

PAR COURRIER RECOMMANDÉ

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

OBJET : SC 170 – Port McNeil (C.-B.) – Date de l'incident : 22 août 2017

Nous avons terminé notre enquête et notre évaluation de la demande d'indemnisation de 11 606,93 \$ (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 *SC 170* (le « navire »). Nous avons conclu que la demande d'indemnisation est recevable, en partie, au montant de **8 528,54 \$**. Par conséquent, nous faisons par la présente une offre d'indemnité (l'« offre ») de ce montant, plus les intérêts courus de 451,38 \$, 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 8 979,92 \$.

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 l'incident

Le 22 août 2017, la GCC est intervenue après avoir été avisée qu'un navire coulait et rejetait des hydrocarbures dans l'environnement marin à Port McNeil. La GCC a chargé la station de bateau de sauvetage de Port Hardy d'intervenir. Le personnel de la station de Port Hardy a vidé l'eau du navire et a constaté que l'eau ne s'y infiltrait plus. La GCC a communiqué avec le propriétaire du navire, qui a dit qu'il allait enlever le navire pour y faire des réparations.

Le 5 septembre 2017, l'administration portuaire de Port McNeil (l'« administration portuaire ») a informé la GCC que le navire n'avait pas été enlevé et qu'il prenait l'eau à nouveau. Le 6 septembre 2017, des membres du personnel d'intervention d'urgence de la GCC se sont rendus sur les lieux pour inspecter le navire et ont constaté que la salle des machines et la cale étaient en mauvais état. Leurs observations étaient incluses dans l'exposé de la demande d'indemnisation :

[traduction] « il y avait partout dans la salle des machines et dans la cale des signes évidents de pollution par les hydrocarbures, y compris les bordages en bois qui en étaient couverts. » Les photos prises durant l'inspection, qui montrent la cale et la salle des machines couvertes d'hydrocarbures, ont confirmé ces observations. Le propriétaire a informé la GCC qu'il n'avait pas pu faire les réparations plus tôt parce qu'il était malade, mais qu'il allait le faire immédiatement.

Le 17 octobre 2017, l'administration portuaire a informé la GCC que le navire n'avait pas été enlevé et que les pompes de cale ne parvenaient pas à vider l'eau qui s'infiltrait dans le navire. L'administration portuaire a envoyé à la GCC de l'information montrant l'état d'innavigabilité du navire, y compris des photos d'une irisation d'hydrocarbures entourant le navire et d'une personne enfonçant son pouce dans les bordages en bois pourris du navire. La GCC a alors pris des dispositions avec l'entreprise Progressive Diesel Ltd pour qu'elle enlève le navire et l'entrepouse.

Le 16 novembre 2017, pendant que le navire était entreposé, la GCC a pris des dispositions avec l'entreprise Building Sea Marine pour qu'elle inspecte le navire. Une facture incluse dans la demande d'indemnisation indiquait que cette inspection avait pour but de [traduction] « évaluer l'état du navire et déterminer sa valeur de récupération ».

À un certain moment entre le 19 janvier et le 4 février 2018, le navire a été retiré de l'endroit où il était entreposé, transporté à un chantier de démolition et déconstruit.

Aperçu de la décision

Nous avons conclu que la majeure partie de la demande d'indemnisation pour les mesures de sauvegarde prises au sens de l'article 77 de la *LRMM* est recevable.

La décision du 5 septembre 2017 d'envoyer du personnel d'intervention d'urgence pour faire une visite des lieux et inspecter le navire était raisonnable. Les mesures ultérieures qui ont occasionné des frais de salaire horaire, d'heures de travail supplémentaires, d'administration et de déplacement étaient également raisonnables. Une partie des frais de déplacement n'a pas été jugée recevable en raison d'un manque de preuve.

On savait que le navire avait causé de la pollution par les hydrocarbures dans l'environnement marin et que ses bordages en bois étaient saturés d'hydrocarbures, à tel point que le navire lui-même constituait non seulement une menace continue de pollution par les hydrocarbures, mais probablement aussi une source constante de pollution réelle par les hydrocarbures. De plus, le navire n'était pas en état de naviguer, car ses bordages en bois étaient pourris et les pompes de cale n'arrivaient pas à vider toute l'eau qui s'infiltrait dans le navire. Compte tenu de ces facteurs, en plus de l'inaction du propriétaire, nous avons conclu que la décision d'enlever le navire était raisonnable. Nous avons aussi conclu qu'au moment où le navire a été enlevé, la GCC savait ou aurait dû savoir que la déconstruction du navire était raisonnable, étant donné la menace continue de pollution par les hydrocarbures qu'il posait. Par conséquent, nous avons conclu que l'inspection du 16 novembre était une répétition inutile et que l'entreposage du navire pendant trois mois ne peut être jugé recevable selon la preuve.

