

Ottawa, le 1^{er} mai 2019
Dossier de la CIDPHN : 120-808-C1
Dossier de la GCC :

PAR COURRIER RECOMMANDÉ

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

OBJET : *Nika* – Campbell River (C.-B.) – Date de l'incident : 12 mai 2017

Nous avons terminé notre enquête et notre évaluation de la demande d'indemnisation de 23 646,38 \$ (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 converti *Nika* (le « navire »). Nous avons conclu que la demande d'indemnisation est recevable, en partie, au montant de **22 720,29 \$**. Par conséquent, nous faisons par la présente une offre d'indemnité (l'« offre ») de ce montant, plus les intérêts courus de 2 074,41 \$, 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 24 794,70 \$.

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*, d'enlever le navire du milieu marin, après qu'il ait rejeté des polluants les 12 et 16 mai 2017. Nous notons qu'il n'est pas clair, d'après la preuve, si les travaux effectués sous contrat ont été commandés par la GCC ou par le propriétaire du navire : les trois factures de JW Timber Co Ltd (« Timber ») sont adressées à le propriétaire du navire, et la première est signée par ce dernier. Cependant, nous sommes convaincus que la GCC a finalement payé les trois factures de Timber. Par ailleurs, nous avons conclu que l'enlèvement du navire était une mesure de sauvegarde raisonnable, comme le prévoit l'alinéa 77(1)c) de la *LRMM*.

La preuve montre clairement qu'au 16 mai 2017, la GCC avait affaire à un propriétaire peu coopératif, irresponsable et hostile. De plus, le navire, qui avait été partiellement inondé à deux reprises au moment où il a été sorti de l'eau, n'était plus en état de naviguer. Sa vieille coque en bois était en mauvais état et les conduites de carburant fonctionnaient mal. Nous sommes convaincus, d'après les résultats de l'inspection menée par Building Sea Marine Ltd (« BSM ») le 21 mai, que l'intérieur du navire était imprégné d'hydrocarbures, à tel point qu'il aurait continué de poser une menace de pollution s'il était remis à l'eau, même si tous les polluants accessibles étaient d'abord pompés. La GCC avait le pouvoir de déconstruire le navire en vertu de la *LRMM*. Par ailleurs, et à la lumière de toutes les circonstances, nous avons conclu que la décision finale de déconstruire le navire était raisonnable aux termes de la *LRMM*.

Évaluation

Étant donné que les réductions que nous avons faites ne s'appliquent qu'à l'annexe 2 – tous les autres montants réclamés ont été jugés pleinement recevables – les raisons exposées ci-après ne traitent que de l'annexe 2.

Annexe 2 – Services contractuels

La GCC a réclamé 22 534,05 \$ pour les services de deux entrepreneurs : (1) un montant de 1 220,10 \$ pour l'inspection et le rapport de BSM; (2) la somme de 21 313,95 \$, répartie en trois factures, pour l'enlèvement, l'entreposage, la déconstruction et l'élimination du navire par Timber. Étant donné la valeur probante de l'inspection menée par BSM et la preuve que celle-ci a servi de fondement aux décisions opérationnelles, nous avons conclu que le montant réclamé pour l'inspection est pleinement recevable.

En ce qui concerne les travaux effectués par Timber, nous avons conclu que seuls les frais d'entreposage du navire du 6 au 26 juillet 2017 sont déraisonnables. Entre le 23 mai et le 6 juillet, la GCC a donné pas moins de trois ordres formels au propriétaire du navire, mais ce dernier n'a pris aucune mesure sérieuse en réponse à ceux-ci. Étant donné le refus persistant du propriétaire d'agir ou d'assumer sa responsabilité, nous avons conclu qu'à compter du 6 juillet, l'entreposage continu du navire sur la terre, au coût de 926,10 \$, n'était plus raisonnable.

Par conséquent, nous avons conclu que le montant recevable à l'annexe 2 s'élève à **21 607,95 \$**.

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 intérimaire, Intervention environnementale, Région de l'Ouest

Annexe : Sommaire de l'évaluation

Annexe	Réclamé	Recevable
2 – Services contractuels	22 534,05 \$	21 607,95 \$
3 – Déplacements	67,20 \$	67,20 \$
4 – Salaires – personnel à temps plein	688,13 \$	688,13 \$
12 – Véhicules	340,80 \$	340,80 \$
13 – Administration	16,21 \$	16,21 \$
Total du principal	23 646,38 \$	22 720,29 \$
Intérêts		2 074,41 \$
Grand total		24 794,70 \$