Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires

30e Rapport annuel de l'Administrateur 2018-2019

Sommaires d'incidents

Canada

Image de la page couverture: « Déversement d'hydrocarbures dans l'océan », de David Nunuk

Publié par l'Administrateur de la
Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution
par les hydrocarbures causée par les navires
180, rue Kent – pièce 830
Ottawa, Ontario, Canada K1A 0N5

Tél. : (613) 991-1726
Téléc.: (613) 990-5423
http://www.cidphn.gc.ca

Table des matières

TERRE-NEUVE-ET-LABRADOR **1**
Baby Leeyn (anciennement appelé *Jana*) (2017) 1
Baccalieu Endeavour (2017) 2
Baffin Sound (2015) 4
Floyd II (2017) 6
Françoise (2017) 8
Jana (2014) 9
Joyce's Journey (2016) 10
Lucas & Rebecca (2017) 12
Matterhorn (2014) 14
Ronda (2016) 16
Sikuk (2017) 18
Stelie II (2016) 20

NOUVELLE-ÉCOSSE **21**
Arca I (2017) 21
Cormorant (2015) 23
Farley Mowat (2017) (GCC) 25
Farley Mowat (2015) (GCC) 27
Farley Mowat (2015) (municipalité de Shelburne) 30
Île d'Aix (2018) 32
Lady Young (2016) 33
Déversement d'origine inconnue (2018) 35
Navire non identifié (2018) 37
Navire non identifié (2018) 38
Nordika Desgagnés (2018) 40
Ryan Atlantic II (anciennement appelé *Cape Rouge*) (2014) 41
Ryan Atlantic II (2017) 43
Stephanie & Darrel (2007) 45

NOUVEAU-BRUNSWICK **47**
SBI Carioca (2017) 47

QUÉBEC **49**
Bayliner 2655 (2013) 49
BBC Maple Lea (2015) 51
Chaulk Determination (demande d'indemnisation de la GCC) (2014) 52
Kavo Manali (2017) 54
Louis-Jolliet (2015) 55
Déversement d'origine inconnue (2017) 56
Déversement d'origine inconnue (2017) 58
MSC Monica (2016) 60
Sarah Desgagnés (2015) 62
Sea Gypsy (2017) 63

ONTARIO **65**
Dispatch II (2017) 65
Michipicoten (2015) 67

Table des matières

*Pitts Carillon (*2017) 69
Pitts Carillon (demande d'indemnisation de la GCC) (2017) 71
Warren L. II (remorqueur) et *Marlene Wright* (chaland) (2015) 73
Warren L. II (remorqueur) et *Marlene Wright* (chaland) (2015) (GCC) 75

COLOMBIE-BRITANNIQUE 77
Alaskan (2016) 77
Chalands *King Arthur* et *SL 104* (2016) 79
Blue Pacific No. 1 (2016) 81
Central Isle (2016) 83
Chilcotin Princess (2015) 85
Command Performance (2016) 87
Crown Forest 84-6 (2014) 89
Dawn Marie (2016) 91
Drifter (2016) 93
Elf (2014) 95
Elva M II (demande d'indemnisation de l'administration portuaire) (2016) 98
Elva M II (demande d'indemnisation de la GCC) (2016) 100
Feelin Free (2017) 102
George H. Ledcor (2018) 104
Lady M. II (2017) 105
Laurier II (2014) 107
Lightship *LV76* (2017) 109
Malecite (2017) 111
Marathassa (2015) (GCC) 113
Marathassa (2015) (Administration portuaire de Vancouver Fraser) 116
Marathassa (2015) (Ville de Vancouver) 118
Miss Universe (2016) 121
Mistann (2011) 123
Nathan E. Stewart (2016) 125
Nika (2017) 127
Navire non identifié (2017) 129
Navire non identifié (voilier en ferro-ciment) (2016) 130
Norob (2016) 131
Ocean Eagle (2016) 133
*Persephone II (*2017) 135
Salerosa (2017) 137
Sea C Strider (2015) 139
Seamee II (2017) 140
Sea-Que (2016) 142
*Silver King (*2014) 144
Simushir (2014) 146
*Spudnik (*2014) 147
Tempest (2016) 149
Viki Lyne II (2012) 151
Viking I (2016) 154
Viking I (2016) 156
West Island 395 (2018) 158
Zidell Marine 277 & *Jake Shearer* (2017) 159

EAUX ARCTIQUES 160

Table des matières

***Akademik Ioffe* (2018)** 160
***Clipper Adventurer* (2010)** 161
***Investigator* (2016)** 163

INDEX DES INCIDENTS DE 2018-2019 165

Terre-Neuve-et-Labrador

***Baby Leeyn* (anciennement appelé *Jana*) (2017)**

Lieu : Cap St. Mary's (Terre-Neuve)
Numéro de cas : 120-733-R

Incident

Le 26 novembre 2017, après avoir été échoué à Terre-Neuve pendant trois ans, le *Baby Leeyn* faisait route vers la Roumanie. Alors qu'il se trouvait à 12 kilomètres de la côte, près du cap St. Mary's, le navire, qui transportait 250 tonnes de carburant de propulsion lourd et 35 tonnes de combustible de soute, a subi une panne de moteur et était à la dérive. Un remorqueur a pu fixer un cordage au navire en détresse, qui se trouvait alors à un mille marin des écueils de la réserve écologique du cap St. Mary's.

Demande d'indemnisation

Aucune demande d'indemnisation n'a été présentée à l'administrateur.

Aucune demande d'indemnisation n'est attendue, car la Garde côtière canadienne (GCC), qui a secouru le navire, a obtenu du propriétaire du navire le montant qu'elle avait demandé. La GCC a aussi confirmé qu'elle ne présentera aucune autre demande d'indemnisation.

Situation

Le dossier a été fermé le 1er avril 2018.

Baccalieu Endeavour **(2017)**

Lieu : Musgrave Harbour (Terre-Neuve)
Numéro de cas : 120-739-C1

Incident

Le 4 avril 2017, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le *Baccalieu Endeavour* (40,45 TJB), un navire de pêche à coque en fibre de verre de 15,69 mètres, était partiellement submergé et gîtait dangereusement sur bâbord au quai de Musgrave Harbour, à Terre-Neuve. Deux membres du personnel de la GCC sont arrivés sur les lieux le lendemain et ont rencontré le propriétaire du navire, qui s'affairait à intervenir en réponse à l'urgence.

Le 6 avril 2017, le personnel de la GCC est retourné sur les lieux de l'incident pour surveiller les mesures d'intervention prises par le propriétaire du navire. Le navire a été renfloué et redressé dans l'après-midi du 6 avril 2017. Lorsque l'incident est survenu, le *Baccalieu Endeavour* avait à son bord environ 800 litres de carburant diesel et 300 litres d'huile lubrifiante et de liquides hydrauliques; aucun déversement visible de polluants n'a été observé. Il y a une industrie active de pêche d'espèces commerciales de poisson de fond dans ce secteur.

Demande d'indemnisation

Le 29 décembre 2017, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 5 146,31 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

Le 7 février 2018, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert au MPO/GCC la somme de 5 045,49 $, plus les intérêts. Le 13 février, le MPO/GCC a accepté l'offre.

Le 14 février, l'administrateur a ordonné que la somme de 5 179,44 $ (y compris des intérêts courus de 133,95 $) soit versée au MPO/GCC en règlement complet et final de la demande d'indemnisation.

Mesures de recouvrement

Le bureau de l'administrateur a communiqué avec le propriétaire du navire pour l'informer que l'administrateur allait prendre toutes les mesures raisonnables pour recouvrer auprès de lui le montant du paiement versé au MPO/GCC.

Le 15 janvier 2019, l'administrateur a reçu du propriétaire du navire un chèque de 5 345,75 $, y compris les intérêts courus, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. Le

21 janvier 2019, l'administrateur a envoyé une lettre de dégagement de responsabilité au propriétaire du navire.

Situation

Le dossier a été fermé le 25 janvier 2019.

***Baffin Sound* (2015)**

Lieu : St. Anthony (Terre-Neuve)
Numéro de cas : 120-685-C1

Incident

Le 23 juin 2015, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée par l'administration portuaire locale de la présence d'une irisation d'hydrocarbures provenant du navire de pêche *Baffin Sound*, qui était amarré au quai du port de St. Anthony depuis les sept ou huit dernières années. La machine principale du navire avait été enlevée, mais la quantité d'hydrocarbures qui restait à bord était inconnue.

Le personnel d'intervention environnementale de la GCC s'est rendu sur les lieux. Il a fait une évaluation de l'état du navire et a dressé un énoncé des travaux pour l'enlèvement des polluants du *Baffin Sound*. L'énoncé des travaux a ensuite été envoyé au propriétaire du navire pour qu'il y donne suite. Le 30 juin, le propriétaire du navire a répondu qu'il se rendrait sur les lieux pour prendre les mesures nécessaires.

Le 3 juillet, le propriétaire du navire était sur place et a commencé à prendre les mesures indiquées dans l'énoncé des travaux. Des récipients et des barils d'hydrocarbures et de résidus ont été recueillis. Les conduites hydrauliques menant à la machinerie du pont, les génératrices de la salle des machines, ainsi que les réservoirs d'huile de lubrification et de liquide hydraulique ont été vidés. Le personnel d'intervention environnementale de la GCC a surveillé les opérations de retrait des polluants. Le 7 juillet, la GCC a décidé de louer un camion aspirateur pour retirer le carburant et les résidus de cale, étant donné que le propriétaire du navire n'était pas en mesure de le faire. Environ 1 100 litres de carburant ont été retirés du navire et 8 340 litres d'eau mazouteuse ont été enlevés des cales.

Demande d'indemnisation

Le 9 décembre 2015, l'administrateur a reçu une demande d'indemnisation de la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans, au montant de 22 185,86 $ pour les frais engagés, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

Le 24 février 2016, à la suite d'une enquête et d'une évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert au MPO/GCC la somme de 22 185,86 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. L'offre a été acceptée le 1er mars 2016.

Un paiement de 22 926,95 $, y compris les intérêts, a été versé au MPO/GCC le ou vers le 26 juillet 2016.

Mesures de recouvrement

Une entreprise professionnelle de localisation a été engagée pour trouver les actifs du propriétaire inscrit du *Baffin Sound*. De plus, en janvier 2017, une déclaration a été signifiée

au propriétaire du navire. En février 2017, l'avocat de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires a obtenu de la Cour fédérale un jugement contre le propriétaire du navire au montant de 22 926,25 $, plus les intérêts antérieurs et postérieurs au jugement.

Des jugements totalisant 331 000,00 $ ont été enregistrés contre le propriétaire du *Baffin Sound*. En mai 2017, l'administration du port de St. Anthony a ordonné la saisie et la vente du *Baffin Sound*. Une vente aux enchères a eu lieu en octobre 2017, mais aucune offre d'achat n'a été faite.

Au mois de mai 2018, le conseiller juridique de l'administrateur a contacté le conseiller juridique de l'administration portuaire; celui-ci n'avait aucun progrès à rapporter.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

Dossier connexe

Stelie II (même propriétaire)

***Floyd II* (2017)**

Lieu : Happy Adventure (Terre-Neuve)
Numéro de cas : 120-728-C1

Incident

Le 2 août 2017, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le navire de pêche *Floyd II* avait chaviré près de Happy Adventure, sur la côte nord de Terre-Neuve. L'équipage a évacué le navire en toute sécurité et a été transporté sur le rivage à bord d'une embarcation non pontée.

Le propriétaire du navire a indiqué qu'il y avait de 700 à 800 litres de carburant diesel à bord et qu'il avait une assurance.

Le 3 août, trois membres du personnel de la GCC, munis d'équipement d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures, sont arrivés à Happy Adventure pour surveiller les mesures d'intervention prises par le propriétaire du navire. Ils ont constaté que le *Floyd II* était à flot, son côté bâbord se trouvant juste au-dessus de la ligne de flottaison. La mer était calme, le vent était faible, et une irisation d'hydrocarbures non récupérables a été observée le long du rivage. Les membres du personnel de la GCC se sont réunis avec l'équipe de sauvetage engagée par le propriétaire du navire, et ils ont discuté des mesures à prendre pour contrôler le déversement de polluants et pour redresser le navire et le remorquer au port.

Au milieu de la journée, un aéronef de surveillance a observé une irisation d'hydrocarbures vers le rivage intérieur au nord du lieu de l'incident.

L'équipe de sauvetage a redressé le navire et l'a stabilisé. Le 4 août, le navire a été amarré au port de Happy Adventure. À ce moment, la GCC a fourni trois ballots de matériel absorbant qui ont été placés autour du navire pour former un barrage. Le propriétaire du navire a fait appel à un camion-pompe pour vider le navire d'eau; le camion-pompe a aussi enlevé l'huile hydraulique et le mazout qui se trouvaient à bord.

Demande d'indemnisation

Le 3 novembre 2017, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation pour les frais engagés au montant de 10 471,05 $, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

Le 12 décembre 2017, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert au MPO/GCC la somme de 10 471,05 $, plus les intérêts, en vertu de l'article 105 de la *Loi*. Le 14 décembre 2017, l'offre a été acceptée par le MPO/GCC.

Le 20 décembre 2017, l'administrateur a ordonné que la somme de 10 598,42 $ (y compris des intérêts courus de 127,37 $) soit versée au MPO/GCC en règlement complet et final de la demande d'indemnisation.

Mesures de recouvrement

Le 27 février 2018, le conseiller juridique de l'administrateur a envoyé une demande de remboursement au propriétaire du navire. Le 5 mars, le propriétaire et son assureur ont entamé des discussions en vue de parvenir à un règlement. Une entente de règlement a finalement été conclue, prévoyant le paiement d'une somme forfaitaire de 5 250 $, que le bureau de l'administrateur a reçue le 22 mars 2018.

Situation

Le dossier a été fermé le 12 avril 2018.

Françoise (2017)

Lieu : Clarenville (Terre-Neuve)
Numéro de cas : 120-725-R

Incident

Le 23 septembre 2017, on a signalé que le navire de pêche *Françoise* chassait sur son ancre dans le port de Clarenville, à Terre-Neuve. La Garde côtière canadienne (GCC) est intervenue et a engagé un remorqueur pour tirer le navire jusqu'en lieu sûr.

En octobre 2017, le propriétaire du *Françoise* a apparemment pris des dispositions pour faire démanteler le navire à Clarenville. Le 30 novembre, la GCC a informé le bureau de l'administrateur que le propriétaire du navire avait de la difficulté à prendre des dispositions pour sortir le navire de l'eau et le faire démanteler. À ce moment, la GCC est restée sur place pour surveiller la situation.

En février 2019, la GCC a avisé le bureau de l'administrateur que la majeure partie des polluants avaient été retirés du navire et que celui-ci avait ensuite été remorqué à Glovertown (Terre-Neuve) pour être sorti de l'eau et démantelé. La GCC a aussi indiqué que le chantier naval local s'était engagé par écrit à démanteler le navire dès que possible. Enfin, le propriétaire s'était engagé à payer les frais de remorquage et de démantèlement du navire.

Mesures prises par l'administrateur

En septembre 2018, le bureau de l'administrateur a communiqué avec la GCC afin d'obtenir des renseignements sur le propriétaire du navire, lesquels ont été fournis. En septembre 2018, une entreprise professionnelle de localisation a été engagée pour faire une recherche des actifs du propriétaire. Des actifs saisissables ont été trouvés.

En novembre 2018, l'administrateur a engagé un expert maritime pour évaluer l'état du navire et tout risque de pollution qu'il posait. Le rapport de l'expert maritime a été reçu en décembre 2018.

Demande d'indemnisation

Au 31 mars 2019, l'administrateur n'avait reçu aucune demande d'indemnisation. La GCC a informé le bureau de l'administrateur qu'elle allait présenter une demande d'indemnisation en avril 2019.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

Dossiers connexes

Sikuk (2017), numéro de cas 120-712-R (mêmes date et lieu, même type d'incident, c.-à-d. un navire chassant sur son ancre, même demandeur potentiel).

Jana (2014)

Lieu : Baie de Mortimer (Terre-Neuve)
Numéro de cas : 120-662-R

Incident

Le 21 septembre 2014, l'administrateur a été avisé d'un incident impliquant le navire de charge polyvalent *Jana*, qui était au mouillage dans la baie de Mortimer, sur la côte sud de Terre-Neuve. Les prévisions météorologiques annonçaient des vents d'ouragan ce jour-là. La Garde côtière canadienne (GCC) a engagé à ses frais un remorqueur pour tirer le navire jusqu'au port d'Argentia, qui se trouvait non loin, afin de prévenir le risque de pollution par les hydrocarbures, au cas où le navire chasse sur son ancre et s'échoue.

L'administrateur a aussi été informé que, le 14 août, le navire avait perdu la puissance de ses moteurs, peu de temps après avoir fait monter un pilote, à huit milles marins au large d'Argentia.

Mesures prises par l'administrateur

L'administrateur a effectué des recherches et a confirmé auprès de la Sécurité des navires que le *Jana* possédait un certificat d'assurance conforme aux exigences de la Convention sur les hydrocarbures de soute, qui était valide jusqu'au 20 février 2015. L'administrateur a aussi ordonné que des recherches soient faites pour trouver le propriétaire du navire. Les recherches ont révélé que le *Jana* était immatriculé à St. John’s, Antigua-et-Barbuda, et que le propriétaire inscrit du navire était une entité située à Haren, en Allemagne.

Le 30 septembre 2014, après avoir été avisé que la GCC avait l'intention de faire une réclamation au club de protection et d'indemnisation du propriétaire du navire, l'administrateur a ordonné à l'avocat de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) de surveiller la situation et de l'informer si une demande d'indemnisation quelconque est présentée à la Caisse relativement à cet incident.

Demande d'indemnisation

L'administrateur n'a reçu aucune demande d'indemnisation. Étant donné que trois années se sont écoulées depuis que les dommages sont survenus, la Caisse ne peut être tenue responsable des dommages résultant de l'incident. Le conseiller juridique interne a donc recommandé que le dossier soit fermé.

Situation

Le dossier a été fermé le 1er avril 2018.

Joyce's Journey (2016)

Lieu : Baie des Îles (Terre-Neuve)
Numéro de cas : 120-738-C1

Incident

Le 18 décembre 2016, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le *Joyce's Journey*, un navire de pêche d'une longueur hors tout de 46 pieds, s'était échoué près de la baie des Îles, à Terre-Neuve. L'équipage a abandonné le navire en toute sécurité.

