

PAR COURRIER RECOMMANDÉ ET COURRIEL

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

OBJET : *Beverly Gaie* – Marina de Summerside (T.-N.-L.) – Date de l'incident : 30 octobre 2018

Nous avons terminé notre enquête et notre évaluation de la demande d'indemnisation de 151 648,78 \$ (la « demande d'indemnisation ») que la Garde côtière canadienne (la « GCC ») a présentée¹ pour les frais engagés relativement à un incident de pollution par les hydrocarbures impliquant le *Beverly Gaie* (le « navire »)², un ancien navire de pêche en bois et en fibre de verre d'environ 50 pieds. Nous avons conclu que la demande d'indemnisation est recevable, en partie, au montant de **9 614,71 \$**. Par conséquent, nous faisons par la présente une offre d'indemnité (l'« offre ») de ce montant, plus les intérêts courus de 410,75 \$, 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 10 025,46 \$.

Les motifs suivants vous sont fournis pour expliquer l'écart entre le montant réclamé et le montant de l'offre faite par l'administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (l'« administrateur »), selon les faits, le droit et le dossier de la preuve dont il disposait. À titre de contexte, nous exposons d'abord les faits et le droit applicable, et nous présentons ensuite une description de l'évaluation faite par l'administrateur et une répartition de l'offre qui en découle.

I – Les faits

Le 3 octobre 2018, la GCC a pris connaissance du navire après en avoir été informée par la marina de Summerside (la « marina »). Depuis plus de deux ans, la marina surveillait le navire délabré et abandonné qui était amarré à son quai, et elle le vidait d'eau périodiquement. Le navire n'avait pas été sorti de l'eau pendant au moins deux hivers. Aucun rejet de polluants n'a été signalé, mais la marina a estimé qu'il y avait au moins 10 à 15 gallons de carburant diesel à bord.

¹ La demande d'indemnisation a été reçue par l'administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires le 12 juillet 2019.

² Le navire est inscrit dans le Registre canadien d'immatriculation des bâtiments sous le nom de *Beverley Gaie* [sic] et le numéro officiel 345459.

La GCC a déterminé que le navire constituait une menace de pollution, d'après l'information fournie par la marina sur les polluants se trouvant à bord et l'infiltration d'eau constante.

La marina a identifié le propriétaire du navire, bien qu'au départ la GCC ait eu du mal à le trouver et à prendre contact avec lui. La GCC a finalement communiqué avec le propriétaire le 12 octobre 2018; elle l'a avisé de la situation et lui a ordonné de produire un plan pour sécuriser ou enlever le navire au plus tard le 16 octobre.

Le 17 octobre 2018, le propriétaire a proposé à la GCC d'utiliser une excavatrice pour sortir le navire de l'eau et une remorque pour le transporter afin de s'en débarrasser. La GCC prétend avoir communiqué cette proposition à la marina, qui a finalement refusé de l'accepter. La marina nie que la GCC l'a informée de cette proposition ou de toute communication que celle-ci a eue avec le propriétaire.

Le 19 octobre 2018, la GCC a avisé le propriétaire que sa proposition était inacceptable. La GCC a aussi informé le propriétaire par courriel qu'il était maintenant obligé de fournir un plan montrant comment il allait : (1) enlever et éliminer les polluants se trouvant à bord du navire; (2) remorquer le navire et le sortir de l'eau; (3) transporter le navire et/ou s'en débarrasser à terre. La GCC a également émis un avis à cet effet en vertu de l'article 180 de la *LMMC*.

Le 24 octobre 2018, le propriétaire a envoyé à la GCC un courriel dans lequel il a proposé de pomper dans un réservoir cubique les polluants se trouvant à bord du navire, en vue de les éliminer à Clarendville. Le propriétaire allait ensuite remorquer le navire à une plage située non loin et le sortir de l'eau à l'aide d'équipement lourd. Il était aussi en voie de prendre des dispositions pour se débarrasser du navire.

Le lendemain, la GCC a répondu au propriétaire par courriel et lui a demandé des précisions sur les mesures qu'il allait prendre pour remorquer le navire et sur l'endroit où il proposait de le sortir de l'eau. La GCC a approuvé le plan pour enlever et éliminer les polluants se trouvant à bord du navire. Le propriétaire n'a pas répondu à la GCC et n'a pas pris les mesures proposées, en dépit d'avoir reçu un autre ordre en vertu de la *LMMC*. La GCC a tenté sans succès de communiquer avec lui par la suite.

