

PAR COURRIER RECOMMANDÉ

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

OBJET : *Lady M. II* – Île Dunsmuir (C.-B.) – Date de l'incident : 13 mars 2017

Nous avons terminé notre enquête et notre évaluation de la demande d'indemnisation de 32 388,76 \$ (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 *Lady M. II* (le « navire »). Nous avons conclu que la demande d'indemnisation est recevable, en partie, au montant de **31 590,05 \$**. Par conséquent, nous faisons par la présente une offre d'indemnité (l'« offre ») de ce montant, plus les intérêts courus de 2 301,78 \$, 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 33 891,83 \$.

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

Nous sommes convaincus, selon la preuve, que la GCC avait le pouvoir, en vertu de l'alinéa 180(1)a) de la *LMMC* de renflouer et d'enlever le navire qui, au moment de l'intervention initiale, semblait être abandonné, était partiellement submergé et rejetait des polluants qui remontaient à la surface. De plus, nous sommes convaincus, d'après les résultats de l'inspection faite par Building Sea Marine Ltd (« *BSM* »), que l'intérieur du vieux navire en bois était imprégné d'hydrocarbures, à tel point qu'il aurait continué de poser une menace de pollution s'il était remis à l'eau. La GCC avait donc le pouvoir de déconstruire le navire. Ce constat, en plus de l'innavigabilité démontrée du navire et de l'absence d'un propriétaire responsable, étaient notre conclusion que le renflouement, l'enlèvement et la déconstruction du navire étaient des mesures de sauvegarde raisonnables, comme le prévoit l'alinéa 77(1)c) de la *LRMM*.

Par ailleurs, nous avons conclu que la majeure partie des frais réclamés à l'égard des mesures prises sont raisonnables. En conséquence, la majorité des montants réclamés sont pleinement recevables, à la seule exception du montant réclamé à l'annexe 2. Les raisons de cette réduction sont exposées ci-dessous.

Évaluation

Annexe 2 – Services contractuels

La GCC a réclamé 29 733,77 \$ pour les services de deux entrepreneurs. BSM a fait une inspection du navire le 30 mars 2017 et a produit un rapport daté du 2 avril, dont le coût total s'est élevé à **2 302,65 \$**. Comme il a été mentionné ci-haut, le rapport d'inspection de BSM a une valeur probante et semble avoir servi de fondement à la décision finale de la GCC de déconstruire le navire. Pour ces raisons, nous avons conclu que le montant réclamé pour l'inspection et le rapport de BSM est pleinement recevable.

De plus, la GCC a réclamé 27 431,12 \$ pour les travaux effectués par Saltair Marine Services Ltd (« Saltair »), y compris l'intervention initiale, le déploiement d'un barrage flottant, ainsi que le renflouement, l'enlèvement, l'entreposage, la déconstruction et l'élimination du navire. Nous avons conclu que ces mesures sont étayées par la preuve, sauf l'entreposage du navire. Pour l'administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (« l'administrateur »), il n'est pas clair pourquoi le navire est resté sur des blocs aux installations de Saltair pendant plus de deux semaines avant l'inspection de BSM. Les documents de la demande d'indemnisation ne donnent aucune explication convaincante de ce retard, qui a entraîné des frais de 764,16 \$, y compris les taxes applicables. Par conséquent, nous avons conclu que les frais associés ne sont pas raisonnables et nous les avons donc rejetés. De plus, la GCC a payé 34,55 \$ de trop à cause d'une erreur mineure de calcul de la TPS dans la facture de Saltair. En conséquence, nous avons conclu que le montant recevable des services contractuels fournis par Saltair s'élève à **26 632,41 \$**.

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

Annexe	Réclamé	Recevable
2 – Services contractuels	29 733,77 \$	28 935,06 \$
3 – Déplacements	49,41 \$	49,41 \$
4 – Salaires – personnel à temps plein	1 012,35 \$	1 012,35 \$
5 – Heures de travail supplémentaires – personnel à temps plein	212,26 \$	212,26 \$
11 – Équipement de lutte contre la pollution	1 194,29 \$	1 194,29 \$
12 – Véhicules	164,09 \$	164,09 \$
13 – Administration	22,59 \$	22,59 \$
Total du principal	32 388,76 \$	31 590,05 \$
Intérêts		2 301,78 \$
Grand total		33 891,83 \$