

Date: 20260130

Dossier: 566-02-51572

Référence: 2026 CRTESPF 10

*Loi sur la Commission des
relations de travail et de l'emploi
dans le secteur public fédéral et
Loi sur les relations de travail
dans le secteur public fédéral*



Devant une formation de la
Commission des relations
de travail et de l'emploi
dans le secteur public fédéral

ENTRE

LOUIS CALLAGHAN

fonctionnaire s'estimant lésé

et

**ADMINISTRATEUR GÉNÉRAL
(ministère des Pêches et des Océans)**

défendeur

Répertorié

Callaghan c. Administrateur général (ministère des Pêches et des Océans)

Affaire concernant un grief individuel renvoyé à l'arbitrage

Devant : Christopher Rootham, une formation de la Commission des relations de travail et de l'emploi dans le secteur public fédéral

Pour le fonctionnaire s'estimant lésé : Samantha Lamb, avocate

Pour le défendeur : Mathieu Cloutier, avocat

Affaire entendue à Charlottetown (Île-du-Prince-Édouard)
les 28 et 29 octobre 2025
et à Ottawa (Ontario)
les 4 et 5 décembre 2025.
(Traduction de la CRTESPF)

MOTIFS DE DÉCISION**(TRADUCTION DE LA CRTESPF)**

I. Aperçu

[1] Le 13 mai 2024, le bateau *Knot a Chance* s'est échoué dans le port de Malpeque, à l'Île-du-Prince-Édouard (Î.-P.-É.). Un autre bateau a essayé d'aider et a envoyé un appel de détresse, communément appelé un appel de détresse MAYDAY. Louis Callaghan, le fonctionnaire s'estimant lésé (le « fonctionnaire »), était le capitaine du Navire de la Garde côtière canadienne (NGCC) *S. Dudka* ce jour-là. Le NGCC *S. Dudka* se trouvait à environ 6,3 milles marins au nord-nord-ouest de l'entrée du port de Malpeque lorsque l'appel de détresse MAYDAY a été lancé. Au lieu d'offrir de l'aide, le fonctionnaire a piloté le NGCC *S. Dudka* au-delà du port de Malpeque pendant de 13 à 17 minutes. Il a ensuite appelé pour demander s'il devait aider et a été informé qu'il devrait le faire; il s'est arrêté, a attendu plus de cinq minutes pour qu'on lui dise d'aider une deuxième fois, a fait demi-tour et s'est dirigé vers le port de Malpeque. Avant qu'il n'arrive, les cinq occupants du *Knot a Chance* avaient été secourus. Il a été informé de suspendre son aide, a fait demi-tour et a poursuivi son voyage.

[2] Le présent grief concerne la question de savoir si le fonctionnaire aurait dû être licencié pour ne pas avoir répondu à cet appel de détresse au cours de cette période.

[3] Le fonctionnaire affirme qu'il ne s'est livré à aucune conduite répréhensible parce que les navires de la Garde côtière devraient attendre d'être affectés à la tâche avant de répondre à un appel de détresse. Il a tort; tous les capitaines ont une obligation légale de répondre à un appel de détresse dès qu'ils reçoivent cet appel, et les politiques de la Garde côtière affirment cette obligation. De plus, j'ai conclu que ce n'est pas ce qu'il croit sincèrement. Il n'a jamais allégué une telle croyance au cours de l'une des étapes de l'enquête de la Garde côtière ou du processus disciplinaire, ses actes ce jour-là sont incompatibles avec cette croyance et, suivant celle-ci, il devrait adopter la position absurde (ce qu'il a tenté de faire pendant son témoignage) selon laquelle un navire de la Garde côtière devrait passer devant un bateau qu'il voit en détresse uniquement parce qu'il n'a pas été officiellement affecté à la tâche de lui fournir de l'aide.

[4] J'ai conclu que la gravité de l'inconduite du fonctionnaire, ainsi que son refus de dire qu'il ferait les choses différemment la prochaine fois, l'emportent sur son service

de longue durée et par ailleurs distingué. Je dois rejeter le présent grief et confirmer son licenciement.

[5] Mes motifs détaillés suivent.

II. Faits à l'origine du licenciement

[6] Le présent grief concerne des événements qui se sont produits au cours de la période de 8 h 26 à 8 h 55 le 13 mai 2024, sur le *NGCC S. Dudka*. Il y avait quatre personnes à bord du *NGCC S. Dudka* ce jour-là : le capitaine Louis Callaghan; l'ingénieur Siméon Ouellet; le matelot de pont régulier Patrick O'Brien; et un matelot de pont temporaire Michael Gsell. Chacun d'eux avait des souvenirs différents de ce qui s'est passé exactement au cours de cette période. Ils avaient également des souvenirs différents de ce qui s'est passé le 21 mai 2024, après que les trois membres d'équipage ont signalé le fonctionnaire et ont eu une dispute avec lui à ce sujet.

[7] Normalement, je passerais en revue chacun de leur témoignage en détail pour régler les différences entre eux après avoir évalué leur crédibilité et leur fiabilité en tant que témoins. Cependant, j'ai décidé qu'il n'est pas nécessaire que je le fasse dans le présent cas. À une exception près, que j'expliquerai plus tard (la question de savoir si le fonctionnaire a entendu l'appel de détresse pour la première fois à 8 h 26 ou à 8 h 33), je suis disposé à accepter la version des événements du fonctionnaire parce que – même selon sa version des événements – l'employeur a justifié son licenciement.

[8] Je commencerai par décrire le *NGCC S. Dudka*, sa mission et son équipage ce jour-là. J'expliquerai ensuite ce qui s'est passé après 8 h 26 le 13 mai 2024. Enfin, j'exposerai l'explication du fonctionnaire de ce qui s'est passé ce jour-là.

A. Le *NGCC S. Dudka*

[9] Le *NGCC S. Dudka* a été lancé et est entré en service au sein de la Garde côtière en 2013. Il s'agit d'un bateau d'aluminium, mesurant 14,6 mètres de long et 5,1 mètres de large. Il a un creux de 0,8 mètre seulement (c.-à-d. la partie du bateau qui est dans l'eau ou la profondeur à laquelle il est immergé). Il se déplace à une vitesse d'environ 20 nœuds. Ses spécifications indiquent que sa vitesse maximale est de 32 nœuds, même si le fonctionnaire a témoigné qu'il pouvait atteindre jusqu'à 33 nœuds.

[10] Par souci de commodité, un nœud équivaut à un mille marin par heure. Un mille marin est différent d'un mille ordinaire; il correspond à une minute de latitude à

l'équateur, soit 1 852 mètres. Par conséquent, 1 nœud équivaut à environ 1,852 kilomètre l'heure.

[11] Les parties ont fourni une photo du *NGCC S. Dudka* et quelques photographies de son intérieur. J'ai reproduit ces photographies dans la présente décision, car elles aident à expliquer en partie ce qui s'est passé le 13 mai 2024.

[12] Le *NGCC S. Dudka* ressemble à ceci :



[13] L'équipage du *NGCC S. Dudka* a passé presque tout son temps pendant les 17 minutes en litige à l'intérieur de la cabine. Le fonctionnaire, en tant que capitaine, était assis à l'avant droit (tribord) de la cabine dans le fauteuil du capitaine.



[14] La station de l'ingénieur est à l'avant gauche (bâbord) de la cabine :



[15] Les matelots de pont étaient assis à l'arrière de la cabine :



B. La mission du NGCC S. Dudka

[16] Le NGCC S. Dudka est un navire de conservation et de protection et un navire de recherche et de sauvetage secondaire.

[17] Sa mission principale est la conservation et la protection de la vie marine. Il passe la plupart de ses journées avec un agent des pêches à bord, ainsi que son équipage. Ces jours-là, le NGCC S. Dudka parcourt des étendues d'eau autour de l'Î.-P.-É., inspectant des casiers à homards, des casiers à crabe, des lignes de pêche et d'autres objets semblables. L'agent des pêches décide où envoyer le NGCC S. Dudka ces jours-là. Les jours où aucun agent des pêches n'est présent, l'équipage demeure au port pour mettre la paperasse et l'entretien à jour ou se déplace au large à des fins de formation. Il s'agit d'un travail saisonnier pendant les saisons de pêche, généralement entre avril et octobre chaque année, même si le fonctionnaire a témoigné qu'il devait déplacer le NGCC S. Dudka vers la Nouvelle-Écosse deux fois pendant la période hors saison.

[18] Le fait qu'il constitue un navire de recherche et de sauvetage secondaire signifie que le NGCC S. Dudka est équipé pour accomplir des tâches de recherche et de sauvetage, mais il ne s'agit pas de sa fonction principale. Il a de l'équipement de recherche et de sauvetage à bord, mais pas la totalité de l'équipement d'un navire de recherche et de sauvetage primaire.

[19] Le *NGCC S. Dudka* est basé à Alberton, à l'Î.-P.-É.

[20] Il y a deux autres parties de la Garde côtière qu'il est utile de comprendre maintenant pour le contexte : le centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage (CCCOS) et le centre des Services de communications et de trafic maritimes (SCTM) à Sydney, en Nouvelle-Écosse. Le CCCOS est chargé de la coordination des opérations de recherche et de sauvetage dans sa région désignée. Les SCTM fournissent des communications radio maritimes et surveillent la circulation des navires pour assurer une navigation efficace et en toute sécurité dans la région côtière environnante.

C. Équipage du *NGCC S. Dudka*

[21] Normalement, le *NGCC S. Dudka* compte sur un équipage de trois personnes : un capitaine (parfois appelé le commandant divisionnaire ou, familièrement, le skipper), un ingénieur et un matelot de pont. Leur horaire de travail est le suivant : deux semaines de travail, puis deux semaines à la maison, pendant les saisons qu'ils travaillent. Il ne s'agissait pas d'une pleine période de deux semaines (comme dans le présent cas, ils ont travaillé du lundi 13 mai 2024 au mercredi suivant, soit le 21 mai 2024), mais d'un nombre d'heures approximatif.

[22] Le fonctionnaire était le capitaine du *NGCC S. Dudka* pendant ces événements. Il a grandi sur l'Île-du-Prince-Édouard et a commencé à travailler dans l'industrie maritime au début des années 1980. Il a occupé divers emplois sur des petites embarcations, des traversiers de voiture et une barge océanique. Il a également obtenu un permis de pêche et a pêché des homards puis des huîtres, ce qu'il a continué à faire jusqu'à la présente audience. Le fonctionnaire s'est joint à la Garde côtière en 2006 en tant qu'employé occasionnel. Il a pendant environ trois saisons participé à des activités de recherche et de sauvetage à Summerside, à l'Î.-P.-É., et a travaillé quelques mois d'hiver dans ce que les témoins appellent la [traduction] « grande flotte » (c.-à-d. brise-glaces et navires baliseurs). En 2009, le fonctionnaire a obtenu un emploi à Alberton en tant que matelot de pont sur un navire là-bas. Le *NGCC S. Dudka* a remplacé ce navire en 2013, et le fonctionnaire a travaillé sur ce navire en tant que matelot de pont. Vers 2014, il a été promu ingénieur et, en 2017, il a été nommé commandant divisionnaire du *NGCC S. Dudka*. Il a occupé ce poste jusqu'à son licenciement en 2024.

[23] Au cours des événements du 13 mai 2024, il était assis sur le fauteuil du capitaine (la première photo) pendant les périodes les plus pertinentes.