Le 7 novembre 2018, trois membres du personnel de la GCC sont arrivés à la marina pour évaluer la situation. Ils ont trouvé le navire en très mauvais état. Il y avait de l'eau dans la soute à poisson, la salle des machines et les parties avant du navire. Le personnel de la GCC a estimé qu'il y avait 250 litres de diesel dans les réservoirs de carburant et d'autres hydrocarbures à bord du navire. Étant donné que le propriétaire n'a pas répondu dans le délai indiqué dans l'ordre qui lui avait été donné, la GCC a commencé à intervenir officiellement et a commandé un camion aspirateur à Pardy's Waste Management and Industrial Services Ltd (« Pardy's ») pour le lendemain.

Le 8 novembre 2018, Pardy's est arrivé sur les lieux. D'après l'exposé de l'incident produit par la GCC, [traduction] « le personnel a aidé le camion aspirateur à enlever les polluants du navire, y compris des réservoirs de carburant, du système de gouverne du moteur, et de tous les conduits et filtres, ce qui a représenté un total d'environ 1 000 litres. Il restait encore des polluants dans les réservoirs de carburant, dans l'assise du moteur, et dans les conduits et réservoirs de fluide hydraulique. » L'exposé de l'incident mentionne aussi que le fond de cale était huileux. La GCC

a déterminé que le navire risquait encore de couler et de causer de la pollution, et elle a décidé de le sortir de l'eau et de le démanteler. La GCC a pris des mesures pour limiter l'infiltration d'eau avant de quitter les lieux.

La GCC a fait des efforts continus pour communiquer avec le propriétaire du navire. Dans un courriel du 16 novembre 2018, la GCC a informé le propriétaire que son navire serait vendu ou détruit s'il n'intervenait pas. En l'absence du personnel de la GCC, la marina a continué de surveiller le navire et de le vider d'eau, mais elle a finalement dû cesser pour des raisons de sécurité.

Le 17 novembre 2018, le personnel de la GCC est retourné sur les lieux pour pomper l'eau du navire et enlever la neige sur le pont. Cela a été fait régulièrement jusqu'au 1^{er} décembre, et près de 500 gallons d'eau ont été pompés du navire chaque jour.

Entre-temps, la GCC a fait appel à Services publics et Approvisionnement Canada (« SPAC ») pour passer un contrat de remorquage d'urgence, sous réserve de l'approbation de Transports Canada (« TC »). Le 19 novembre 2018, en réponse au plan proposé, TC a informé la GCC qu'il faudrait un remorqueur commercial pour tirer le navire. Cela a occasionné des retards. Finalement, le 24 novembre, la GCC a accordé un contrat de remorquage à Sealand Diesel Services Ltd (« Sealand »). Le remorqueur *R J Ballott*, d'une jauge brute de 244, devait se rendre de Springdale à la marina de Summerside le 25 novembre pour tirer le navire ayant une jauge brute d'environ 25.

Le *R J Ballott* a quitté Springdale comme prévu, mais son arrivée a été retardée à deux reprises à cause d'une forte houle. Le remorqueur est finalement arrivé dans la matinée du 28 novembre 2018, mais le mauvais temps a occasionné d'autres retards. Le navire a enfin été pris en remorque le 1^{er} décembre, et il est arrivé à Port Saunders le lendemain matin. Le navire a été immédiatement sorti de l'eau par Northern Boat Repair Ltd (« NBR »). Avant de quitter les lieux, le personnel de la GCC a donné pour instructions à NBR d'entreposer le navire sur son chantier en attendant une inspection professionnelle.

La GCC a engagé TriNav Marine Design Inc. (« TriNav ») pour inspecter le navire afin de déterminer s'il avait une quelconque valeur résiduelle. L'inspection a été faite le 12 décembre 2018, et le rapport d'inspection remis à la GCC était daté du 14 décembre. D'après le rapport d'inspection et les 19 pages de photos jointes à celui-ci, il ne restait aucun polluant quelconque à bord du navire. TriNav a conclu que le navire n'avait plus aucune vie utile ni aucune valeur résiduelle.