Le propriétaire du navire a confirmé qu'il y avait environ 500 gallons de carburant diesel à bord. À cause de l'état de la mer et de vents forts, les efforts de sauvetage ont d'abord été retardés. Le propriétaire du navire a été informé de sa responsabilité de prendre des mesures de prévention des dommages dus à la pollution et de présenter un plan d'intervention à la GCC au plus tard le 21 décembre à 13 h 00.

Le lendemain, deux membres du personnel de la GCC sont arrivés près du lieu de l'échouement pour surveiller les mesures d'intervention prises par le propriétaire du navire; par précaution, ils ont apporté de l'équipement de lutte contre la pollution.

Le 20 décembre 2016, les membres du personnel de la GCC se sont réunis avec le capitaine du navire et ils ont été informés que le *Joyce's Journey* était percé de la proue jusqu'au milieu du navire et que la salle des machines était à moitié remplie d'eau. Un hélicoptère de la GCC a survolé le lieu de l'incident et n'a observé aucune pollution. Les réservoirs de carburant semblaient être intacts et la machine du navire fonctionnait encore. Le propriétaire du navire et un représentant de l'assureur ont établi un plan de sauvetage pour enlever le carburant et récupérer le navire une fois que les conditions météorologiques s'amélioreraient.

Le 21 décembre 2016, le représentant de l'assureur a proposé verbalement un plan de sauvetage à la GCC, mais ce plan a été jugé insatisfaisant. Un plan révisé n'a pas été fourni à temps, et la GCC a donc assumé le commandement et la conduite des opérations. À la fin de la soirée du 21 décembre, le représentant de l'assureur a confirmé qu'un contrat avait été conclu pour enlever l'épave et nettoyer la pollution. Après avoir réexaminé la situation, la GCC a jugé que cette mesure était adéquate, et elle a donc assumé à nouveau un rôle de surveillance de la manoeuvre devant être effectuée par le propriétaire du navire et ses entrepreneurs.

Le 23 décembre 2016, les conditions météorologiques étaient sufisamment favorables pour permettre de récupérer le carburant diesel et le liquide hydraulique de l'épave. Une quantité totale de 622 gallons de carburant a été enlevée. Le *Joyce's Journey* était encore échoué, mais il ne posait plus de risque de pollution de l'environnement marin. Le représentant de l'assureur a avisé le personnel de la GCC que les opérations de récupération du navire débuteraient la semaine suivante, si les conditions météorologiques le permettaient.

Demande d'indemnisation

Le 3 janvier 2018, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation pour les frais engagés au montant de 11 373,42 $, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

Le 31 janvier 2018, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert au MPO/GCC la somme de 11 373,42 $, plus les intérêts. Le 7 février 2018, le MPO/GCC a accepté l'offre.

Le 14 février 2018, l'administrateur a ordonné que la somme de 11 775,35 $ (y compris des intérêts courus de 401,93 $) soit versée au MPO/GCC en règlement complet et final de la demande d'indemnisation.

Mesures de recouvrement

Après avoir payé la demande d'indemnisation de la GCC, l'administrateur a chargé le conseiller juridique de recouvrer la somme auprès de l'assureur. Le 28 juin 2018, le conseiller juridique a accepté un règlement de 9 000 $ offert par l'assureur. Le 5 juillet 2018, le paiement de 9 000 $ a été reçu.

Le 10 juillet 2018, une lettre de dégagement a été envoyée à l'assureur.

Situation

Le dossier a été fermé le 12 juillet 2018.

***Lucas & Rebecca* (2017)**

Lieu : Baie des Îles (Terre-Neuve)
Numéro de cas : 120-727-C1

Incident

Le 1er juillet 2017, l'officier de service de l'équipe d'intervention environnementale de la Garde côtière canadienne (GCC) à St. John's a été avisé que le *Lucas & Rebecca*, un navire de pêche de 40 pieds, s'était échoué dans la baie des Îles, sur la côte ouest de Terre-Neuve. L'équipage a abandonné le navire en toute sécurité. Le propriétaire du navire a signalé qu'il y avait environ 200 litres de carburant diesel à bord, ainsi que de l'huile hydraulique, de l'huile à moteur et du liquide de direction.

Lorsqu'il a été informé de l'incident, l'officier de service de l'équipe d'intervention environnementale de la GCC à St. John's a communiqué avec le *Cape Fox* – un bateau de recherche et sauvetage de 47 pieds de la GCC basé à Lark Harbour, à environ 10 milles marins du lieu de l'incident. Le capitaine du *Cape Fox* a signalé qu'il est intervenu en réponse à l'incident et qu'il a tenté de remorquer le navire de pêche pour le dégager des roches au bord de l'île Saddle, mais que ses efforts ont été infructueux. Aucune pollution par les hydrocarbures n'a été observée. Pendant ce temps, le propriétaire du navire a retiré des contenants d'huile à moteur et de liquide de direction, ainsi que des seaux d'huile hydraulique. Les prévisions météorologiques annonçaient des vents violents, qui ont finalement causé la destruction du navire échoué.

Le 3 juillet, le propriétaire du navire a indiqué que le bateau qu'il avait fait venir pour enlever le carburant diesel ne pouvait le faire à cause des conditions météorologiques très mauvaises. Le même jour, cependant, l'équipe d'intervention environnementale a utilisé son équipement et a réussi à enlever tous les hydrocarbures accessibles de l'épave, c'est-à-dire 850 litres de carburant diesel, 20 litres d'huile hydraulique, 20 litres de liquide de direction, et une petite quantité d'huile à moteur. Le 4 juillet, l'équipe d'intervention environnementale a quitté les lieux et est retournée à St. John's.

Le 14 novembre 2017, l'administrateur a été avisé que le *Lucas & Rebecca* était une perte totale.

Demande d'indemnisation

Le 3 novembre 2017, la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation pour les frais engagés au montant de 17 744,64 $, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

Le 13 décembre 2017, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert au MPO/GCC la somme de 17 744,64 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation.

Le 19 décembre 2017, l'administrateur a reçu du MPO/GCC une lettre d'acceptation de l'offre. Le 11 janvier 2018, un paiement de 18 301,77 $ (y compris des intérêts courus de 557,13 $) a été versé au MPO/GCC.

Mesures de recouvrement

Le 27 février 2018, l'avocat-conseil interne de l'administrateur a envoyé une demande de remboursement au propriétaire du *Lucas & Rebecca*. En avril 2018, le propriétaire a répondu qu'il n'était pas au courant de la demande d'indemnisation de la GCC ni de sa propre responsabilité. Il a ajouté qu'il n'avait pas les moyens de payer à ce moment, mais qu'il comprenait ses obligations. Il a demandé du temps pour mettre de l'ordre dans ses affaires et a indiqué qu'il serait ensuite en mesure de payer. L'avocat-conseil a fait d'autres tentatives pour communiquer avec le propriétaire du navire, mais sans succès.

En décembre 2018, l'administrateur a chargé un service professionnel de localisation d'enquêter sur les actifs du propriétaire du *Lucas & Rebecca*. Aucun actif financier important n'a été trouvé.

En janvier 2019, un avocat externe a été engagé. Deux autres demande de remboursement ont été envoyées : la première au propriétaire connu et la seconde à la succession du propriétaire inscrit décédé. L'avocat a obtenu une réponse du propriétaire connu et il est en voie de négocier un règlement. Un représentant de la succession du propriétaire inscrit a communiqué avec l'avocat et a fourni une preuve satisfaisante montrant que le titre de propriété du navire avait été transféré avant que celui-ci ne s'échoue.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

***Matterhorn* (2014)**

Lieu : Mount Carmel, baie St. Mary's (Terre-Neuve)
Numéro de cas : 120-695-C1

Incident

Le 10 août 2014, le remorqueur *Matterhorn*, un navire équipé de 13 réservoirs de carburant, a coulé pendant qu'il était amarré aux côtés d'un autre navire à une installation maritime située à Mount Carmel, dans la baie St. Mary's, à Terre-Neuve. Le navire, qui avait été remorqué à Mount Carmel en 2011, était apparemment en attente de réparations à l'installation Miller Shipping Facility lorsque l'incident est survenu. Lorsque le remorqueur a coulé, il avait 3 000 litres de carburant diesel dans ses réservoirs, 1 000 litres de carburant dans ses réservoirs journaliers et environ 1 250 litres d'huiles lubrifiantes à son bord. On a constaté que le remorqueur causait de la pollution et le personnel de la Garde côtière canadienne (GCC) s'est rendu sur les lieux pour intervenir.

L'intervention initiale du propriétaire du remorqueur en réponse à l'incident était insuffisante, et la GCC l'a donc avisé des mesures nécessaires à prendre. Des barrages flottants et du matériel absorbant ont été déployés; par la suite, cependant, le propriétaire du remorqueur a refusé de poursuivre les opérations d'intervention et il a ignoré tous les avis donnés par la GCC, bien qu'il restait encore des polluants. Le 21 juillet 2015, la GCC a assumé le rôle de commandant sur place.

En août 2015, le remorqueur a fait l'objet d'une inspection sous-marine et d'un examen extérieur. De plus, l'entreprise LOC Marine and Engineering Consultants a été engagée pour fournir des conseils sur les mesures possibles pour retirer les polluants. Trois solutions ont été proposées et la GCC a décidé de retirer les polluants du remorqueur sur place. Les travaux d'enlèvement des polluants, qui ont été effectués par Sea Force Diving, ont pris fin le 14 juillet 2016. Le remorqueur a été laissé au fond de l'eau et aucune autre pollution n'a été signalée.

Demande d'indemnisation

Le 9 août 2016, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 172 751,64 $ pour les frais engagés, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

À la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert au MPO/GCC la somme de 172 751,64 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. L'offre a été acceptée le 6 février 2017 et un paiement de 181 208,40 $, y compris les intérêts, a été versé au MPO/GCC le ou vers le 21 février 2017.

Mesures de recouvrement

Une entreprise professionnelle de localisation a été engagée pour trouver les propriétaires et les exploitants du *Matterhorn* et faire une recherche de leurs actifs. En mars 2017, le conseiller juridique de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires a été chargé d'intenter une action en recouvrement contre les propriétaires et les exploitants du navire.

Une déclaration a été déposée le 8 août 2017, mais il a été difficile de la signifier. Il a fallu s'adresser à la cour pour faire valider la signification. Le 27 octobre 2017, la cour a rendu une ordonnance autorisant la signification subsidiaire et validant la signification antérieure. Les défenses ont été déposées en mars 2018. En mai 2018, les réponses aux défenses ont été déposées et, en juin 2018, les parties ont accepté la médiation. Une séance de médiation a eu lieu à Halifax en novembre 2018.

Les parties, y compris l'avocat de l'administrateur, ont tenu une conférence de gestion de l'instance en mars 2019. Au 31 mars 2019, les parties tentaient encore de s'entendre sur le libellé d'un règlement et de convenir d'un jugement sur consentement.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

***Ronda* (2016)**

Lieu : Embree (Terre-Neuve)
Numéro de cas : 120-703-C1

Incident

Le 24 décembre 2016, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le *Ronda*, un navire de pêche en bois et fibre de verre de 39 pieds, prenait l'eau et risquait de couler le long d'un quai désaffecté à Embree (Terre-Neuve). Le navire semblait partiellement enfoncé dans l'eau, surtout à l'avant, mais il ne présentait aucun risque immédiat de couler et il n'y avait aucun signe évident de pollution à ce moment. Le service local de pompiers volontaires est arrivé sur les lieux, mais la décision a été prise de ne faire monter personne sur le quai désaffecté.

Le soir même, la GCC a communiqué avec le propriétaire du navire, qui se trouvait alors à St. John's. Le propriétaire a informé la GCC qu'il allait charger une personne locale de pomper le navire et de s'en occuper pour l'empêcher de couler. Il a ajouté que le navire avait à son bord environ 25 à 30 gallons de carburant diesel, en plus de liquide hydraulique et d'huile de base. Enfin, le propriétaire du navire a informé la GCC qu'il était en retard dans les paiements de l'assurance du navire.

Le 25 décembre 2016, la GCC a été avisée à nouveau que le navire n'allait sans doute pas rester à flot beaucoup plus longtemps. La GCC a communiqué à nouveau avec le propriétaire du navire, qui a indiqué que son représentant local avait de la difficulté à pomper l'eau du navire. Il ne pouvait rien faire de plus et il a accepté que la GCC déploie des agents d'intervention environnementale. Plus tard, la GCC a reçu un courriel de Transports Canada l'informant que le navire avait coulé au quai. Aucun signe de pollution n'a été observé à ce moment.

Le 26 décembre 2016, durant une tempête de neige, deux agents d'intervention environnementale de la GCC sont arrivés sur les lieux à bord d'un petit bateau. Ils ont déployé des barrages absorbants et ont sécurisé le navire. Après plusieurs jours de mauvais temps, au cours desquels la GCC est restée en contact avec des observateurs locaux, deux spécialistes en intervention environnementale ont examiné le navire le 5 janvier 2017. La GCC a décidé de renflouer le navire et de le retirer de l'environnement marin. Un entrepreneur a été engagé à cette fin. L'opération de renflouement a été retardée à cause du mauvais temps, de l'état du quai et de difficultés techniques, mais le navire a été remis à flot et vidé de polluants le 9 janvier 2017. Le lendemain, le navire a été remorqué à Twillingate et sorti de l'eau. La GCC a quitté les lieux le 11 janvier.

Le 1er mai 2018, le propriétaire a été avisé que la GCC avait engagé un entrepreneur pour démanteler le navire. L'entreprise TriNav Marine Design Inc. avait fait une expertise du navire montrant qu'il était sans valeur, et son entreposage sur terre occasionnait des frais continus à la GCC. Le navire a été démantelé en mai ou juin 2018.

Demande d'indemnisation

Le 26 novembre 2018, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 98 858,83 $ relativement à l'incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était recevable selon la partie 7 de la Loi.

Évaluation et offre

Au cours de l'évaluation de la demande d'indemnisation, le bureau de l'administrateur a demandé à la GCC des documents et des renseignements additionnels, lesquels ont été fournis.

Après avoir évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a déterminé que les frais relatifs aux trois entrepreneurs engagés par la GCC n'étaient pas indemnisables. Une partie des frais relatifs aux salaires, aux déplacements et aux véhicules ont aussi été rejetés parce qu'ils n'étaient pas jugés raisonnables. De plus, le taux de calcul des frais administratifs a été ajusté.

Le 26 février 2019, l'administrateur a offert au MPO/GCC la somme établie de 5 953,87 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. L'offre a été acceptée le 5 mars 2019. Le 7 mars 2019, la somme de 6 396,57 $, intérêts compris, a été versée au MPO/GCC.

Mesures de recouvrement

Une entreprise professionnelle de localisation a été engagée pour trouver le propriétaire du *Ronda* et faire une recherche de ses actifs. Le rapport a été reçu en novembre 2018. Il montrait une adresse et un bien grevé d'une hypothèque.

Au 31 mars 2019, l'administrateur était en voie de prendre des mesures pour recouvrer la somme payée auprès du pollueur.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

***Sikuk* (2017)**

Lieu : Clarenville (Terre-Neuve)
Numéro de cas : 120-712-C1

Incident

Le 21 septembre 2017, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que deux navires, le *Sikuk* et le *Françoise*, chassaient sur leur ancre dans le port de Clarenville, à Terre-Neuve. La GCC a communiqué avec le propriétaire du *Sikuk*, lui ordonnant de prendre des mesures immédiates.

Le 22 septembre 2017, deux agents de la GCC sont arrivés sur les lieux et ont trouvé le *Sikuk* à l'ancre et le *Françoise* attaché au côté gauche de ce dernier à l'aide de trois câbles d'amarrage. Les agents de la GCC sont montés à bord du *Sikuk* et ont constaté que les deux ancres avant étaient mouillées, mais elles ne pouvaient pas être remontées parce que le navire n'avait pas de puissance. Les agents de la GCC ont déterminé que le *Sikuk* contenait environ 11 500 litres de polluants, mais ils n'ont observé aucun signe de pollution.

Le 23 septembre 2017, le navire de la GCC *Harp* est arrivé sur les lieux. Il a été décidé de conclure un contrat d'urgence pour remorquer les navires.

Le 24 septembre 2017, le remorqueur de l'entrepreneur était en route et attendu tôt le lendemain. La GCC avait approuvé et sécurisé un lieu de refuge temporaire pour les navires à un quai désaffecté. Étant donné que le quai était en mauvais état, seule la GCC était autorisée à l'utiliser. À cette fin, la GCC a pris des dispositions pour assurer la surveillance du quai 24 heures sur 24. La GCC a préparé le quai et les navires pour l'amarrage et s'est procuré le matériel qu'elle jugeait nécessaire pour attacher les navires au quai en toute sécurité.

Le 25 septembre 2017, le remorqueur est arrivé et a remorqué les navires après un exposé sur les mesures de sécurité. Le *Sikuk* a été amarré au côté sud du quai à 10 h 00, après quoi le remorqueur et le navire de la GCC *Harp* ont été autorisés à quitter les lieux.

Le 30 septembre 2017, les agents de la GCC sont revenus sur place pour inspecter les navires à leur point d'amarrage. Le *Françoise* continuait à donner de la gîte, tandis que le *Sikuk* était toujours à égal tirant d'eau. Quelques ajustements mineurs ont été faits à l'amarrage.

Le 4 octobre 2017, le propriétaire a engagé un entrepreneur et un consultant maritime.

Le 12 octobre 2017, la GCC a fait une autre visite des lieux pour vérifier les navires. Aucun problème n'a été constaté et il n'y avait aucun signe de pollution. Le 8 novembre 2017, un dernier avis a été donné au propriétaire du *Sikuk* pour l'informer que l'intervention de la GCC était imminente et qu'il devait fournir un plan acceptable au plus tard le 14 novembre.

Le 16 novembre 2017, la GCC est arrivée sur les lieux avec un consultant maritime qui avait été engagé pour faire une inspection de l'état du *Sikuk* et une évaluation des polluants se trouvant à bord. Selon le rapport d'inspection, le *Sikuk* était un navire de pêche dont l'équipement avait été modifié pour récolter de la glace provenant d'icebergs. Le rapport indiquait que la coque semblait intacte et que le navire était donc en état de navigabilité. Il y

avait divers polluants à bord, dont une quantité d'hydrocarbures estimée à 16 250 litres, bien que la majeure partie de ceux-ci se trouvaient dans un réservoir encrassé qui n'a pu être sondé. Étant donné l'âge du *Sikuk*, on a présumé qu'il pouvait aussi contenir de l'amiante.

