

## **PAR COURRIER RECOMMANDÉ**

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

### **OBJET : Voilier en ferro-ciment sans nom – Îles Chatham (C.-B.) – Date de l'incident : 8 décembre 2016**

---

Nous avons terminé notre enquête et notre évaluation de la demande d'indemnisation de 53 954,45 \$ (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 un voilier en ferro-ciment non identifié (le « navire »). Nous avons conclu que la demande d'indemnisation est recevable, en partie, au montant de **10 563,98 \$**. Par conséquent, nous faisons par la présente une offre d'indemnité (l'« offre ») de ce montant, plus les intérêts courus de 866,48 \$, 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 11 430,46 \$.

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**

Notre évaluation de la demande d'indemnisation était basée sur le dossier initial et sur l'information additionnelle que le bureau de l'administrateur avait demandée à la GCC et qu'il a reçue le 8 janvier 2019 (l'« information additionnelle de la GCC »). L'administrateur a aussi obtenu, par *subpoena*, un registre d'incident du Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage de Victoria (le « registre d'incident du CCCOS »). Ce document fait la lumière sur l'opération de recherche et sauvetage qui a débuté tard dans la journée du 7 décembre 2016 et sur les premiers stades de l'intervention environnementale de la GCC qui a commencé le lendemain

matin. La GCC avait refusé de fournir ce document, après que le bureau de l'administrateur ait demandé à obtenir tous les rapports de situation pertinents.

Selon la preuve, dont certains éléments sont contradictoires, nous avons conclu que la GCC a démontré que le navire échoué et partiellement submergé présentait une menace crédible de pollution dès le début de son intervention le 8 décembre 2016. Cependant, nous soulignons que la GCC, en tant que demandeur, a le fardeau de démontrer, conformément à l'alinéa 77(1)c) de la *LRMM*, qu'une mesure de sauvegarde était raisonnable *au moment où elle a été prise*. L'administrateur n'est pas convaincu, selon la preuve au dossier, que le plan de renflouement et d'enlèvement d'urgence, qui a été établi au début de l'intervention, était raisonnable à la lumière des circonstances qui étaient présentes le 3 janvier 2017, lorsque le plan a enfin été mis en oeuvre après un long retard causé par les conditions météorologiques.

Lorsque la GCC est arrivée sur les lieux dans la matinée du 8 décembre 2016, la quantité de polluants à bord du navire était incertaine, les estimations variant entre 40 et 100 gallons de carburant diesel en plus d'autres polluants divers. Aucune pollution n'a été observée à ce stade, mais le registre d'incident du CCCOS indique qu'à compter de 08 h 48, [traduction] « le carburant a été enlevé, dans la mesure où il était accessible ». De plus, dans la description de l'incident, on dit que la GCC [traduction] « a recueilli plusieurs bidons et divers contenants d'hydrocarbures sur la plage et à bord du navire avant de quitter pour la journée ». On ne sait pas vraiment quelle quantité de polluants il restait à bord, mais la preuve semble indiquer que du carburant diesel a commencé à s'échapper du navire le lendemain, soit le 9 décembre, lorsque la GCC a déployé pour la première fois un barrage absorbant. La GCC est revenue sur les lieux de l'incident les 12, 19, 27 et 30 décembre. Le matériel absorbant a été remplacé les 12 et 19 décembre seulement. Il n'a pas été nécessaire de remplacer le matériel absorbant le 27 ni le 30 décembre, ce qui semble indiquer que la remontée des polluants avait cessé complètement ou avait diminué considérablement. Les conditions météorologiques étaient mauvaises, après tout, et il est probable que l'action des vagues aurait alors éliminé la majeure partie des polluants se trouvant hors des systèmes fermés.

Cependant, la GCC a déterminé dès les premiers stades de son intervention qu'il était nécessaire de retirer le navire du milieu marin. À cette fin, le ou vers le 8 décembre 2016, la GCC a conclu un contrat d'urgence verbal avec Heavy Metal Marine Ltd (« Heavy Metal ») afin de [traduction] « récupérer le navire, l'extraire du milieu marin, enlever la pollution par les hydrocarbures, détruire le navire pollué par les hydrocarbures » (information additionnelle de la GCC). Comme il a été mentionné, les travaux de Heavy Metal ont été retardés d'environ un mois, jusqu'au 3 janvier 2017. La situation a évolué durant cette période, tout comme la menace relative de pollution. La preuve montre clairement qu'au 19 décembre 2016, toute menace résiduelle de pollution s'était grandement atténuée. Le navire était toujours entouré d'un barrage absorbant et toute menace résiduelle avait été contenue. En dépit de l'atténuation de la menace de pollution, la GCC n'a fourni aucune preuve qu'elle a procédé à une quelconque réévaluation de la situation avant de donner suite à un plan d'urgence qui avait été établi le premier jour de son intervention. S'il y avait une situation d'urgence au départ, il y a un doute important à savoir si elle existait encore à ce stade. L'ensemble de la preuve semble indiquer que le 3 janvier 2017, la GCC se livrait essentiellement à une opération d'enlèvement d'épave, ce qui n'est pas indemnisable par l'administrateur.

