

## **PAR COURRIER RECOMMANDÉ**

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

### **OBJET : *Hi-Rose* – Ladysmith (C.-B.) – Date de l'incident : 20 août 2017**

---

Nous avons terminé notre enquête et notre évaluation de la demande d'indemnisation de 17 584,55 \$ (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 *Hi-Rose* (le « navire »). Nous avons conclu que la demande d'indemnisation est recevable, en partie, au montant de **16 243,83 \$**. Par conséquent, nous faisons par la présente une offre d'indemnité (l'« offre ») de ce montant, plus les intérêts courus de 966,27 \$, 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 17 210,10 \$.

\*\*\*

### **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 de retirer le navire du milieu marin en vertu de l'alinéa 180(1)a) de la *LMMC*. Le navire avait pris l'eau, il avait rejeté des polluants, et il risquait de couler s'il était laissé sans surveillance. Le propriétaire, malgré ses efforts, était manifestement incapable de faire face à la situation lui-même de manière adéquate. Nous sommes aussi convaincus, selon la preuve, que l'enlèvement du navire était une mesure raisonnable et que les frais associés à celle-ci étaient raisonnables, comme le prévoit l'alinéa 77(1)c) de la *LRMM*.

Notre évaluation de la décision de la GCC de déconstruire le navire a été compliquée par des lacunes et des incohérences en matière de preuve. Nous notons d'abord que l'inspection faite par Building Sea Marine Ltd (« BSM ») a été effectuée le 23 août 2017. Cependant, le rapport d'inspection est daté du 26 septembre – la même date à laquelle Saltair Marine Services Ltd (« Saltair ») a terminé la déconstruction du navire. Étant donné que nous n'avons aucune preuve que BSM a communiqué les résultats de son inspection à la GCC avant que la décision de déconstruire le navire ne soit prise, le ou vers le 20 septembre, nous devons conclure que cette décision n'était pas fondée sur les résultats de l'inspection. Par conséquent, l'inspection ne peut

être considérée comme une mesure raisonnable; au mieux, elle n'a servi qu'à justifier après coup la décision de la GCC de déconstruire le navire.

Sans le bénéfice du rapport d'inspection de BSM, la question qui préoccupe principalement l'administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (« l'administrateur ») est de savoir si la GCC a démontré qu'elle avait un motif suffisant de croire qu'il existait une menace de pollution au moment où la décision de déconstruire le navire a été prise, et si ce risque était encore présent lorsque la déconstruction du navire a débuté. À cette fin, la GCC a fourni peu de preuves tangibles; il a donc fallu que l'administrateur procède en grande partie par déduction à cet égard.

L'extrait suivant de l'exposé de la demande d'indemnisation semble se rapporter à l'ensemble de l'intervention de la GCC : [traduction] « Pendant tout ce temps, on a jugé que le navire posait une menace de pollution par les hydrocarbures et il a été traité en tant que tel. » Des photos du navire prises alors qu'il était encore dans l'eau font voir qu'il était généralement en très mauvais état, mais elles ne montrent pas qu'il était imprégné d'hydrocarbures. La chronologie fournie par Saltair Marine Services Ltd (« Saltair »), dans sa facture datée du 16 octobre 2017, indique qu'il a fallu placer des matelas absorbants sous le navire dès que celui-ci a été sorti de l'eau le 20 août. Nous en avons déduit que la GCC savait que le navire rejetait encore des polluants à ce moment, ce qui montre que le navire ne pouvait pas être remis à l'eau sans causer le rejet d'autres hydrocarbures. La GCC a donc démontré qu'elle avait le pouvoir de déconstruire le navire en vertu de l'alinéa 180(1)a) de la *LMMC*.