Le 14 décembre 2017, le propriétaire a fourni un plan à la GCC. Le propriétaire devait mettre le plan à exécution le 28 décembre, mais cela a été retardé à cause de mauvais temps. Le 4 janvier 2018, sous la surveillance de la GCC, un remorqueur engagé par le propriétaire est arrivé sur les lieux et a été amarré le long du *Sikuk*. Une opération de pompage a débuté; une partie des hydrocarbures ont été pompés à bord du remorqueur et le reste dans un camion se trouvant à terre. Des barrages absorbants ont été déployés. L'opération de pompage a pris fin le 6 janvier, et environ 18 000 litres d'hydrocarbures ont été enlevés.

Le 7 janvier 2018, la GCC a procédé à une inspection du *Sikuk* et a confirmé que tous les hydrocarbures récupérables avaient été pompés du navire. Divers autres déchets et barils d'hydrocarbures ont aussi été enlevés par l'entrepreneur du propriétaire. Un inspecteur de Transports Canada est arrivé sur les lieux pour faire une vérification du plan de remorquage. Le lendemain, avec l'autorisation de Transports Canada et sous la surveillance de la GCC, le remorqueur a commencé à tirer le *Sikuk* jusqu'à Springdale (Terre-Neuve). La GCC a quitté les lieux le jour suivant, et le *Sikuk* est arrivé à Springdale le 10 janvier 2018 sans avoir causé aucune pollution.

Demande d'indemnisation

Le 1er mars 2019, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 195 109,00 $ relativement à l'incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était recevable selon la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

Le 4 mars 2019, le bureau de l'administrateur a informé la GCC qu'étant donné que deux navires étaient impliqués dans l'incident et qu'il fallait répartir les coûts, l'évaluation de la demande d'indemnisation relative au *Sikuk* serait retardée jusqu'à la réception de la demande d'indemnisation relative au *Françoise*. La GCC a indiqué que celle-ci serait présentée en avril 2019.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

Dossiers connexes

Françoise (2017), numéro de cas 120-725-R (mêmes date et lieu, même type d'incident, c.-à-d. un navire chassant sur son ancre, même demandeur potentiel).

***Stelie II* (2016)**

Lieu : Port Saunders (Terre-Neuve)
Numéro de cas : 120-687-R

Incident

Le 24 mars 2016, le *Stelie II*, un navire de pêche en bois de 90 pieds, construit en 1963, a rompu ses amarres aux installations de la compagnie Northern Boat Repair, dans le port de Port Saunders, à Terre-Neuve, et a causé des dommages au quai. Le navire gîtait considérablement à tribord et prenait l'eau. Il y avait du carburant diesel, des huiles lubrifiantes et d'autres huiles hydrauliques à bord du navire; il y avait aussi des hydrocarbures sur la glace autour de l'épave. Le 29 mars 2016, la Garde côtière canadienne (GCC) a informé l'administrateur de l'incident et a signalé que le *Stelie II* posait un risque de pollution par les hydrocarbures dans le port de Port Saunders.

La GCC a émis une directive au propriétaire du navire, mais ce dernier n'y a pas donné suite. Par conséquent, la GCC a pris les mesures nécessaires pour contrôler l'incident. Le personnel d'intervention est monté à bord du navire et a constaté que la salle des machines était presque inondée. Par la suite, le navire a été vidé d'eau et retiré de l'environnement marin pour éviter qu'il ne coule. Lorsque le navire a été placé sur le quai, on a constaté que sa proue et sa poupe étaient endommagées.

Demande d'indemnisation

Le 1er mai 2018, l'administrateur a reçu la première partie d'une demande d'indemnisation pour les frais que la GCC avait engagés au nom du ministre des Pêches et des Océans. Étant donné que cette demande ne représentait qu'une partie des mesures d'intervention prises par la GCC, l'avocat-conseil de l'administrateur a avisé la GCC que le dossier serait mis en suspens en attendant la réception de la demande d'indemnisation complète. De plus, l'avocat-conseil a informé la GCC que le délai de prescription applicable de cinq ans ne serait pas prolongé parce qu'elle avait présenté une demande d'indemnisation partielle.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

Dossier connexe

Baffin Sound (numéro de cas : 120-685-C1) (même propriétaire).

Nouvelle-Écosse

***Arca I* (2017)**

Lieu : Sydney Mines (Nouvelle-Écosse)
Numéro de cas : 120-702-C1

Incident

Le 8 janvier 2017, l'*Arca I*, un petit navire-citerne de soutage immatriculé au Panama, a perdu la puissance de ses moteurs dans des conditions de mer agitée et de forte houle. Le navire s'est échoué à environ six milles de l'entrée du port de Sydney, en Nouvelle-Écosse. Le navire-citerne à double coque de 53 mètres était en lest et avait à son bord 15 tonnes de carburant de propulsion. Une fois le navire échoué, et en raison d'un avertissement de tempête hivernale, le capitaine a décidé d'abandonner le navire; une opération de recherche et de sauvetage a été lancée, à laquelle ont participé un hélicoptère Cormorant du ministère de la Défense nationale et les navires de la Garde côtière canadienne (GCC) *Spindrift* et *Earl Grey*. L'équipage du *Arca I* a été évacué par pont aérien et transporté à terre.

Peu de temps après l'échouement du navire, le propriétaire a fait appel à la Société d'intervention maritime de l'Est du Canada (SIMEC), une entreprise agréée d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en mer, afin qu'elle surveille le navire et, si nécessaire, qu'elle nettoie toute pollution par les hydrocarbures. La SIMEC a mobilisé une équipe d'intervention et a rassemblé de l'équipement. Le propriétaire du navire a aussi engagé l'entreprise McKeil Marine Ltd afin qu'elle déploie deux remorqueurs du port de Sydney pour dégager le navire de l'endroit où il était échoué et le remorquer à un port de refuge.

Tout au long de la semaine, il y a eu plusieurs tentatives pour remettre le navire à flot, mais elles ont été infructueuses en raison des mauvaises conditions météorologiques. Le 15 janvier, l'*Arca I* a enfin été renfloué et remorqué au port de Sydney. La coque du navire n'était pas endommagée et il n'y a eu aucune pollution par les hydrocarbures, sauf pour l'irisation d'hydrocarbures causée par le déversement de 3,4 litres de liquide hydraulique qui avait été signalée auparavant et observée par l'aéronef de surveillance de Transports Canada.

Mesures prises par l'administrateur

Le navire était assuré par un assureur qui n'était pas un club de protection et d'indemnisation du groupe international. L'administrateur a ordonné à son conseiller juridique d'obtenir une garantie, sans quoi une action réelle serait intentée en Cour fédérale et le navire serait arrêté, selon l'article 102 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Le 28 février, le conseiller juridique a confirmé que le navire avait été arrêté. Le 16 mars 2017, l'administrateur a accepté un cautionnement en garantie d'exécution et, le 27 mars 2017, le cautionnement a été déposé à la Cour fédérale et le navire a été libéré.

Demande d'indemnisation

Le 28 mars 2017, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 100 649,50 $ (à la suite

d'une réévaluation, la GCC a réduit ce montant à 94 933,65 $), en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

Le 7 avril 2017, le commissaire adjoint de la GCC pour la région de l'Atlantique a avisé le bureau de l'administrateur que la GCC allait communiquer avec le propriétaire et l'assureur du navire pour régler la demande d'indemnisation, et l'évaluation a été mise en suspens. Cependant, le 21 juillet, la GCC a demandé à l'administrateur de reprendre l'évaluation de la demande d'indemnisation.

Le 23 novembre 2017, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a fait une offre à la GCC. Le 7 décembre 2017, l'administrateur a retiré cette offre et l'a convertie en une offre préalable pouvant faire l'objet de commentaires.

Le 25 janvier 2018, l'administrateur a fait une nouvelle offre à la GCC au montant de 54 998,13 $, plus les intérêts. La différence entre le montant de la demande d'indemnisation et la somme jugée recevable était due à divers éléments qui ont été refusés par l'administrateur, y compris plusieurs articles divers non consomptibles, ainsi que les salaires et les heures supplémentaires de certains employés qui ne relevaient pas du mandat de la Caisse – notamment, les frais relatifs au personnel chargé d'assurer les communications externes ou de fournir des séances d'information internes à l'administration centrale ont été refusés.

Le 16 février 2018, la GCC a accepté l'offre, à la condition que cela ne soit pas interprété comme une admission des faits ni comme un acquiescement à des affirmations ou à des conclusions quelconques contenues dans la lettre d'offre.

Le ou vers le 27 février 2018, un paiement de 56 878,61 $, y compris les intérêts (au montant de 1 880,48 $), a été versé au MPO/GCC.

Mesures de recouvrement

À la suite du paiement de la demande d'indemnisation de la GCC, l'administrateur a chargé son conseiller juridique de recouvrer ce montant auprès de l'assureur. Le 15 mars 2018, le conseiller juridique a indiqué qu'un règlement de 57 000 $ avait été conclu avec l'assureur. Un paiement de 57 000 $ a été reçu le 5 avril 2018.

Situation

Le dossier a été fermé le 12 avril 2018.

***Cormorant* (2015)**

Lieu : Rivière LaHave, Bridgewater (Nouvelle-Écosse)
Numéro de cas : 120-672-C1

Incident

Le 18 mars 2015, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le *Cormorant*, un ancien navire de soutien des opérations de plongée de la Marine royale canadienne qui avait été déclassé et vendu en 1997, gîtait dangereusement au quai de la rivière LaHave, à Bridgewater, en Nouvelle-Écosse, et que des hydrocarbures s'échappaient du navire. La GCC a remis au propriétaire du navire un avis d'intention pour l'informer de ses responsabilités en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* et lui a ordonné d'élaborer un plan de sauvetage pour renflouer le navire. Le propriétaire du navire a engagé une compagnie de sauvetage. La GCC a assumé le rôle d'agent de surveillance fédéral. Le service d'incendie local a prêté main-forte en arrosant de l'eau sous pression pour enlever la neige et la glace qui s'étaient accumulées sur le navire partiellement submergé. De plus, un barrage flottant a été déployé autour de l'épave.

Le 5 mai, la GCC a assumé le rôle de commandant sur place, après avoir été informée par les représentants de la compagnie de sauvetage qu'elle ne poursuivrait pas ses opérations tant que la question de la propriété du navire n'était pas réglée. L'entreprise RMI Marine Limited a été engagée pour s'occuper des opérations de sauvetage. Avec l'aide de plongeurs, cette entreprise a retiré 5 850 litres d'huile usée du fond de la salle des machines et 350 litres d'huile hydraulique de plusieurs réservoirs.

Le 27 mai, le *Cormorant* a été remis à flot et tous les matelas absorbants et le barrage flottant ont été récupérés.

Mesures prises par l'administrateur

Lorsque la GCC a assumé le rôle de commandant sur place le 5 mai 2015, l'administrateur a engagé un expert maritime pour qu'il se rende sur place afin d'observer les mesures prises. L'expert maritime a visité le lieu de l'incident à plusieurs reprises et a fait rapport sur l'avancement des opérations de sauvetage.

Demande d'indemnisation

Le 2 novembre 2015, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 549 581,18 $ pour les frais engagés, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

Des renseignements justificatifs supplémentaires ont été demandés pour les besoins d'évaluation. À la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, les taux quotidiens réclamés pour une partie de l'équipement ont été révisés à la baisse selon les taux

indiqués dans le document de la GCC intitulé *EKME 3315540 Edition 1*, qui avait été fourni à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (CIDPHN). En conséquence, le 29 mars 2016, l'administrateur a offert au MPO/GCC la somme de 515 267,25 $. L'offre a été acceptée par le MPO/GCC et un paiement de 534 340,76 $, y compris les intérêts, a été versé au MPO/GCC le ou vers le 19 août 2016 en règlement complet et final de la demande d'indemnisation.

Mesures de recouvrement

Le 1er septembre 2016, l'avocat de l'administrateur a déposé à la Cour fédérale une déclaration et un affidavit portant demande de mandat. Le navire a été arrêté par la suite.

Le port de Bridgewater a présenté une requête pour permission de faire payer certaines factures d'entretien à même le produit de la vente, sans toutefois présenter une requête formelle de vente. L'administrateur s'y est opposé et a demandé qu'une requête formelle de vente soit présentée et que la vente soit conditionnelle à ce que le navire soit retiré du Canada par un nouveau propriétaire ayant une bonne capacité financière. Par une ordonnance datée du 26 avril 2017, la Cour a accordé au port de Bridgewater un délai pour produire une évaluation de la valeur du navire, dont le résultat a permis de conclure qu'il ne valait pas le temps ni l'argent de le mettre en vente. Aucune requête de vente n'a donc été déposée.

L'administrateur a présenté une requête en jugement sommaire sur la question de la propriété (et non pas de la responsabilité), qui a été instruite en juin 2018, en plus de la requête introduite par le port de Bridgewater pour obtenir un jugement sur le défaut de paiement des frais d'amarrage en souffrance. À la suite de la requête, la Cour a demandé d'autres observations. Tous les avocats ont présenté des observations écrites dans des lettres séparées. La Cour a ensuite demandé la tenue d'une deuxième audience en mars 2019. La deuxième audience concernant la requête en jugement sommaire sur la question de la propriété a eu lieu le 5 mars 2019. La décision de la Cour est présentement en délibéré.

Situation

Le dossier demeure ouvert, étant donné qu'aucun jugement définitif n'a été rendu.

Dossiers connexes

Hannah Atlantic (2014), numéro de cas : 120-652-C1 (incident survenu au même lieu)
Ryan Atlantic II (anciennement appelé *Cape Rouge*) (2014), numéro de cas : 120-653-C1 (incident survenu au même lieu)

Farley Mowat (2017) (GCC)

Lieu : Port de Shelburne (Nouvelle-Écosse)
Numéro de cas **:** 120-718-C1

Incident

Le 7 juin 2017, la Garde côtière canadienne (GCC) a avisé la Caisse qu'elle prenait des mesures en réponse à un nouveau risque de pollution posé par le navire *Farley Mowat*, qui était amarré au quai du port de Shelburne, en Nouvelle-Écosse.

Le navire qui était amarré le long du quai, après avoir coulé et avoir été renfloué et nettoyé en 2015, avait été partiellement démantelé par son propriétaire depuis ce temps; celui-ci avait enlevé la machine principale, les moteurs auxiliaires et la boîte à engrenages du navire, de telle sorte que toute la salle des machines était ouverte et exposée aux éléments - la superstructure du pont du navire avait été enlevée auparavant. Lorsque les moteurs et la machinerie ont été enlevés, un grande quantité de liquides huileux contaminés ont été pompés. Le reste de la salle des machines était donc exposée aux éléments, de telle sorte que lorsqu'il pleuvait ou neigeait, l'eau s'accumulait dans les cales et se mélangeait aux résidus huileux. Par conséquent, la municipalité de Shelburne a dû périodiquement faire appel à un camion de pompage pour vider les cales exposées.

Le 27 juin 2017, la GCC a accordé un contrat de remorquage du navire à un entrepreneur privé. Les préparatifs de remorquage ont débuté et, le 24 juillet, environ 33 000 litres d'eau mélangée aux hydrocarbures avaient été retirés des cales du navire et 15 tonnes de béton de lest avaient été chargées pour améliorer la stabilité. Le 26 juillet 2017, le *Farley Mowat* a été remorqué sous escorte à Liverpool, en Nouvelle-Écosse, et il a ensuite été démantelé.

Mesures prises par l'administrateur

Lorsqu'il a été informé de cette nouvelle intervention par la GCC, l'administrateur a demandé à la GCC de lui fournir une copie de l'évaluation de la stabilité du navire et du rapport d'évaluation final. Ces deux documents ont été reçus le 9 juin 2017. Le 11 juillet 2017, l'administrateur a engagé un expert maritime pour qu'il se rende sur les lieux afin de surveiller - à titre d'observateur - les préparatifs et l'opération de remorquage de l'épave à un chantier de démolition situé à Liverpool, en Nouvelle-Écosse.

Demande d'indemnisation

Le 10 octobre 2017, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation pour les frais engagés au montant de 1 176 126,41 $, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

Le 14 décembre 2017, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation,

l'administrateur a fait une offre préalable au MPO/GCC. La date limite initiale pour répondre à cette offre préalable a été reportée au 16 mars 2018. Le 14 mars, le MPO/GCC a répondu à l'administrateur en faisant des commentaires et en demandant que l'évaluation soit réexaminée.

Au 31 mars 2019, l'administrateur était en voie de finaliser l'offre.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

Dossiers connexes

Farley Mowat (2015) (Port de Shelburne), numéro de cas 120-679-C1-1 (même navire, incident antérieur).
Farley Mowat (2015) (GCC), numéro de cas 120-679-C1 (même navire, même demandeur, incident antérieur).
Ryan Atlantic II (Cape Rouge) (2014), numéro de cas 120-653-C1 (même propriétaire).
Hannah Atlantic (2014), numéro de cas 120-652-C1 (même propriétaire)

***Farley Mowat* (2015) (GCC)**

Lieu : Port de Shelburne, Nouvelle -Écosse
Numéro de cas : 120-679-C1

Incident

Le 24 juin 2015, le personnel d'intervention environnementale de la Garde côtière canadienne a été avisé que le *Farley Mowat* était en train de couler au quai de Shelburne, en Nouvelle-Écosse. La poupe du navire était déjà bien enfoncée dans l'eau et semblait toucher le fond de l'eau au quai de l'administration portuaire.

Les employés d'intervention environnementale de la Garde côtière canadienne qui se sont rendus sur les lieux le 25 juin ont constaté qu'il était impossible d'arraisonner le navire, car il était instable et se trouvait à environ 20 pieds du côté du quai. Un barrage flottant de 600 pieds a été installé autour du navire. Des agents ont patrouillé le port en vue de localiser les débris et les barils d'huile qui étaient tombés du pont lorsque le bâtiment avait coulé. Sécurité maritime de Transports Canada et le personnel d'Environnement Canada responsable de l'application de la loi se trouvaient sur place. Transports Canada a survolé l'endroit au moyen d'un aéronef de surveillance, et a indiqué qu'il y avait 37 litres d'hydrocarbures dans le port entre le site et le chantier naval (plusieurs entrevues aux médias ont eu lieu sur place). Le lendemain, une entreprise de plongée a été engagée pour inspecter le navire. La GCC a organisé le déploiement de son poste de commandement mobile régional et des agents de sécurité ont été postés à la barrière du quai.

