 \$     | 564,33 \$               | 0,00 \$       | 2              | 758,19 \$       | 388,06 \$               | 0,00 \$       |
|       | 07-19 | 3              | 1 102,61 \$     | 651,15 \$               | 0,00 \$       | 2              | 758,19 \$       | 447,75 \$               | 0,00 \$       |
|       | 07-20 | 3              | 1 102,61 \$     | 651 15 \$               | \$0,00 \$     | 2              | 758,19 \$       | 447,75 \$               | 0,00 \$       |
|       | 07-21 | 4              | 1 402,69 \$     | 682,47 \$               | 350,74 \$     | 2              | 758,19 \$       | 388,05 \$               | 0,00 \$       |
|       | 07-22 | 5              | 1 703,89\$      | 670,07 \$               | 716,15 \$     | 2              | 758,19 \$       | 295,77 \$               | 0,00 \$       |
|       | 07-23 | 2              | 0,00 \$         | 1 375,39 \$             | 734,05 \$     | 2              | 0,00 \$         | 1 375,39 \$             | 0,00 \$       |
| Total | 07-24 | 3              | 0,00 \$         | 1 933,75 \$             | 734,05 \$     | 2              | 0,00 \$         | 1 319,05 \$             | 0,00 \$       |
|       | 07-25 | 3              | 1 083,47 \$     | 597,19 \$               | 734,05 \$     | 2              | 739,04 \$       | 407,35 \$               | 0,00 \$       |
| Total |       | —              | 23 599,40 \$    | 25 903,75 \$            | 5 743,89 \$   | —              | 18 741,15 \$    | 21 990,70 \$            | \$1,781.15    |

Tableau 4 – Résumé des frais réclamés et acceptés pour les salaires liés aux heures normales de travail et aux heures de travail supplémentaires, et pour les déplacements (réductions signalées en rouge)

[70] Comme le montre le tableau 4 ci-dessus, les montants suivants sont acceptés pour les annexes 3 à 5 : 1 781,15 \$ pour les frais de déplacement, 18 741,15 \$ pour les salaires liés aux heures normales de travail et 21 990,70 \$ pour les salaires liés aux heures de travail supplémentaires.

#### Annexes 11 et 12 : Équipement de lutte contre la pollution et véhicules

[71] Sous l'annexe 11, la GCC cherche à recouvrer la somme de 61 827,59 \$. Celle-ci comprend 105,00 \$ pour l'utilisation de matelas absorbants, 1 769,80 \$ pour l'utilisation de tuyaux

et de pompes, 3 611,14 \$ pour l'usage d'une remorque de poste de commandement d'intervention, et 56 341,65 \$ pour l'utilisation de bateaux de la GCC.

[72] L'utilisation de matériel absorbant et de tuyaux et de pompes est documentée et est justifiée. Les frais connexes sont considérés raisonnables. Ces deux montants sont donc acceptés en entier.

[73] Pour les motifs énoncés plus haut, aucuns frais engagés au-delà du 25 juillet 2022 ne sont acceptés. Les frais réclamés pour la remorque et les bateaux de la GCC doivent être rajustés en conséquence. Le déploiement d'une remorque était raisonnable jusqu'au 25 juillet. Dix jours sont donc acceptés pour l'usage de la remorque au taux de 138,89 \$ par jour, soit en tout 1 389,00 \$.

[74] D'après les registres de la GCC, deux bateaux différents ont été utilisés, un bateau de lutte contre la pollution de classe II, facturé 1 194,23 \$ par jour pendant 47 jours, et un plus petit de classe I, facturé 53,21 \$ par jour pendant 4 jours. Le tableau ci-dessous résume l'utilisation des bateaux de la GCC, les montants correspondants réclamés et les montants finalement acceptés. Les motifs sont décrits un peu plus bas.