Selon les résultats de l'inspection faite par TriNav, la GCC a donné pour instructions à NBR de déconstruire le navire. Les travaux de déconstruction ont pris fin le 4 janvier 2019. Une dernière note dans l'exposé de l'incident produit par la GCC disait que [traduction] « les membrures et le bois [du navire] étaient pollués, et tous les réservoirs et les machines ont été enlevés durant le démantèlement pour éliminer la menace de pollution. »

II – Le droit

Dans notre évaluation de la demande d'indemnisation, nous avons constaté que la majeure partie de l'intervention de la GCC – jusqu'à l'inspection faite par TriNav et y compris celle-ci – a eu lieu avant le 13 décembre 2018. Cette partie de l'intervention est donc 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 à ce moment. Sauf indication contraire, 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.

En vertu de l'alinéa 180(1)a) de la *LMMC*, la GCC, agissant au nom du ministre des Pêches et des Océans, jouit de vastes pouvoirs discrétionnaires qui lui permettent d'enlever et de déconstruire tout navire, si elle a des motifs raisonnables de croire que celui-ci constitue une menace de pollution. Avant le 13 décembre 2018, ces pouvoirs s'appliquaient lorsque la GCC avait des motifs de croire qu'il y avait un *risque* qu'un navire rejette des polluants. Depuis le 13 décembre, ces pouvoirs s'appliquent dans des situations où la GCC a des motifs de croire qu'un navire *pourrait* rejeter des polluants.

Le seuil des motifs raisonnables de croire comporte des critères à la fois subjectifs et objectifs. Cela signifie que la GCC doit réellement croire qu'un navire constitue une menace de pollution, pour qu'elle puisse exercer légitimement ses pouvoirs en vertu de l'alinéa 180(1)a) de la *LMMC*. Les mesures qu'elle prend doivent s'appuyer sur de tels motifs de croire. Par ailleurs, sur le plan objectif, cela signifie qu'un observateur hypothétique informé serait probablement d'accord avec l'évaluation de la menace de pollution faite par la GCC.

Même si la GCC peut démontrer qu'elle avait le pouvoir de prendre certaines mesures, elle n'est pas automatiquement en droit de recouvrer les frais associés à ces mesures. Pour qu'elle puisse être indemnisée des frais associés à l'usage des pouvoirs que lui confère la *LMMC*, la GCC doit démontrer qu'elle a un droit de recouvrement en vertu de la *LRMM*. Selon le paragraphe 77(1) de la *LRMM*, l'administrateur indemnise la GCC de l'exercice de ses pouvoirs seulement pour autant que les mesures prises et les frais associés soient raisonnables.

Il y a donc deux principaux obstacles à franchir avant que l'administrateur ne puisse répondre favorablement à une demande d'indemnisation de la GCC. Premièrement, les mesures prises et réclamées doivent être fondées en droit, c'est-à-dire qu'elles doivent constituer un exercice légitime des pouvoirs conférés par la *LMMC*. Deuxièmement, les mesures réclamées et les frais associés doivent être raisonnables dans les circonstances, du point de vue de la prévention de la pollution par les hydrocarbures. Ces deux obstacles imposent un fardeau de preuve à la GCC.

III – Aperçu de l'évaluation

D'après le dossier, nous sommes convaincus que l'intervention initiale de la GCC, jusqu'à l'opération menée par Parady's le 8 novembre 2018 et y compris celle-ci, était fondée sur une menace de pollution démontrée et qu'elle était raisonnable dans les circonstances.

Lorsqu'elle a pris connaissance de la situation du navire, la GCC a reconnu que celui-ci constituait une menace de pollution et elle a d'abord tenté de résoudre la situation à distance en incitant le propriétaire à l'action. Bien que les circonstances exactes ne soient pas évidentes aux yeux de l'administrateur, le plan initial de la GCC a été infructueux. Le navire est resté dans l'eau et il constituait encore une menace de pollution modérée. Le 25 octobre, la GCC s'est rendu compte qu'elle ne pouvait pas compter sur le propriétaire pour qu'il prenne les mesures exigées. Le personnel de la GCC est arrivé sur les lieux, il a évalué la situation et il a déterminé qu'il fallait pomper les polluants se trouvant à bord du navire.