Le 26 juin, la présence de boues et d'une irisation d'hydrocarbures a été constatée à l'intérieur du barrage flottant et dans un rayon de 1 000 pieds du quai à l'extérieur du barrage. Ce dernier a été rallongé de 200 pieds à l'arrière du quai et des matériaux absorbants ont été installés à l'intérieur. Les plongeurs ont évalué l'état du bâtiment, l'emplacement des fuites dans la coque ainsi que la quantité d'hydrocarbures à l'intérieur de la structure. Dans les jours qui ont suivi, la GCC a patrouillé le port à l'aide de deux bateaux d'intervention en cas de pollution et elle a inspecté un établissement local de trutticulture qui n'avait pas été touché par le déversement. Transports Canada a survolé le secteur et a signalé la présence de 13 litres d'hydrocarbures à la surface de l'eau dans le port lui-même.

Le 27 juin, un entrepreneur est arrivé avec un camion aspirateur pour enlever les déchets d'hydrocarbures qui flottaient dans quatre locaux d'habitation du navire. Des hydrocarbures ont été trouvés dans deux citernes de retenue distinctes, et ont été extraits au moyen d'un tuyau d'aspiration avec l'aide de l'équipe des plongeurs. Au total, un volume de 22 500 litres de mélange d'hydrocarbures a été aspiré. Il a été estimé que 10 pour cent du volume total, soit 2 250 litres, était du mazout. Dans l'intervalle, le personnel de la Garde côtière a récupéré le dernier des cinq barils d'huile qui s'étaient échappés du navire lorsque celui-ci avait coulé. De plus, 1 000 livres de matériaux absorbants imbibés d'hydrocarbures ont été récupérés à l'intérieur du barrage flottant, ce qui représente une récupération totale de 2 000 livres de matériaux absorbants.

Les entrepreneurs ont poursuivi les opérations de renflouement du 28 juin au 2 août, date à laquelle l'épave a été renflouée et ancrée le long du quai. Un entrepreneur a fabriqué des pieux en acier qui ont été plantés dans le fond marin du port adjacent au quai en vue du renflouement du bâtiment. Ces pieux ont servi à soutenir le navire pour le stabiliser durant l'opération de renflouement. De plus, des pompes submersibles ont été utilisées pour vider le navire une fois que la coque a été stabilisée. Au cours de cette longue opération de renflouement, le personnel

de la GCC a continué de patrouiller le port chaque jour à l'aide d'un bateau d'intervention en cas de pollution et elle a récupéré des matelas absorbants à la dérive qui avaient atteint le rivage. La GCC s'est aussi occupée des barrages flottants et a recueilli du matériel absorbant imprégné d'hydrocarbures. Des patrouilles aériennes ont été effectuées fréquemment, et la surveillance générale des travaux de renflouement de l'entrepreneur s'est poursuivie tout au long de l'opération.

Le 3 août, un camion aspirateur et une machine de lavage à l'eau chaude sous pression ont été utilisés pour nettoyer l'intérieur du navire. Les pompes et les boyaux ont été enlevés, et les plongeurs ont fabriqué des bouchons qu'ils ont installés sur les caissons de prise d'eau. La GCC a retiré les barrages flottants et son bateau d'intervention a quitté les lieux.

Le 5 août, la Sécurité maritime de Transports Canada, le personnel d'Environnement Canada responsable de l'application de la loi, l'Administration portuaire de Shelburne et des employés de la Garde côtière ont inspecté le *Farley Mowat* pour la dernière fois. Ils ont convenu que toutes les mesures raisonnables avaient été prises pour retirer les contaminants du navire. Le propriétaire a été avisé que la Garde côtière avait terminé son intervention. Le *Farley Mowat* a été amarré le long du quai et le personnel a quitté les lieux.

Mesures prises par l'administrateur

L'administrateur a initialement été informé de l'incident par un conseiller juridique d'Halifax le 25 juin 2015, et ce, dès le début de l'incident. L'administrateur a demandé au conseiller juridique de retenir les services d'un expert maritime pour se rendre sur les lieux lors du renflouement du navire submergé. L'expert de la Caisse a discuté avec le personnel de la Garde côtière des mesures prévues durant les opérations de récupération. Par conséquent, l'expert a été par la suite en mesure d'informer l'administrateur des mesures prises par les entrepreneurs durant les opérations de renflouement.

Demande d'indemnisation

Le 18 janvier 2016, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation pour les frais engagés au montant de 814 815,05 $, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

Le 29 juin 2016, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert au MPO/GCC la somme de 813 316,15 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation.

L'offre a été acceptée et un paiement de 839 863,02 $ (y compris les intérêts courus au montant de 26 546,87 $) a été versé au MPO/GCC le ou vers le 23 août 2016.

Mesures de recouvrement

L'administrateur a engagé une entreprise professionnelle de localisation pour faire une recherche des actifs du propriétaire inscrit du navire. Aucun actif saisissable n'a été trouvé. Cependant, le propriétaire du navire est un pollueur récidiviste, car les demandes d'indemnisation payées par la Caisse pour le *Ryan Atlantic II*, le *Hannah Atlantic* et le *Farley*

Mowat, qui totalisent plus d'un million de dollars, mettent en cause le même propriétaire inscrit. L'administrateur a donc intenté une action à la Cour fédérale. Le propriétaire a déposé une défense et l'affaire a été instruite le 20 décembre 2017.

Le 4 février 2019, la Cour fédérale a statué en faveur de la requête en jugement sommaire déposée par l'administrateur et a ordonné au défendeur de payer la somme de 839 863,02 $, plus les intérêts.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

Dossiers connexes

Farley Mowat (2015) (Port de Shelburne), numéro de cas 120-679-C1-1 (même incident, différent demandeur).
Farley Mowat (2017), file 120-718-C1 (même navire, même endroit, même demandeur, différent incident).
Ryan Atlantic II (2017), file 120-653-C1 (même propriétaire).
Hannah Atlantic (2014), file 120-652-C1 (même propriétaire).

***Farley Mowat* (2015) (municipalité de Shelburne)**

Lieu : Port de Shelburne (Nouvelle-Écosse)
Numéro de cas : 120-679-C1-1

Incident

Le 24 juin 2015, le personnel d'intervention environnementale de la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisé que le navire *Farley Mowat* était en train de couler au quai dans le port de Shelburne, en Nouvelle-Écosse. La poupe du navire était déjà bien enfoncée dans l'eau et semblait toucher le fond au quai de l'administration portuaire. La GCC est intervenue en réponse à l'incident de pollution (les mesures d'intervention sont décrites dans le résumé de la demande d'indemnisation présentée par la GCC, portant le numéro de cas 120-679-C1).

Le 5 août 2015, des représentants de la Sécurité maritime de Transports Canada, d'Environnement Canada, de l'administration portuaire de Shelburne et de la GCC ont procédé à une dernière inspection du *Farley Mowat*. Ils ont convenu que toutes les mesures raisonnables avaient été prises pour enlever les polluants du navire. Le propriétaire du navire a été avisé que la Garde côtière avait terminé son intervention. Le *Farley Mowat* a été amarré le long du quai et le personnel d'intervention a quitté les lieux.

En mai 2016, des entrepreneurs engagés par le propriétaire ont enlevé la machine principale du navire et ont laissé le pont principal ouvert et exposé aux éléments. À compter d'octobre 2016, la municipalité a dû régulièrement pomper une quantité considérable d'eau mélangée aux hydrocarbures pour éviter que d'autre pollution ne soit causée dans le port et pour empêcher le navire de couler. Le 7 juin 2017, la GCC a ordonné au propriétaire du navire de fournir, au plus tard le 12 juin, un plan d'intervention pour éliminer le risque de pollution par le *Farley Mowat*. La directive émise par la GCC comprenait la mention suivante : [traduction] « Le *Farley Mowat* est présentement amarré à quai à Shelburne (Nouvelle-Écosse) et risque de déverser des polluants dans l'environnement marin. ».

Demande d'indemnisation

Le 23 juin 2017, la municipalité de Shelburne a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation, au montant de 47 598,78 $, pour les frais qu'elle a engagés du 25 juin 2015 au 12 juin 2017.

Les frais compris dans la demande d'indemnisation étaient les suivants :

- les frais des services de sécurité exigés par la Garde côtière durant les opérations de renflouement du navire;
- la perte de droits d'amarrage pendant la période du 25 juin au 9 août 2015 (période de 42 jours) durant les opérations de renflouement du *Farley Mowat* par la Garde côtière canadienne;
- les frais d'enlèvement des débris que le propritétaire du navire a laissés sur le quai lorsqu'il a commencé à le démanteler;
- les frais de pompage de l'eau mélangée aux hydrocarbures à intervalles réguliers pour éviter de causer d'autre pollution.

La demande d'indemnisation de la ville de Shelburne visait deux incidents distincts : l'un survenu en 2015 (le naufrage du navire) et l'autre, qui a créé un nouveau risque de pollution, en 2016 (causé par le démantèlement partiel du navire par le propriétaire).

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

Le 18 juillet 2017, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert à la municipalité de Shelburne la somme de 43 641,94 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation.

La disparité entre la somme jugée recevable et le montant de la demande d'indemnisation était due à plusieurs facteurs, dont le plus important était la perte de droits d'amarrage, qui a été refusée, ainsi que les frais minimes relatifs à l'enlèvement de débris et les frais divers.

L'offre a été acceptée et, le ou vers le 6 novembre 2017, un paiement a été versé à la municipalité de Shelburne.

Mesures de recouvrement

L'administrateur a engagé une entreprise professionnelle de localisation pour faire une recherche des actifs du propriétaire inscrit du navire. Aucun actif saisissable n'a été trouvé. Cependant, le propriétaire du navire est un pollueur récidiviste, car les demandes d'indemnisation payées par la Caisse pour le *Ryan Atlantic II*, le *Hannah Atlantic* et le *Farley Mowat*, qui totalisent plus d'un million de dollars, mettent en cause le même propriétaire inscrit. L'administrateur a donc intenté une action à la Cour fédérale. Le propriétaire a déposé une défense et l'affaire a été instruite le 20 décembre 2017.

Le 4 février 2019, la Cour fédérale a statué en faveur de la requête en jugement sommaire déposée par l'administrateur et a ordonné au défendeur de payer la somme de 839 863,02 $, plus les intérêts.

Situation

Au 31 mars 2019, le dossier était encore ouvert et l'administrateur était en voie de prendre des mesures pour enregistrer le jugement.

Dossiers connexes

Farley Mowat (2015) (GCC), numéro de cas 120-679-C1 (même incident, différent demandeur)
Farley Mowat (2017), numéro de cas 120-718-C1 (même incident, différent demandeur)
Ryan Atlantic II (2017), numéro de cas 120-653-C1 (même propriétaire)
Hannah Atlantic (2014), numéro de cas 120-652-C1 (même propriétaire)

***Île d'Aix* (2018)**

Lieu : Port de Halifax (Nouvelle-Écosse)
Numéro de cas **:** 120-818-R

Incident

Le 29 mai 2018, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée de la présence d'une vaste irisation d'hydrocarbures provenant de l'*Île d'Aix*, un navire de réparation de câbles français, qui était ancré près de l'île McNabs, dans le port de Halifax. À son arrivée sur les lieux, le personnel de la GCC a observé une quantité inconnue d'hydrocarbures irrécupérables qui se dissipaient rapidement dans le port.

Le 30 mai, Transports Canada a détenu et inspecté le navire pour vérifier sa conformité aux lois applicables.

Mesures prises par l'administrateur

Le bureau de l'administrateur a communiqué avec la GCC afin d'obtenir des renseignements additionnels. L'administrateur a aussi retenu les services d'un avocat, qui a communiqué avec le club de protection et d'indemnisation du propriétaire du navire et qui s'est renseigné sur le déversement.

En juin 2018, l'avocat-conseil de l'administrateur a communiqué avec la GCC afin d'obtenir une estimation des frais des opérations d'intervention. La GCC a indiqué qu'elle ne ferait aucune demande d'indemnisation à la suite de son intervention. Par conséquent, l'administrateur a chargé son avocat-conseil d'aviser le club de protection et d'indemnisation qu'il ne demanderait aucune garantie.

Demande d'indemnisation

Au 31 mars 2019, aucune demande d'indemnisation n'avait été présentée à l'administrateur.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

***Lady Young* (2016)**

Lieu : Île Deming (Nouvelle-Écosse)
Numéro de cas : 120-688-C1

Incident

Le 14 avril 2016, le navire de pêche *Lady Young* s'est échoué sur l'île Deming, en Nouvelle-Écosse, dans une zone de pêche et d'élevage du homard, alors qu'il faisait route de Liverpool (Nouvelle-Écosse) à Jordan's Bay. Le navire avait à son bord 300 gallons de carburant diesel et d'autres polluants. Une irisation d'hydrocarbures a été observée à la surface de l'eau autour du navire, qui était solidement échoué. La Garde côtière canadienne (GCC) a déterminé que le navire ne pouvait pas être sauvé. La GCC est intervenue en dépêchant l'embarcation de sauvetage NGCC *Clarks Harbour* sur les lieux. L'équipage du navire a été débarqué, sauf le capitaine.

La GCC a donné un avis au propriétaire du navire, mais ce dernier a répondu qu'il n'était pas en mesure d'intervenir en raison de contraintes financières et parce qu'il n'avait pas d'assurance. La GCC a donc assumé le rôle de commandant sur place. Un barrage flottant et du matériel absorbant ont été déployés pour protéger la zone de pêche du homard, et le véhicule tout-terrain Argo a été dépêché de Dartmouth jusqu'au lieu de l'incident pour assurer le transport entre le rivage et le navire échoué.

L'entreprise RMI Marine Services a été engagée pour enlever les polluants du navire. Elle a retiré le réservoir de carburant de tribord et a vidé les autres réservoirs de carburant du navire. Elle a aussi récupéré des déchets imprégnés d'hydrocarbures ainsi que des contenants d'hydrocarbures et de lubrifiants. Les travaux ont pris fin le 19 avril et l'épave du navire a été laissée sur l'île.

Demande d'indemnisation

Le 9 août 2016, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 25 747,66 $ pour les frais engagés, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

À la suite d'une enquête et d'une évaluation de la demande d'indemnisation, le taux des frais d'administration demandé par la GCC a été ramené au taux qui avait été convenu auparavant entre l'administrateur et la GCC. Par conséquent, l'administrateur a offert au MPO/GCC la somme de 25 598,67 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. Le 14 décembre 2016, le MPO/GCC a accepté l'offre, et un paiement de 26 098,69 $, y compris les intérêts, a été versé au MPO/GCC le ou vers le 21 décembre 2016.

Mesures de recouvrement

L'administrateur a obtenu de Transports Canada la confirmation du nom du propriétaire inscrit du *Lady Young*, qui est aussi le propriétaire inscrit du navire *My4Boys*. Le ou vers le 15 mars 2017, le conseiller juridique de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par

les hydrocarbures causée par les navires a envoyé une demande de remboursement au propriétaire du navire, mais celle-ci n'a pas été ramassée. En juin 2017, l'administrateur a ordonné la saisie du navire *My4Boys* et un mandat d'arrêt a été délivré le 15 juin. Une tentative pour trouver le *My4Boys* a été infructueuse. En février 2018, une entreprise professionnelle de localisation a été engagée pour trouver le propriétaire du navire et faire une recherche de ses actifs. Aucun registre de propriété de biens au nom du propriétaire du navire n'a été trouvé.

Le 31 août 2018, étant donné les efforts et les frais déraisonnables associés au dossier, l'administrateur a déposé une requête en désistement de l'action à la Cour fédérale. De plus, l'administrateur a déposé des documents pour mettre fin au mandat de saisie-arrêt qui avait été obtenu auparavant.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

Déversement d'origine inconnue (2018)

Lieu : Ingomar (Nouvelle-Écosse)
Numéro de cas : 120-826-C1

Incident

Le 30 avril 2018, la Garde côtière canadienne (GCC) à Dartmouth (Nouvelle-Écosse) a reçu un rapport de pollution marine indiquant qu'un déversement était survenu au quai d'Ingomar, près de Shelburne, en Nouvelle-Écosse. La GCC a dépêché trois agents d'intervention environnementale sur les lieux.

À leur arrivée au quai d'Ingomar, les agents d'intervention environnementale de la GCC ont parlé à un pêcheur local, qui a indiqué que les eaux du secteur avaient été couvertes d'une irisation d'hydrocarbures plus tôt dans la journée. Lorsqu'il a été interrogé à propos de la source de l'irisation, le pêcheur a montré du doigt un navire amarré du côté nord du quai. Le superviseur du quai a indiqué que le propriétaire de ce navire non nommé avait obtenu du matériel pour nettoyer les hydrocarbures des cales de son navire. La GCC a signalé qu'il n'y avait aucun signe de pollution active lorsque les agents d'intervention environnementale se sont rendus à cet endroit.

Les agents d'intervention environnementale ont parlé à un deuxième pêcheur avant de quitter les lieux. Ce pêcheur a mentionné un deuxième navire qui aurait pu avoir déversé du liquide hydraulique à peu près au moment où le déversement s'est produit.

Des représentants de Transports Canada s'étaient rendus sur place avant l'arrivée des agents d'intervention environnementale de la GCC dans l'après-midi du 30 avril. Les représentants de Transports Canada ont indiqué que le propriétaire du *Devil's Dream*, un petit bateau de pêche, avait admis avoir accidentellement déversé de l'huile à moteur pendant qu'il vidait la cale de son bateau à l'extérieur du port. Le propriétaire a estimé que huit litres d'huile avaient été déversés et que moins d'un litre s'était répandu dans le port.

Demande d'indemnisation

Le 15 novembre 2018, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 1 406,75 $ relativement à cet incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était recevable selon la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

Le 12 décembre 2018, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert à la GCC la somme établie de 1 406,75 $, plus les intérêts, en vertu de l'article 105 de la *Loi*. L'offre a été acceptée le 27 décembre 2018. Le 10 janvier 2019, la somme de 1 446,68 $, intérêts compris, a été versée à la GCC.

