

PAR COURRIER RECOMMANDÉ

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

OBJET : *Farley Mowat* – Shelburne (N.-É.) – Date de l'incident : 28 juin 2017

Nous avons terminé notre enquête et notre évaluation de la demande d'indemnisation de 1 176 126,41 \$ (la « demande d'indemnisation ») que la Garde côtière canadienne (la « GCC ») a présentée pour les frais engagés relativement à un incident impliquant le navire à moteur *Farley Mowat*. Nous avons conclu que la demande d'indemnisation est recevable, en partie, au montant de **872 107,92 \$**. Par conséquent, nous faisons par la présente une offre d'indemnité (l'« offre ») de ce montant, plus les intérêts courus de 53 271,82 \$, en conformité avec les articles 105, 106 et 116 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (la « LRMM »).¹ Le total de l'offre et des intérêts s'élève à 925 379,74 \$.

Après un examen attentif des renseignements additionnels fournis par la GCC le 14 mars 2018, et suivant le raisonnement exposé dans nos récentes décisions, en particulier dans les dossiers du *King Arthur* et du *Laurier II*, nous avons conclu que le *Farley Mowat* continuait de poser une menace de pollution résiduelle au moment de l'intervention de la GCC à l'été de 2017. Nous sommes arrivés à cette conclusion en nous fondant sur (1) l'état du navire en détérioration et déjà en grande partie démantelé; (2) l'envahissement continu de l'eau et le besoin de la pomper; (3) les préoccupations locales en matière de sécurité et de sûreté; (4) l'absence de coopération du propriétaire et ses antécédents; et (5) la probabilité qu'il y avait encore des quantités de polluants dans des parties inaccessibles du navire. Ces facteurs représentaient une menace de pollution continue qui allait sûrement s'aggraver si la GCC n'était pas intervenue. En bref, la GCC a démontré l'existence d'un risque crédible et probable que le *Farley Mowat* allait couler et causer de la pollution à Shelburne, à moins d'une intervention continue ou décisive.

Nous avons conclu que : (1) la GCC a démontré qu'elle avait des motifs raisonnables de croire que le *Farley Mowat* risquait de causer de la pollution, ce qui l'a autorisée à déconstruire le navire en vertu de l'alinéa 180(1)a) de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*; et (2) la GCC a démontré que la déconstruction du navire était une mesure de sauvegarde raisonnable à la lumière de la menace de pollution existante, comme le prévoit la LRMM.

¹ Toutes les références à la LRMM et à la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* 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.

Seuls les montants réclamés par la GCC aux annexes 2, 11 et 13 ne sont pas pleinement recevables, et les motifs pour lesquels nous avons réduit ces montants sont exposés ci-dessous. Il est à noter que la majeure partie des réductions sont attribuables à l'insuffisance de la preuve dont disposait l'administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (l'« administrateur ») relativement aux services contractuels fournis.

Annexe 2 – Services contractuels

À l'annexe 2, la GCC a réclamé 1 005 226,28 \$ pour les travaux de deux entrepreneurs: 993 738,00 \$ pour les services de déconstruction fournis par RJ MacIsaac Constructions Ltd (« RJM »), et 11 488,28 \$ pour une évaluation de la stabilité, une évaluation environnementale et un plan de remorquage préparés par London Offshore Consultants Ltd (« LOC »). Nous avons conclu que le montant recevable des services fournis par RJM s'élève à 691 150,00 \$. Par ailleurs, nous avons conclu que les frais des travaux effectués par LOC sont pleinement recevables. Par conséquent, nous accordons la somme de **702 638,28 \$** pour l'annexe 2.

Les travaux de déconstruction effectués par RJM étaient divisés en quatre « étapes » montrant les frais associés à chacune de celles-ci : (1) la mobilisation jusqu'à l'endroit où se trouvait le navire, au montant de 253 000,00 \$; (2) la sortie du navire de l'eau et le transport jusqu'au chantier, au montant de 218 638,00 \$; (3) l'élimination des débris et des polluants, au montant de 209 300,00 \$; et (4) la déconstruction du navire, au montant de 312 800,00 \$. Les montants susmentionnés comprennent les taxes applicables. Nous sommes convaincus, à la suite de notre évaluation, que les travaux accomplis aux étapes 1 et 4 représentent entièrement des mesures de sauvegarde raisonnables et que les frais associés à ces travaux sont à la fois raisonnables et pleinement recevables. Notre évaluation des étapes 2 et 3 est présentée ci-dessous.

Étape 2 – Sortie du navire de l'eau et transport jusqu'au chantier

D'après l'exposé de la demande d'indemnisation et les autres documents, la majeure partie des frais de cette étape est probablement attribuable à l'usage de deux remorqueurs de l'entreprise Atlantic Towing Ltd: le *Whispering Sea* de 475 hp et l'*Atlantic Larch* de 4 000 hp. Les taux quotidiens relatifs à ces remorqueurs n'étaient pas indiqués dans les documents de la demande d'indemnisation. Les autres frais, bien que nous ne puissions pas en être certains à la lecture du dossier, sont probablement associés au plan de remorquage, y compris le matériel de remorquage, l'obtention de certificats et les éventualités. Il n'y a aucun document justificatif pour étayer ces éléments résiduels de l'étape 2.