[24] L'ingénieur du *NGCC S. Dudka* pendant ce quart de travail était M. Ouellet. Il a été membre des Forces armées canadiennes de 2014 à 2023 et a s'est ensuite joint à la Garde côtière le 7 mars 2024. M. Ouellet a passé la grande partie de sa carrière sur la grande flotte parce qu'il souffre du mal de mer, et être sur la grande flotte est plus facile pour lui que de travailler sur des petits navires comme le *NGCC S. Dudka*. M. Ouellet n'était pas l'ingénieur habituel du *NGCC S. Dudka*. Il avait travaillé un quart sur le *NGCC S. Dudka* avant le quart qui a commencé le 13 mai 2024. L'ingénieur est chargé de la maintenance du moteur d'un navire. Cependant, une autre tâche de l'ingénieur à bord du *NGCC S. Dudka* consistait à faire fonctionner l'équipement de pêche (principalement, des grues pour soulever les casiers à homard hors de l'eau); M. Ouellet a témoigné qu'il [traduction] « ne souhaitait pas » manier cet équipement, donc la Garde côtière a affecté un deuxième matelot de pont au navire pour exécuter ces tâches.

[25] Il occupe son poste dans la chaise située à l'avant-gauche (la deuxième photo). Cependant, en raison de son mal de mer, il est parfois assis à l'arrière (la troisième photo).

[26] Le capitaine et l'ingénieur sont considérés comme les officiers du navire, contrairement aux matelots de pont, qui ne le sont pas.

[27] Le matelot permanent sur le *NGCC S. Dudka* était M. O'Brien. Ce dernier s'est joint à la Garde côtière en 2017 et a été affecté en tant que matelot de pont sur le *NGCC S. Dudka* pour toute sa carrière, jusqu'aux événements en litige. Au cours de son témoignage, M. O'Brien m'a semblé être une personne taciturne; les autres membres de l'équipage l'ont également décrit comme calme ou doux. Par conséquent, M. O'Brien n'a pas expliqué davantage ses antécédents personnels et son expérience. Il occupe son poste dans l'une des chaises arrière, où il est resté jusqu'à ce qu'on lui demande de prendre la roue en entrant dans la baie Malpeque, ce qui signifie qu'il ne pouvait pas entendre tout ce qui se passait à l'avant sur le navire.

[28] Le matelot de pont temporaire sur le *NGCC S. Dudka* était M. Gsell. Ce dernier n'étant pas une personne taciturne, j'en ai appris beaucoup à son sujet. Il a immigré au Canada en provenance de la Suisse en 2019. Il a été travailleur indépendant dans

l'industrie de la construction pendant 14 ans en Suisse. De plus, il a fait partie de l'armée suisse en tant que soldat de sauvetage. Lorsqu'il a déménagé à l'Î.-P.-É. en 2019, il a fait des boulots divers, y compris dans la construction, comme pêcheur de homards et comme pompier volontaire. Il s'est joint à la Garde côtière en 2023. Son travail principal relevait du domaine de la recherche et du sauvetage, le plus souvent en tant que matelot de pont sur ce qu'il appelait une embarcation de sauvetage. Il venait d'achever un cours de trois semaines en formation de spécialiste en sauvetage en décembre 2023. Il a été affecté au *NGCC S. Dudka* pour le quart commençant le 13 mai 2024 afin d'aider à faire remonter les casiers à homards au moyen de la grue. M. Gsell n'avait jamais rencontré aucun des autres membres de l'équipage avant ce quart. Il occupe lui aussi son poste dans l'une des chaises arrière, mais le 13 mai, il s'est déplacé pas mal, y compris dans la cabine et à l'extérieur sur le pont à gauche, pour examiner l'équipement qui pourrait être utilisé au cours d'un sauvetage.

D. Le voyage du *NGCC S. Dudka* du 13 mai 2024

[29] Comme je l'ai déjà mentionné, le *NGCC S. Dudka* était accosté à Alberton. Les membres de l'équipage devaient passer leur premier jour ensemble à naviguer vers North Rustico, à l'Î.-P.-É. (que les témoins ont appelé simplement « Rustico »), pour récupérer un agent des pêches et ensuite effectuer ses tâches normales en matière de conservation. Le *NGCC S. Dudka* accosterait alors à Souris, à l'Î.-P.-É., pour le reste du quart, sortant chaque jour pour accomplir des tâches de conservation.

[30] Le 13 mai 2024, le *NGCC S. Dudka* a commencé à naviguer le matin. M. Callaghan a témoigné qu'ils ont levé l'ancre vers 8 h, et M. O'Brien a témoigné qu'ils sont partis vers 7 h 30. Cependant, le journal de bord de M. Callaghan indique qu'ils sont partis à 6 h et, étant donné la distance entre leur emplacement à 8 h 30 et Alberton, ainsi que la vitesse du *NGCC S. Dudka*, ils ne peuvent pas être partis à 8 h. L'heure de la journée à laquelle ils sont partis n'a aucune importance, donc je n'ai pas besoin de régler cette question. Quelle que soit l'heure à laquelle ils sont partis, ils naviguaient d'Alberton à Rustico, voyageant à environ 20 nœuds.

[31] M. Callaghan a témoigné qu'il y avait des problèmes de radio ce jour-là. Le *NGCC S. Dudka* a deux radios. L'une des radios était brisée, et M. Callaghan a soumis un bon de travail pour cela ce matin-là. M. Callaghan a également témoigné que lorsqu'il commence à naviguer chaque jour, il effectue une vérification des radios avec les SCTM à Sydney, en Nouvelle-Écosse. Il a témoigné que la première vérification de

radio n'a pas fonctionné, mais qu'il s'est quand même mis en route, et qu'une deuxième vérification de radio a fonctionné. En plus des deux radios, il communique également avec les SCTM par téléphone cellulaire, comme cela sera décrit plus loin.

[32] À 8 h 26, le bateau de pêche *Net Income* a fait un appel de détresse MAYDAY au nom du bateau de pêche *Knot a Chance*, qui prenait de l'eau à l'entrée de ce qui est appelé le port de Malpeque dans l'énoncé conjoint des faits des parties, mais que certains témoins ont appelé la baie Malpeque; je vais donc utiliser ce nom à partir de maintenant. Cet appel de détresse MAYDAY a été enregistré, et plusieurs témoins l'ont écouté au cours de l'audience. L'appel de détresse MAYDAY commence par l'appel « MAYDAY MAYDAY MAYDAY », et il indique que le navire *Knot a Chance* s'est échoué à l'entrée de la baie Malpeque. La diffusion provenant du bateau faisant l'appel de détresse MAYDAY dure environ trois minutes, ce qui inclut ses échanges avec la Garde côtière.

[33] À 8 h 33, un deuxième message a été diffusé, cette fois par les SCTM. Les membres de l'équipage ont tous appelé cela un appel de détresse « MAYDAY relay ». Comme cet appel a lui aussi été enregistré, je l'ai écouté, avec plusieurs témoins. Essentiellement, il a servi à communiquer les renseignements selon lesquels il y avait un MAYDAY concernant *Knot a Chance* et à donner l'emplacement général (la baie Malpeque), ainsi que les coordonnées précises du *Knot a Chance*.

[34] Lorsque M. Callaghan a écouté le premier appel de détresse MAYDAY au cours de l'audience, il a affirmé qu'il ne le reconnaissait pas et il a nié l'avoir entendu le 13 mai 2024. Les trois autres membres de l'équipage ont témoigné qu'ils avaient entendu le premier appel de détresse MAYDAY et que M. Callaghan l'avait également entendu. J'accepte leur témoignage et non le sien en raison du souvenir plus contemporain de M. Callaghan qui va à l'encontre de leur témoignage.

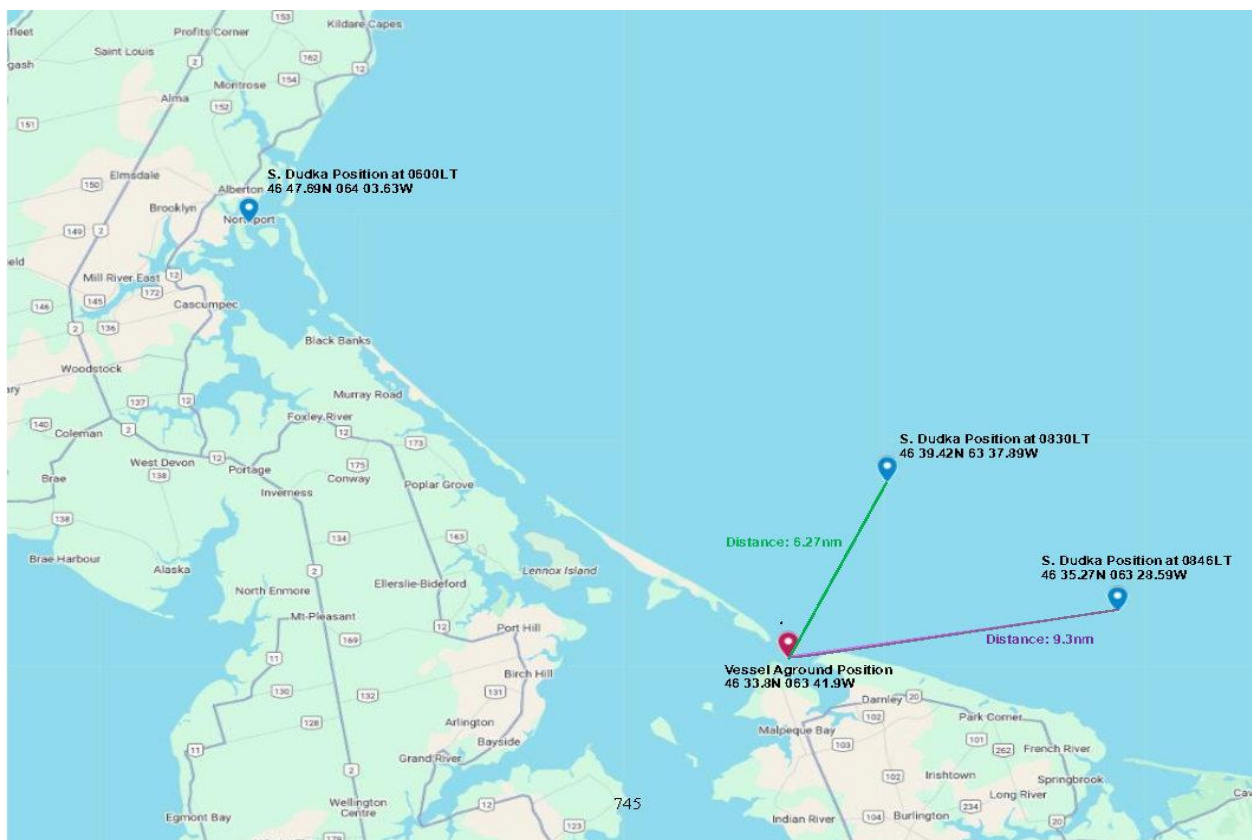
[35] Pour expliquer, après les événements que je vais décrire, la Garde côtière a mené une enquête. M. Callaghan a eu plusieurs occasions de fournir une déclaration. Il a témoigné que, lors de la préparation de ses déclarations, il n'avait pas eu accès aux enregistrements audio de l'appel de détresse MAYDAY ou de l'appel MAYDAY relay. Dans sa déclaration du 29 mai 2024, il a dit que [traduction] « [...] le bateau qui a fait l'appel ne pouvait pas entrer là [dans la baie Malpeque], elle était trop peu profonde et les remous étaient trop grands ». Les renseignements sur les autres bateaux et les

remous faisaient partie du premier appel de détresse MAYDAY, mais ils ne faisaient pas partie du MAYDAY relay. Par conséquent, M. Callaghan n'aurait pu connaître l'existence des autres bateaux et des remous que s'il avait entendu l'appel de détresse MAYDAY et non seulement le MAYDAY relay. Pour ce motif, j'ai conclu que M. Callaghan a entendu l'appel de détresse MAYDAY qui a commencé à 8 h 26.