Mesures de recouvrement

Étant donné que la GCC était incertaine de la source de l'irisation d'hydrocarbures irrécupérables, le bureau de l'administrateur a communiqué avec Transports Canada en

décembre 2018, afin d'obtenir la déclaration écrite que le propriétaire du navire avait fournie aux représentants du ministère, mais sans succès.

Le 31 janvier 2019, l'avocat de l'administrateur a envoyé une demande de remboursement au propriétaire du navire, mais ce dernier n'a jamais répondu. Étant donné le petit montant de la demande d'indemnisation et l'absence de toute autre piste, l'administrateur était convaincu que toutes les mesures raisonnables de recouvrement avaient été prises contre le pollueur et, sur la recommandation de l'avocat, il a décidé de fermer le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 28 mars 2019.

Navire non identifié (2018)

Lieu : Sandy Cove (Nouvelle-Écosse)
Numéro de cas : 120-828-C1

Incident

Le 26 septembre 2018, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un navire de pêche de 30 pieds, non identifié, avait partiellement coulé le long d'un quai à Sandy Cove, en Nouvelle-Écosse. Le navire était en réparation au moment de l'incident. Le propriétaire a été informé de l'incident et a indiqué qu'il allait retirer le navire de l'eau. Une petite nappe d'hydrocarbures a été observée autour du navire.

Dans l'après-midi, une équipe de deux spécialistes en intervention environnementale de la station de la GCC de Dartmouth a été dépêchée sur les lieux. L'équipe d'intervention environnementale est arrivée sur place à 15 h 00 et a constaté qu'un barrage absorbant avait été déployé autour du navire. Une irisation d'hydrocarbures surtout irrécupérables a été observée à l'intérieur et à l'extérieur du barrage absorbant.

À 15 h 30, l'équipe d'intervention environnementale a constaté qu'un entrepreneur était arrivé sur les lieux pour redresser et renflouer le navire. Un autre plan a été mis en place pour déplacer le navire au-delà du niveau de la marée haute et le vider des polluants qui se trouvaient à bord. L'entrepreneur semblait avoir été engagé aux frais du propriétaire du navire. À 16 h 20, l'équipe d'intervention environnementale a quitté les lieux de l'incident. Le 27 septembre 2018, la GCC a été informée que le navire avait été retiré de l'environnement marin et qu'il allait être démantelé.

Demande d'indemnisation

Le 26 novembre 2018, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans, a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 1 157,98 $, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, afin de recouvrer les frais de surveillance (salaires, frais de déplacement et d'administration) qu'elle avait engagés relativement à l'incident. L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était recevable selon la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

Le 7 février 2019, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert à la GCC la somme établie de 1 157,98 $, plus les intérêts, en vertu de l'article 105 de la Loi. L'offre a été acceptée le 12 février 2019. Le 14 février 2019, la somme de 1 176,38 $, intérêts compris, a été versée à la GCC.

Mesures de recouvrement

Le 28 février 2019, le bureau de l'administrateur a communiqué avec la GCC afin d'obtenir d'autres renseignements sur le propriétaire du navire. L'avocat-conseil de l'administrateur va envoyer une demande de remboursement.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

Navire non identifié (2018)

Lieu : Weymouth North (Nouvelle-Écosse)
Numéro de cas : 120-824-C1

Incident

Le 8 janvier 2018, deux agents d'intervention environnementale de la Garde côtière canadienne (GCC) ont découvert un navire de pêche de 35 pieds qui avait coulé à l'extrémité d'un quai de la société Irving à Weymouth North, en Nouvelle-Écosse. La timonerie du navire était visible à marée basse, et il y avait une irisation d'hydrocarbures à la surface de l'eau. Les deux agents de la GCC ont signalé l'épave aux Services de communication et de trafic maritimes du Labrador et ont engagé RMI Marine (RMI), un tiers entrepreneur.

Le lendemain, la GCC a communiqué avec un représentant de la société Irving à Saint John (Nouveau-Brunswick), afin d'obtenir accès au quai, qui était interdit aux véhicules par une barrière verrouillée et des rochers. RMI Marine est arrivé sur les lieux, a enlevé les rochers et a coupé le cadenas de la barrière. Après avoir obtenu accès au quai, RMI Marine a envoyé un plongeur pour inspecter le navire.

Le 10 janvier, beaucoup de glace s'était accumulée sur le quai, ce qui a empêché les plongeurs d'atteindre le navire. L'arrivée du camion transportant l'équipement nécessaire a aussi été retardée. Une fois que la glace a disparu et que le camion est arrivé, RMI Marine a envoyé un plongeur pour fixer des sacs de levage au navire. Les sacs ont été gonflés et le navire a été remis à flot et tiré jusqu'au rivage avec la marée montante. Le navire a été amarré au quai et les sacs de levage ont été dégonflés.

Le 11 janvier 2018, RMI Marine a encore une fois envoyé un plongeur pour redresser le navire, qui gîtait sur bâbord. À marée basse, RMI Marine a pompé l'eau du navire. Un camion aspirateur a été utilisé pour enlever la boue, les débris et les hydrocarbures du navire. Une fois les opérations de nettoyage du navire terminées, l'endroit a été sécurisé et la GCC a déclaré l'incident clos.

Demande d'indemnisation

Le 18 octobre 2018, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 33 606,49 $ relativement à l'incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était recevable selon la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

Le 15 novembre 2018, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert à la GCC la somme jugée recevable de 33 606,49 $, plus les intérêts, en vertu de l'article 105 de la *Loi*. L'offre a été acceptée le 19 novembre 2018. Le 22 novembre 2018, la somme de 34 653,42 $, intérêts compris, a été versée à la GCC.

Mesures de recouvrement

En mars 2019, le bureau de l'administrateur a communiqué avec la GCC pour savoir si elle pouvait identifier le navire et pour obtenir d'autres renseignements sur le propriétaire du navire.

Au 31 mars 2019, l'administrateur tentait toujours d'identifier le navire et son propriétaire, afin de lui envoyer une demande de remboursement et de prendre des mesures de recouvrement.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

***Nordika Desgagnés* (2018)**

Lieu : Cap Breton (Nouvelle-Écosse)
Numéro de cas : 120-746-R

Incident

Le 13 mars 2018, le *Nordika Desgagnés*, un vraquier immatriculé au Canada, a commencé à dériver dans de très mauvaises conditions météorologiques, après avoir subi une panne de son appareil à gouverner, à l'est du cap Breton, en Nouvelle-Écosse. Le navire faisait route de Montréal à Sydney, en Australie. Le propriétaire du navire désemparé a proposé un plan d'intervention que la Garde côtière canadienne (GCC) a jugé raisonnable et adéquat. Le propriétaire du navire a ensuite engagé un remorqueur pour tirer le navire jusqu'au port. De plus, le navire de la GCC *Sir Wilfred Grenfell* a été dépêché sur les lieux pour surveiller la situation et prêter assistance au besoin.

Premièrement, le remorqueur *Atlantic Larch* a tenté de remorquer le navire en détresse, mais le câble de remorque a fait défaut et le remorqueur a été obligé de retourner au port. Par la suite, le 16 mars, le navire de ravitaillement *Atlantic Tern* a réussi à prendre le *Nordika Desgagnés* en remorque, et les deux navires sont arrivés à Port Hawkesbury tôt dans la matinée du 17 mars. Avant que les navires atteignent le port, le navire de la GCC *Sir Wilfred Grenfell* a été relayé par le navire de la GCC *Louis S. St-Laurent*.

Le *Nordika Desgagnés* aurait subi des dommages à sa coque, causés par une grue désarrimée. Aucune pollution résultant de l'incident n'a été signalée.

Mesures prises par l'administrateur

Après avoir été informé de l'incident, avant qu'il ne soit résolu, l'administrateur a chargé son conseiller juridique de faire un suivi auprès de la GCC. Cela a été fait le 16 mars 2018.

Demande d'indemnisation

La GCC a fait savoir qu'il se peut qu'elle fasse une demande d'indemnisation, mais aucune n'a encore été présentée à l'administrateur, au 31 mars 2019.

Situation

Le dossier a été fermé le 2 mai 2018.

Ryan Atlantic II (anciennement appelé *Cape Rouge*) (2014)

Lieu : Bridgewater (Nouvelle-Écosse)
Numéro de cas : 120-653-C1

Incident

Le 10 mars 2014, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le *Cape Rouge*, un vieux chalutier en acier de 120 pieds, coulait par l'arrière et gîtait à 30 degrés sur tribord au quai de Bridgewater, en Nouvelle-Écosse, et que des hydrocarbures s'échappaient du navire. L'incident est survenu dans une zone de la rivière qui est l'habitat de saumons, d'anguilles et de corégones, qui y nichent à toutes les étapes de leur développement, ainsi que l'habitat de canards et de pygargues à tête blanche. Le service d'incendie local était sur les lieux et a déployé un barrage flottant et du matériel absorbant autour de la poupe du navire. D'après le propriétaire, le navire avait à son bord environ 1 000 gallons de carburant diesel et 40 gallons d'huile lubrifiante. La GCC a avisé le propriétaire du navire de vive voix de sa responsabilité légale de prendre des mesures pour prévenir tout autre dommage dû à la pollution causée par le *Cape Rouge*. Le propriétaire a voulu demander à un vieil homme se trouvant sur le quai de pomper le navire, mais la GCC a jugé que le navire était trop instable et a interdit à quiconque de monter à bord.

En l'absence de réponse de la part du propriétaire du navire, la GCC a pris en charge les opérations d'intervention et a assumé le rôle de commandant sur place. Le 11 mars, la GCC a utilisé une embarcation du service d'incendie local pour déployer un barrage flottant d'une largeur de 18 pouces et d'une longueur de 1 000 pieds autour de l'épave, dont s'échappait encore une irisation d'hydrocarbures. Le 12 mars, la GCC est arrivée sur les lieux à bord d'un navire de lutte contre la pollution et a installé un poste de commandement mobile. Environnement Canada était également sur place pour prélever des échantillons d'hydrocarbures.

Après avoir déterminé que la situation était grave, la GCC a engagé RMI Marine Limited pour renflouer le *Cape Rouge*, qui était partiellement submergé. Des plongeurs professionnels et un camion-citerne sous vide ont été utilisés pour pomper les réservoirs à carburant du navire, qui ont été vidés d'environ 10 900 litres d'un mélange de carburant et d'eau. Pendant ce temps, le personnel de la GCC a patrouillé la rivière à bord du navire de lutte contre la pollution pour s'assurer que les hydrocarbures n'avaient pas franchi le barrage flottant. Un camion-grue a été employé pour soulever les écoutilles de l'épave submergée, selon le plan de sauvetage, et un autre sous-traitant a aussi été engagé à deux reprises pour épandre du sable sur le quai couvert de glace.

Le 25 mars, RMI Marine Limited a commencé à pomper le coqueron avant et les emménagements du navire, avec l'autorisation du personnel des urgences environnementales d'Environnement Canada. À la fin de la journée, le *Cape Rouge* avait été remis à flot et gîtait à cinq degrés sur bâbord. Lorsque le navire a commencé à se redresser, les plongeurs ont trouvé deux fuites par lesquelles l'eau s'infiltrait dans la salle des machines, qui ont été obturées au moyen de néoprène et de colliers de serrage. Le 28 mars, le personnel de la Sécurité maritime de Transports Canada a inspecté le navire et a déterminé qu'il était encore à risque de couler. La GCC a terminé les opérations d'intervention le 7 avril.

Demande d'indemnisation

Le 26 juin 2014, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 362 575,38 $ pour les frais engagés, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

Des renseignements et des documents additionnels ont été demandés pour les besoins d'évaluation. Cependant, la GCC n'a pas répondu à certaines demandes, en particulier celles concernant les factures des entrepreneurs. L'administrateur a donc fait appel à un expert maritime pour qu'il examine les frais facturés par les entrepreneurs par rapport aux pratiques de l'industrie. L'expert maritime a aussi été chargé d'effectuer un examen général de l'état des réparations temporaires faites au *Cape Rouge*, et il a constaté que tout était en ordre relativement à l'étanchéité de la coque; cependant, il a recommandé que le responsable du navire fasse une surveillance régulière de l'état du navire et que toute détérioration soit signalée aux autorités en temps opportun.

À la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, le montant réclamé pour l'équipement antipollution a été réduit pour tenir compte du nombre de jours pendant lesquels le navire de lutte contre la pollution est resté en attente en raison d'une tempête hivernale. De plus, le taux des frais d'administration a été ramené à celui qui avait été convenu entre la GCC et l'administrateur le 30 janvier 2012. Le 19 mars 2015, l'administrateur a offert au MPO/GCC la somme de 358 117,79 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. L'offre a été acceptée le 29 avril 2015 et un paiement de 382 353,33 $, y compris les intérêts, a été versé au MPO/GCC le ou vers le 27 juillet 2016.

Mesures de recouvrement

En juillet 2016, l'administrateur a fait appel à un service professionnel de localisation pour faire une recherche des actifs du propriétaire du *Cape Rouge*. Aucun actif financier important n'a été trouvé. Cependant, après avoir constaté que le propriétaire du navire était un pollueur récidiviste, l'administrateur a décidé d'intenter une action en recouvrement et elle a déposé une déclaration à la Cour fédérale le 4 octobre 2016.

La requête en jugement sommaire a été instruite le 20 décembre 2017.

Le 4 février 2019, une décision sur la requête en jugement sommaire (382 353,33 $ plus les intérêts) a été rendue en faveur de l'administrateur.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

Dossiers connexes

Hannah Atlantic (2014), numéro de cas : 120-652-C1 (même propriétaire et incident survenu au même lieu)

Farley Mowat (2015), numéros de cas : 120-679-C1 et 679-C1-1 (même propriétaire)

Cormorant (2015), numéro de cas : 120-672-C1 (incident survenu au même lieu)

***Ryan Atlantic II* (2017)**

Lieu : Bridgewater (Nouvelle-Écosse)
Numéro de cas : 120-750-C1

Incident

Le 25 mars 2017, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le *Ryan Atlantic II*, un ancien navire de pêche, semblait prendre l'eau au quai de Bridgewater, en Nouvelle-Écosse. Le navire était immobilisé et en état de détérioration. L'incident a été causé par une conduite principale d'incendie extrêmement corrodée.

Le 26 mars 2017, la GCC a assumé le rôle d'agent de surveillance fédéral, d'intervenant et de commandant sur place. La GCC a engagé un entrepreneur maritime qui a fourni une camionnette de plongée, un camion, des plongeurs, ainsi que l'équipement sous-marin nécessaire. Un autre sous-entrepreneur a été engagé pour pomper l'eau de la salle des machines et évacuer les eaux huileuses résiduaires.

La GCC a dépêché deux agents d'intervention environnementale sur les lieux. Le responsable du quai et les agents d'intervention environnementale ont vidé l'eau du navire, et la quantité d'eau dans la salle des machines a été réduite à un niveau acceptable. Aucun hydrocabure n'a été enlevé de la surface.

Le navire a été inspecté à nouveau le 26 mars, et il a été confirmé qu'il y avait encore des eaux huileuses à l'avant et à l'arrière des compartiments de la salle des machines. La GCC et le sous-entrepreneur ont vidé l'eau des compartiments de la salle des machines et ont placé du matériel absorbant à l'avant et à l'arrière de la machine principale pour recueillir les hydrocarbures résiduaires. Le camion aspirateur a retiré 11 350 litres d'eau de cale huileuse et contaminée de la salle des machines.

On a découvert que l'eau de mer s'infiltrait continuellement par une conduite corrodée du côté gauche de la salle des machines. Les plongeurs engagés à contrat ont fabriqué et installé de nouveaux couvercles pour les caissons de prise d'eau. Ils ont enlevé la conduite extrêmement corrodée et ont obturé l'extrémité à l'aide d'un bouchon de bois pour arrêter l'infiltration d'eau de mer.

Les agents d'intervention environnementale de la GCC sont montés à bord du navire pour inspecter les cales de la salle des machines. Ils ont constaté que la cale avant était complètement sèche et qu'il y avait 0,5 mètre d'eau dans la cale arrière et le tunnel d'arbre. Aucune autre mesure d'intervention n'était nécessaire.

Demande d'indemnisation

Le 1er mai 2018, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 17 975,67 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu des articles 101 et 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était recevable en vertu de la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

Le 9 mai 2018, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert au MPO/GCC la somme de 17 645,78 $, plus les intérêts, en vertu de l'article 105 de la *Loi*. Le 22 mai 2018, l'administrateur a reçu la lettre d'acceptation de la GCC.

Le 23 mai 2018, l'administrateur a ordonné que la somme de 18 339,53 $ (y compris des intérêts courus de 693,75 $) soit versée à la GCC.

Mesures de recouvrement

L'administrateur a déjà engagé des poursuites contre le même propriétaire pour un incident antérieur causé par le *Ryan Atlantic II* en 2014 (notre dossier 120-653-C1) et pour un autre incident causé par un autre navire appartenant au même propriétaire (le *Farley Mowat)*. La responsabilité du propriétaire dans le cadre de ces deux instances judiciaires dépasse déjà de loin la valeur de ses actifs identifiables. Par conséquent, l'administrateur a décidé de ne prendre aucune mesure de recouvrement relativement à cet autre incident causé par le *Ryan Atlantic II*.

Situation

Le dossier a été fermé le 21 juin 2018.

Dossiers connexes

Ryan Atlantic II (anciennement appelé *Cape Rouge*) (2014), numéro de cas : 120-653-C1 (même propriétaire et même lieu d'incident).
Farley Mowat (2015) (Municipalité de Shelburne), numéro de cas : 120-679-C1-1 (même propriétaire).
Farley Mowat (2015) (GCC), numéro de cas : 120-679-C1 (même propriétaire).
Hannah Atlantic (2014), numéro de cas : 120-652-C1 (même propriétaire).

Stephanie & Darrel (2007)

Lieu : Shelburne (Nouvelle-Écosse)
Numéro de cas : 120-530-C1

Incident

Le 11 avril 2007, le directeur du port du terminal maritime de Shelburne, en Nouvelle-Écosse, a informé la Garde côtière canadienne (GCC) que le *Stephanie & Darrel*, un navire de pêche de 45 pieds amarré à son quai, avait été abandonné par son propriétaire. Le navire, qui avait à son bord environ 3 500 litres de carburant et des huiles hydrauliques, avait été pompé à plusieurs reprises pour l'empêcher de couler le long du quai. Le 17 avril, des représentants de la GCC se sont réunis au terminal avec des membres du personnel d'Environnement Canada et de Transports Canada pour décider des mesures à prendre, car aucune réponse n'avait été reçue du propriétaire du navire. Toutes les parties ont convenu qu'il fallait retirer les polluants.