Quant à savoir si la déconstruction du navire était une mesure de sauvegarde raisonnable aux termes de la *LRMM*, l'évaluation est nécessairement plus complexe. Nous sommes incapables de déterminer la date précise à laquelle la GCC a décidé de faire déconstruire le navire, mais cette décision a dû être prise entre le 20 août et le 20 septembre 2017, inclusivement. Cependant, en dépit du manque de preuve, nous sommes disposés à accepter que la GCC a agi raisonnablement dans les circonstances, quel que soit le moment où sa décision a été prise. Notre conclusion est fondée sur les facteurs suivants : le fait que le navire rejetait des hydrocarbures lorsqu'il a été sorti de l'eau; l'innavigabilité démontrée du navire; la situation de son propriétaire; et le fait que des hydrocarbures continuaient à s'échapper de la coque après que le navire ait été sorti de l'eau. De plus, en raison de la quantité de déchets et de débris accumulés à l'intérieur du navire, nous avons conclu qu'il aurait été difficile d'évaluer de façon convenable et sûre le degré de contamination par les hydrocarbures dans les espaces intérieurs, sans avoir d'abord essentiellement déconstruit le navire.

Nous notons également que, même si l'enlèvement et l'élimination des déchets et des débris apparemment non contaminés qui se trouvaient à l'intérieur du navire ont représenté une part considérable des travaux effectués par Saltair, cela était nécessaire et raisonnable pour que l'entrepreneur puisse accéder au compartiment moteur et aux réservoirs de carburant. Même s'il ne s'agissait pas en soi d'une mesure de réduction de la pollution, l'enlèvement des déchets était nécessaire pour atténuer convenablement la menace de pollution.

Étant donné que les réductions que nous avons faites ne s'appliquent qu'aux montants réclamés à l'annexe 2, les raisons exposées ci-après ne traitent que de cette annexe; nous avons aussi fait un bref commentaire concernant la qualité de la preuve fournie à l'annexe 3.

## Évaluation

### Annexe 2 – Services contractuels

La GCC a réclamé 16 767,21 \$ pour les services de deux entrepreneurs. Comme il a été noté, BSM a fait une inspection le 23 août 2017 et a produit un rapport daté du 26 septembre, dont le coût total s'est élevé à 986,48 \$. Pour les raisons exposées ci-haut, nous avons rejeté cette partie de la demande d'indemnisation.

En plus de l'inspection faite par BSM, la GCC a réclamé 15 780,73 \$ pour les services de Saltair, qui comprenaient l'enlèvement, l'entreposage, la déconstruction et l'élimination du navire. Pour les raisons exposées ci-haut, nous avons conclu que l'enlèvement, la déconstruction et l'élimination du navire étaient des mesures raisonnables. Nous avons également conclu que les frais associés à ces mesures étaient raisonnables. En ce qui concerne l'entreposage du navire, cependant, nous avons conclu que la GCC n'a fourni absolument aucune justification pour cette mesure, et nous avons donc déduit 354,24 \$, ce qui représente le montant complet des frais associés à cette mesure. Par conséquent, nous avons conclu que le montant recevable à l'annexe 2 s'élève à **15 426,49 \$**.

### Annexe 3 – Déplacements

La GCC a réclamé **94,55 \$** pour les déplacements de deux membres de son personnel entre Ladysmith et Victoria le 20 août 2017. Nous notons que les documents justificatifs montrent inexplicablement que deux véhicules ont été utilisés, dont chacun a parcouru environ la moitié de la distance estimée d'un aller-retour. Malgré cette incohérence, et puisque le montant réclamé est à peu près exact si on présume que les deux membres du personnel ont fait l'aller-retour à bord du même véhicule, nous avons conclu que le montant réclamé à l'annexe 3 est recevable.

\*\*\*

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, Intervention environnementale, région de l'Ouest

**Annexe : Sommaire de l'évaluation**

<b>Annexe</b>	<b>Réclamé</b>	<b>Recevable</b>
2 – Services contractuels	16 767,21 \$	15 426,49 \$
3 – Déplacements	94,55 \$	94,55 \$
5 – Heures de travail supplémentaires – personnel à temps plein	720,40 \$	720,40 \$
13 – Administration	2,39 \$	2,39 \$
<b>Total du principal</b>	<b>17 584,55 \$</b>	<b>16 243,83 \$</b>
<b>Intérêts</b>		<b>966,27 \$</b>
<b>Grand total</b>		<b>17 210,10 \$</b>