Normalement, une telle absence de preuve entraînerait le rejet de la totalité des frais. Si nous sommes incapables d'évaluer l'ampleur des mesures prises et les frais spécifiques qui y sont associés, en l'occurrence les frais résiduels de remorquage, nous ne pouvons pas conclure à leur raisonnabilité. Pour ce qui est de l'utilisation des remorqueurs, cependant, nous avons pu déterminer les taux quotidiens de base approximatifs appliqués dans la région à des navires dont la taille et les caractéristiques sont comparables à celles des remorqueurs employés par RJM.

D'après nos constatations, nous avons déterminé que les taux quotidiens raisonnables s'élèvent à 5 000,00 \$ pour le *Whispering Sea* et à 21 000,00 \$ pour l'*Atlantic Larch*. Nous avons aussi constaté, d'après les documents de la demande d'indemnisation, et en tenant compte d'une modeste marge pour la mobilisation et la démobilisation, que le *Whispering Sea* a été engagé pendant cinq jours, tandis que l'*Atlantic Larch* l'a été pendant quatre jours. Par conséquent, nous accordons la somme de 125 350,00 \$ pour l'étape 2, ce qui représente notre estimation des frais raisonnables d'utilisation des remorqueurs, plus les taxes applicables.

Étape 3 – Élimination des débris et des polluants

La GCC n'a fourni aucun document justificatif à l'appui des travaux accomplis à l'étape 3. De plus, on ne sait pas vraiment pourquoi des débris et des polluants ont été éliminés avant la déconstruction du navire et après son enlèvement. Une partie des débris a assurément été enlevée avant le remorquage, et le reste aurait été éliminé durant et après la déconstruction du navire.

Donc, étant donné l'état de l'épave à ce stade de l'intervention, compte tenu du manque de justification ou de preuve, et vu que les renseignements supplémentaires fournis par la GCC n'ont apporté aucune nouvelle preuve, nous avons conclu que cette étape représente au mieux une répétition des mesures qui font partie logiquement des étapes 1 et 4. Par conséquent, le montant complet réclamé pour l'étape 3 est rejeté.

Annexe 11 – Équipement de lutte contre la pollution

La GCC a réclamé 52 550,86 \$ à cette annexe pour l'usage de divers équipements. À l'exception des frais de location de réservoirs portatifs pour une période de 60 jours, que nous avons réduits de moitié – soit de 1 400,10 \$ – pour les faire correspondre aux périodes d'utilisation des autres éléments réclamés, nous avons conclu autrement que le montant complet réclamé est recevable. Par conséquent, nous accordons la somme de **51 150,76 \$**.

Annexe 13 – Administration

La GCC a réclamé 3 661,90 \$ en frais d'administration à cette annexe, sans compter les frais de préparation de la demande d'indemnisation. Après un ajustement pour tenir compte de la réduction susmentionnée à l'annexe 11, le montant recevable s'élève à **3 631,51 \$**.

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 les délais suivants prescrits par la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Vous avez 60 jours, à compter de la réception de l'offre, pour aviser la soussignée si vous l'acceptez, ou pour déposer un avis d'appel à la Cour fédérale. La *LRMM* prévoit que si nous ne sommes pas avisés de votre choix dans le délai de 60 jours, vous serez présumé avoir refusé l'offre et aucune autre offre ne sera faite.

Si vous acceptez l'offre, la *LRMM* stipule également 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'administratrice de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires,

Anne Legars, LL.M., c.a.é.

c. c. : Surintendant, Intervention environnementale, Région de l'Atlantique

Annexe : Sommaire de l'évaluation

| Annexe | Montant réclamé | Montant recevable |
|--|------------------------|--------------------------|
| 1 – Matériel et fournitures | 8 534,52 \$ | 8 534,52 \$ |
| 2 – Services contractuels | 1 005 226,28 \$ | 702 638,28 \$ |
| 3 – Déplacements | 23 148,74 \$ | 23 148,74 \$ |
| 4 – Salaires – personnel à temps plein | 33 250,78 \$ | 33 250,78 \$ |
| 5 – Heures de travail supplémentaires – personnel à temps plein | 44 577,43 \$ | 44 577,43 \$ |
| 11 – Équipement de lutte contre la pollution | 52 550,86 \$ | 51 150,76 \$ |
| 12 – Véhicules | 4 796,76 \$ | 4 796,76 \$ |
| 13 – Administration | 3 661,90 \$ | 3 631,51 \$ |
| 13a – Administration – préparation de la demande d'indemnisation | 379,14 \$ | 379,14 \$ |
| Total du principal | 1 176 126,41 \$ | 872 107,92 \$ |
| Intérêts | | 53 271,82 \$ |
| Grand total | | 925 379,74 \$ |