

PAR COURRIER RECOMMANDÉ

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

OBJET : Jasper – Deep Bay (C.-B.) – Date de l'incident : 25 juillet 2017

Nous avons terminé notre enquête et notre évaluation de la demande d'indemnisation de 36 490,94 \$¹ (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 navire à moteur en bois *Jasper* (le « navire »). Nous avons conclu que la demande d'indemnisation est recevable, en partie, au montant de **33 657,50 \$**. Par conséquent, nous faisons par la présente une offre d'indemnité (l'« offre ») de ce montant, plus les intérêts courus de 2 041,50 \$, 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 35 699,00 \$.

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 *LMCC* 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 sommes convaincus, selon la preuve, que la GCC avait le pouvoir de retirer le navire du milieu marin en vertu de l'alinéa 180(1)a) de la *LMMC*. Le navire devait être pompé régulièrement pour être maintenu à flot, et une petite quantité de polluants se trouvant à bord avait été rejetée. De plus, le présumé propriétaire du navire a nié toute responsabilité et a refusé d'intervenir. Nous sommes aussi convaincus, selon la preuve, que l'enlèvement du navire était une mesure raisonnable et que les frais associés à celle-ci étaient raisonnables, comme le prévoit l'alinéa 77(1)c) de la *LRMM*.

Notre évaluation de la décision de la GCC de déconstruire le navire a été compliquée par des lacunes et des incohérences en matière de preuve. Nous notons d'abord que l'exposé de la demande d'indemnisation se termine le 2 août 2017, lorsque le navire est arrivé aux installations de Saltair Marine Services Ltd (« Saltair »). L'inspection faite par *Building Sea Marine Ltd*

¹ Ce chiffre semble être le résultat d'une erreur de calcul très mineure. Le total des montants réclamés à toutes les annexes s'élève en fait à 36 490,93 \$.

(« BSM ») a été effectuée le 14 août. Le rapport d'inspection, cependant, est daté du 24 septembre. À cette date, Saltair avait fini de déconstruire le navire.

Étant donné que nous n'avons aucune preuve que BSM a communiqué les résultats de son inspection du 14 août à la GCC avant que la décision de déconstruire le navire ne soit prise, nous devons conclure que cette décision n'était pas fondée sur les résultats de l'inspection. L'inspection ne peut donc pas être considérée comme une mesure raisonnable; au mieux, elle n'a servi qu'à justifier après coup la décision de la GCC de déconstruire le navire. Il convient aussi de noter que BSM a été chargé de déterminer ce qui suit : (1) l'état de la structure du navire; (2) la viabilité de réparer et de remettre à flot le navire; (3) la possibilité de reconstruire le navire; (4) la valeur monétaire résiduelle du navire déconstruit. Le rapport joint à la demande d'indemnisation reflète ces tâches, mais il offre peu de détails ou d'analyse concernant toute menace de pollution que posait le navire.

Sans le bénéfice du rapport d'inspection de BSM, la question qui préoccupe principalement l'administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (« l'administrateur ») est de savoir si la GCC a démontré qu'elle avait un motif suffisant de croire qu'il existait une menace de pollution au moment où la décision de déconstruire le navire a été prise, et si ce risque était encore présent lorsque la déconstruction du navire a débuté. À cette fin, la GCC a fourni certains éléments de preuve utiles dans les documents à l'appui de sa demande d'indemnisation.

Des photos du navire prises alors qu'il était encore dans l'eau font voir qu'il était généralement en mauvais état et montrent que l'intérieur du navire était imprégné d'hydrocarbures. Les rapports de situation de la GCC et l'exposé de la demande d'indemnisation étayaient ces conclusions. La chronologie fournie par Saltair Marine Services Ltd (« Saltair »), dans sa facture du 16 octobre 2017, indique que des matelas absorbants ont été utilisés à bord du navire à compter du 1^{er} août, lorsque des boues huileuses autour de l'arbre de transmission ont été nettoyées, jusqu'au 20 septembre, date à laquelle la déconstruction du navire a pris fin. De plus, il est clair que des quantités de carburant diesel et d'autres huiles usées ont été retirées des réservoirs et de la machinerie du navire au cours de la déconstruction. Par conséquent, nous avons conclu que la GCC a été en mesure de déterminer, dès le début de son intervention, que le navire ne pouvait pas être remis à l'eau sans causer le rejet d'autres hydrocarbures, lui donnant ainsi le pouvoir de le déconstruire en vertu de l'alinéa 180(1)a) de la *LMMC*.

Quant à savoir si la déconstruction du navire était une mesure de sauvegarde raisonnable aux termes de la *LRMM*, notre évaluation a été compliquée par notre incapacité de déterminer la date précise à laquelle la GCC a décidé de faire déconstruire le navire. Cependant, en dépit du manque de preuve, nous sommes disposés à accepter que la GCC a agi raisonnablement dans les circonstances, quel que soit le moment où sa décision a été prise. Notre conclusion est fondée sur les facteurs suivants : le navire avait rejeté des hydrocarbures et n'était pas en état de naviguer; le présumé propriétaire n'était pas disposé à intervenir; il y avait des quantités de polluants à bord du navire; et des parties de l'intérieur du navire étaient imprégnées d'hydrocarbures.

Étant donné que les réductions que nous avons faites ne s'appliquent qu'aux montants réclamés à l'annexe 2, les raisons exposées ci-après ne traitent que de cette annexe.

Évaluation

Annexe 2 – Services contractuels

La GCC a réclamé 33 407,76 \$ pour les services de deux entrepreneurs. Comme il a été noté, BSM a fait une inspection du navire le 14 août 2017 et a produit un rapport daté du 24 septembre, dont le coût total s'est élevé à 1 307,25 \$. Pour les raisons exposées ci-haut, nous avons rejeté cette partie de la demande d'indemnisation.

En plus de l'inspection faite par BSM, la GCC a réclamé 32 100,51 \$ pour les services de Saltair, qui comprenaient l'enlèvement, l'entreposage, la déconstruction et l'élimination du navire. Pour les raisons exposées ci-haut, nous avons conclu que l'enlèvement, la déconstruction et l'élimination du navire représentaient des mesures de sauvegarde raisonnables. Nous avons conclu également que les frais associés à ces mesures étaient raisonnables. En ce qui concerne l'entreposage du navire, qui a duré 48 jours, la GCC n'a fourni absolument aucune justification pour cette mesure. Nous avons donc déduit 1 526,18 \$, ce qui représente les frais d'entreposage injustifiés du navire pendant 45 jours. Par conséquent, nous avons conclu que le montant recevable à l'annexe 2 s'élève à **30 574,33 \$**.

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.

p. j. : Annexe (1)

c. c : Surintendant, Intervention environnementale, région de l'Ouest

Annexe : Sommaire de l'évaluation

Annexe	Réclamé	Recevable
2 – Services contractuels	33 407,76 \$	30 574,33 \$
3 – Déplacements	100,80 \$	100,80 \$
4 – Salaires – personnel à temps plein	1 012,35 \$	1 012,35 \$
5 – Heures de travail supplémentaires – personnel à temps plein	434,99 \$	434,99 \$
11 – Équipement de lutte contre la pollution	1 247,56 \$	1 247,56 \$
12 – Véhicules	263,58 \$	263,58 \$
13 – Administration	23,89 \$	23,89 \$
Total du principal	36 490,93 \$	33 657,50 \$
Intérêts		2 041,50 \$
Grand total		35 699,00 \$