

PAR COURRIER RECOMMANDÉ

Directrice, Opérations des affaires
Garde côtière canadienne
200, rue Kent (5N177)
Ottawa (Ontario) K1A 0E6

OBJET : *Salerosa* – Oak Bay (C.-B.) – Date de l'incident : 6 février 2017

Nous avons terminé notre enquête et notre évaluation de la demande d'indemnisation de 62 673,20 \$ (la « demande d'indemnisation ») que la Garde côtière canadienne (la « GCC ») a présentée pour les frais engagés relativement à un incident de pollution par les hydrocarbures impliquant le voilier *Salerosa* (le « navire »). Nous avons conclu que la demande d'indemnisation est recevable, en partie, au montant de **8 254,51 \$**. Par conséquent, nous faisons par la présente une offre d'indemnité (l'« offre ») au montant de 8 254,51 \$, plus les intérêts courus de 619,95 \$, en conformité avec les articles 105, 106 et 116 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (la « *LRMM* »). Le total de l'offre et des intérêts s'élève à 8 874,46 \$.

Les motifs suivants vous sont fournis pour expliquer l'écart entre le montant réclamé et le montant offert par l'administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (l'« administrateur »).

Régime législatif applicable

La demande d'indemnisation est assujettie aux dispositions de fond de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (la « *LMMC* ») et de la *LRMM* qui étaient en vigueur au moment de l'incident. Toutes les références à la *LMMC* et à la *LRMM* se rapportent aux versions de ces lois qui étaient en vigueur avant leur modification à la suite de l'adoption du projet de loi C-86.

Aperçu de la décision

Nous notons que, le 19 février 2019, un peu plus de deux semaines après avoir reçu la demande d'indemnisation, le bureau de l'administrateur a demandé à la GCC de lui fournir des documents spécifiques ou des éclaircissements concernant trois points. La GCC n'a pas répondu avant la date limite du 5 mars 2019, et elle n'a toujours pas répondu à ce jour. Par conséquent, l'administrateur a procédé à l'évaluation de la demande d'indemnisation seulement sur la base de la preuve fournie à l'origine, qui est parfois contradictoire. Dans les cas où la preuve était incohérente, nous nous sommes fondés surtout sur les documents qui semblaient avoir été produits vers la date de l'incident.

Au moment de l'intervention initiale de la GCC le 6 février 2017, on a observé que du carburant diesel s'échappait du navire coulé et remontait à la surface. Dans les jours qui ont suivi,

cependant, la preuve d'une menace de pollution est devenue moins évidente. Par exemple, le rapport d'inspection produit par Building Sea Marine Ltd (« BSM ») indique que la GCC a déterminé que le navire coulé présentait [traduction] « *un risque immédiat pour la navigation* » et pour l'environnement. Dans les circonstances, et tout au long de l'intervention, le risque pour la navigation est demeuré inchangé, tandis que toute menace de pollution a été contenue et s'est atténuée. Un barrage flottant a été déployé autour de la source de la pollution dès le premier jour de l'intervention, lorsque la GCC a déterminé que [traduction] « *le navire ne posait aucun risque aux personnes, aux biens ou à l'environnement* » (voir le rapport de l'agent de service daté du 6 février, p. 5). Par ailleurs, la quantité de polluants potentiels se trouvant à bord du navire est demeurée inconnue tout au long de l'intervention – en fait, les documents à l'appui de la demande d'indemnisation contiennent très peu de détails sur les polluants, même après l'opération de renflouement du navire le 11 février. Enfin, selon un rapport de pollution produit par la GCC le 7 février, il semble que le carburant diesel avait cessé de remonter à la surface à l'intérieur de la zone du barrage flottant vers cette date.

À la lumière de tout ce qui précède, l'administrateur n'est pas convaincu que la décision de procéder, après un retard de six jours, à une opération d'enlèvement qui avait été prévue dès le premier jour de l'intervention de la GCC était une mesure raisonnable de prévention de la pollution, étant donné l'évolution des circonstances. À tout le moins, le retard était une occasion pour la GCC de réévaluer la menace de pollution, qui semblait s'atténuer, par rapport au danger pour la navigation que présentait le navire coulé. Cependant, il n'y a aucune preuve que la GCC a entrepris ou même envisagé une telle réévaluation avant de donner suite à son plan initial.

Évaluation

Annexe 2 – Services contractuels

La GCC a engagé trois entrepreneurs distincts durant son intervention et a réclamé un montant total de 55 211,39 \$ pour leurs services. L'entreprise C-Tow Marine Assistance Ltd (« C-Tow ») a déployé et surveillé des barrages flottants autour du navire coulé, ce qui a coûté 1 638,00 \$. L'entreprise Heavy Metal Marine Ltd (« Heavy Metal ») a reçu la somme de 51 248,69 \$ pour renflouer, retirer et mettre au rebut le navire. Enfin, BSM a effectué une inspection du navire le 20 février, ce qui a coûté 2 324,70 \$.

Selon la preuve, la nature de l'apparente relation contractuelle entre la GCC et C-Tow n'est pas claire, surtout du fait que le fils du propriétaire du navire semble avoir engagé la même entreprise le 6 février 2017. Cependant, nous sommes convaincus, d'après la preuve, que la GCC a payé C-Tow pour ses services, lesquels étaient nécessaires et raisonnables dans les circonstances. À cette fin, nous avons conclu que les frais associés aux services de C-Tow, au montant de **1 638,00 \$**, sont pleinement recevables.