Par conséquent, le 1er juin, l'entreprise RMI Marine Limited a été engagée pour retirer tous les hydrocarbures et les autres polluants du navire de pêche abandonné et pour éliminer les huiles usées. L'opération de nettoyage a pris fin le 8 juin.

Demande d'indemnisation

Le 9 février 2008, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 13 627,73 $ pour les frais engagés, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

À la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert au MPO/GCC la somme de 13 627,73 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. L'offre a été acceptée et un paiement de 14 505,11 $, y compris les intérêts, a été versé au MPO/GCC le ou vers le 14 mai 2008.

Mesures de recouvrement

Le 10 décembre 2008, l'administrateur a intenté une action en recouvrement devant la Cour suprême de la Nouvelle-Écosse; par la suite, la cour a rendu un jugement représentant une charge grevant toute propriété que le propriétaire du *Stephanie & Darrel* pouvait posséder ou acquérir. Un certificat de jugement a donc été inscrit au bureau d'enregistrement foncier et au bureau d'enregistrement des sûretés mobilières de la Nouvelle-Écosse en décembre 2008. L'inscription au bureau d'enregistrement des sûretés mobilières a été prolongée jusqu'au 5 janvier 2019.

Une recherche d'actifs a été effectuée en octobre 2018, mais aucun actif saisissable n'a été trouvé. Par conséquent, l'inscription du jugement a été prolongée jusqu'au 10 décembre 2028.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

Nouveau-Brunswick

SBI Carioca (2017)

Lieu : Port de Belledune (Nouveau-Brunswick)
Numéro de cas : 120-724-R

Incident

Le 11 octobre 2017, le *SBI Carioca* (43 301 TJB), un vraquier immatriculé aux Îles Marshall, s'est échoué à l'entrée du port de Belledune, au Nouveau-Brunswick. L'étendue des dommages à la coque du navire était inconnue, mais aucune pollution n'a été signalée. Le navire transportait une cargaison de coke de pétrole au moment de l'incident.

Le 25 octobre 2017, la Garde côtière canadienne (GCC) a obtenu une lettre d'engagement du club de protection et d'indemnisation auquel le navire était inscrit.

Mesures prises par l'administrateur

L'administrateur et le club de protection et d'indemnisation ont convenu que la lettre d'engagement remise à la GCC couvrirait la Caisse au cas où la GCC présenterait une demande d'indemnisation à l'administrateur.

Demande d'indemnisation

Au 31 mars 2019, aucune demande d'indemnisation n'a été reçue par l'administrateur.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

Québec

***Bayliner 2655* (2013)**

Lieu : Rivière-des-Prairies, Montréal (Québec)
Numéro de cas : 120-675-C1
Incident

Dans l'après-midi du 17 août 2013, le *Bayliner*, un bateau de plaisance de 27 pieds, s'est échoué dans les rapides du Cheval Blanc, sur la rivière des Prairies, à proximité de Montréal. Le propriétaire du bateau et deux enfants se trouvaient à bord. Le Centre de sauvetage maritime de Québec a pris des dispositions pour que le service d'incendie local porte secours aux plaisanciers. Le propriétaire a tenté de récupérer son bateau de plaisance échoué. Cependant, parce que le bateau était échoué dans une partie très rocheuse des rapides avec un fort courant de rivière, toutes les tentatives pour le remorquer ont été infructueuses.

Parce qu'il avait à son bord 250 litres de carburant et 10 litres d'huile pour moteur, le *Bayliner* posait un risque de pollution par les hydrocarbures. La Garde côtière canadienne (GCC) a donc pris en charge les opérations d'intervention. La GCC a fait appel à l'entreprise Urgence Marine Inc. pour qu'elle prenne les mesures nécessaires pour vider le *Bayliner* à l'aide de pompes et le retirer des rapides, mais l'entreprise a été incapable de le faire à cause du lieu de l'incident. Le 23 août, la GCC a pris des dispositions pour que son aéroglisseur, le *Mamilossa*, quitte sa base à Trois-Rivières pour se rendre dans la région de Montréal. L'aéroglisseur a vidé le *Bayliner* à l'aide de pompes et l'a renfloué sans causer de déversement d'hydrocarbures. Le bateau de plaisance a ensuite été remorqué à l'écart des rapides, retiré de l'eau et placé sur le rivage.

Demande d'indemnisation

Le 16 juin 2015, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 14 286,40 $ en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

À la suite d'une enquête et d'une évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a conclu que le plein montant de la demande d'indemnisation était admissible. Par conséquent, le 27 août 2015, l'administrateur a offert au MPO/GCC la somme de 14 286,40 $, plus les intérêts, en règlement final et complet de la demande d'indemnisation. L'offre a été acceptée le 16 octobre 2015.

Le ou vers le 27 juillet 2016, un paiement de 15 585,20 $, y compris les intérêts, a été versé au MPO/GCC, après que l'administrateur l'ait avisé que la décision de la Cour fédérale dans l'affaire type concernant la question du désistement et de la subrogation s'appliquerait à sa demande d'indemnisation.

Mesures de recouvrement

Le ou vers le 25 juillet 2016, l'administrateur a envoyé au propriétaire du *Bayliner* une demande de remboursement au montant de 15 585,20 $. Le 6 octobre 2016, le propriétaire du *Bayliner* s'est déclaré en faillite. L'administrateur a déposé une réclamation auprès du syndic de faillite.

Le 11 octobre 2018, l'administrateur a reçu une lettre du syndic de faillite l'informant que la Caisse recevrait un dividende de 0,00 $.

Situation

Le dossier a été fermé le 19 octobre 2018.

***BBC Maple Lea* (2015)**

Lieu : Lac Saint-Louis (Québec)
Numéro de cas : 120-735-C1

Incident

Le 17 décembre 2015, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le *BBC Maple Lea* (9 611 TJB), un navire transporteur de marchandises générales battant pavillon allemand, s'était échoué dans le lac Saint-Louis, sur la voie maritime du Saint-Laurent, et qu'il déversait du combustible de soute. La GCC est intervenue rapidement et l'incident a été résolu deux jours plus tard, lorsque le navire a été renfloué et a poursuivi sa route.

Demande d'indemnisation

Le 15 décembre 2017, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 1 329,54 $, en vertu de l'article 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

Le 19 décembre 2017, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert à la GCC la somme de 1 329,54 $, plus les intérêts, en vertu de l'article 105 de la *Loi*. Les intérêts ont été calculés au montant de 91,68 $.

Le 8 janvier 2018, l'offre a été acceptée par le MPO/GCC. Le 11 janvier 2018, l'administrateur a ordonné que la somme de 1 421,22 $ (y compris des intérêts courus de 91,68 $) soit versée au MPO/GCC en règlement complet et final de la demande d'indemnisation.

Mesures de recouvrement

L'administrateur s'est adressé au club de protection et d'indemnisation du propriétaire du navire pour recouvrer la somme versée. Le club de protection et d'indemnisation a accepté de régler la réclamation et de payer la somme de 1 416,47 $. Un paiement d'une somme de 1 416,47 $ a été reçu du club de protection et d'indemnisation, le 15 mai 2018.

Une lettre de libération a été envoyée au club de protection et d'indemnisation, le 16 mai 2018.

Situation

Le dossier a été fermé le 17 mai 2018.

Chaulk Determination (demande d'indemnisation de la GCC) (2014)

Lieu : Port de Trois-Rivières (Québec)
Numéro de cas **:** 120-667-C1

Incident

Le 26 décembre 2014, le remorqueur *Chaulk Determination* a coulé au quai du port de Trois-Rivières et a déversé des hydrocarbures dans le fleuve Saint-Laurent. Au moment de l'incident, on a signalé que le remorqueur avait 22 tonnes de carburant diesel à son bord, mais la quantité réelle de polluants se trouvant à bord était inconnue. Le propriétaire du navire a déclaré qu'il n'avait pas d'assurance ni d'argent pour intervenir en réponse à l'incident; par conséquent, la Garde côtière canadienne (GCC) a assumé le rôle de commandant sur place. Environnement Canada, Transports Canada et les autorités locales ont participé aux opérations d'intervention.

Après avoir considéré diverses options en réponse au risque de pollution, tout en tenant compte de la fragilité de l'écosystème et de l'approche de l'hiver, la GCC a décidé de renflouer le navire. Le 12 janvier 2015, l'entreprise Group Ocean a été engagée pour s'occuper de ces travaux. Le 22 janvier 2015, l'entreprise a commencé à enlever la glace contaminée se trouvant à l'intérieur du barrage flottant qui entourait le remorqueur. Des camions de pompage ont été utilisés pour récupérer les hydrocarbures et l'eau contaminée à l'intérieur du barrage flottant. Le 10 février, tous les polluants accessibles ont été retirés du remorqueur. Au total, 50.315 tonnes de combustible de soute ont été récupérés, ainsi qu'une importante quantité d'autres polluants, y compris 10 tonnes d'eau de cale huileuse, 300 304 litres d'eau contenant des traces de polluants et 469 270 litres de glace contenant des traces de polluants. Le remorqueur a été renfloué le 21 février. Une fois remis à flot, il a été préparé pour l'hiver, nettoyé, amarré à la section 1 du port de Trois-Rivières et confié à l'administration portuaire.

Mesures prises par l'administrateur

Un expert maritime a été engagé pour observer les opérations de sauvetage et en faire rapport.

Le 18 août 2015, l'administrateur a intenté une action réelle à la Cour fédérale (dossier T-1461-15) contre le navire pour obtenir une garantie, comme le prévoit l'article 102 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Par la suite, le navire a été démantelé; cependant, un navire-jumeau, le *Chaulk Lifter*, a été vendu par les créanciers du propriétaire et le produit de la vente judiciaire a été partagé par la Cour fédérale dans le dossier de la Cour T-272-15. Le dossier T-1461-15 concernant le *Chaulk Determination* a été mis en suspens et l'administrateur est devenu partie au dossier T-272-15 concernant le *Chaulk Lifter*. Le 17 novembre 2016, la Cour fédérale a rendu sa décision et a permis à l'administrateur de participer au partage du produit de la vente judiciaire du navire-jumeau *Chaulk Lifter*, selon l'article 102 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Demande d'indemnisation

Le 9 décembre 2016, la GCC a présenté à l'administrateur, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, une demande d'indemnisation au montant de 4 585 963,68 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident de pollution causé par le *Chaulk Determination*.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemniation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

Le 3 février 2017, des renseignements supplémentaires à l'appui de la demande d'indemnisation ont été demandés à la GCC, et les documents ont été reçus le 30 mars 2017.

L'administrateur a rejeté une partie des frais relatifs aux services contractuels obtenus par la GCC. De plus, l'administrateur a rejeté une partie des frais de la GCC relatifs au personnel, à l'équipement, au matériel et aux dépenses de subsistance.

Le 18 juilllet 2018, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a fait une offre globale à la GCC, soit la somme jugée recevable de 4 200 576,18 $, y compris les intérêts, en vertu de l'article 105 de la Loi. L'offre a été acceptée le 17 septembre 2018. Le 19 septembre 2018, la somme de 4 200 576,18 $, intérêts compris, a été payée à la GCC.

Mesures de recouvrement

La Caisse avait déposé une réclamation contre le produit de la vente judiciaire du *Chaulk Lifter*, un navire-jumeau qui avait été saisi et vendu par Verreault Navigation Inc. pour recouvrer des dettes sans rapport. La Caisse a obtenu la somme de 45 184,44 $, à la suite de la décision de la Cour fédérale rendue le 17 novembre 2016 (2016 CF 1281). L'administrateur a appliqué cette somme à la demande d'indemnisation de l'Administration portuaire de Trois-Rivières, qui avait été déposée et évaluée avant celle présentée par la GCC relativement au même incident. Il n'y avait aucun espoir raisonnable de recouvrer davantage.

Situation

Le dossier a été fermé le 26 mars 2019.

Dossier connexe

Chaulk Determination (demande d'indemnisation de l'administration portuaire), numéro de cas 120-700 (même incident)

***Kavo Manali* (2017)**

Lieu : Port de Québec (Québec)
Numéro de cas : 120-734-R

Incident

Le 3 décembre 2017, le *Kavo Manali* (40 014 TJB), un navire immatriculé aux Îles Marshall, a déversé environ 1 000 litres d'huile lubrifiante dans le port de Québec. La Garde côtière canadienne (GCC) a mobilisé une équipe d'intervention et a établi un poste de commandement mobile sur place. L'équipage et les gestionnaires du navire ont pris des mesures d'intervention à compter du 4 décembre 2017. Les sections 27 à 31 du port de Québec étaient souillées, et plusieurs navires ont été incapables de quitter le port parce qu'ils étaient trop souillés par les polluants. Une grande quantité d'hydrocarbures a été récupérée durant la soirée et la nuit du 4 décembre, et l'interdiction de quitter le port a ensuite été levée pour la plupart des navires.

Mesures prises par l'administrateur

Le 8 décembre 2017, une lettre d'engagement qui avait été demandée par l'administrateur, a été reçue des avocats du propriétaire du navire.

Demande d'indemnisation

Au 31 mars 2019, aucune demande d'indemnisation n'avait été présentée à l'administrateur.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

***Louis-Jolliet* (2015)**

Lieu : Fleuve Saint-Laurent, Ville de Québec
Numéro de cas : 120-684-R

Incident

Le 8 novembre 2015, on a signalé que le navire de croisière *Louis Jolliet* avait déversé environ 7 500 litres de carburant diesel dans le fleuve Saint-Laurent, pendant qu'il était à quai à Québec. Le service Urgence-Environnement et la Garde côtière canadienne (GCC) se sont rendus sur les lieux pour intervenir en réponse à l'incident, avec l'aide du propriétaire du navire. Des barrages flottants ont été déployés et le déversement a été contenu rapidement.

Mesures prises par l'administrateur

À la demande de l'administrateur, le propriétaire du navire a fourni une copie de son certificat de responsabilité financière et il s'est engagé à s'occuper du nettoyage et de toute réclamation future.

Demande d'indemnisation

Le 27 avril 2018, l'avocat de l'administrateur a été avisé que la GCC était prête à envoyer sa réclamation au propriétaire du navire. L'avocat a informé la GCC que la CIDPHN n'interviendrait que si l'affaire était portée devant les tribunaux.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

Déversement d'origine inconnue (2017)

Lieu : Québec (Québec)
Numéro de cas : 120-719-C1

Incident

Le 8 mars 2017, un membre du personnel à terre travaillant à bord du *Maccoa* (19 814 TJB), un vraquier immatriculé à Chypre, qui était amarré dans le port de Québec, a remarqué ce qui semblait être du combustible de soute dans l'eau et sur la glace entre le navire et le quai. Les autorités locales ont été avisées et des échantillons d'hydrocarbures ont été prélevés à bord du navire et dans l'eau.

Au moment de l'incident, il n'était pas certain que la pollution avait été causée par le navire, et le propriétaire a refusé d'en assumer la responsabilité. Par la suite, l'administration du port de Québec a engagé divers entrepreneurs privés pour effectuer les travaux de nettoyage, et elle a obtenu une lettre d'engagement du club de protection et d'indemnisation du navire (*UK P&I Club*).

Le 13 mars 2017, on a constaté que des barrages absorbants étaient pris dans la glace près du quai, et il était impossible de les enlever sans les endommager. Cependant, il fallait les récupérer, car un autre navire était attendu au quai le lendemain.

Le 6 avril 2017, à la suite d'une inspection, l'état du quai a été jugé acceptable et aucun autre nettoyage n'a été prévu.

Demande d'indemnisation

Le 16 juin 2017, l'administration du port de Québec a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 43 806,19 $ pour les frais relatifs à l'incident de pollution, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

Le 30 juin 2017, dans le cadre de ses pouvoirs en vertu de la *Loi sur les enquêtes* (conférés par le par. 105(2) de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*), l'administrateur a communiqué avec Transports Canada (TC), Environnement Canada (EC) et la Garde côtière canadienne (GCC) afin d'obtenir les rapports d'analyse des échantillons d'hydrocarbures qui avaient été prélevés dans l'eau et à bord du navire. L'administrateur a reçu ces rapports en juillet et en août 2017.

Le 4 août 2017, le bureau de l'administrateur a demandé des renseignements additionnels à l'administration du port de Québec pour justifier la demande d'indemnisation. Les renseignements demandés ont été reçus le 31 août.

Le 15 septembre 2017, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert à l'administration du port de Québec la somme de 43,806,19 $, plus les intérêts, en vertu de l'article 105 de la *Loi*. Les intérêts ont été calculés au montant de 612,31 $. L'offre a été acceptée par l'administration du port de Québec le 4 octobre 2017.

Le 12 octobre 2017, l'administrateur a ordonné que la somme de 44 418,50 $ (y compris des intérêts courus de 612,31 $) soit versée à l'administration du port de Québec.

Mesures de recouvrement

L'administrateur a avisé l'avocat du club de protection et d'indemnisation qu'une demande d'indemnisation avait été présentée à la Caisse, et qu'il allait faire une réclamation au propriétaire ou à l'assureur du *Maccoa* après l'évaluation et le paiement de la demande d'indemnisation. Le 28 septembre 2017, l'avocat du club de protection et d'indemnisation a informé l'administrateur qu'il ne recommanderait pas le règlement de la réclamation avant d'avoir obtenu les résultats de l'analyse des échantillons d'hydrocarbures. Cependant, l'administrateur ne pouvait pas partager l'information qu'il avait reçue en vertu de la *Loi sur les enquêtes*, car la Couronne allait utiliser cette information comme preuve à l'appui de la prise de sanctions administratives pécuniaires contre le propriétaire du navire relativement à cet incident.

En novembre 2017, l'avocat du club de protection et d'indemnisation a avisé la Caisse qu'il allait s'adresser au Tribunal d'appel des transports du Canada (TATC) pour demander une révision des sanctions administratives pécuniaires et qu'il allait ainsi pouvoir obtenir accès à la preuve pertinente.

Le 27 août 2018, le Tribunal d'appel des transports du Canada (TATC) a conclu que le polluant découvert dans le secteur 28 du port de Québec le ou vers le 8 mars provenait d'une source autre que le *Maccoa*. Le TATC a statué que « la preuve n'a pas démontré, selon la prépondérance des probabilités, que le requérant a rejeté un polluant précisé par les règlements dans les eaux canadiennes. »

Comme suite à la décision du TATC, l'administrateur a décidé de mettre fin aux mesures de recouvrement contre le club de protection et d'indemnisation du propriétaire du navire et de fermer le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 18 octobre 2018.