## Évaluation

### Annexe 2 – Services contractuels

La GCC a réclamé 41 765,64 \$ pour les services contractuels fournis par Heavy Metal à compter du 3 janvier 2017. Ces services comprenaient le renflouement, l'enlèvement, la déconstruction et l'élimination du navire. Pour les raisons énoncées ci-haut, l'administrateur n'est pas convaincu, selon la preuve, que le renflouement du navire à ce moment représentait une mesure de sauvegarde raisonnable compte tenu des circonstances. Il s'ensuit qu'aucune des mesures prévues au contrat qui ont été prises par la suite ne peut être indemnisée. Par ailleurs, nous notons le peu de documents justificatifs se rapportant aux travaux effectués par Heavy Metal et l'absence de preuve à l'appui de la décision de déconstruire le navire, surtout du fait que celle-ci semble avoir été prise le premier jour de l'intervention, alors que le navire était encore partiellement submergé. La GCC a refusé de compléter le dossier à l'égard de ces deux éléments, lorsque l'administrateur lui a donné l'occasion de le faire durant son évaluation.

### Annexe 4 – Salaires – Personnel à temps plein

La GCC a réclamé 2 964,48 \$ pour les salaires de deux ou trois (ce nombre a varié de jour en jour) agents d'intervention environnementale qui se sont occupés du navire les 8, 9, 12, 19, 27 et 30 décembre 2016 ainsi que le 3 janvier 2017. Nous avons conclu que toutes les mesures prises en décembre 2016 étaient des mesures de sauvegarde ou de surveillance raisonnables. Pour ce qui est du 3 janvier 2017, cependant, nous avons conclu que la GCC a déployé deux agents GT-04 uniquement pour surveiller ce qui, selon la preuve, ne peut être considéré que comme une opération d'enlèvement d'épave. Compte tenu de cette réduction, nous avons conclu que le montant recevable pour l'annexe 4 s'élève à **2 618,64 \$**.

### Annexe 11 – Équipement de lutte contre la pollution

La GCC a réclamé 8 619,61 \$ pour l'usage d'un bateau de lutte contre la pollution II pendant sept jours et pour trois rouleaux de barrage absorbant et un paquet de matelas absorbants. Selon la même logique que celle appliquée à l'annexe 4 ci-haut, nous avons conclu que le montant recevable pour l'annexe 11 s'élève à **7 425,38 \$**.

### Annexe 12 – Véhicules

La GCC a réclamé 542,22 \$ pour l'utilisation d'un véhicule pour une période de sept jours durant son intervention. Selon la même logique que celle appliquée aux annexes 4 et 11 ci-haut, nous avons conclu que le montant recevable pour l'annexe 12 s'élève à **464,76 \$**, ce qui représente l'usage du véhicule pendant six jours, calculé sur la base du coût moyen par jour d'utilisation du véhicule.

### Annexe 13 – Frais d'administration

La GCC a réclamé 62,50 \$ en frais d'administration, ce qui représente 2,53 % du montant réclamé pour les salaires, moins les avantages sociaux des employés. Compte tenu des réductions que nous avons faites à l'annexe 4, nous avons conclu que le montant de **55,20 \$** est recevable pour l'annexe 13.

\*\*\*

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, Intervention environnementale, région de l'Ouest  
Surintendant intérimaire, Intervention environnementale, région de l'Ouest

### Annexe : Sommaire de l'évaluation

<b>Annexe</b>	<b>Réclamé</b>	<b>Recevable</b>
2 – Services contractuels	41 765,64 \$	0,00 \$
4 – Salaires – personnel à temps plein	2 964,48 \$	2,618,64 \$
11 – Équipement de lutte contre la pollution	8 619,61 \$	7,425,38 \$
12 – Véhicules	542,22 \$	464,76 \$
13 – Administration	62,50 \$	55,20 \$
<b>Total du principal</b>	<b>53 954,45 \$</b>	<b>10,563,98 \$</b>
<b>Intérêts</b>		<b>866,48 \$</b>
<b>Grand total</b>		<b>11,430,46 \$</b>