Nous avons conclu que la GCC n'a pas démontré que les deux autres contrats qu'elle a conclus étaient suffisamment liés à la prévention de la pollution par les hydrocarbures, ou à la menace d'une telle pollution, pour être considérés comme des mesures raisonnables. Comme il a été noté ci-dessus, la preuve ne montre pas que l'opération de renflouement du navire menée par Heavy Metal le 11 février 2017 était une mesure raisonnable. Par conséquent, l'enlèvement et la déconstruction subséquents et accessoires du navire ne peuvent être jugés raisonnables.

De plus, l'inspection menée par BSM a eu lieu après l'opération de renflouement et d'enlèvement du navire, notamment le même jour où Heavy Metal a reçu d'un tiers entrepreneur une facture pour la mise au rebut du navire. Aucune raison n'a été donnée pour expliquer cette apparente incohérence dans la chronologie des événements. Les conclusions de l'inspection menée par BSM étaient limitées à cause de l'angle auquel le navire reposait sur le chaland de Heavy Metal. De plus, le rapport d'inspection n'est pas concluant en ce qui a trait à la menace de pollution et il n'étaye pas l'affirmation de la GCC selon laquelle le navire lui-même était [traduction] « un déchet causant de la pollution par les hydrocarbures », surtout du fait qu'il était construit en ferro-ciment, un matériau n'ayant pas les qualités absorbantes du bois. Enfin, nous constatons que les mesures d'intervention prises après l'opération de renflouement, à l'exception de l'inspection menée par BSM, sont peu documentées. Malgré les frais considérables engagés durant cette période, et en dépit de la requête susmentionnée faite par le bureau de l'administrateur, la GCC n'a pas profité de l'occasion de compléter le dossier.

Annexe 3 – Déplacements

La GCC a réclamé 16,47 \$ pour le déjeuner d'un employé le 20 février 2017, le jour même de l'inspection faite par BSM. Étant donné que cette dépense est associée à une mesure non recevable, elle ne peut être jugée raisonnable.

Annexe 4 – Salaires – Personnel à temps plein

La GCC a réclamé **940,44 \$** pour les salaires de deux membres de son personnel d'intervention environnementale qui ont surveillé le navire coulé du 7 au 10 février 2017. Nous avons conclu que ce montant est raisonnable et pleinement recevable.

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

La GCC a réclamé 745,39 \$ pour 13 heures de travail supplémentaires faites par deux employés le 11 février 2017. Étant donné que ces ressources ont été allouées pour surveiller le renflouement et l'enlèvement de ce qui semblait, selon la preuve, être essentiellement une épave ou un danger pour la navigation, le montant réclamé n'est pas recevable.

Annexe 11 – Équipement de lutte contre la pollution

La GCC a réclamé **5 407,16 \$** pour l'usage d'un bateau de lutte contre la pollution II pendant quatre jours (bien que nous ayons constaté que ce bateau a été utilisé en fait pendant cinq jours) et pour le matériel absorbant déployé autour du navire. Nous avons conclu que ces mesures étaient raisonnables et que le montant réclamé est donc pleinement recevable.

Annexe 12 – Véhicules

La GCC a réclamé 332,12 \$ pour l'usage d'un véhicule pendant quatre jours durant son intervention. Étant donné qu'un de ces jours était le 11 février 2017, c'est-à-dire le jour de l'opération de renflouement et d'enlèvement du navire, nous avons réduit le montant réclamé de 25 %. Nous avons donc conclu que le montant recevable pour cette partie de la demande d'indemnisation est de **249,09 \$**.

Annexe 13 – Administration

La GCC a réclamé 20,24 \$ en frais d'administration, ce qui représente 2,53 % des montants réclamés aux annexes 2 et 4. Nous avons jugé recevable le montant de **19,82 \$**, selon notre évaluation de l'annexe 4.

Nous attendons d'être avisés de votre acceptation de l'offre, afin que la somme offerte vous soit versée sans tarder. Dans votre examen de l'offre, veuillez noter que vous disposez d'un délai de 60 jours, à compter de la réception de l'offre, pour aviser le soussigné si vous l'acceptez. Autrement, vous pouvez, dans les 60 jours suivant la réception de l'offre, interjeter appel devant la Cour fédérale. La *LRMM* prévoit que si nous ne sommes pas avisés de votre choix dans ce délai, vous serez présumé avoir refusé l'offre.

Si vous acceptez l'offre, la *LRMM* stipule que vous renoncez à vos droits et que l'administrateur est subrogé à ceux-ci dans la limite de la somme qui vous est versée relativement à l'incident en cause.

Je vous prie d'agréer mes meilleures salutations.

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

Mark A.M. Gauthier, B.A., LL.B.

c. c. : Surintendant intérimaire, Intervention environnementale, Région de l'Ouest

Annexe : Sommaire de l'évaluation

Annexe	Montant réclamé	Montant recevable
2 – Services contractuels	55 211,39 \$	1 638,00 \$
3 – Déplacements	16,47 \$	0,00 \$
4 – Salaires – Personnel à temps plein	940,44 \$	940,44 \$
5 – Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein	745,39 \$	0,00 \$
11 – Équipement de lutte contre la pollution	5 407,16 \$	5 407,16 \$
12 – Véhicules	332,12 \$	249,09 \$
13 – Administration	20,24 \$	19,82 \$
Total du principal	62 673,20 \$	8 254,51 \$
Intérêts		619,95 \$
Grand total		8 874,46 \$