

PAR COURRIER RECOMMANDÉ

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

OBJET : Tymac No. 20 – Havre de Tsehum (C.-B.) – Date de l'incident : 12 septembre 2017

Nous avons terminé notre enquête et notre évaluation de la demande d'indemnisation de 36 177,31 \$ (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 *Tymac No. 20* (le « navire »). Nous avons conclu que la demande d'indemnisation est recevable, en partie, au montant de **26 786,87 \$**. Par conséquent, nous faisons par la présente une offre d'indemnité (l'« offre ») de ce montant, plus les intérêts courus de 1 899,04 \$, 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 **28 685,91 \$**.

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 et de la décision

Le 12 septembre 2017, la GCC est intervenue après avoir été avisée que des hydrocarbures s'échappaient du navire coulé et remontaient à la surface dans le Havre de Tsehum. La GCC a dépêché un spécialiste en intervention environnementale sur les lieux pour faire une évaluation préliminaire. Le spécialiste en intervention environnementale a confirmé la présence d'une irisation d'hydrocarbures et a déployé un barrage flottant.

Le 13 septembre 2017, la GCC a dépêché trois autres membres de son personnel d'intervention environnementale sur les lieux de l'incident. Nous avons conclu que la décision de la GCC d'envoyer d'autres membres de son personnel d'intervention environnementale sur les lieux, ainsi que les frais associés à cette décision, étaient raisonnables dans les circonstances de l'incident. La

GCC a engagé l'entreprise Cold Water Divers Inc. pour qu'elle entame le processus de récupération et transporte le navire à un endroit où il pouvait être sorti de l'eau. Nous avons conclu que la décision d'engager l'entreprise Cold Water Divers Inc. était raisonnable dans les circonstances. Bien que la demande d'indemnisation ne contenait aucun détail sur le nombre de plongeurs, leurs tâches et leurs heures de travail, nous avons pu déduire cette information d'après les normes provinciales en matière de sécurité de plongée à des fins commerciales.

Le même jour, l'entreprise Vector Yacht Services Ltd (« Vector ») a sorti le navire de l'eau et l'a entreposé à terre pour qu'il soit inspecté la semaine suivante. Bien que ce ne soit pas indiqué explicitement dans l'exposé de la demande d'indemnisation, les factures jointes à celle-ci montrent que Vector a confié le pompage du navire en sous-traitance à Hetherington Industries ce jour-là ou le lendemain. La demande d'indemnisation ne contenait aucun détail sur le nombre d'employés de Vector, leurs salaires ou leurs heures de travail.

Le 18 septembre 2017, Building Sea Marine a inspecté le navire. La GCC a ensuite décidé de déconstruire le navire, en se fondant sur les résultats de l'inspection comme justification pour classer le navire comme un déchet d'hydrocarbures. Nous avons conclu que la décision de la GCC de déconstruire le navire était raisonnable, puisque le rapport de l'expert maritime disait que [traduction] « tous les espaces intérieurs sous le pont sont légèrement souillés de carburant diesel et d'huile [et] il y a une quantité d'eau huileuse dans la cale. » De plus, les photos prises par l'expert maritime montrent de l'huile qui suinte des bordages en bois saturés d'hydrocarbures à l'avant du navire, en plus des bordages pourris.

Le 22 septembre 2017, Vector a déconstruit le navire.

Évaluation

Étant donné que les réductions que nous avons faites ne s'appliquent qu'aux annexes 2 et 13, les raisons exposées ci-après ne traitent que de ces annexes.

Annexe 2 – Services contractuels

La GCC a réclamé un total de 33 215,00 \$ pour les services contractuels fournis par quatre entrepreneurs distincts. Cold Water Divers Inc. a renfloué le navire coulé et l'a remorqué à l'endroit où il a été sorti de l'eau, au prix de 7 492,80 \$. Vector a fourni de multiples services lui-même et en a confié d'autres à des sous-traitants, au prix de 22 542,80 \$. Hetherington Industries a enlevé et mis au rebut des matelas absorbants souillés, au prix de 1 275,75 \$. Building Sea Marine a fait une inspection du navire, au prix de 1 903,65 \$.