[36] Le *NGCC S. Dudka* n'a offert aucune aide à ce moment-là.

[37] M. Callaghan a fait une inscription dans le journal à 8 h 30, montrant l'emplacement du *NGCC S. Dudka*. Il se situait à environ 6,27 milles marins de l'entrée de la baie Malpeque.

[38] Le *NGCC S. Dudka* a continué à naviguer jusqu'à un moment donné entre 8 h 43 et 8 h 46, heure à laquelle il avait dépassé l'entrée de la baie Malpeque et se trouvait à une distance d'environ 9,3 milles marins. Une carte indiquant ces coordonnées a été déposée en preuve :



[39] À 8 h 43, M. Callaghan a appelé les SCTM à la radio. Cette conversation a duré presque quatre minutes. Les SCTM ont parlé au CCCOS, qui a chargé le *NGCC S. Dudka*

d'offrir une aide relativement à l'appel de détresse MAYDAY à 8 h 54. À un moment donné entre 8 h 43 et 8 h 46, le *NGCC S. Dudka* a fait un arrêt; entre cet arrêt et 8 h 55, il a fait demi-tour et s'est dirigé vers la baie Malpeque. Je décrirai bientôt les différentes versions sur le moment où le navire s'est arrêté et a commencé son trajet de retour. À 9 h 33, le *NGCC S. Dudka* a été informé de suspendre son aide relativement à cet appel de détresse MAYDAY, a fait demi-tour et a repris son chemin.

[40] Le service d'incendie local a fini par secourir les gens sur le *Knot a Chance*, et personne n'a été blessé ce jour-là.

[41] Il existe entre les membres d'équipage des différences sur la question de savoir ce qui s'est passé entre 8 h 26 et 8 h 43 ce matin-là. Comme je l'ai déjà mentionné, je n'ai pas besoin de régler toutes ces différences. À part conclure que M. Callaghan s'est trompé dans son témoignage lorsqu'il a affirmé qu'il n'avait pas entendu le premier appel de détresse MAYDAY, je suis disposé à accepter sa version des événements, car, même selon sa version, sa conduite justifie son licenciement.

[42] Voici les deux principaux faits. En premier lieu, M. Callaghan était le capitaine du *NGCC S. Dudka*, et donc, selon ses propres mots pendant son témoignage, il est celui qui a pris la décision de ne pas répondre à l'appel de détresse MAYDAY après l'avoir entendu. En deuxième lieu, il a gardé le cap à la même vitesse jusqu'à ce qu'il appelle les SCTM à 8 h 43.

[43] M. Callaghan a témoigné qu'il avait entendu qu'un bateau s'était échoué à la baie Malpeque. Il a témoigné qu'il n'avait pas entendu les coordonnées du bateau en question. Il a affirmé dans son témoignage qu'il a demandé à M. Gsell d'écrire les coordonnées, mais que ce dernier ne les a pas entendues non plus. Je fais remarquer que M. Gsell a témoigné qu'il a essayé d'écrire les coordonnées de sa propre initiative; la question de savoir si on lui a demandé de le faire ou non n'a pas d'importance. Tous les membres de l'équipage sont d'accord pour dire qu'ils n'ont pu entendre toutes les coordonnées, mais qu'ils ont pu entendre qu'il s'agissait de l'entrée de la baie Malpeque.

[44] M. Gsell a témoigné que M. Callaghan avait éteint la radio ou baissé le volume afin de ne pas avoir à écouter l'appel de détresse MAYDAY. M. Callaghan n'a pas témoigné à ce sujet dans le cadre de son interrogatoire principal. Il a été interrogé à ce sujet en contre-interrogatoire. Il a donné trois réponses différentes : il a dit qu'on ne

pouvait pas se débarrasser d'une alarme de détresse MAYDAY en appuyant sur le volume de la radio, il a dit qu'il avait baissé le volume un peu et que les autres membres de l'équipage avaient mal compris et avaient cru qu'il l'avait éteint, puis il a dit qu'il avait enfoncé le bouton de volume, en déclarant : [traduction] « Je suppose afin d'étouffer l'alarme. » Quelle que soit la réponse de M. Callaghan que je crois, il a fait quelque chose pour baisser le volume de l'appel de détresse MAYDAY au cours d'une situation de détresse MAYDAY.

[45] Les autres membres de l'équipage ont témoigné que M. O'Brien a demandé à M. Callaghan s'ils allaient répondre à l'appel de détresse MAYDAY et qu'il a dit [traduction] « Non », parce que l'eau est peu profonde, et qu'on leur demanderait de toute façon de suspendre leur aide. M. Callaghan a nié avoir dit cela. Il a témoigné que M. O'Brien lui a dit quelque chose, mais qu'il ne pouvait pas l'entendre. M. Callaghan a nié avoir dit à M. O'Brien qu'on leur demanderait de toute façon de suspendre leur aide. Il a déclaré qu'il avait plutôt dit cela à l'agent des pêches lorsqu'il l'a appelé après avoir été chargé de répondre à l'appel de détresse MAYDAY, afin d'informer celui-ci de la raison pour laquelle ils passeraient le prendre en retard.

[46] M. Gsell a témoigné qu'en plus de M. O'Brien, il a également demandé à M. Callaghan la raison pour laquelle ils ne répondaient pas à l'appel de détresse MAYDAY, et il a dit que quelqu'un d'autre viendrait les chercher et qu'en outre, ce n'était pas assez profond à cet endroit. Les autres membres de l'équipage n'ont pas entendu cette discussion, et M. Callaghan nie qu'elle ait eu lieu. M. Gsell a également témoigné que quelqu'un du CCCOS a appelé M. Callaghan entre l'appel de détresse MAYDAY et le moment où le *NGCC S. Dudka* s'est arrêté, mais les autres membres de l'équipage ne se souviennent d'aucun appel de ce genre, M. Callaghan nie qu'il ait eu lieu et il n'y a aucun registre d'un tel appel provenant du CCCOS ou des SCTM. J'ai conclu que l'employeur n'a pas établi que cet appel a eu lieu.

[47] M. Callaghan a témoigné qu'il a arrêté le navire et qu'il a ensuite appelé les SCTM à 8 h 43. Je fais remarquer que, pendant l'appel, il a dit qu'il s'approchait d'une bouée (ce qui laisse entendre que le navire était encore en mouvement lorsqu'il a commencé l'appel), mais le *NGCC S. Dudka* s'est arrêté à un moment donné pendant l'appel avec les SCTM. Il est plus probable que le *NGCC S. Dudka* se soit arrêté pendant l'appel à environ 8 h 46, lorsque M. Callaghan a donné sa position, et non avant. Les parties m'ont fourni un enregistrement audio de cet appel. Essentiellement,

M. Callaghan a appelé les SCTM à 8 h 43 pour demander si tout était réglé. Les SCTM ont fourni les coordonnées du *Knot a Chance*. M. Callaghan a demandé s'il devrait offrir une aide. Les SCTM ont dit : [traduction] « si vous êtes en mesure d'aider, ce serait formidable. » Puis ils l'ont mis en attente pendant environ une minute. Lorsqu'ils ont de nouveau parlé avec lui, M. Callaghan a fourni les coordonnées du *NGCC S. Dudka*. Les SCTM ont ensuite dit qu'ils appelleraient le CCCOS et qu'ils le rappelleraient. Cet appel a duré environ quatre minutes, donc il a pris fin à environ 8 h 47.

[48] Les journaux du CCCOS indiquent que le *NGCC S. Dudka* a appelé les SCTM à 8 h 47 et que le CCCOS a dit aux SCTM de lui demander de répondre à l'appel de détresse MAYDAY. Le journal des SCTM indique ensuite qu'ils ont appelé M. Callaghan à 8 h 51 pour le charger d'aller de l'avant, dans un appel qui s'est terminé à 8 h 55. Le *NGCC S. Dudka* s'est ensuite dirigé vers la baie Malpeque à environ 25 nœuds, ce qui était plus rapide que sa vitesse de croisière normale, mais moins que sa vitesse maximale.

[49] À la bouée de mi-chenal à l'entrée de la baie Malpeque, M. Callaghan a demandé à M. O'Brien de prendre la roue, afin de conduire le *NGCC S. Dudka* dans la baie Malpeque. Même si certains membres de l'équipage en ont déduit que M. Callaghan n'était pas à l'aise pour piloter le *NGCC S. Dudka* dans la baie Malpeque, l'employeur ne m'a pas demandé de tirer une conclusion particulière de ce fait et je n'en ai tiré aucune conclusion ou inférence. M. O'Brien a témoigné qu'ils avaient parcouru les trois quarts environ du trajet dans la baie de Malpeque lorsqu'on leur a demandé de suspendre leur aide.

[50] Les cinq marins à bord du *Knot a Chance* ont été secourus par le service d'incendie local vers 9 h 13 (selon les journaux du CCCOS et des SCTM). Il y a eu un message de diffusion à cet effet à environ 9 h 18; cependant, les quatre membres d'équipage s'entendent pour dire qu'ils n'ont pas entendu ce message. Il y a aussi un message sur le répondeur de M. Callaghan indiquant que les SCTM ont essayé de communiquer avec lui à 9 h 19 pour lui dire de suspendre son aide, mais il n'a pas entendu l'appel. En fin de compte, à 9 h 33, les SCTM ont communiqué avec M. Callaghan par radio, puis il les a appelés sur son téléphone cellulaire. Au cours de cet appel, ils lui ont dit de suspendre sa réponse à l'appel de détresse MAYDAY.

[51] En résumé, il y a eu un appel de détresse MAYDAY à 8 h 26 qui a été effectué à environ 6,27 milles marins du *NGCC S. Dudka*. Même si l'équipage n'a pas entendu les coordonnées exactes du bateau en détresse, il savait où il se trouvait de façon générale. Plutôt que de faire demi-tour et d'apporter de l'aide, M. Callaghan a maintenu le *NGCC S. Dudka* sur son trajet d'alors, passant devant le bateau en détresse, pendant 17 minutes jusqu'à ce qu'il appelle pour demander s'il devait répondre au MAYDAY à 8 h 43. À un moment donné au cours de cet appel, il a arrêté le *NGCC S. Dudka*. Vers 8 h 44 (soit une minute après le début de l'appel), les SCTM lui ont demandé d'apporter une aide. Il ne l'a pas fait immédiatement. Les SCTM ont appelé le CCCOS, qui lui a attribué la tâche d'aller de l'avant. À un moment donné entre 8 h 51 et 8 h 55, cette tâche lui a été communiquée et il s'est dirigé vers la baie Malpeque.

[52] À ce moment-là, M. Callaghan a dit aux SCTM qu'il était à une distance d'environ une heure, sans voyager à sa vitesse maximale. Cependant, il estimait également à tort qu'il était à une distance de 27 milles marins, alors que ses coordonnées indiquent qu'il n'était qu'à une distance de 9,3 milles marins. Quoi qu'il en soit, les membres de l'équipage ont tous témoigné que M. O'Brien a pris la roue à la bouée de mi-chenal de la baie Malpeque et M. O'Brien a témoigné qu'ils avaient fait les trois quarts du chemin dans la baie lorsqu'on leur a demandé de suspendre leur aide à 9 h 33, ce qui était un peu moins de 40 minutes après le début.