| Période d'utilisation   | Description du travail                                                                                  | Type de bateau | Nombre de jours | Montant réclamé     | Montant accepté     |
|-------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|-----------------|---------------------|---------------------|
| 2021-01-18              | Utilisation pendant 90 minutes pour inspecter le navire                                                 | Classe II      | 1               | 1 194,23 \$         | 597,12 \$           |
| 2021-01-30 à 2021-01-31 | Utilisation pendant une journée pleine pour mener des inspections poussées et des opérations de pompage | Classe II      | 2               | 2 388,46 \$         | 2 388,46 \$         |
| 2021-02-01 à 2021-01-05 | Utilisation pendant une journée pleine pour pomper les liquides huileux du navire                       | Classe II      | 4               | 4 776,92 \$         | 4 776,92 \$         |
| 2021-02-01 à 2021-02-05 | Utilisation pendant une journée pleine pour pomper les liquides huileux du navire                       | Classe I       | 4               | 212,84 \$           | 212,84 \$           |
| 2021-02-06 à 2021-02-10 | Évaluation du navire et remplacement du matériel absorbant                                              | Classe II      | 2               | 2 388,46 \$         | 106,42 \$           |
| 2021-02-12 à 2021-05-28 | Utilisation pendant une demi-journée pour pomper les liquides huileux du navire                         | Classe II      | 4               | 4 776,92 \$         | 2 388,46 \$         |
| 2021-06-25 à 2021-11-16 | Évaluation du navire et remplacement du matériel absorbant                                              | Classe II      | 6               | 7 165,38 \$         | 319,26 \$           |
| 2021-11-30 à 2021-12-08 | Surveillance des opérations d'inspection et d'enlèvement des munitions de GEMTEC                        | Classe II      | 3               | 3 582,69 \$         | 159,63 \$           |
| 2022-07-16 à 2022-08-09 | Surveillance des opérations de MRC                                                                      | Classe II      | 25              | 29 855,75 \$        | 532,10 \$           |
| <b>Total</b>            |                                                                                                         |                |                 | <b>56 341,65 \$</b> | <b>11 481,21 \$</b> |

Tableau 5 – Résumé des montants réclamés et des montants acceptés pour l'utilisation des bateaux de la GCC

[75] Trois grands thèmes expliquent la raison de l'acceptation ou du rejet des montants, figurant dans le tableau 5 ci-dessus, pour l'usage des bateaux de la GCC :

- a. En l'absence de preuve de la non-disponibilité d'un bateau de classe I, l'usage d'un bateau de classe II bien plus onéreux doit pouvoir être justifié par la preuve ou par simple déduction;
- b. La moitié du tarif journalier applicable est acceptée au lieu du plein tarif lorsqu'il est manifeste qu'un bateau a été déployé pour quatre heures ou moins;
- c. Alors qu'il est généralement accepté que la décision de la GCC de déployer un ou deux de ses bateaux à un moment donné était raisonnable, comme pour les autres postes de la réclamation, aucuns frais ne sont acceptés après le 25 juillet 2022.

Les deuxième et troisième thèmes sont expliqués suffisamment dans le tableau 5 et par le reste du raisonnement développé dans la lettre d'offre. Le deuxième thème est approfondi ci-après.

[76] Aucun élément ne prouve que la GCC n'avait pas à disposition un bateau de classe I pendant ses opérations d'intervention. On estime, au contraire, très probable qu'au moins un bateau était présent et disponible à la base de Dartmouth tout au long de l'intervention. En général, un bateau de lutte contre la pollution de classe I suffit pour réaliser des opérations de surveillance simples et des évaluations de base, et pour remplacer le matériel absorbant. Pour cela, la situation ne doit pas impliquer de conditions dangereuses, ni de longues distances. Aucun de ces facteurs n'entrait en jeu puisque l'île Navy est abritée et se trouve tout près de la base de Dartmouth de la GCC. En conséquence, chaque fois que des opérations de base ont été réalisées avec un bateau de classe II, le tarif d'un bateau de classe I a été utilisé à la place. Pour des opérations plus complexes impliquant des activités de pompage ou le déploiement ou la récupération d'un barrage flottant, l'utilisation d'un bateau de lutte contre la pollution de classe II a été acceptée. Enfin, compte tenu alors des nombreuses inconnues, l'utilisation d'un bateau de classe II est acceptée pour le premier jour de l'intervention sur l'eau de la GCC.

[77] La somme de 11 481,21 \$ est acceptée pour l'utilisation des bateaux de la GCC. Le montant total accepté pour l'annexe 11 s'élève à 14 745,01 \$.

[78] Dans le cadre de l'annexe 12, la GCC cherche à recouvrer la somme de 1 503,19 \$. Les frais engagés concernent l'utilisation de sept camions gouvernementaux différents au cours de son intervention. Généralement, la GCC réclame 67,56 \$ pour chaque jour d'usage de véhicules, un montant destiné probablement à englober l'entretien et la dépréciation. Ici, l'indemnisation n'est demandée que pour neuf jours à ce taux, soit 608,04 \$. D'après les documents fournis, une indemnisation à ce taux n'est pas demandée pour les jours où les distances parcourues étaient inférieures à 50 kilomètres. Un trajet aller-retour entre la base de Dartmouth de la GCC et l'anse Wrights est inférieur à 7 kilomètres par la route. Cela explique la disparité entre le nombre de jours d'usage de véhicules et le montant réclamé. La portion restante des sommes réclamées pour les véhicules, au montant de 895,15 \$, est pour le carburant. Soit un taux standard de 0,22 \$ par kilomètre a été utilisé, soit des reçus ont été soumis. Le taux par kilomètre est considéré comme étant raisonnable. Les frais de carburant établis d'après les reçus sont acceptés lorsqu'ils semblent correspondre aux kilomètres réellement parcourus dans le cadre de l'intervention liée au *Hydra Mariner*.

