

PAR COURRIER RECOMMANDÉ

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

OBJET : Megan C – Port aux Basques (T.-N.-L.) – Date de l'incident : 28 janvier 2019

Nous avons terminé notre enquête et notre évaluation de la demande d'indemnisation de 11 784,58 \$ (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 de pêche *Megan C* (le « navire »). Nous avons conclu que la demande d'indemnisation est recevable, en partie, au montant de **8 170,82 \$**. Par conséquent, nous faisons par la présente une offre d'indemnité (l'« offre ») de ce montant, plus les intérêts courus de 120,52 \$, 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 **8 291,34 \$**.

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 présentement en vigueur, incluant leur modification à la suite de l'adoption du projet de loi C-86.

Aperçu de la décision

Nous notons au départ que l'administrateur est reconnaissant à la GCC d'avoir joint des documents complets à sa demande d'indemnisation. Le caractère complet de l'exposé de l'incident et des documents justificatifs a été crucial pour déterminer la raisonnable de bon nombre des mesures prises par la GCC – en particulier celles concernant les heures de travail supplémentaires et les frais de déplacement.

Nous sommes convaincus que l'intervention initiale de la GCC le 28 janvier 2019 en réponse à l'incident était raisonnable. Étant donné que le personnel et l'équipement nécessaires n'étaient disponibles dans aucune des régions avoisinantes à cause de l'hiver, la GCC a dû déployer du

personnel d'intervention environnementale de St. John's. Tous les frais réclamés pour les heures de travail supplémentaires, le séjour d'une nuit à Gander et les déplacements étaient raisonnables pour faciliter le voyage de St. John's à Port aux Basques. L'administrateur est reconnaissant des détails inscrits dans les registres du personnel, car ces renseignements ont été utiles pour évaluer le déploiement des quatre membres du personnel d'intervention environnementale.

Une fois rendu sur les lieux le 29 janvier 2019, le personnel d'intervention environnementale de la GCC a trouvé le propriétaire du navire et a confirmé la présence de polluants à bord. Selon ses pouvoirs en vertu de l'article 180 de la *LMMC*, le personnel d'intervention environnementale de la GCC a assumé la responsabilité de l'intervention. Il a déployé le matériel nécessaire pour réduire le risque de pollution par les hydrocarbures, et il a enlevé 40 litres de carburant diesel et 7,5 litres d'huile de base (les « polluants ») du navire pendant que celui-ci était encore dans l'eau.

Nous avons conclu, selon la preuve, que le navire posait peu ou pas de risque de pollution par les hydrocarbures une fois que la GCC a enlevé les polluants accessibles du navire. Si le navire avait été considérablement saturé d'hydrocarbures – ou si la GCC le croyait – le personnel de la GCC n'aurait probablement pas rejeté dans le port l'eau qu'il a pompée du navire, comme il l'a fait. Le navire ne devait donc pas être saturé d'hydrocarbures au point où il aurait été raisonnable de l'enlever, de le démanteler et de le détruire pour prévenir la pollution par les hydrocarbures, à la lumière de la menace réelle que posait le navire.

Évaluation

Étant donné que les réductions que nous avons faites ne s'appliquent qu'aux annexes 2 et 13, les motifs exposés ci-après ne traitent que de ces annexes.

Annexe 2 – Services contractuels

La GCC a réclamé un total de 3 843,92 \$ pour les services contractuels fournis par deux entrepreneurs distincts. Le premier entrepreneur, Manuel's Construction Ltd, a fourni des services d'enlèvement, de démantèlement et de mise au rebut du navire, au prix de 3 590,92 \$. Le second entrepreneur, Pardy's Waste Management and Industrial Services Ltd, a fourni des services d'élimination des déchets d'hydrocarbures, des matelas absorbants et des barrages flottants, au prix de 253,00 \$.

Manuel's Construction Ltd

Pour les raisons exposées plus tôt, la preuve montre que les mesures prises après que la GCC ait enlevé les polluants du navire n'étaient pas des mesures raisonnables de prévention de la pollution. Par conséquent, l'enlèvement, le démantèlement et la mise au rebut du navire ne sont pas indemnisables. L'administrateur a donc conclu que les frais de 3 590,92 \$ réclamés pour ces mesures ne sont pas recevables.

Pardy's Waste Management

Les mesures prises par la GCC pour éliminer les déchets d'hydrocarbures ainsi que le matériel absorbant et les barrages souillés étaient raisonnables. L'administrateur a donc conclu que les frais de 253,00 \$ réclamés pour ces mesures sont pleinement recevables.

Annexe 13 – Administration

La GCC a réclamé 126,05 \$ en frais d'administration, ce qui représente un taux de 3,09 % du montant réclamé pour les salaires, moins les avantages sociaux des employés. L'administrateur n'a pas encore reconnu un taux supérieur à 2,53 %. Pour augmenter ce taux, l'administrateur a besoin d'une preuve montrant que le nouveau taux constitue une base raisonnable pour les frais d'administration.

Sur la base du taux actuel reconnu de 2,53 %, l'administrateur a conclu que, du montant de 126,05 \$ réclamé, la somme de 103,21 \$ est recevable.

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'Atlantique

Annexe : Sommaire de l'évaluation

Annexe	Montant réclamé	Montant recevable
1 – Matériel et fournitures	120,00 \$	120,00 \$
2 – Services contractuels	3 843,92 \$	253,00 \$
3 – Déplacements	1 708,22 \$	1 708,22 \$
4 – Salaires – Personnel à temps plein	1 885,50 \$	1 885,50 \$
5 – Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein	2 863,61 \$	2 863,61 \$
11 – Équipement de lutte contre la pollution	416,67 \$	416,67 \$
12 – Véhicules	820,61 \$	820,61 \$
13 – Administration	126,05 \$	103,21 \$
Total du principal	11 784,58 \$	8 170,82 \$
Intérêts		120,52 \$
Grand total		8 291,34 \$