[53] Comme je l'ai déjà mentionné, le service d'incendie local a secouru les marins à environ 9 h 13, sans l'aide de la Garde côtière. Les membres de l'équipage du *NGCC S. Dudka* n'étaient pas certains non plus s'ils auraient pu apporter leur aide; M. Callaghan a témoigné qu'il n'y avait pas grand-chose que le *NGCC S. Dudka* aurait pu faire parce que le *Knot a Chance* s'était échoué, tandis que les autres membres de l'équipage ont donné d'autres exemples de choses qu'ils auraient pu faire que M. Callaghan a décrites comme n'étant pas pratiques. Je ne suis pas bien placé pour décider si le *NGCC S. Dudka* aurait pu aider relativement à ce sauvetage. Je souscris au témoignage de M. O'Brien selon lequel, à tout le moins, ils auraient pu sortir les occupants du bateau à ciel ouvert envoyé pour les secourir et les garder dans la cabine plus chaude du *NGCC S. Dudka*; la question de savoir s'ils auraient pu en faire beaucoup plus dépasse mes connaissances et elle n'est pas pertinente dans le présent grief.

[54] S'ils ont parcouru la grande partie du trajet en un peu moins de 40 minutes et qu'ils étaient à une distance de 9,3 milles marins, ils seraient arrivés à temps pour apporter de l'aide s'ils s'étaient dirigés vers la baie Malpeque dès que l'appel de détresse MAYDAY a pris fin à 8 h 30 (c.-à-d. même en leur accordant quelques minutes de grâce). Ils n'auraient peut-être pas été en mesure d'aider, mais ils auraient été là.

E. Explication du fonctionnaire de la raison pour laquelle il a attendu avant de répondre à l'appel de détresse MAYDAY

[55] M. Callaghan a témoigné au sujet des événements survenus le 13 mai 2024. Après avoir entendu son témoignage, je suis toujours dans l'incertitude quant à la raison pour laquelle il a attendu avant de répondre à l'appel de détresse MAYDAY.

[56] À l'audience du grief au troisième palier avant l'arbitrage, il a affirmé qu'il n'avait pas répondu parce que son équipage était inexpérimenté et le *NGCC S. Dudka* avait des problèmes de pilotage et des problèmes de radio. Il a été interrogé à ce sujet en contre-interrogatoire et il a dit qu'il n'avait pas pris de décision sur le fondement de ces facteurs.

[57] C'est la seule fois où j'ai entendu parler de problèmes de pilotage concernant le *NGCC S. Dudka*. Je ne dispose d'aucun élément de preuve concernant la nature de ces problèmes de pilotage ou la raison pour laquelle ce problème aurait empêché le *NGCC S. Dudka* d'apporter son assistance pour le sauvetage.

[58] En ce qui concerne l'inexpérience alléguée de son équipage, il a été contre-interrogé longuement sur ce sujet. Il n'a pu expliquer la raison pour laquelle M. O'Brien pouvait servir comme son matelot de pont pendant sept ans et être encore inexpérimenté. Il n'a pu expliquer non plus la raison pour laquelle il a demandé à M. O'Brien de piloter le *NGCC S. Dudka* à l'entrée de la baie Malpeque si M. O'Brien était trop inexpérimenté pour apporter son aide à une activité de recherche et de sauvetage. Selon son témoignage, M. O'Brien [traduction] « est sorti de la ferme [et] la pêche et la marine sont nouvelles pour lui ». Après sept ans dans la Garde côtière, il avait sûrement assez d'expérience pour apporter son aide à une activité de recherche et de sauvetage. M. Callaghan n'avait pas beaucoup travaillé avec les deux autres membres d'équipage (qui étaient également chevronnés), donc peut-être que son opinion à leur sujet était fondée sur son ignorance de leurs capacités, mais je ne peux pas comprendre ni accepter son opinion selon laquelle M. O'Brien était inexpérimenté.

[59] J'ai déjà décrit les problèmes concernant la radio et je suis d'accord pour dire qu'il y avait un problème avec la seule radio opérationnelle. Cependant, ce problème n'a pas empêché M. Callaghan de sortir le *NGCC S. Dudka* ce jour-là ni le reste des jours de son quart. Je ne comprends pas non plus la raison pour laquelle il a baissé le volume (selon lui) de sa seule radio opérationnelle pendant une situation de détresse MAYDAY.

[60] Dans le cadre du présent arbitrage, il a fait valoir qu'il ne devrait pas aller offrir une aide concernant un appel de détresse MAYDAY jusqu'à ce qu'il soit expressément chargé de le faire par le CCCOS ou les SCTM. Il a témoigné qu'il n'aurait pas donné suite à cet appel de détresse MAYDAY sans avoir d'abord été chargé de la mission, car ils auraient pu obtenir l'aide d'un certain nombre de navires et il aurait pu être un obstacle. Il a témoigné qu'en règle générale, vous ne vous [traduction] « attribuez pas une tâche vous-mêmes ». Vous attendez plutôt un appel du CCCOS ou des SCTM ou de quelqu'un d'autre de la Garde côtière, qui vous chargera de faire quelque chose.

F. Rapport et enquête sur les événements du 13 mai 2024

[61] Les trois autres membres d'équipage du *NGCC S. Dudka* ont signalé le comportement du fonctionnaire le 21 mai 2024, soit la veille de la fin de leur quart de travail prévu ensemble. Les quatre membres d'équipage ont témoigné au sujet d'une dispute qui est survenue après que le fonctionnaire a appris qu'il avait fait l'objet d'un signalement. J'ai conclu que cette dispute (y compris la mesure dans laquelle elle s'est envenimée) n'est pas pertinente pour le présent grief. L'équipage n'a pas navigué ce jour-là.

[62] La Garde côtière a interrogé les quatre membres d'équipage. Tous les quatre ont reçu par courriel des copies des notes de ces entrevues, sauf M. Ouellet, qui avait déjà préparé une longue déclaration écrite et a été interrogé uniquement au sujet d'autres questions accessoires. Tous les quatre ont eu la possibilité de revoir leurs déclarations et de les corriger. Le fonctionnaire a corrigé la sienne au cours d'une deuxième entrevue.

[63] Le 5 juin 2024, la Garde côtière a suspendu le fonctionnaire sans solde.

[64] La Garde côtière a tenu une audience disciplinaire avec le fonctionnaire le 11 juin 2024. Elle l'a qualifiée d' [traduction] « audience prédisciplinaire », mais en

pratique, il s'agissait d'une audience disciplinaire, et c'est ainsi que je l'appellerai ici. Les parties m'ont remis des notes de cette réunion.

[65] Le 4 juillet 2024, la Garde côtière a licencié le fonctionnaire et a daté ce licenciement rétroactivement au 5 juin 2024, afin que cela coïncide avec le premier jour de sa suspension sans solde.

III. Le fonctionnaire a-t-il délibérément fait fi d'un appel de détresse?

[66] La lettre de licenciement du fonctionnaire indique que l'employeur l'a licencié pour [traduction] « [...] avoir délibérément fait fi d'un appel de détresse [...] pendant environ 17 minutes le 13 mai 2024 ». Les 17 minutes mentionnées correspondent à la période entre le début de l'appel de détresse MAYDAY à 8 h 26 et son appel téléphonique aux SCTM à 8 h 43.

[67] Ainsi qu'il devrait ressortir clairement de ma récitation des faits, j'ai conclu que l'employeur a établi que M. Callaghan a délibérément fait fi de l'appel de détresse MAYDAY. Pour les motifs que j'ai déjà exposés, je ne crois pas le témoignage de M. Callaghan selon lequel il n'a pas entendu l'appel de détresse MAYDAY de 8 h 26. Il n'a pris aucune mesure pour répondre à cet appel de détresse MAYDAY jusqu'à ce qu'il appelle les SCTM à 8 h 43. En contre-interrogatoire, il a reconnu que [traduction] « la décision de répondre [à un appel de détresse MAYDAY] m'appartient. C'est ainsi que cela fonctionne. »

IV. Le fait d'omettre délibérément de répondre à un appel de détresse pendant 17 minutes constitue-t-il une inconduite?

[68] Les parties s'entendent pour dire que je devrais suivre la démarche classique en matière de discipline énoncée dans *Wm. Scott & Company Ltd. v. Canadian Food and Allied Workers Union, Local P-162*, [1977] 1 C.L.R.B.R. 1. Cette démarche nécessite que je tranche trois questions : si l'employeur a établi l'existence d'une inconduite qui justifie la prise d'une mesure disciplinaire; dans l'affirmative, si le licenciement était excessif compte tenu de toutes les circonstances du cas; et, enfin, dans l'affirmative, la mesure disciplinaire qui est appropriée.

[69] Cela signifie que la première question que je dois trancher est celle de savoir si le fait d'omettre délibérément de répondre à un appel de détresse pendant 17 minutes constitue une inconduite. Le fonctionnaire soutient qu'il ne s'agit pas d'une inconduite parce qu'il était censé attendre qu'on le charge de répondre à l'appel de détresse. J'ai

Loi sur la Commission des relations de travail et de l'emploi dans le secteur public fédéral et Loi sur les relations de travail dans le secteur public fédéral

décidé que cela nécessite que je réponde à trois questions. En premier lieu, est-ce vrai? En deuxième lieu, si ce n'est pas vrai, le croit-il sincèrement? En troisième lieu, si ce n'est pas vrai, mais qu'il y croit sincèrement, s'agit-il tout de même d'une inconduite?

A. Un navire de la Garde côtière doit-il attendre d'être chargé de répondre à un appel de détresse?

[70] En tant que profane n'ayant aucune expérience en matière maritime, j'aurais pensé que la réponse à cette question était évidemment [traduction] « non » parce que les navires de la Garde côtière devraient aider les marins en détresse sans qu'on le leur demande. Je suis soulagé d'avoir appris que c'est le cas.

[71] Trevor Hodgson a témoigné à ce sujet pour l'employeur. Il est le gestionnaire qui a dû licencier le fonctionnaire. Il a passé toute sa carrière dans la Garde côtière depuis qu'il a participé au programme collégial de la Garde côtière en 2002. Il était le directeur principal par intérim de la flotte de l'Atlantique en 2024 et est devenu le directeur principal permanent en 2025.

[72] Il a témoigné clairement que chaque marin est censé faire tout ce qu'il peut, dès que possible, pour régler un appel de détresse MAYDAY.

[73] Il a également expliqué le fondement de cette règle. Le Canada est un signataire de la *Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS)*. Le chapitre V, Règlement 10 de SOLAS se lit comme suit :

[Traduction]

Règlement 10

Messages de détresse – obligations et procédures

a) Le capitaine d'un navire en mer, dès qu'il reçoit, d'une source quelconque, un signal indiquant qu'un navire, un aéronef ou une embarcation de survie est en détresse, doit se porter à toute vitesse au secours des personnes en détresse et, si possible, en informer les personnes en détresse. S'il est incapable de se porter à leur secours ou si, en raison de circonstances spéciales, il juge la chose déraisonnable ou inutile, il inscrit au journal de bord la raison pour laquelle il a omis de le faire.

b) Le capitaine d'un navire en détresse, après consultation, dans la mesure du possible, avec les capitaines des navires qui répondent à son appel d'aide, a le droit de réquisitionner un ou plusieurs de ces navires qu'il considère être les mieux placés pour fournir une aide et il incombera au capitaine ou aux capitaines du navire ou des navires réquisitionnés de se conformer à la réquisition en

continuant à se rendre à toute vitesse au secours des personnes en détresse.

c) Le capitaine d'un navire sera dégagé de l'obligation imposée par le paragraphe a) du présent règlement dès qu'il apprend qu'un ou plusieurs navires autres que son propre navire ont été réquisitionnés et se conforment à la réquisition.

d) Le capitaine d'un navire sera dégagé de l'obligation imposée par le paragraphe a) du présent règlement, et, si son navire a été réquisitionné, de l'obligation imposée par le paragraphe b) du présent règlement, si les personnes en détresse ou le capitaine d'un autre navire ayant atteint ces personnes l'informent que le secours n'est plus nécessaire.

e) Les dispositions du présent règlement ne portent pas atteinte à la Convention [internationale] pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes signée à Bruxelles le 23 septembre 1910, notamment à l'obligation d'apporter une aide imposée par l'article 11 de cette Convention.