[79] Comme pour les autres parties de la présente réclamation, les frais engagés pour l'usage de véhicules après le 25 juillet 2022 ne sont pas acceptés. Bon nombre des véhicules utilisés par

la GCC n'étaient pas basés dans la région d'Halifax. L'usage de ces véhicules est accepté seulement lorsqu'il correspond à du travail réalisé par des membres du personnel en déplacement dont les salaires et frais de déplacement sont également acceptés comme étant raisonnables. D'après les registres de la GCC, la distance moyenne parcourue quotidiennement par chaque véhicule utilisé localement est de 10 kilomètres.

[80] Tous les frais réclamés pour l'usage de véhicules qui ont été engagés pendant la partie de l'intervention qui s'est déroulée en 2021 sont acceptés. Ce montant, qui s'élève à 494,96 \$, comprend 202,68 \$ en nombre de jours d'utilisation et 292,28 \$ en frais de carburant (140,00 \$ justifiés par un reçu unique et 152,28 \$ réclamés au taux par kilomètre). D'importantes réductions doivent toutefois être appliquées aux frais de véhicule réclamés pour 2022. Cela s'explique en partie par la date limite du 25 juillet 2022, mais aussi par la minoration substantielle des frais de déplacement et de personnel également décrits ci-dessus. Pour cette période, seuls des frais de 19,44 \$ liés à l'usage local de véhicules est accepté, au taux standard par kilomètre.

[81] En tout, la somme de 514,40 \$ est acceptée pour l'annexe 12.

### *Annexe 13 : Administration*

[82] La GCC demande à être indemnisée de 1 827,90 \$ pour les frais d'administration. D'après la GCC, les frais d'administration, calculés au taux de 3,09 %, ont été appliqués aux frais qu'elle réclame pour les déplacements et les heures normales de travail, y compris les coûts des avantages sociaux des employés. On ne sait pas bien comment la GCC a obtenu le montant réclamé. En utilisant les mêmes paramètres, les calculs effectués par le Fonds Navire produisent un montant inférieur.

[83] Le Fonds Navire accepte de longue date comme étant raisonnables les frais d'administration de la GCC appliqués aux frais de déplacement et de salaire, hors avantages sociaux des employés. La GCC n'a pas donné à penser qu'il faille s'écarter de cette norme dans le cas présent. Par conséquent, on n'y dérogera pas. L'application du taux d'administration de 3,09 % aux frais de déplacement et de salaire, hors avantages sociaux des employés, acceptés, donne le montant de 511,02 \$. Ce montant est accepté pour l'annexe 13.

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

[84] Le tableau suivant présente un résumé des frais réclamés et des frais acceptés :

| <b>Annexe</b>                                                   | <b>Frais réclamés</b>  | <b>Frais acceptés</b>  |
|-----------------------------------------------------------------|------------------------|------------------------|
| 2 – Services contractuels                                       | 2 387 462,87 \$        | 1 281 646,65 \$        |
| 3 – Déplacements                                                | 13 157,53 \$           | 1 781,15 \$            |
| 4 – Salaires – Personnel à temps plein                          | 33 421,46 \$           | 18 741,15 \$           |
| 5 – Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein | 44 602,62 \$           | 21 990,70 \$           |
| 11 – Équipement de lutte contre la pollution                    | 61 827,59 \$           | 14 745,01 \$           |
| 12 – Véhicules                                                  | 1 503,19 \$            | 514,40 \$              |
| 13 – Administration                                             | 1 827,90 \$            | 511,02 \$              |
| <b>Total</b>                                                    | <b>2 543 803,16 \$</b> | <b>1 339 930,08 \$</b> |

*Tableau XX – Résumé des montants réclamés et des montants acceptés*

[85] Le montant total des frais acceptés s'élève à 1 339 930,08 \$. Si l'offre est acceptée, ce montant sera payé en plus des intérêts prévus par la loi qui seront calculés à la date du paiement.

\*\*\*

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

[87] 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.

[88] 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.

[89] 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.

[90] Enfin, lorsque le demandeur accepte l'offre d'indemnité, l'administrateur devient subrogé dans les droits du demandeur relativement à l'objet de la réclamation. Le demandeur doit alors cesser tous ses efforts de recouvrement, et il doit coopérer avec le Fonds Navire dans ses efforts pour recouvrer par subrogation la somme qu'elle a versée.

Je vous prie d'agréer mes meilleures salutations.

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

Chiamaka Mogo, MPPGA