Déversement d'origine inconnue (2017)

Lieu : Port de Québec, Québec (Québec)
Numéro de cas : 120-719-C1-1

Incident

Le 8 mars 2017, le bureau du directeur du port de Québec a avisé la Garde côtière canadienne (GCC) qu'un déversement d'hydrocarbures, provenant peut-être du vraquier *Maccoa*, était survenu dans la section 28 du port. Des hydrocarbures ont été découverts dans l'eau et sur la glace entre le quai et le navire; il y avait aussi des traces d'hydrocarbures sur le quai et des éclaboussures sur la coque du navire.

Transports Canada et la GCC ont estimé qu'environ 30 à 40 litres de mazout lourd ou d'huile usée avaient été déversés dans le port. Durant ce temps, deux inspecteurs de la sécurité maritime de Transports Canada ont prélevé des échantillons d'hydrocarbures dans l'eau et dans les réservoirs du *Maccoa*. Le propriétaire du navire a chargé un expert maritime local de se rendre sur les lieux.

La GCC a graduellement déployé cinq membres de son personnel qui ont surveillé les mesures de récupération des hydrocarbures prises par la Société d'intervention maritime de l'Est du Canada (SIMEC), laquelle a été engagée par l'Administration portuaire de Québec (APQ).

Le capitaine du *Maccoa* a nié que les hydrocarbures provenaient de son navire, qui a été détenu dans le port. L'Administration portuaire de Québec a obtenu une lettre d'engagement du club de protection et d'indemnisation du navire (*UK P&I Club*). Le personnel d'intervention environnementale de la GCC a commencé à apporter son soutien au port de Québec pour les opérations de récupération et de nettoyage des hydrocarbures. La SIMEC s'est chargée de ces opérations.

Le 9 mars 2017, la source de la pollution n'avait pas encore été déterminée. L'opération était en cours pour faire fondre la glace et récupérer les hydrocarbures à l'aide de matériel absorbant. Les travaux de nettoyage de la coque du navire ont eu lieu dans l'après-midi. Le navire voulait quitter le port, mais l'ordonnance de détention délivrée par le personnel d'intervention environnementale de la GCC a été maintenue jusqu'à l'achèvement des travaux de nettoyage. Selon une estimation faite par le personnel de la GCC sur place, environ 80 à 90 pour cent des polluants ont été récupérés.

Le 10 mars 2017, le navire a été autorisé à prendre la mer. Cependant, à 9 h 30, après le départ du navire, une irisation de couleur noire a été observée à l'embouchure de la rivière Saint-Charles, dans le port de Québec. L'équipe d'intervention environnementale de la GCC a été redéployée pour prélever des échantillons, préparer l'équipement et organiser une observation aérienne pour trouver la source des hydrocarbures. À la suite de l'enquête, aucune contamination n'a été observée. Il s'est avéré que la vaste irisation de couleur noire à l'embouchure de la rivière Saint-Charles a été causée par le reflet de la nouvelle glace sur l'eau.

Le personnel de la GCC a continué de surveiller la situation jusqu'à ce qu'il soit confirmé qu'il ne s'agissait pas d'une irisation d'hydrocarbures.

Demande d'indemnisation

Le 12 février 2019, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 11 139,48 $, en vertu de l'article 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, afin de recouvrer les frais qu'elle avait engagés.

Au 31 mars 2019, l'administrateur enquêtait toujours sur la demande d'indemnisation.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

***MSC Monica* (2016)**

Lieu : Deschaillons-sur-Saint-Laurent (Québec)
Numéro de cas : 120-741-C1

Incident

Le 22 janvier 2016, le *MSC Monica* (37 398 TJB), un navire porte-conteneurs immatriculé au Panama, s'est échoué sur le fleuve Saint-Laurent près de Deschaillons-sur-Saint-Laurent, au Québec. Le lendemain, le propriétaire du navire a réussi à le renflouer à marée haute avec l'aide de trois remorqueurs, dans des conditions de faible concentration de glace fluviale. Transports Canada, Environnement Canada, la Garde côtière canadienne (GCC) et des ministères du gouvernement du Québec ont participé aux opérations de planification et d'intervention en réponse à cet incident. Le navire avait à son bord 673,2 mètres cubes de combustible de soute lourd et 173 mètres cubes de carburant diesel. Le 24 janvier, le *MSC Monica* a été amarré le long du quai dans le port de Québec.

Le navire s'était échoué à un endroit rocheux et sa vitesse au moment de l'incident était d'environ 10 noeuds. L'ampleur des dommages a été connue seulement après que le navire ait été remis à flot et inspecté au port de Québec, mais en raison du fond rocheux et de la vitesse du navire, la possibilité de graves conséquences négatives était considérée comme élevée. En fin de compte, la coque n'a subi que des dommages mineurs, mais des dommages importants ont été causés aux pales d'hélice. Bien qu'aucune pollution n'ait été signalée durant l'incident, il y avait un risque perçu de pollution à cause de l'incertitude de la situation avant l'évaluation des dommages.

Demande d'indemnisation

Le 22 janvier 2018, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation pour les frais engagés au montant de 13 121,81 $, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

L'administrateur a constaté que le navire était assuré par un club de protection et d'indemnisation et il s'est renseigné à savoir si la réclamation avait déjà été portée à l'attention du club de protection et d'indemnisation. La GCC a confirmé qu'elle allait le faire et la demande d'indemnisation a été mise en suspens.

Le 28 juin 2018, la GCC, après avoir tenté sans succès de communiquer avec le club de protection et d'indemnisation, a demandé à l'administrateur de procéder à l'évaluation de la demande d'indemnisation et de faire une offre d'indemnité.

Le 4 juillet 2018, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert à la GCC la somme établie de 13 121,81 $, plus les intérêts, en vertu de l'article 105 de la *Loi*.

Le 13 juillet 2018, la GCC a accepté l'offre.

Le 31 juillet 2018, l'administrateur a ordonné que la somme de 14 168,02 $ (y compris des intérêts courus de 1 046,21 $) soit versée à la GCC.

Mesures de recouvrement

Le 10 septembre 2018, l'avocat interne de l'administrateur a envoyé une mise en demeure au propriétaire du navire et au club de protection et d'indemnisation pour les aviser que l'administrateur était subrogé dans les droits du demandeur et leur réclamer de payer la somme de 14 168,02 $, plus les intérêts à échoir.

Le 13 novembre 2018, l'administrateur a reçu la somme de 14 192,33 $ du propriétaire du navire.

Le 15 novembre 2018, une lettre de décharge de responsabilité a été envoyée au propriétaire du navire et au club de protection et d'indemnisation.

Situation

Le dossier a été fermé le 29 novembre 2018.

***Sarah Desgagnés* (2015)**

Lieu : Salluit (Québec)
Numéro de cas : 120-683-R

Incident

Le 13 octobre 2015, l'administrateur a été avisé par le Bureau de la sécurité des transports du Canada que le pétrolier *Sarah Desgagnés* avait déversé environ 2 500 litres de carburant diesel dans les eaux près de Salluit (Québec). L'incident est survenu le 7 octobre 2015, durant la livraison annuelle de carburant à la communauté de Salluit. À cause de vents forts et de neige abondante, l'équipage du navire a dû interrompre le transfert de carburant. Cependant, durant le processus de débranchement, la conduite de carburant a été coupée par l'hélice du navire. Le NGCC *Terry Fox* était sur les lieux pour les opérations d'intervention.

Demande d'indemnisation

Aucune demande d'indemnisation n'a été présentée à l'administrateur.

Situation

Le dossier a été fermé le 17 octobre 2017, sur la recommandation de l'avocat-conseil, étant donné que le délai de prescription de deux ans pour présenter une demande d'indemnisation à l'administrateur avait expiré. Cependant, le dossier serait rouvert si un demandeur intentait une action directement contre le propriétaire du navire dans le délai de prescription prévu de trois ans. Le 26 octobre 2018, le Bureau de l'administrateur a fait une recherche du dossier de la Cour fédérale et n'a trouvé aucune procédure à cet effet. De plus, le propriétaire du navire a indiqué qu'aucune action en justice n'avait été intentée. Le dossier demeure fermé.

***Sea Gypsy* (2017)**

Lieu : Port de Québec (Québec)
Numéro de cas : 120-793-C1

Incident

Le 5 novembre 2017, le *Sea Gypsy*, un voilier de 20 pieds, a partiellement coulé alors qu'il était amarré au quai du port de Québec. Du carburant diesel était visible dans l'eau autour du voilier partiellement coulé. La Garde côtière canadienne (GCC) a estimé que le voilier avait à son bord environ 50 litres de carburant diesel.

La GCC et les autorités du port de Québec ont communiqué avec le propriétaire du voilier. Entre-temps, la GCC est intervenue à l'aide d'un bateau pneumatique provenant du NGCC *Cap Percé* et a déployé un barrage absorbant de cinq pouces autour du voilier. Le rythme des marées montantes et descendantes et les conséquences possibles de toute autre pollution dans le port demeuraient une source de préoccupation. Le propriétaire a informé la GCC qu'il arriverait à Québec le 6 ou 7 novembre et a estimé qu'il y avait 25 litres de carburant à bord du voilier.

Le 6 novembre 2017, la GCC a remplacé le barrage absorbant autour du voilier et a tenu une réunion de planification avec les autorités du port. Le 7 novembre, la GCC a inspecté les lieux et a constaté que le barrage absorbant était légèrement imbibé d'hydrocarbures. Une petite quantité de pollution a été observée à l'avant du voilier. Le 8 novembre, la GCC a tenté sans succès de communiquer avec le propriétaire du voilier et a décidé de poursuivre les mesures déjà prises. Le 9 novembre, trois membres du personnel de la GCC ont utilisé un bateau pneumatique et une grue pour remplacer douze sections du barrage absorbant.

Le 10 novembre 2017, le propriétaire a avisé la GCC qu'il tentait encore de trouver un entrepreneur abordable pour renflouer son voilier. Il a décidé de commencer le travail lui-même et a indiqué qu'il serait à Québec du 13 au 15 novembre. La GCC a demandé au propriétaire de lui fournir un plan montrant comment il allait renflouer son voilier et l'a informé de sa responsabilité au cas où cela causerait de la pollution.

Le 12 novembre 2017, les autorités du port de Québec ont avisé la GCC que des hydrocarbures s'échappaient du barrage absorbant à la marée montante. La pollution a été décrite comme étant minime et irrécupérable. La GCC a réinspecté les lieux et a remplacé le barrage absorbant. Le 14 novembre, le propriétaire a avisé les autorités du port et la GCC qu'il mettait fin à ses tentatives pour renflouer son voilier. Par conséquent, les autorités du port de Québec ont pris la situation en main et la GCC a assuré un rôle de surveillance et de conseil.

Le 17 novembre 2017, le voilier a coulé à nouveau après que les chaînes le retenant au quai se soient rompues. La GCC a récupéré le barrage absorbant et a déterminé que le voilier s'était immobilisé à 50 pieds du quai. Il n'y avait aucun autre signe de pollution. La GCC a marqué l'épave au moyen d'une bouée et les autorités du port ont remis le voilier à flot le 7 décembre.

Demande d'indemnisation

Le 27 mars 2019, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans, a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 7 278,30 $, en vertu de

l'article 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, afin de recouvrer les frais et dépenses qu'elle avait engagés.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était recevable selon la partie 7 de la Loi.

Évaluation et offre

Au 31 mars 2019, la demande d'indemnisation était toujours en cours d'évaluation.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

Ontario

***Dispatch II* (2017)**

Lieu : Sault Ste. Marie (Ontario)
Numéro de cas : 120-781-C1

Incident

Le 24 décembre 2017, le ministère de l'Environnement a informé la Garde côtière canadienne (GCC) que le service d'incendie de Sault Ste. Marie avait signalé qu'un remorqueur avait coulé à la marina Bellevue. Le remorqueur avait récemment été utilisé comme bateau de plaisance. La GCC a indiqué que les réservoirs de carburant et d'huile lubrifiante du remorqueur contenaient environ 1 000 gallons d'un mélange d'hydrocarbures, de diesel et d'eau, et que le navire posait donc un risque de pollution.

La GCC a confirmé que le propriétaire du remorqueur était décédé. Cependant, la GCC était en communication avec l'exécutrice testamentaire du propriétaire. Le 24 décembre 2017, la GCC a envoyé à l'exécutrice un avis pour obtenir des renseignements sur les intentions du propriétaire décédé. L'exécutrice a répondu qu'elle n'était pas en mesure de donner suite à la demande à ce moment. Par conséquent, la GCC a assumé le rôle de commandant sur place en vertu de l'alinéa 180(1)*a)* de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. Dans l'après-midi du 24 décembre, la GCC a signifié un avis à l'exécutrice testamentaire du propriétaire, et des barrages flottants ont été déployés à l'entrée de la marina pour empêcher toute pollution de s'échapper dans la rivière Ste-Marie.

Le 25 décembre, la GCC a demandé des estimations de prix pour renflouer le navire. La GCC a commencé à mobiliser du personnel et de l'équipement sur place. Le 27 décembre, la GCC a finalisé l'organisation des services nécessaires. Le 28 décembre 2017, le navire a été remis à flot, retiré de l'eau et placé sur terre sans causer aucune pollution.

Demande d'indemnisation

Le 19 juillet 2018, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Oécans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 49 123,47 $ relativement à l'incident, en vertu de l'article 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était recevable selon la partie 7 de la Loi.

Évaluation et offre

Durant l'évaluation de la demande d'indemnisation, le bureau de l'administrateur a demandé à la GCC des renseignements et des documents additionnels, lesquels ont été fournis.

L'administrateur a enquêté sur la demande d'indemnisation et l'a évaluée. L'administrateur a rejeté seulement les frais relatifs à la préparation du navire pour l'hiver.

Le 28 août 2018, l'administrateur a offert au MPO/GCC la somme établie de 48 716,67 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation, en vertu des articles 106 et 116 de la *Loi*. L'offre a été acceptée le 31 août 2018. Le 5 septembre 2018, la somme de 49 872,93 $, intérêts compris, a été versée au MPO/GCC.

Mesures de recouvrement

En octobre 2018, l'avocat-conseil de l'administrateur a reçu une lettre de l'exécutrice testamentaire. La lettre disait que le navire était cours de réfection pour augmenter sa valeur de vente.

En janvier 2019, la GCC a reçu une lettre d'un avocat représentant la succession du propriétaire décédé du *Dispatch II*, à qui elle avait écrit en avril 2018 pour exiger le remboursement de ses frais et dépenses. La GCC a avisé l'avocat de la succession que l'administrateur était subrogé dans ses droits.

En janvier 2019, l'avocat-conseil de l'administrateur a communiqué avec l'avocat de la succession du propriétaire et, au 31 mars 2019, les parties étaient en cours de négociation d'une entente de recouvrement.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

***Michipicoten* (2015)**

Lieu : Terminal Superior, Thunder Bay (Ontario)
Numéro de cas **:** 120-723-C1

Incident

Le 30 août 2015, le capitaine du vraquier *Michipicoten* (15 366 TJB), qui était amarré au quai du terminal Superior, à Thunder Bay (Ontario), a signalé un débordement lors d'un transfert interne de carburant. Environ 200 litres de mazout lourd se sont déversés sur le pont, le long de la paroi de bâbord du navire et dans les eaux du port.

L'équipage du navire a déployé un barrage flottant qui a permis de contenir environ les deux tiers du déversement. Le capitaine a fait appel à l'organisme local d'intervention pour aider aux opérations de nettoyage. L'organisme d'intervention est arrivé sur les lieux peu de temps après et a déployé des barrages flottants et du matériel absorbant. Un camion de pompage a aussi été utilisé.

Après avoir été avisée du déversement, la Garde côtière canadienne (GCC) a dépêché un employé de Thunder Bay pour qu'il assume le rôle d'agent de surveillance fédéral. Le lendemain, l'équipage a fini de nettoyer la coque du navire et on a jugé que celui-ci était prêt à être chargé. Le *Michipicoten* a quitté Thunder Bay le 3 septembre 2015.

Après le départ du navire, tous les résidus d'hydrocarbures le long de la paroi du quai ont été nettoyés. Le 4 septembre 2015, l'agent de surveillance fédéral et un représentant du ministère provincial de l'environnement ont fait une dernière inspection des lieux et n'ont observé aucune irisation résiduelle à la surface de l'eau.

Demande d'indemnisation

Le 29 août 2017, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation pour les frais de surveillance au montant de 4 845,89 $, en vertu de l'article 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

Le 25 octobre 2017, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, y compris des demandes de renseignements et de documents additionnels, l'administrateur a offert au MPO/GCC la somme de 4 745,46 $, plus les intérêts, en vertu de l'article 105 de la *Loi*. Les éléments de la demande d'indemnisation ont été acceptés intégralement, sauf les frais d'administration, qui ont été acceptés au taux de 2,53 % convenu auparavant entre la GCC et la Caisse.

Le 13 décembre 2017, l'offre a été acceptée par la GCC.

Le 20 décembre 2017, l'administrateur a ordonné que la somme de 5 076,99 $ (y compris des intérêts courus au montant de 331,53 $) soit versée au MPO/GCC.

Mesures de recouvrement

Le 27 février 2018, le conseiller juridique interne de l'administrateur a envoyé une demande de remboursement au propriétaire du navire. Le 13 mars 2018, un règlement a été convenu avec le propriétaire du navire, qui a accepté de payer le montant de la demande d'indemnisation (4 745,46 $) sans les intérêts courus. Le paiement pour la somme de 4 745,46 $ a été reçu le 26 mars 2018.

Le 4 avril 2018, une lettre de libération a été envoyée au propriétaire du navire.

Situation

Le dossier a été fermé le 12 avril 2018.

***Pitts Carillon (*2017)**

Lieu : Baie de Picton, comté de Prince Edward (Ontario)
Numéro de cas : 120-740-C1

Incident

Le 24 mars 2017, le *Pitts Carillon*, un chaland à pieux d'ancrage, a coulé au quai du terminal Picton, dans la baie de Picton, comté de Prince Edward, et a déversé environ 50 litres d'hydrocarbures. Le chaland avait été affrété pour le soutien de travaux de construction d'un parc éolien sur l'île Amherst, située non loin.

