

PAR COURRIER RECOMMANDÉ ET COURRIEL

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

OBJET : *Widow Maker* – Port de Ganges (C.-B.) – Date de l'incident : 8 octobre 2017

Nous avons terminé notre évaluation de la demande d'indemnisation de 8 959,25 \$ (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 (l'« incident ») impliquant l'ancien navire de pêche *Widow Maker* (le « navire »). Nous avons conclu que la demande d'indemnisation est recevable, en partie, au montant de **5 761,16 \$**. Par conséquent, nous faisons par la présente une offre d'indemnité (l'« offre ») de ce montant, plus les intérêts courus de 450,87 \$, en conformité avec les articles 105, 106 et 116 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (la « LRMM »). Le montant de l'offre et des intérêts s'élève à 6 212,03 \$.

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 des faits

Le 8 octobre 2017, la GCC a été avisée que le navire, d'une longueur d'environ 30 à 35 pieds, avait coulé partiellement dans le port de Ganges, en Colombie-Britannique. Le navire se trouvait à cet endroit depuis un certain temps avant l'incident. On ne savait pas à qui appartenait le navire ni quelle quantité d'hydrocarbures il y avait à bord.

Étant donné que des hydrocarbures s'échappaient du navire et remontaient à la surface et que la quantité d'hydrocarbures se trouvant à bord du navire était inconnue, la GCC a engagé l'entreprise Eagle Eye Marine (« EEM ») pour déployer un barrage flottant et renflouer le navire. Le même jour, EEM a préparé le navire et l'a remis à flot.

Une fois le navire renfloué, la GCC a décidé de le sortir de l'eau à cause de signes évidents d'infiltration d'eau. L'entreprise Vector Yacht Services (« Vector ») a été engagée pour retirer le navire de l'eau, mais elle n'a pas pu le faire avant le 10 octobre 2017. EEM a été engagée pour remorquer le navire. Le navire a été surveillé et vidé d'eau jusqu'à ce qu'il soit sorti de l'eau, après quoi il a été déconstruit.

L'incident a duré du 8 au 10 octobre 2017. Dans son exposé de l'incident, la GCC a indiqué qu'aucun de ses employés ni aucun équipement d'intervention environnementale n'a été mobilisé sur les lieux.

Évaluation

Annexe 2 – Services contractuels

La GCC a réclamé à l'annexe 2, 8 959,25 \$ pour les services contractuels fournis par EEM et Vector. La facture d'EEM pour le renflouement et le remorquage du navire, qui s'élève à 3 501,75 \$, est pleinement recevable.

La facture de Vector à cette annexe, qui s'élève à 5 457,50 \$, pour l'enlèvement et la déconstruction du navire, est recevable en partie au montant de 2 259,41 \$. Les frais réclamés pour la déconstruction du navire ont été rejetés, en raison d'une insuffisance de preuve. Il n'a pas été démontré à notre satisfaction que le navire était un déchet d'hydrocarbures ou que sa déconstruction était autrement indemnisable en vertu de l'article 77 de la *LRMM*. Par conséquent, les frais suivants ont été rejetés : 480,00 \$ pour la main-d'oeuvre; 8,96 \$ pour l'élimination de liquide de refroidissement; 2 549,48 \$ pour la démolition et la mise au rebut du navire; 7,36 \$ pour des masques antipoussières. Un total de 3 198,09 \$, y compris la proportion appropriée de TPS (5 %) payée sur ce montant, a été rejeté. La facture de Vector ne contient pas de détails sur les frais de main-d'oeuvre. Par conséquent, nous avons attribué la moitié de ces frais à la déconstruction du navire et nous avons rejeté ceux-ci. Le reste de ces frais, plus la proportion appropriée de TPS (5 %) qui s'y applique, sont recevables à cette annexe.

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	8 959,25 \$	5 761,16 \$
Total du principal	8 959,25 \$	5 761,16 \$
Intérêts		450,87 \$
Grand total		6 212,03 \$