Cold Water Divers Inc.

Le recours à Cold Water Divers était une mesure raisonnable pour récupérer et remorquer le navire. Comme il a été mentionné plus tôt, nous avons pu faire des déductions pour combler les lacunes en matière de preuve concernant les détails des frais réclamés. Nous avons donc conclu que le montant de 7 492,80 \$ réclamé pour les services contractuels fournis par Cold Water Divers Inc. est pleinement recevable.

Vector Yacht Services Ltd

La GCC a confié de nombreux services contractuels à Vector, dont plusieurs ont été sous-traités par l'entrepreneur. Nous avons conclu que bon nombre de ces services étaient raisonnables et recevables selon la preuve. Cela comprend l'opération de transport, l'enlèvement et l'élimination des polluants du navire, ainsi que le nettoyage et la démolition du navire. Cependant, le nombre d'heures de travail – 65 heures à 126,00 \$ l'heure – n'était pas accompagné d'une répartition des frais. Aucun document montrant le nombre de travailleurs, leurs taux de salaire ou leurs tâches spécifiques n'a été fourni, et nous avons été incapables de déterminer l'information requise par déduction. Nous avons donc conclu que cette partie de la demande d'indemnisation n'est pas recevable, car la GCC n'a pas fourni les preuves nécessaires.

La GCC a payé des frais d'entreposage pendant un total de 15 jours, y compris 6 jours après l'achèvement de l'inspection du navire le 18 septembre 2017. L'exposé de la demande d'indemnisation et les factures jointes ne comprennent aucune preuve montrant pourquoi la GCC a laissé le navire en entreposage, bien qu'elle ait décidé de le déconstruire le 18 septembre. Par conséquent, nous avons conclu que l'entreposage du navire pendant 9 des 15 jours (et les frais associés à ces 9 jours) est recevable selon la preuve.

Nous avons conclu que, du montant de 22 542,80 \$ réclamé pour les services contractuels fournis par Vector, la somme de 13 158,95 \$ est recevable.

Hetherington Industries Ltd

L'enlèvement et la mise au rebut des matelas absorbants souillés étaient une mesure raisonnable selon la preuve. Nous avons donc conclu que le montant de 1 275,75 \$ réclamé pour les services contractuels fournis par Hetherington Industries est pleinement recevable.

Building Sea Marine

L'inspection faite par Building Sea Marine était une mesure raisonnable pour évaluer l'état du navire, et le rapport de l'expert maritime a montré que le navire était un déchet d'hydrocarbures. Nous avons donc conclu que le montant de 1 903,65 \$ réclamé pour les services contractuels fournis par Building Sea Marine est pleinement recevable.

Annexe 13 – Administration

La GCC a réclamé 36,36 \$ en frais d'administration, ce qui représente un taux de 3,09 % du montant réclamé pour les déplacements et les salaires, moins les avantages sociaux des employés. L'administrateur est en voie d'examiner les demandes faites par la GCC à ce nouveau taux plus élevé. Jusqu'à ce que nous ayons conclu que le nouveau taux est raisonnable, nous allons continuer d'appliquer le taux actuel de 2,53 %; par conséquent, le montant recevable à l'annexe 13 est de 29,77 \$.

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

Annexe	Montant réclamé	Montant recevable
2 – Services contractuels	33 215,00 \$	23 831,15 \$
3 – Déplacements	189,21 \$	189,21 \$
4 – Salaires – Personnel à temps plein	1 185,08 \$	1 185,08 \$
5 – Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein	972,54 \$	972,54 \$
11 – Équipement de lutte contre la pollution	444,00 \$	444,00 \$
12 – Véhicules	135,12 \$	135,12 \$
13 – Administration	36,36 \$	29,77 \$
Total du principal	36 177,31 \$	26 786,87 \$
Intérêts		1 899,04 \$
Grand total		28 685,91 \$