[74] Le Canada a codifié cette obligation à l'article 131 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (L.C. 2001, ch. 26; la « Loi »), qui se lit comme suit :

Réponse à un signal de détresse

131 (1) *Sous réserve des autres dispositions du présent article, le capitaine de tout bâtiment dans les eaux canadiennes et la personne qualifiée qui est le capitaine d'un bâtiment, où qu'il soit, dès qu'ils reçoivent, d'une source quelconque, un signal indiquant qu'une personne, un bâtiment ou un aéronef est en détresse, doivent se porter à toute vitesse à leur secours et, si possible, en informer les personnes en détresse et la source du signal.*

Circonstances spéciales

(2) *Si le capitaine est incapable de se porter au secours de la personne, du bâtiment ou de l'aéronef en détresse ou si, en raison de circonstances spéciales, il juge la chose déraisonnable ou inutile, il inscrit au journal de bord réglementaire de son bâtiment la*

Answering distress signal

131 (1) *Subject to this section, the master of a vessel in Canadian waters and every qualified person who is the master of a vessel in any waters, on receiving a signal from any source that a person, a vessel or an aircraft is in distress, shall proceed with all speed to render assistance and shall, if possible, inform the persons in distress or the sender of the signal.*

Distress signal — no assistance

(2) *If the master is unable or, in the special circumstances of the case, considers it unreasonable or unnecessary to proceed to the assistance of a person, a vessel or an aircraft in distress, the master is not required to proceed to their assistance and is to enter the*

raison pour laquelle il a omis de le faire.

reason in the official log book of the vessel.

Réquisition de bâtiments

Ships requisitioned

(3) Le capitaine d'un bâtiment en détresse peut réquisitionner pour lui porter secours un ou plusieurs des bâtiments qui ont répondu à son signal de détresse; le capitaine du bâtiment réquisitionné en eaux canadiennes et la personne qualifiée qui est le capitaine d'un bâtiment réquisitionné où qu'il soit doit continuer à se rendre à toute vitesse au secours du bâtiment en détresse.

(3) The master of any vessel in distress may requisition one or more of any vessels that answer the distress call to render assistance. The master of a requisitioned vessel in Canadian waters and every qualified person who is the master of a requisitioned vessel in any waters shall continue to proceed with all speed to render assistance to the vessel in distress.

Libération de l'obligation

Release from obligation

(4) Le capitaine d'un bâtiment non réquisitionné est dégagé de l'obligation imposée par le paragraphe (1) dès qu'il apprend qu'un autre bâtiment a été réquisitionné et se conforme à la réquisition.

(4) The master of a vessel shall be released from the obligation imposed by subsection (1) when the master learns that another vessel is complying with a requisition referred to in subsection (3).

Autre libération

Further release

(5) Le capitaine d'un bâtiment est dégagé de l'obligation imposée par les paragraphes (1) ou (3) si les personnes en détresse ou le capitaine d'un autre bâtiment ayant atteint ces personnes l'informent que le secours n'est plus nécessaire.

(5) The master of a vessel shall be released from an obligation imposed by subsection (1) or (3) if the master is informed by the persons in distress or by the master of another vessel that has reached those persons that assistance is no longer necessary.

[75] Le SOLAS et la Loi sont tous les deux remarquablement clairs dans leur signification. Si vous entendez un appel de détresse, vous devez vous « [...] porter à toute vitesse à leur secours [...] » à moins que le capitaine ne juge « [...] la chose déraisonnable ou inutile [...] », auquel cas il doit inscrire la raison dans son journal de bord. Le défaut de le faire constitue une infraction punissable sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire qui est passible d'une amende maximale de 1 000 000 \$ ou d'un emprisonnement maximal de 18 mois, ou de l'une de ces peines (voir l'article 137(2) de la Loi), ce qui témoigne de la gravité de cette obligation.

[76] La Garde côtière a inscrit cette exigence dans son *Manuel de sécurité de la Flotte*. La section 5.0, article 2.1c), est ainsi rédigé :

[Traduction]

c) En vertu de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, en tant que capitaine d'un navire canadien, le commandant divisionnaire a l'obligation et la responsabilité d'assurer le déroulement sécuritaire de toutes les opérations et activités du navire. Cela comprend, sans toutefois s'y limiter, la conformité avec tous les textes réglementaires applicables concernant :

[...]

vii. l'obligation de porter secours aux navires en détresse, de signaler les collisions et de demeurer avec un navire après une collision.

[77] Cela est précisé davantage dans la section 7.D.1, article 2.1A :

[Traduction]

2.1 Commandant

A. Le commandant, ou la personne qu'il délègue, doit s'assurer que :

i. Les opérations de recherche et de sauvetage sont menées conformément aux politiques et aux procédures contenues dans le GCC/5449 - Manuel canadien de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes (CAMSAR) et le Manuel international de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes (IAMSAR), volume III.

ii. les navires et l'équipage sont maintenus dans un état de préparation approprié pour mener des opérations de recherche et de sauvetage lorsqu'ils sont affectés à des opérations de recherche et de sauvetage primaires ou secondaires, conformément à ce que prévoit le GCC/5449 - Manuel CAMSAR.

iii. Lorsqu'ils participent à des opérations de recherche et de sauvetage, ils connaissent les rôles et responsabilités définis dans la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, partie 5 - Services de navigation.

[78] M. Hodgson a également témoigné au sujet de l'attribution des tâches. Il a dit qu'il n'est pas nécessaire que les navires de la Garde côtière soient affectés à la tâche pour répondre à un appel de détresse. Il existe d'autres menaces moins imminentes qui ne concernent pas un appel de détresse, comme un navire désarmé nécessitant un remorquage. Il a expliqué que, dans ces situations, les navires de la Garde côtière doivent attendre d'être affectés à la tâche afin de ne pas gêner les opérations

commerciales de remorquage. Cependant, la Garde côtière s'efforce de régler les appels de détresse le plus rapidement possible.

[79] M. Hodgson n'a été contre-interrogé au sujet d'aucun de ces points. Il a été contre-interrogé au sujet de différents points (principalement au sujet du processus disciplinaire), mais pas au sujet de ces points critiques.

[80] Le fonctionnaire soutient qu'il devait attendre d'être affecté à la tâche par le CCCOS avant de répondre à l'appel de détresse MAYDAY. Il présente quatre arguments sur ce point.

[81] En premier lieu, le fonctionnaire soutient que M. Hodgson a mal interprété la *Loi*. Il invoque les articles 130(1) et 130(2)b) de la *Loi*, qui se lisent comme suit :

Désignation de coordonnateurs de mission de recherche et de sauvetage

130 (1) Le ministre peut désigner des coordonnateurs de mission de recherche et de sauvetage chargés des opérations de recherche et de sauvetage.

Autorité des coordonnateurs de mission de recherche et de sauvetage

(2) Dès qu'il est informé qu'une personne, un bâtiment ou un aéronef sont en détresse ou manquent à l'appel dans les eaux canadiennes, dans les eaux de la zone économique exclusive du Canada ou en haute mer au large du littoral du Canada dans des circonstances indiquant que la personne, le bâtiment ou l'aéronef peuvent être en détresse, le coordonnateur de mission de recherche et de sauvetage peut :

[...]

b) ordonner à tout bâtiment de participer à la recherche de la personne, du bâtiment ou de

Designation — search and rescue mission coordinators

130 (1) The Minister may designate persons as search and rescue mission coordinators to organize search and rescue operations.

Powers — search and rescue mission coordinators

(2) On being informed that a person, a vessel or an aircraft is in distress or is missing in Canadian waters, in the exclusive economic zone of Canada or on the high seas off any of the coasts of Canada under circumstances that indicate that they may be in distress, a search and rescue mission coordinator may

...

(b) direct any vessel to take part in a search for that person, vessel or

<i>l'aéronef ou de leur porter secours d'une autre façon [...]</i>	<i>aircraft or to otherwise render assistance</i>
--	--

[82] Il n'y a aucun doute que le CCCOS est le coordonnateur de la mission de recherche et de sauvetage désigné dans l'article 130 de la *Loi*. Le fonctionnaire soutient que l'obligation prévue à l'article 131 est subordonnée à l'article 130(2)b), de sorte que l'obligation de répondre à un appel de détresse n'est déclenchée qu'après que le CCCOS en donne l'ordre en vertu de l'article 130(2)b). Le fonctionnaire soutient que la mention « [s]ous réserve des autres dispositions du présent article » à l'article 131(1) englobe l'article 130.

[83] Je ne suis pas du même avis. L'obligation de répondre à un appel de détresse est énoncée à l'article 131, qui prescrit que l'obligation est « [s]ous réserve des autres dispositions du présent article ». Les « autres dispositions du présent article » signifient l'article 131 (c.-à-d. le même article de la *Loi*). Cette règle est énoncée à l'article 41(2) de la *Loi d'interprétation* (L.R.C., 1985, ch. I-21), qui se lit comme suit : « Dans un texte, le renvoi à un des éléments suivants : partie, section, article, annexe, appendice, formulaire, modèle ou imprimé constitue un renvoi à un élément du texte même. » Par conséquent, un renvoi dans l'article 131 aux « autres dispositions du présent article » s'entend de l'article 131. L'article 130 de la *Loi* figure dans la même partie de la *Loi*, mais cela ne fait pas en sorte qu'il relève du même article.

[84] En deuxième lieu, il invoque le déroulement de l'appel des SCTM. Il soutient que le fait que le personnel des SCTM ne lui a pas dit immédiatement de se diriger vers l'appel de détresse indique qu'il avait raison d'attendre d'être affecté à la tâche. Je ne suis pas du même avis pour deux raisons. Premièrement, comme je l'ai déjà mentionné, le personnel des SCTM lui a dit d'aller de l'avant immédiatement. À 0 h 55 de cet appel, M. Callaghan demande : [traduction] « souhaitez-vous que nous nous rendions à cet endroit? » Le personnel des SCTM dit : [traduction] « si vous êtes en mesure d'aider, ce serait formidable. » Ce n'est qu'après avoir donné cette directive que les SCTM ont communiqué avec le CCCOS pour obtenir des renseignements supplémentaires. Deuxièmement, en contre-interrogatoire, le fonctionnaire a dit (à tort) à M. Hodgson que les enregistrements audios indiquent que le personnel des SCTM n'a pas dit à M. Callaghan de manière définitive de répondre à l'appel de détresse. Il a ajouté que cela ne le surprendrait pas parce que les SCTM ne sont formés que d'une personne qui transmet des renseignements, soit un intermédiaire entre un

commandant divisionnaire et le CCCOS. Le fonctionnaire n'a présenté aucun élément de preuve pour contredire que les SCTM ne sont qu'un intermédiaire. Même s'ils ne lui avaient pas dit d'aller de l'avant immédiatement, ils ne faisaient que leur travail en tant qu'intermédiaire entre le fonctionnaire et le CCCOS.