Dans son exposé de l'incident et dans d'autres documents à l'appui de sa demande d'indemnisation, la GCC a prétendu que le navire constituait encore une menace de pollution par les hydrocarbures après l'opération menée par Pardy's. Selon l'ensemble de la preuve présentée par la GCC, nous ne sommes pas d'accord.

Premièrement, nous notons que le personnel de la GCC a vidé l'eau du navire régulièrement du 17 novembre au 1^{er} décembre 2018. Si, comme la GCC l'a affirmé, le navire constituait encore une menace de pollution à ce stade à cause de résidus d'hydrocarbures et d'un fond de cale huileux, l'eau qui s'infiltrait dans le navire aurait probablement été au moins un peu contaminée. Cependant, il n'y a aucune preuve que les centaines de gallons d'eau qui ont été pompées du navire chaque jour étaient contaminées par les hydrocarbures à un degré quelconque. Il n'y a aucune preuve au dossier montrant que cette eau a été pompée ailleurs que par-dessus bord. Si le personnel de la GCC croyait que l'eau qui s'était infiltrée dans le navire était contaminée, il est difficile de croire qu'il l'aurait pompée dans la mer. De plus, il n'y a aucune preuve au dossier montrant que le personnel de la GCC a utilisé un quelconque matériel absorbant au cours de son intervention.

Deuxièmement, comme nous l'avons mentionné ci-haut dans la section relatant les faits, rien n'indique que l'expert maritime de TriNav ait trouvé de quelconques polluants résiduels à bord du navire ou une contamination par les hydrocarbures durant son inspection de décembre 2018, après que le navire ait été sorti de l'eau. Cela met davantage en doute les affirmations faites dans l'exposé de l'incident. Bien que l'inspection n'ait pas été commandée expressément dans le but d'évaluer une menace de pollution, il est peu probable qu'un expert maritime chargé de faire une évaluation générale aurait omis de mentionner que la cale ou les membrures du navire étaient contaminées par les hydrocarbures.

Nous avons donc conclu que la GCC n'avait aucun motif raisonnable de croire que le navire constituait une menace de pollution après le 8 novembre 2018, pour pouvoir justifier la suite de son intervention selon les exigences de la *LMMC*.

À la lumière de notre conclusion, il s'ensuit qu'aucune des mesures prises par le personnel de la GCC après l'opération de Pardy's du 8 novembre 2018, ni aucun des autres services contractuels retenus par la suite, n'étaient raisonnables du point de vue de la prévention de la pollution par les hydrocarbures. Nous avons conclu, selon la preuve et en l'absence de toute preuve convaincante du contraire, que toutes ces mesures ont été prises pour répondre à des préoccupations autres que la pollution par les hydrocarbures.

IV – Détails de l'évaluation

Les paragraphes qui suivent s'appuient de près sur notre conclusion, exposée en détail ci-haut, selon laquelle les mesures prises par la GCC après l'opération de pompage du 8 novembre 2018 ne sont pas indemnisables.

Annexe 1 – Matériel et fournitures

La GCC a réclamé 415,58 \$ pour du matériel et des fournitures employés pour maintenir le navire à flot du 8 novembre au 3 décembre 2018, y compris les frais d'envoi d'une lettre par courrier recommandé au propriétaire du navire le 16 novembre. Nous avons conclu qu'aucun matériel ou fourniture acheté après le 8 novembre n'était raisonnablement lié à la prévention de

la pollution. Bien que la GCC ait dépensé 123,50 \$ le 8 novembre pour acheter une bâche, des courroies et de la corde afin de couvrir la soute à poisson exposée du navire, les feuilles de temps de la GCC montrent clairement que ces achats ont été faits après que Pardy's ait pompé les polluants du navire; cette mesure avait pour but d'aider à garder le navire à flot après que le personnel de la GCC ait quitté les lieux. Par conséquent, aucune dépense réclamée à l'annexe 1 n'est recevable.

Annexe 2 – Services contractuels

La GCC a passé quatre contrats au cours de son intervention en réponse au navire, dont le total s'est élevé à 106 009,35 \$: (1) Pardy's a reçu 694,60 \$ pour pomper et éliminer 1 000 litres de déchets d'hydrocarbures et d'eau contaminée; (2) Sealand a reçu 67 275,00 \$ pour remorquer le navire; (3) TriNav a reçu 3 539,75 \$ pour inspecter le navire; (4) NBR a reçu 34 500,00 \$ pour sortir le navire de l'eau, l'entreposer et le déconstruire. De ces montants réclamés, nous avons conclu que la somme de 694,60 \$ est recevable, ce qui représente le montant réclamé pour l'opération de pompage effectuée par Pardy's.