Évaluation

Étant donné que les réductions que nous avons faites ne s'appliquent qu'aux annexes 2 et 12, les raisons exposées ci-après ne traitent que de ces annexes.

Annexe 2 – Services contractuels

La GCC a réclamé un total de 9 749,88 \$ pour les services contractuels fournis par deux entrepreneurs distincts. Les frais des services du premier entrepreneur, Progressive Diesel Ltd, qui a enlevé, transporté, entreposé et déconstruit le navire, se sont élevés à 7 889,28 \$. Les frais des services du second entrepreneur, Building Sea Marine, qui a inspecté le navire, se sont élevés à 1 860,60 \$.

Progressive Diesel Ltd

Nous avons conclu que la majeure partie du montant réclamé pour les services de Progressive Diesel Ltd est recevable. Cependant, les trois portions suivantes ont été refusées.

Premièrement, la preuve semble indiquer que le ou avant le 17 octobre 2017, la GCC possédait suffisamment d'information pour justifier l'enlèvement et la déconstruction du navire. La décision d'entreposer le navire à terre du 19 octobre 2017 au 19 janvier 2018 – une période de trois mois – est en contradiction avec cette information. Étant donné que la GCC n'a fourni aucune explication ni justification pour appuyer sa décision d'entreposer le navire avant de le déconstruire, nous avons conclu que cette mesure est déraisonnable selon la preuve. Par conséquent, les frais de 450,00 \$ associés à cette mesure ont été refusés.

Deuxièmement, la décision de déposer le navire pour l'entreposer à terre a nécessairement obligé à le transporter au chantier de démolition (le « second transport ») pour le déconstruire. La décision relative au second transport est donc subordonnée à la décision d'entreposer le navire. Étant donné que nous avons conclu que l'entreposage du navire était une mesure déraisonnable, il s'ensuit que le second transport était également déraisonnable. Les frais de 119,50 \$ associés à cette mesure ont donc été refusés.

Troisièmement, il semble que, par erreur, la GCC ait appliqué en double le montant de la TPS de 358,60 \$ au total des frais des services fournis par Progressive Diesel Ltd. Nous avons donc corrigé le montant total en conséquence.

Par conséquent, nous avons conclu que, du montant de 7 889,28 \$ réclamé pour cette portion, la somme de 6 961,18 \$ est recevable.

Building Sea Marine

L'inspection effectuée par Building Sea Marine le 16 novembre 2017 était une répétition inutile. La GCC a fait sa propre inspection et pris des photos le 6 septembre 2017, et elle disposait des photos prises par l'administration portuaire le 17 octobre 2017. L'inspection et les photos ont révélé que la coque de bois du navire était pourrie et que le bois dans la cale et la salle des machines était saturé d'hydrocarbures. Bien que l'inspection faite par Building Sea Marine ait confirmé les conclusions de la GCC, cette dernière possédait déjà cette information avant que le navire ne soit sorti de l'eau et avant que l'inspection ne soit commandée.

Nous avons donc refusé le montant de 1 860,60 \$ réclamé pour cette portion.

Annexe 12 – Véhicules

La GCC a réclamé 573,29 \$ pour des frais relatifs à l'utilisation de véhicules, selon un taux de 0,52 \$/km, mais elle n'a fourni aucun reçu pour l'achat d'essence. Ce taux semble correspondre à celui indiqué dans la directive du Conseil national mixte (le « CNM ») pour la Colombie-Britannique, qui était de 0,505 \$/km au moment de l'incident. Cependant, ce taux s'applique à l'utilisation d'un véhicule particulier au cours d'un déplacement en service commandé. Étant donné que le personnel de la GCC a utilisé un véhicule de l'État pour se déplacer en service commandé, le taux du CNM ne s'applique pas.

Le manuel de la GCC sur le recouvrement des frais ne donne aucune instruction sur les taux par kilomètre payables sans reçu pour l'achat d'essence. Nous avons donc examiné les demandes d'indemnisation du passé pour établir un taux de base de 0,22 \$/km (sans reçu pour l'achat d'essence).

Sur la base du taux de 0,22 \$/km, nous avons conclu que le montant recevable à l'annexe 12 est de 283,60 \$.

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 la soussignée 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'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.

p. j. : Annexe (1)

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

Annexe : Sommaire de l'évaluation

Annexe	Montant réclamé	Montant recevable
2 – Services contractuels	9 749,88 \$	6 961,18 \$
3 – Déplacements	154,58 \$	154,58 \$
4 – Salaires – Personnel à temps plein	648,45 \$	648,45 \$
5 – Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein	459,26 \$	459,26 \$
12 – Véhicules	573,29 \$	283,60 \$
13 – Administration	21,47 \$	21,47 \$
Total du principal	11 606,93 \$	8 528,54 \$
Intérêts		451,38 \$
Grand total		8 979,92 \$