[85] En troisième lieu, le fonctionnaire soutient que son point de vue est étayé par le témoignage de M. O'Brien. Il fait valoir que M. O'Brien croyait également qu'ils devaient être affectés à la tâche avant de se rendre à l'appel de détresse. Je ne souscris pas à cette caractérisation du témoignage de M. O'Brien. Premièrement, M. O'Brien s'est retourné et a demandé à M. Callaghan la raison pour laquelle ils ne se rendaient pas immédiatement à l'appel de détresse. Même si M. Callaghan nie avoir entendu la question à ce moment-là, il ne conteste pas que M. O'Brien l'a posée. Cette question ne témoigne pas d'une personne qui croit qu'elle doit attendre d'être affectée à la tâche avant de répondre à un appel de détresse. Deuxièmement, M. O'Brien a témoigné qu'il avait été étonné qu'ils ne répondent pas à l'appel de détresse et a affirmé qu'ils étaient tenus d'y répondre. Il a dit qu'ils devraient commencer à se diriger vers l'appel de détresse après avoir obtenu tous les renseignements qu'ils peuvent obtenir de cet appel de détresse. Ce n'est pas la même chose que de devoir attendre d'être affecté à la tâche; c'est simplement affirmer ce qui est évident, c'est-à-dire qu'il faut savoir où aller avant de s'y rendre. Le fonctionnaire affirme que la compréhension de M. O'Brien est la même que la sienne; pour être direct, ce n'est pas le cas. Troisièmement, M. O'Brien a témoigné qu'il avait entendu d'autres employés de la Garde côtière et d'autres navires de pêche parler du *NGCC S. Dudka* qui avait passé devant le lieu d'un appel de détresse après les faits, et ils étaient contrariés à ce sujet. Il s'agit d'une autre indication dans le témoignage de M. O'Brien que les navires de la Garde côtière ne doivent pas attendre d'être affectés à la tâche avant de se rendre à un appel de détresse.

[86] Je fais remarquer que M. Gsell a également témoigné que vous pouvez [traduction] « vous attribuer la tâche vous-mêmes » pour répondre à un appel de détresse et que vous n'avez pas besoin d'attendre le CCCOS. M. Ouellet n'a pas témoigné, d'une manière ou d'une autre, au sujet de ce point, même s'il a dit qu'il avait l'impression qu'il y avait quelque chose qui clochait dans le fait qu'ils ne répondaient pas à l'appel de détresse.

[87] En quatrième lieu, le fonctionnaire m'a demandé de tirer une conclusion défavorable du fait qu'aucun membre du CCCOS n'a témoigné pour dire que les capitaines sont censés répondre aux appels de détresse sans être affectés à la tâche. Cependant, M. Hodgson a témoigné au sujet de cette question. Avant de devenir directeur principal, il était chargé du centre des opérations régionales de la Garde côtière dans la région de l'Atlantique, qui attribue les tâches aux navires et, par conséquent, il aurait des connaissances au sujet de l'attribution des tâches. Je refuse de tirer une conclusion défavorable de l'absence d'un témoin qui travaille actuellement au CCCOS; le témoignage de M. Hodgson est suffisant pour [traduction] « éclairer une question » (pour citer Brown et Beatty, *Canadian Labour Arbitration*, 5e éd. au chapitre 3:86) de sorte qu'il n'y a aucune raison de tirer une conclusion défavorable.

[88] J'ai conclu que le capitaine d'un navire de la Garde côtière est tenu de répondre à un appel de détresse et qu'il n'est pas censé attendre d'être affecté à la tâche pour le faire. Cela est conforme à la loi, aux politiques de l'employeur et au témoignage de chaque témoin, sauf celui de M. Callaghan.

B. Le fonctionnaire croit-il sincèrement qu'il n'a pas besoin de répondre à un appel de détresse jusqu'à ce que la tâche de le faire lui soit attribuée?

[89] Subsidiairement, le fonctionnaire a soutenu que si je suis d'accord avec l'employeur pour dire qu'un capitaine de la Garde côtière est censé répondre à un appel de détresse sans que la tâche de le faire lui soit attribuée, il s'agit donc d'un problème de formation et non d'une question disciplinaire. Pour parvenir à cette conclusion, je devrais être convaincu que M. Callaghan croit sincèrement que le capitaine d'un navire de la Garde côtière n'a pas besoin de répondre à un appel de détresse jusqu'à ce que la tâche de le faire lui soit attribuée.

[90] Je ne suis pas convaincu que M. Callaghan croie sincèrement que cela est vrai. Cette croyance est incompatible avec ses actes et déclarations du 13 mai et par la suite.

[91] En premier lieu, cette croyance est incompatible avec le fait qu'il a appelé les SCTM à 8 h 43. Il a dit croire qu'il doit attendre d'être affecté à la tâche avant de répondre. Selon son témoignage, personne n'avait communiqué avec lui avant qu'il ne fasse cet appel. Cela soulève la question suivante : s'il était censé attendre d'être affecté à la tâche, pourquoi a-t-il effectué l'appel? En contre-interrogatoire, il a été interrogé quant à savoir s'il avait décidé d'appeler les SCTM parce qu'il savait qu'il y

avait un appel de détresse MAYDAY et qu'il était à proximité de celui-ci. Il n'a pas répondu directement. Il a plutôt dit qu'il savait que quelque chose se passait, mais qu'il ne connaissait pas les détails. On lui a ensuite demandé la raison pour laquelle il avait poursuivi sa route et s'était éloigné de l'appel de détresse MAYDAY, et il a dit que le CCCOS connaissait la position de son navire parce qu'il suit les navires et il aurait donc pu l'avoir appelé. Il n'a jamais expliqué la raison pour laquelle il a appelé les SCTM s'il croyait qu'il devait attendre d'être affecté à la tâche.

[92] En deuxième lieu, cette croyance est incompatible avec sa décision de baisser le volume de la radio. S'il croyait qu'il devait être affecté à la tâche pour répondre à un appel de détresse MAYDAY, il serait logique de hausser le volume de la radio, afin qu'il puisse entendre cette attribution de tâche, au lieu de baisser son volume.

[93] En troisième lieu, cette croyance ne représente pas ce qu'il a dit au cours de la procédure disciplinaire et de recherche des faits menant à son licenciement.

[94] Le reste de l'équipage a signalé ces événements le 21 mai 2024. Il y a eu une enquête de recherche des faits. M. Callaghan a été interrogé deux fois (une fois pour donner sa version des faits, et une deuxième fois pour la revoir et la corriger) et il a ensuite reçu une copie des notes de l'enquêteur concernant ses entrevues. Voici sa version des faits :

[Traduction]

[...]

Le 13 mai 2024, pendant que nous préparions le navire, j'ai appelé Sydney pour soumettre notre plan de voile. Nous partions d'Alberton pour aller récupérer l'agent des pêches à Rustico, et nous allions accomplir des tâches de conservation et de protection de Rustico à Souris, à l'Î.-P.-É. J'éprouve des problèmes intermittents avec la radio (billet précédent soumis), mais j'ai appelé les gens de Charlottetown Techs à nouveau ce matin-là pour leur dire que nous éprouvions encore des problèmes avec le VHF en espérant qu'ils puissent nous rencontrer à Souris pour effectuer des réparations.

Nous étions tous dans la timonerie lorsque, en nous déplaçant à proximité de la baie Malpeque, nous avons entendu un Mayday Mayday sur le VHF, mais l'appel était statique. Selon l'appel Mayday, il y avait un bateau échoué qui avait besoin d'aide, mais le bateau qui faisait l'appel ne pouvait pas y accéder, car l'endroit était trop peu profond et les remous étaient trop importants.

En écoutant, j'ai demandé à Michael Gsell (matelot de pont surnuméraire) d'écrire les coordonnées. Il avait compris une partie de ces dernières, mais pas toutes. J'ai arrêté le navire et, même si le personnel de Sydney aurait pu m'appeler directement pour me confier cette mission, puisqu'il disposait de notre plan de voilure et savait où nous étions situés, je l'ai appelé directement en utilisant notre téléphone cellulaire, et il nous a donné les coordonnées appropriées du navire. J'ai demandé au personnel de Sydney s'il souhaitait que nous portions secours. Il m'a dit que des bateaux étaient prêts dans la région, mais que nous devrions peut-être répondre quand même et apporter notre aide. Nous avons donc saisi les coordonnées et sommes retournés vers la baie Malpeque. Il s'est écoulé environ 10 minutes entre le Mayday et le moment où nous avons fait demi-tour pour nous diriger vers l'incident.

[...]

[95] Il ne dit jamais qu'il a continué à naviguer parce qu'il croyait qu'il aurait dû être affecté à la tâche avant de répondre. En fait, il dit qu'il a arrêté le navire et a demandé des directives. Je reviendrai sur ce sujet et sur d'autres passages dans sa déclaration plus loin dans la présente décision. Ce que je constate à ce stade est qu'il n'a jamais dit qu'il a continué à naviguer parce qu'il croyait qu'il devait attendre d'être affecté à la tâche avant de répondre au MAYDAY.

[96] La Garde côtière a ensuite tenu une audience disciplinaire avec le fonctionnaire. À la question de savoir comment il estimait que son comportement pourrait toucher la réputation du Ministère, il a répondu ce qui suit : [traduction] « Je ne pense pas avoir fait quoi que ce soit de mal, lorsque j'ai obtenu les coordonnées, je les ai saisies dans les cartes électroniques et je me suis rendu immédiatement à cet endroit. » Ce n'est pas vrai. Le personnel des SCTM lui a donné les coordonnées lorsqu'il a fait l'appel à 8 h 43, et même s'il a témoigné qu'il a arrêté le navire à ce moment-là, il a également témoigné, en contre-interrogatoire, qu'il n'est parti en direction de la baie Malpeque que lorsqu'il a été affecté à la tâche par le CCCOS environ quatre minutes après la fin de cet appel.

[97] Il y a lieu de noter qu'à l'audience disciplinaire, il n'a jamais dit quoi que ce soit sur la nécessité d'attendre d'être affecté à la tâche afin de répondre. Là où il s'est approché le plus de ce point, c'est lorsqu'on lui a demandé s'il avait autre chose à ajouter, et il a commencé en affirmant ce qui suit :

[Traduction]

[...]

[...] Je tiens à dire que les articles 131 et 132 de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada prescrivent que s'il y a déjà un navire sur les lieux, il pourrait ne pas être jugé nécessaire que le CCCOS ou Sydney affecte le navire à la tâche [...] ce qui n'est pas ma décision, je leur ai demandé et ils ont dit qu'ils souhaitaient que je leur porte un secours, ce que j'ai fait. Le délai qui s'est écoulé entre les deux tient au fait que Mike tentait d'obtenir les coordonnées et qu'il m'a fallu un peu de temps pour saisir les coordonnées dans les cartes électroniques; il est important de ne pas naviguer dans la mauvaise direction. Mieux vaut faire preuve de diligence raisonnable. À part cela, les cinq milles mentionnés par les matelots de pont, ils n'auraient aucun moyen de connaître cette distance, ce à quoi ils font référence est un répétiteur, j'ai le curseur devant moi et comme je l'ai dit au personnel de Sydney, il s'agissait d'une distance de 27 NM.

[...]

[98] Même cela ne laisse supposer aucune thèse selon laquelle il doit être affecté à la tâche avant de répondre à un appel de détresse.

[99] M. Callaghan a été licencié, et il a déposé un grief. Les parties m'ont fourni une copie des notes de l'audience de son grief au troisième palier et ont convenu qu'elles devraient être admises en preuve. Les arguments présentés au cours de cette audience au troisième palier ont consisté notamment en ce qui suit :

[Traduction]

[...]

Lorsqu'il y a un appel de détresse Mayday, cela se résume à une chose simple : agir immédiatement si vous êtes en mesure de porter secours; la décision de porter secours ou non incombe au commandant.

Facteurs : La baie Malpeque est une zone très vaste; elle n'est pas une petite baie et elle compte des zones très différentes où vous pouvez vous rendre. Il peut falloir des heures. Limité par le même facteur qui a empêché le navire qui a fait appel pour l'autre navire. Le S.S. Dudka n'est pas très différent d'un navire de pêche. Peut avoir une calaison inférieure. Limite l'accès. Le S.S. Dudka éprouvait de nombreux problèmes de navigation. La marée est solide selon ce qui est consigné dans les journaux.