Annexe 3 – Déplacements

La GCC a réclamé 14 880,03 \$ pour les frais de déplacement de neuf membres de son personnel. Les montants réclamés couvrent deux périodes séparées : 2 458,30 \$ a été réclamé pour la période du 6 au 9 novembre 2018; 12 421,73 \$ a été réclamé pour la période du 16 novembre au 3 décembre 2018. Nous avons conclu que le montant de 2 458,30 \$ est recevable à cette annexe, ce qui représente les frais de déplacement engagés du 6 au 9 novembre 2018. Durant cette période, le personnel de la GCC s'est rendu à la marina, a évalué le navire, a surveillé l'opération de Pardy's, et est retourné à St John's.

Annexe 4 – Salaires – Personnel à temps plein

La GCC a réclamé 12 327,93 \$ pour les salaires normaux, ce qui représente le travail accompli par neuf membres de son personnel, selon les détails de notre évaluation de l'annexe 3. Pour les mêmes motifs que ceux exposés ci-haut, nous avons conclu que les salaires réclamés pour trois membres du personnel de la GCC du 6 au 9 novembre 2018 sont recevables. Ce montant s'élève à 2 904,08 \$.

Annexe 5 – Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein

La GCC a réclamé 13 464,98 \$ pour les heures de travail supplémentaires des neuf membres de son personnel qui se sont occupés du navire. Suivant la même répartition que celle appliquée dans notre évaluation des annexes 3 et 4, nous avons conclu que le montant de 2 177,89 \$ est recevable à l'annexe 5.

Annexe 11 – Équipement de lutte contre la pollution

La GCC a réclamé 694,45 \$ pour l'usage d'une remorque d'intervention pendant cinq jours, soit les 6, 7, 8, 9 et 16 novembre 2018. Nous avons conclu que l'usage de la remorque du 6 au 9 novembre était raisonnable et prudent. Nous avons donc conclu que le montant de 555,56 \$, ce qui représente l'usage de la remorque pendant quatre jours, est recevable à l'annexe 11.

Annexe 12 – Véhicules

La GCC a réclamé 2 908,37 \$ pour l'usage de véhicules au cours de son intervention. Elle a réclamé 688,61 \$ pour la période du 6 au 9 novembre 2018 et 2 219,76 \$ pour la période du 16 novembre au 3 décembre. Selon nos conclusions énoncées aux annexes ci-haut, nous avons conclu que le montant de 688,61 \$ est recevable à l'annexe 12.

Annexe 13 – Administration

La GCC a réclamé 948,09 \$ en frais d'administration, au taux de 3,09 % des montants totaux réclamés pour le matériel et les fournitures, les déplacements et les salaires (y compris le régime d'avantages sociaux des employés). Dans le passé, l'administrateur a accepté un taux de 2,53 % comme étant raisonnable, et attend de recevoir d'autres renseignements de la GCC pour justifier 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 %.

Compte tenu des réductions faites aux annexes 1, 3 et 4 et de l'application du taux de 2,53 % aux frais d'administration, le montant recevable à l'annexe 13 s'élève à 135,67 \$.

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 qu'une fois le paiement effectué, l'administrateur est subrogé dans vos droits à l'égard de cette affaire, dans la limite de la somme qui vous est versée.

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'Atlantique
Gestionnaire, Prestation des services opérationnels

Annexe : Sommaire de l'évaluation

Annexe	Montant réclamé	Montant recevable
1 – Matériel et fournitures	415,58 \$	0,00 \$
2 – Services contractuels	106 009,35 \$	694,60 \$
3 – Déplacements	14 880,03 \$	2 458,30 \$
4 – Salaires – Personnel à temps plein	12 327,93 \$	2 904,08 \$
5 – Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein	13 464,98 \$	2 177,89 \$
11 – Équipement de lutte contre la pollution	694,45 \$	555,56 \$
12 – Véhicules	2 908,37 \$	688,61 \$
13 – Administration	948,09 \$	135,67 \$
Total du principal	151 648,78 \$	9 614,71 \$
Intérêts courus		410,75 \$
Grand total		10 025,46 \$