Les appels précédents concernant la recherche et le sauvetage étaient exigeants, il n'y a pas eu de sauvetage récemment, et de l'avis de M. Callaghan, son équipage manquait d'expérience pour gérer une telle situation. Il fallait prendre en considération aussi l'état des navires; le navire avait des problèmes de navigation et des problèmes de radio, de nombreux rapports en faisaient état. Lorsqu'il a été affecté à la tâche, il a exécuté la tâche en sachant

très bien qu'il ne pouvait pas faire grand-chose, car l'eau était peu profonde. Quoi qu'en dise le nouveau matelot de pont.

[...]

[100] Les arguments du fonctionnaire au troisième palier de la procédure de règlement des griefs n'étaient pas qu'il devait être affecté à la tâche pour répondre à l'appel de détresse. Au contraire, sa représentante à cette audience a affirmé que la décision de se rendre sur les lieux ou non lui incombait et que la décision de ne pas y aller immédiatement était justifiée parce que le *NGCC S. Dudka* n'aurait pas pu porter un secours en raison de sa taille, de ses problèmes de navigation et d'une équipe inexpérimentée. Fait plus important, sa représentante a déclaré qu'un capitaine a l'obligation de prendre des mesures immédiates s'il est en mesure de porter secours. À la présente audience, le fonctionnaire a soutenu que ces passages ne sont pas différents de ce qu'il a dit à l'audience, car ils concernent simplement ce que signifie l'expression « mesures immédiates ». Je ne suis pas du même avis. Il a fait valoir au troisième palier qu'il était justifié de ne pas répondre à l'appel de détresse et non qu'il était censé attendre d'être affecté à la tâche pour le faire.

[101] En quatrième lieu, il a obstinément maintenu cette position (qu'il a, comme je viens de l'affirmer, exposé pour la première fois à la présente audience) malgré le fait qu'elle mène à des résultats absurdes. En contre-interrogatoire, après avoir répété qu'il ne devait pas s'affecter lui-même la tâche de répondre à un appel de détresse, on lui a demandé (d'une manière quelque peu rhétorique) : [traduction] « Donc, si vous voyez un navire en détresse, vous ne lui portez pas secours, mais vous attendez d'être affecté à la tâche? » Lorsque j'ai entendu cette question, je m'attendais à une réponse du genre : [traduction] « Eh bien, évidemment, si vous voyez un navire en détresse, vous lui portez secours sans attendre des directives, mais cette situation était différente et il faut attendre d'être affecté à la tâche dans des situations comme celle-ci. »

M. Callaghan a plutôt insisté sur sa thèse, témoignant comme suit : [traduction] « Je les [SCTM] appellerais et je les informerais de la situation et ils m'enverraient probablement si j'étais à proximité. » En d'autres termes, il dit qu'il passerait devant un navire en détresse parce qu'il doit le signaler et être affecté à la tâche avant de porter un secours.

[102] Il m'a mis dans la situation difficile soit de croire qu'il a un mépris insensible pour les autres marins, soit qu'il ne croit sincèrement pas ce qu'il dit, mais qu'il estime

qu'il doit maintenir cet argument, peu importe à quel point ses résultats sont absurdes. Je choisis la dernière option, compte tenu des autres éléments de preuve que j'ai décrits.

[103] À la toute fin de son contre-interrogatoire, l'avocat de l'employeur a dit à M. Callaghan qu'il avait décidé de ne pas répondre à l'appel de détresse, mais qu'il avait changé d'avis lorsqu'il a appelé à 8 h 43. Il l'a nié, mais il a ensuite dit que s'il n'avait pas été affecté à la tâche de répondre à l'appel de détresse, il aurait une autre décision à prendre. À ce moment-là, l'avocat de l'employeur a demandé si cela signifiait qu'il pouvait s'affecter lui-même la tâche. Il a dit qu'il s'agirait d'un dernier recours. Son admission n'est pas déterminante. Toutefois, plutôt que d'admettre dès le départ que l'obligation d'être affecté à la tâche n'est pas générale, il a attendu jusqu'à la toute fin de son contre-interrogatoire pour l'admettre. Il s'agit d'une autre indication qu'il ne croit pas sincèrement qu'il doit attendre d'être affecté à la tâche pour répondre à un appel de détresse.

[104] J'ai conclu que M. Callaghan ne croit pas sincèrement qu'il doit être affecté à la tâche avant de répondre à un appel de détresse. Cette croyance présumée est incompatible avec ce qu'il a fait ce jour-là, à savoir baissé le volume de la radio et appelé les SCTM après s'être éloigné de l'appel de détresse; elle est incompatible avec ce qu'il a dit au cours de l'enquête; elle est incompatible avec ce que sa représentante a dit à l'audience du grief; et elle est incompatible avec le bon sens.

[105] Puisque j'ai conclu que le fonctionnaire ne croit pas sincèrement qu'il doit être affecté à la tâche pour répondre à un appel de détresse, je n'ai pas besoin d'évaluer si une telle croyance constituerait quand même une conduite délibérée.

V. Le licenciement est-il justifié dans les circonstances?

[106] L'étape suivante et finale de l'analyse énoncée dans *Wm. Scott* consiste à ce que je décide si le licenciement du fonctionnaire constituait la conséquence appropriée pour cette conduite. Je dois examiner trois choses. En premier lieu, l'inconduite est-elle d'une nature qui pourrait justifier un licenciement? En deuxième lieu, dans l'affirmative, quels sont les facteurs atténuants et les facteurs aggravants dans le présent cas? Enfin, compte tenu de la nature de l'inconduite et de ces facteurs atténuants et aggravants, le licenciement était-il approprié?

A. Nature de l'inconduite

[107] Certaines inconduites sont trop banales, en elles-mêmes, pour justifier un licenciement. Il ne s'agit pas ici de ce type d'inconduite.

[108] L'employeur a admis franchement qu'il n'existe pas beaucoup de jurisprudence sur ce type d'inconduite parce que ce genre de cas ne survient pas souvent. Le fonctionnaire n'a fourni aucun cas non plus dans un sens ou dans l'autre, ce qui indique également que ce type d'inconduite est rare.

[109] Toutefois, l'employeur m'a fourni *Spears c. Conseil du Trésor (Transports Canada)*, 1987 CarswellNat 2405 (dossier de la Commission no 166-02-16381 (19870421)), qui concernait un opérateur radio ayant reçu un appel de détresse MAYDAY sur le lac Érié dans le chenal de la rivière Détroit parce qu'un bateau avait perdu son alimentation. L'opérateur radio a décidé que ce navire n'était pas en détresse et lui a ordonné de passer à un canal autre qu'un canal d'urgence, puis lui a dit de jeter l'ancre et de demander un remorquage commercial. Le navire a effectué quatre autres appels de détresse MAYDAY 10 minutes plus tard, auxquels l'opérateur radio n'a pas répondu. Il a été licencié. La Commission des relations de travail dans la fonction publique (la « Commission ») a confirmé le licenciement, en déclarant ce qui suit :

[...]

[...] Le terme « MAYDAY » est le mot de code internationalement reconnu pour faire part d'une situation de détresse. C'est le mot utilisé par le PLAYMATE pour demander de l'aide. J'en conclus donc que la priorité donnée à la situation par la personne responsable du PLAYMATE était celle de détresse et qu'un opérateur radio de la Garde côtière la recevant et y répondant était obligé de la considérer comme telle.

*Je conclus également que M. Spears n'était pas autorisé à répondre à cet appel de détresse comme s'il était d'une priorité moindre ou de décider qu'il avait le pouvoir de le faire. Accepter l'interprétation que l'employé s'estimant lésé donne au Guide des normes d'exploitation est, à mon avis, faire une lecture très sélective des procédures et des définitions qu'elles contiennent et ignorer l'objet clair et global du document qui est la sécurité sur les eaux et la protection de vies humaines. Les mécanismes et procédures qui y sont énoncés visent à fournir de l'aide en cas d'urgence au niveau le plus élevé, à moins qu'il ne soit absolument clair qu'un effort moindre suffira. Dans les cas qui ne sont pas clairs, un opérateur radio doit obtenir autant d'informations que possible afin de pouvoir décider de la suite à donner. **En cas de***

doute, il doit supposer le pire jusqu'à ce qu'il reçoive une indication contraire.

[...]

*Il y a aussi l'affaire des quatre appels MAYDAY subséquents restés sans réponse. M. Spears maintient qu'il ne les a pas entendus, alors qu'on peut les entendre clairement dans un enregistrement fait du trafic de messages de cette nuit-là et écouté sur un magnétophone portatif au cours de l'audience. L'excuse de M. Spears qu'il était peut-être alors aux toilettes ou dans la cuisine n'est pas plausible parce que, de fait, il a entendu d'autres messages pendant qu'il y était. **Je suis convaincu qu'un opérateur radio prudent n'aurait pas quitté son poste, de toute façon, si tôt après avoir reçu l'appel de détresse original.** Du moins, non sans avoir d'abord essayé d'entrer en communication avec le bateau en question et en vérifier l'état.*

[...]

Je conclus, par conséquent, que les allégations mentionnées par l'employeur dans la lettre de discipline et de congédiement sont pleinement étayées. Je conclus également qu'une telle inconduite appellerait normalement la sanction de congédiement [...]

[...]

[Je mets en évidence]

[110] Le fonctionnaire souligne à juste titre que *Spears* n'est pas directement pareil au présent cas, en ce sens qu'il y avait beaucoup plus d'éléments de preuve dans *Spears* concernant les procédures appropriées relatives à la radio pour gérer un appel de détresse. Cependant, ce cas souligne l'importance d'un appel de détresse MAYDAY et appuie la proposition selon laquelle la gestion inappropriée d'un appel de détresse MAYDAY est le type d'inconduite qui peut justifier un licenciement. De plus, comme dans *Spears*, où un opérateur radio prudent ne serait pas allé à la cuisine pendant un MAYDAY, un capitaine de la Garde côtière prudent n'aurait pas baissé le volume de sa radio pendant un MAYDAY.

[111] M. Hodgson a témoigné qu'il a tenu compte de trois facteurs lorsqu'il évaluait la gravité de cette inconduite : le risque de vies futures en jeu, la réputation de la Garde côtière et la confiance générale du public. Je suis d'accord pour dire que ce sont des facteurs pertinents et qu'ils jouent en faveur du licenciement dans le présent cas.

[112] Le fonctionnaire a soutenu que la chronologie des événements est essentielle. Je suis d'accord, mais seulement dans une certaine mesure.

[113] Le fonctionnaire fait valoir qu'il croit sincèrement qu'il doit attendre d'être affecté à la tâche avant de répondre à un appel de détresse. Si cela était vrai (ou s'il y croyait sincèrement), la chronologie n'est pas très pertinente : il s'agirait de savoir s'il a esquivé cette responsabilité en faisant fi des appels téléphoniques des SCTM ou du CCCOS (quelque chose que d'autres membres de l'équipage l'ont accusé de faire, mais que j'ai jugé sans pertinence pour le présent grief). Essentiellement, s'il croyait sincèrement qu'il devait être affecté à la tâche (et j'ai conclu qu'il ne le devait pas) et que cette croyance sincère justifiait ses actes (question que je n'ai pas besoin de trancher), le moment où il a appelé ou s'est arrêté n'importerait pas; la seule chose qui importerait serait de savoir s'il a fait fi de la tâche qui lui a été attribuée. Selon la thèse du fonctionnaire dans le présent cas, il aurait pu naviguer directement vers Rustico sans jamais appeler les SCTM et n'avoir rien fait de mal.

[114] Le fonctionnaire a soutenu que la question centrale consiste à savoir quand le délai commence à courir. Je suis du même avis. Selon la thèse du fonctionnaire, le délai a commencé à courir seulement après que le CCCOS lui a attribué la tâche de répondre. Si cette thèse était correcte, la question de savoir s'il a attendu 10 minutes, 13 minutes ou 17 minutes pour appeler les SCTM n'aurait aucune importance. Toutefois, je ne suis pas d'accord avec le fonctionnaire quant au moment auquel le délai a commencé à s'écouler : il a commencé à s'écouler à 8 h 26, lorsque l'appel de détresse MAYDAY a été reçu.

[115] La chronologie n'est pertinente que compte tenu de la thèse du fonctionnaire dans la mesure où le retard à appeler les SCTM n'est pas banal. Comme je l'ai déjà mentionné, j'ai conclu que le fonctionnaire a entendu le premier appel de détresse MAYDAY, qui a eu lieu de 8 h 26 à 8 h 30. Il a appelé les SCTM à 8 h 43. Il s'agit d'un retard plus que banal dans le traitement d'un appel de détresse.

[116] J'ai conclu que l'inconduite est d'une nature qui pourrait justifier le licenciement.

B. Facteurs atténuants

[117] Le fonctionnaire comptait environ 18 ans de service au moment de son licenciement. Il s'agit d'une longue période de service qui constitue un facteur atténuant. Il avait également un dossier disciplinaire vierge, ce qui constitue également un facteur atténuant.

[118] D'autre part, le fonctionnaire n'a pas fait valoir l'existence de facteurs atténuants dans le présent cas. Je n'ai pas pu en trouver non plus après avoir examiné les éléments de preuve.

[119] Je suis également d'accord avec l'employeur pour dire que le fait qu'aucune vie n'a été perdue ne constitue pas un facteur atténuant dans le présent cas; ni le fait que le *NGCC S. Dudka* n'aurait peut-être pas été en mesure de porter secours, même s'il était arrivé à temps. Tout le monde a eu de la chance; cela n'excuse pas l'inconduite.

C. Facteurs aggravants

[120] L'employeur a soutenu qu'il y avait deux principaux facteurs aggravants : une absence de responsabilisation et un manque de franchise.

[121] Je suis d'accord avec l'employeur pour dire que le fonctionnaire n'a pas assumé la responsabilité de ses actes. Ce n'est pas la même chose que ne pas exprimer de remords. Le fonctionnaire soutient qu'il n'a rien fait de mal. Je ne cherche donc pas de remords. Cependant, je recherche une responsabilisation et une volonté de changer, et non pas des remords. Il n'y en a pas.

[122] En contre-interrogatoire, l'employeur a demandé à M. Callaghan si, avec le recul, il aurait dû appeler les SCTM plus tôt qu'entre 10 et 20 minutes après avoir entendu l'appel de détresse. Au lieu de répondre à la question, il s'est disputé avec l'avocat de l'employeur quant à savoir s'il avait attendu 10 ou 20 minutes pour appeler les SCTM, affirmant que ce n'était que 10 minutes. Il a été licencié parce qu'il n'a pas répondu à l'appel de détresse. Il a entendu M. Hodgson témoigner qu'il aurait dû répondre à l'appel de détresse. Il a entendu les trois membres de son équipage témoigner qu'il aurait dû répondre à l'appel de détresse. Son propre représentant syndical, au troisième palier de la procédure de règlement des griefs, a dit qu'un capitaine est censé prendre des mesures immédiates s'il est en mesure de porter secours. Malgré cela, il soutient obstinément qu'il a raison et que tout le monde a tort. Il a refusé de dire que, avec le recul, il aurait agi autrement, même après avoir été licencié pour ses actions.

[123] Au cours de son interrogatoire principal, le fonctionnaire a fait un commentaire désinvolte au sujet des hommes sur le *Knot a Chance*, quelque chose du genre : puisqu'ils s'étaient échoués, ils auraient pu descendre du bateau et marcher jusqu'à la plage. En contre-interrogatoire, l'avocat de l'employeur a renvoyé le fonctionnaire à ce

commentaire et lui a posé des questions à ce sujet. Le fonctionnaire a répété qu'ils auraient été à la plage à marée basse. Aux fins de contexte, il faisait 2 degrés Celsius ce jour-là, et le vent était d'environ 15 nœuds (selon le propre journal du fonctionnaire). Je suis d'accord avec l'employeur pour dire que cela montre une omission de reconnaître l'importance d'un appel de détresse. De plus, son manque d'empathie pour l'équipage du *Knot a Chance* est incompatible avec son témoignage en interrogatoire principal selon lequel il souhaite être réintégré parce que, malgré qu'ils soient secondaires, la recherche et le sauvetage sont importants, et il estime qu'il peut apporter une contribution.

[124] Enfin, il y a sa déclaration au cours de l'audience disciplinaire. Après qu'il eut examiné les éléments de preuve, on lui a demandé s'il avait quelque chose à ajouter. Il a commencé par le passage que j'ai déjà cité. Ensuite, il a parlé de la vitesse à laquelle il se déplaçait avant de recevoir l'appel de détresse MAYDAY, laissant entendre qu'il se déplaçait à 25 nœuds au lieu de 18 à 20 (et je fais remarquer qu'à la présente audience, il est revenu à 20 nœuds). Ensuite, il est passé à une série d'allégations contre l'équipage. Il a dit qu'il était [traduction] « [...] surpris qu'il [M. Gsell] m'ait poignardé dans le dos », que [traduction] « j'estime que Pat cherche à obtenir mon poste et que Mike cherche à obtenir son poste et je pense qu'ils se sont mis d'accord », qu' [traduction] « [i]l est évident qu'ils collaboraient tous à cet égard » et que [traduction] « [l]'ingénieur ne voulait pas travailler, il voulait juste donner des tâches d'ingénieur ». La représentante du fonctionnaire a souligné qu'elle ne présentait pas une théorie du complot et que la déclaration du fonctionnaire ne constituait qu'un reflet de son désaccord avec les déclarations des autres membres de l'équipage. Cependant, lorsque M. Callaghan a été interrogé à ce sujet en contre-interrogatoire, il a maintenu sa position et a déclaré qu'il s'agissait de ce qu'il constatait et qu'il avait raison parce que M. O'Brien avait postulé sans succès son poste après son licenciement. M. Callaghan a ensuite décidé de lancer une dernière pique à M. O'Brien et a dit qu'il n'avait pas obtenu le poste parce qu'il n'était apparemment pas assez mature.

[125] Cette déclaration à l'audience disciplinaire et son témoignage au cours de l'audience est incompatible avec un employé qui assume la responsabilité de ses actes et qui est prêt à agir différemment la prochaine fois.

[126] L'employeur fait valoir que le fonctionnaire n'a pas été honnête dans le cadre de l'enquête disciplinaire.

[127] Selon l'argument principal de l'employeur, M. Callaghan lui a dit qu'il s'est arrêté immédiatement lorsqu'il a entendu l'appel de détresse MAYDAY. Je ne suis pas d'accord avec cette caractérisation de la déclaration de M. Callaghan à l'enquêteur ou au cours de l'audience disciplinaire.

[128] Voici ce qu'il a dit à l'enquêteur :

[Traduction]

[...]

En écoutant, j'ai demandé à Michael Gsell (matelot de pont surnuméraire) d'écrire les coordonnées. Il avait compris une partie de ces dernières, mais pas toutes. J'ai arrêté le navire et, même si le personnel de Sydney aurait pu m'appeler directement pour me confier cette mission, puisqu'il disposait de notre plan de voilure et savait où nous étions situés, je l'ai appelé directement en utilisant notre téléphone cellulaire, et il nous a donné les coordonnées appropriées du navire. J'ai demandé au personnel de Sydney s'il souhaitait que nous portions secours [...]

[...]

[129] Il ne dit pas qu'il a arrêté le navire immédiatement. Sa déclaration pourrait être interprétée de la même façon qu'il l'a décrite à l'audience d'arbitrage; à savoir qu'il a arrêté le navire lorsqu'il a appelé les SCTM. Au plus, il a laissé entendre qu'il s'était arrêté, mais je ne suis pas prêt à conclure qu'il a été malhonnête en raison de cette insinuation possible.

[130] Au cours de l'audience disciplinaire, il a été interrogé au sujet de la période écoulée entre le premier MAYDAY et son appel aux SCTM, car il a dit, à l'origine, qu'il s'était arrêté immédiatement, alors que ce n'est pas ce qu'il a fait. Sa réponse a été la suivante : [traduction] « J'ai demandé au matelot de pont Mike d'essayer d'obtenir les coordonnées, il a obtenu des coordonnées partielles. J'ai arrêté le bateau, je l'ai mis au neutre, j'ai obtenu les bonnes coordonnées et j'ai demandé s'ils souhaitaient que nous portions un secours. »

[131] Encore une fois, il ne dit pas qu'il a arrêté le navire immédiatement. Par conséquent, je ne suis pas disposé à conclure qu'il a menti au cours de l'enquête lorsqu'il a laissé entendre qu'il s'est arrêté immédiatement, car ce n'est pas la seule signification que sa déclaration pourrait avoir.

[132] Par conséquent, je ne suis pas disposé à conclure qu'il a été malhonnête de cette manière au cours de l'enquête ou de l'audience disciplinaire dans la présente affaire.

[133] Cependant, pour les motifs que j'ai exposés plus tôt, j'ai conclu qu'il a été malhonnête au cours de la présente audience parce qu'il ne croit pas sincèrement qu'il doit être affecté à la tâche pour répondre à un appel de détresse.

[134] Comme l'a dit la Commission dans *Oliver c. Agence des douanes et du revenu du Canada*, 2003 CRTFP 43, au paragraphe 103 (demande de contrôle judiciaire rejetée, *Oliver c. Canada (Agence des douanes et du revenu)*, 2004 CF 1462) :

[103] La reconnaissance de la culpabilité ou d'une certaine responsabilité pour ses actions est un facteur essentiel dans l'évaluation du caractère approprié de la mesure disciplinaire. Il en est ainsi puisque la possibilité de réhabilitation du fonctionnaire s'estimant lésé est fondée sur la confiance, et la confiance est fondée sur la vérité. Si un fonctionnaire s'estimant lésé a trompé son employeur, a omis de coopérer à une enquête légitime d'allégations de conflit d'intérêts et refuse d'admettre toute responsabilité en dépit des preuves qui montrent une faute, alors le rétablissement de la confiance nécessaire à une relation d'emploi est impossible.

[...]

[Je mets en évidence]

[135] L'omission du fonctionnaire d'assumer la responsabilité de ses actes et le fait qu'il ne dise pas qu'il répondrait différemment à un appel de détresse à l'avenir constituent un facteur aggravant important dans le présent cas, de même que son manque de franchise au cours de la présente audience.

[136] En tout, après avoir mis en balance la nature de l'inconduite par rapport aux facteurs atténuants et aggravants, j'ai conclu que l'employeur a justifié le licenciement du fonctionnaire. L'inconduite de ce dernier était importante, tant en ce qui concerne la réputation de la Garde côtière qu'en ce qui concerne les conséquences pour la sécurité publique. Même s'il compte un service de longue durée et un service distingué, ce facteur est surpassé par la gravité de l'inconduite, ainsi que par son refus de reconnaître qu'il devrait agir différemment et son manque de sincérité au cours de la présente audience.

[137] Pour ces motifs, la Commission rend l'ordonnance qui suit :

(L'ordonnance apparaît à la page suivante)

VI. Ordonnance

[138] Le grief est rejeté.

Le 30 janvier 2026.

Traduction de la CRTESPF

**Christopher Rootham,
une formation de la Commission
des relations de travail et de l'emploi
dans le secteur public fédéral**