Le chaland était équipé d'un réservoir de carburant diesel d'une capacité de 4 000 litres et d'un petit compartiment machines qui abritait une génératrice et un groupe hydraulique pour faire fonctionner l'équipement de bord.

Le 24 mars 2017, la Garde côtière canadienne (GCC) est intervenue en réponse à l'incident. La Société d'intervention maritime de l'Est du Canada a dirigé les efforts de lutte contre la pollution par les hydrocarbures. L'entreprise *McKeil Marine* s'est chargée des travaux de récupération et a renfloué le chaland le samedi 1er avril 2017. Le *Pitts Carillon* a été pris en remorque le 3 avril 2017 et retiré des lieux.

Le jour de l'échouement, le groupe municipal de contrôle d'urgence du comté de Prince Edward a été mobilisé pour surveiller la situation, car la principale préoccupation était la source d'approvisionnement en eau de la ville. Le 28 mars 2017, une irisation d'hydrocarbures a été emportée vers le sud jusque dans la baie de Picton et, dans l'après-midi, elle a pénétré dans la zone de protection de prise d'eau de l'usine locale de traitement de l'eau. Depuis l'échouement, l'usine de traitement de l'eau avait continué de fonctionner selon un plan d'urgence, qui consistait à contrôler manuellement et à surveiller constamment la conduite de prélèvement d'eau brute.

Le 28 mars 2017, le maire de Picton a déclaré un état d'urgence et a demandé à tous les habitants de réduire leur consommation d'eau. Le 29 mars, une odeur de carburant a été décelée dans la conduite de prélèvement d'eau brute. Étant donné que l'usine de traitement de l'eau était incapable d'éliminer les contaminants d'hydrocarbures, la prise d'eau a été fermée et l'usine s'est alimentée en eau d'autres réservoirs. D'autres mesures ont été prises pour transporter de l'eau traitée à l'aide de camions-citernes. Un avis d'ébullition d'eau a été émis le même jour.

L'usine de traitement de l'eau a obtenu des conseils indiquant que le contenu de ses quatre filtres d'eau devait être remplacé par du charbon actif afin d'éliminer les risques de contamination par les hydrocarbures. Cela a été fait. Le transport d'eau traitée par camions-citernes a pris fin le 6 avril 2017, et l'avis d'ébullition d'eau a été annulé peu de temps après. Le processus de réalimentation en eau traitée du système de distribution, ainsi que des prélèvements d'échantillons d'eau et des tests additionnels, se sont poursuivis jusqu'au 11 avril. Une fois que les résultats des tests ont montré que l'eau était potable, la surveillance normale du système a repris et l'état d'urgence a été levé.

Mesures prises par l'administrateur

En juin 2018, l'avocat-conseil de l'administrateur a envoyé une mise en demeure au propriétaire du chaland afin d'obtenir une garantie. Le propriétaire du chaland a intenté une action en limitation de responsabilité, et l'administrateur a reçu signification de la procédure en juillet 2018.

Demande d'indemnisation

Le 8 mai 2018, le comté de Prince Edward a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 597 396,70 $, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, afin de recouvrer les frais et dépenses qu'il avait engagés, ainsi que les intérêts.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était recevable selon la partie 7 de la Loi.

Évaluation et offre

Au cours de l'évaluation, le bureau de l'administrateur a demandé au comté de Prince Edward des renseignements et des documents additionnels, lesquels ont été fournis.

Au 31 mars 2019, la demande d'indemnisation était toujours en cours d'évaluation.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

Dossiers connexes

Pitts Carillon (2017), numéro de cas : 120-740-C1-1 (même incident, différent demandeur).

Pitts Carillon (demande d'indemnisation de la GCC) (2017)

Lieu : Baie de Picton, comté de Prince Edward (Ontario)
Numéro de cas : 120-740-C1-1

Incident

Le 24 mars 2017, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le *Pitts Carillon*, un chaland à pieux d'ancrage, prenait l'eau au quai du terminal Picton, dans la baie de Picton, comté de Prince Edward.

Le chaland était équipé d'un réservoir de carburant diesel d'une capacité de 4 000 litres et d'un petit compartiment machines qui abritait une génératrice et un groupe hydraulique pour faire fonctionner l'équipement de bord.

Des agents d'intervention environnementale de la GCC de la station de Prescott se sont rendus sur les lieux pour faire une évaluation préliminaire. Ils sont restés sur place pour continuer de surveiller tout dommage dû à la pollution. La Société d'intervention maritime de l'Est du Canada a dirigé les efforts de lutte contre la pollution par les hydrocarbures, mais la GCC a aussi déployé un nombre considérable de barrages absorbants. Des plongeurs ont signalé qu'aucun polluant ne s'échappait du chaland, bien qu'une irisation d'hydrocarbures ait été observée à la surface de l'eau et sur la glace. Un total d'environ 50 litres de polluants ont été rejetés le jour du naufrage, mais aucun autre déversement ne s'est produit par la suite.

L'entreprise McKeil Marine a dirigé les travaux de récupération. Le chaland a été renfloué le 1er avril 2017. Deux jours plus tard, il a été pris en remorque et retiré des lieux.

Mesures prises par l'administrateur

En juin 2018, l'avocat-conseil de l'administrateur a envoyé une mise en demeure au propriétaire du chaland afin d'obtenir une garantie. Le propriétaire du chaland a intenté une action en limitation de responsabilité, et l'administrateur a reçu signification de la procédure en juillet 2018.

Demande d'indemnisation

Le 22 novembre 2018, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 77 347,18 $, en vertu des articles 101 et 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, afin de recouvrer les frais et dépenses qu'elle avait engagés pour intervenir en réponse à l'incident.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était recevable selon la partie 7 de la Loi.

Évaluation et offre

Le 23 janvier 2019, le MPO/GCC a présenté une version révisée du texte explicatif de sa demande d'indemnisation.

Le 5 mars 2019, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert au MPO/GCC la somme établie de 32 694,66 $, plus les intérêts, en vertu de l'article 105 de la Loi. La GCC a accepté l'offre le 13 mars. Le 18 mars 2019, la somme de 35 037,93 $, intérêts compris, a été versée au MPO/GCC.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

Dossiers connexes

Pitts Carillon (2017), numéro de cas : 120-740-C1 (même incident, différent demandeur).

***Warren L. II* (remorqueur) et *Marlene Wright* (chaland) (2015) (Municipalité de Killarney)**

Lieu : Chenal Killarney (Ontario)
Numéro de cas : 120-722-C1

Incident

Le 7 décembre 2015, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un gros camion de terrassement était tombé du chaland *Marlene Wright*, pendant que celui-ci était remorqué par le *Warren L. II*. L'incident est survenu dans le chenal Killarney, qui sépare la ville de Killarney de l'île George, dans la baie Georgienne, en Ontario.

Le camion, qui contenait environ 400 litres de carburant diesel et une quantité indéterminée d'huile lubrifiante et de liquide hydraulique, s'est immobilisé sur le côté, à une profondeur de 18 pieds. L'incident s'est produit non loin de la prise d'eau de la municipalité de Killarney. La GCC a avisé la municipalité de l'incident le même jour; la prise d'eau a été fermée peu de temps après. Le lendemain, on s'affairait déjà à planifier la récupération du camion et à rassembler l'équipement nécessaire.

Le 9 décembre 2015, des barrages et du matériel de rétention ont été déployés; de plus, un camion et des bateaux aspirateurs ont été utilisés pour récupérer les eaux résiduaires. Des plongeurs se sont aussi rendus sur les lieux et, une fois sous l'eau, ils ont colmaté une fuite dans un tuyau de carburant diesel, entre autres mesures d'atténuation.

Le 10 décembre 2015, une entreprise de récupération a été engagée et, le 11 décembre, aucune autre pollution n'a été observée. Les efforts de récupération ont été ralentis pendant quelques jours à cause de mauvais temps. Le 17 décembre, le camion a été récupéré du fond du chenal et placé sur le pont d'un chaland. Le lendemain, le camion a été débarqué à terre.

La prise d'eau de la municipalité a été rouverte le 23 décembre 2015.

Mesures prises par l'administrateur

L'administrateur a chargé un avocat de représenter la Caisse et de protéger ses intérêts dans les poursuites que les propriétaires du remorqueur et du chaland ont intentées l'un contre l'autre devant la Cour fédérale. Le 26 février 2018, l'avocat de la Caisse a déposé un avis de demande dans l'affaire T-1191-17, selon l'article 102 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* - qui prévoit que l'administrateur peut exiger une garantie financière du propriétaire du navire ou de son assureur, même avant d'avoir reçu une demande d'indemnisation.

Demande d'indemnisation

Le 21 août 2017, la municipalité de Killarney a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation pour les frais engagés au montant de 208 716,21 $, en vertu de l'article 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Les frais judiciaires ont aussi été ajoutés à la demande d'indemnisation, portant ainsi le total à 270 286,31 $.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

Le 7 décembre 2017, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a fait une offre préalable à la municipalité de Killarney et lui a demandé des commentaires. La date limite pour commenter l'offre préalable a été reportée au 16 janvier 2018, date à laquelle la municipalité a fourni des commentaires et des documents additionnels. Cette demande d'indemnisation soulève des questions particulières concernant les frais engagés par une municipalité qui a fermé sa prise d'eau pour éviter qu'elle ne soit contaminée et qui a acheté de l'eau potable pour ses citoyens.

Le 4 juillet 2018, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert à la municipalité de Killarney la somme établie de 209 575,43 $, plus les intérêts, en vertu de l'article 105 de la Loi. Le 13 juillet 2018, la municipalité de Killarney a accepté l'offre. Le 11 septembre 2018, la somme de 225 094,77 $, intérêts compris, a été versée à la municipalité de Killarney.

Mesures de recouvrement

Des séances de médiation ont eu lieu en novembre et décembre 2018. Les parties sont parvenues à une entente en janvier 2019. Le 5 mars 2019, l'administrateur a reçu la somme de 225 000,00 $, y compris des intérêts, ce qui représentait le paiement complet des demandes d'indemnisation subrogées de la Garde côtière canadienne et de la municipalité de Killarney.

Situation

Le dossier a été fermé le 14 mars 2019.

Dossiers connexes

Warren L. II (remorqueur) et *Marlene Wright* (chaland) (2015) (GCC), numéro de cas 120-722-C1-1 (même incident, différent demandeur).

Pitts Carillon (2017), numéro de cas 120-740 (même type d'incident impliquant un chaland en Ontario et son impact sur la prise d'eau d'une municipalité).

Warren L. II (remorqueur) et *Marlene Wright* (chaland) (2015) (GCC)

Lieu : Chenal Killarney (Ontario)
Numéro de cas : 120-722-C1-1

Incident

Le 7 décembre 2015, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un gros camion de terrassement était tombé du chaland *Marlene Wright*, pendant que celui-ci était remorqué par le *Warren L. II*. L'incident est survenu dans le chenal Killarney, qui sépare la ville de Killarney de l'île George, dans la baie Georgienne, en Ontario.

Le camion, qui contenait environ 400 litres de carburant diesel et une quantité indéterminée d'huile lubrifiante et de liquide hydraulique, s'est immobilisé sur le côté, à une profondeur de 18 pieds. L'incident s'est produit non loin de la prise d'eau de la municipalité de Killarney. La GCC a avisé la municipalité de l'incident le même jour; la prise d'eau a été fermée peu de temps après. Le lendemain, on s'affairait déjà à planifier la récupération du camion et à rassembler l'équipement nécessaire.

Le 9 décembre 2015, des barrages et du matériel de rétention ont été déployés; de plus, un camion et des bateaux aspirateurs ont été utilisés pour récupérer les eaux résiduaires. Des plongeurs se sont aussi rendus sur les lieux et, une fois sous l'eau, ils ont colmaté une fuite dans un tuyau de carburant diesel, entre autres mesures d'atténuation.

Le 10 décembre 2015, une entreprise de récupération a été engagée et, le 11 décembre, aucune autre pollution n'a été observée. Les efforts de récupération ont été ralentis pendant quelques jours à cause de mauvais temps. Le 17 décembre, le camion a été récupéré du fond du chenal et placé sur le pont d'un chaland. Le lendemain, le camion a été débarqué à terre.

Mesures prises par l'administrateur

L'administrateur a chargé un avocat de représenter la Caisse et de protéger ses intérêts dans les poursuites que les propriétaires du remorqueur et du chaland ont intentées l'un contre l'autre devant la Cour fédérale. Le 26 février 2018, l'avocat de la Caisse a déposé un avis de demande dans l'affaire T-1191-17, selon l'article 102 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* - qui prévoit que l'administrateur peut exiger une garantie financière du propriétaire du navire ou de son assureur, même avant d'avoir reçu une demande d'indemnisation.

Demande d'indemnisation

Le 4 décembre 2017, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation pour les frais engagés au montant de 30 999,97 $, en vertu de l'article 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

Le 21 mars 2018, à la suite d'une enquête (y compris plusieurs demandes de renseignements

additionnels) et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert au MPO/GCC la somme de 28 059,11 $, plus les intérêts.

La différence entre le montant de la demande d'indemnisation et la somme offerte était attribuable à la réduction des montants approuvés pour le personnel, l'usage de véhicules et les frais divers.

Le 26 mars 2018, la GCC a accepté l'offre et le 28 mars 2018, l'administrateur a ordonné que la somme de 30 014,79 $ (y compris des intérêts courus au montant de 1 955,68 $) soit versée au MPO/GCC.

Mesures de recouvrement

Des séances de médiation ont eu lieu en novembre et décembre 2018. Les parties sont parvenues à une entente en janvier 2019. Le 5 mars 2019, l'administrateur a reçu la somme de 225 000,00 $, y compris des intérêts, ce qui représentait le paiement complet des demandes d'indemnisation subrogées de la Garde côtière canadienne et de la municipalité de Killarney.

Situation

Le dossier a été fermé le 14 mars 2019.

Dossiers connexes

Warren L. II (remorqueur) et *Marlene Wright* (chaland) (2015) (Municipalité de Killarney), numéro de cas 120-722-C1 (même incident, différent demandeur).

Pitts Carillon (2017), numéro de cas 120-740 (même type d'incident impliquant un chaland en Ontario et son impact sur la prise d'eau d'une municipalité).

Colombie-Britannique

Alaskan (2016)

Lieu : Île Jenkins (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-796-C1

Incident

Le 16 décembre 2016, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que l'*Alaskan*, un navire de 40 pieds, avait coulé près de l'île Jenkins, en Colombie-Britannique. Le navire s'était échoué à marée descendante et a été pleinement englouti à la montée de la marée suivante. La GCC a assumé le rôle de commandant sur place. On a observé que des polluants s'échappaient du navire et la GCC a déployé un barrage de retenue absorbant autour de celui-ci.

Le navire de la GCC *Cape Coburn* a été chargé d'intervenir et l'équipage a pris des mesures d'intervention préliminaires, y compris le déploiement d'un barrage flottant autour du navire coulé. Le commandant sur place, sachant que le navire avait à son bord plus de 100 gallons de carburant diesel et une quantité inconnue d'huile lubrifiante, a décidé de retirer le navire et son contenu de l'environnement marin. Cette décision a été prise pour atténuer le risque continu de pollution.

La GCC a engagé l'entreprise Eagle Eye Marine pour sécuriser l'endroit et récupérer le navire. Le 17 décembre 2016, le navire a été redressé, récupéré, pompé et remorqué à la marina Stowes, située à Nanaimo. Le navire a été retiré de l'eau à la marina Stowes à l'aide d'un portique de transbordement. Un expert maritime a ainsi pu faire une inspection du navire.

L'inspection a confirmé que tout l'intérieur du navire était imprégné de l'odeur de carburant diesel et que tous les espaces internes étaient légèrement souillés de carburant diesel et d'huile. Les deux réservoirs de carburant étaient remplis d'un mélange de carburant diesel et d'eau, chacun d'eux contenant 250 gallons. Les joints du bordage sous la ligne de flottaison du navire avaient besoin d'être réparés, les principaux éléments de la structure à l'arrière du milieu du navire avaient besoin d'être renforcés, et les nervures avaient besoin d'être remplacées ou solidifiées pour maintenir l'intégrité de la coque et l'état de navigabilité du navire. De plus, les composants électroniques et la machinerie n'avaient aucune valeur résiduelle, car ils étaient désuets avant la submersion du navire, et toute possibilité de les récupérer a été perdue à cause du retard à prendre des mesures quelconques pour les préserver.

D'après les résultats de l'inspection, il a été décidé de démanteler le navire. Le 13 janvier 2017, le navire a été remorqué aux installations de Saltair, à Ladysmith, où il a été sorti de l'eau à l'aide d'un portique de transbordement, placé sur une aire de retenue et sécurisé pour retirer les polluants inaccessibles; il a ensuite été démantelé et détruit.

Demande d'indemnisation

Le 11 juin 2018, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 37 723,18 $, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, afin de recouvrer les frais des opérations

de nettoyage et des mesures de prévention relatifs à l'incident, y compris les services de démantèlement fournis par un tiers. L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était recevable selon la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

Durant l'évaluation, le bureau de l'administrateur a demandé à la GCC des renseignements et des documents additionnels, lesquels ont été fournis.

Le 4 juillet 2018, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert au MPO/GCC la somme jugée recevable de 37 723,18 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. L'offre a été acceptée le 10 juillet 2018. Le 20 juillet 2018, la somme de 39 440,38 $, intérêts compris, a été versée au MPO/GCC.

Mesures de recouvrement

En juillet 2018, l'administrateur a chargé une entreprise professionnelle de localisation de faire une recherche des actifs du propriétaire inscrit de l'*Alaskan*. Le 24 juillet 2018, l'avocat de l'administrateur a envoyé une demande de remboursement au propriétaire inscrit de l'*Alaskan*; ce dernier a indiqué qu'il avait vendu le navire cinq ans plus tôt et a fourni un acte de vente à cet effet. En septembre 2018, l'administrateur a chargé une entreprise professionnelle de localisation de faire une recherche des actifs de l'acheteur et prétendu propriétaire de l'*Alaskan*. Le 7 septembre 2018, une demande de remboursement a été envoyée au prétendu acheteur du navire, mais la demande n'a pu être livrée.

Au 31 mars 2019, l'administrateur cherchait encore à trouver le propriétaire du navire et à communiquer avec lui.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

Chalands *King Arthur* et *SL 104* (2016)

Lieu : Chenal Mamquam Blind, Squamish (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-689-C1

Incident

Le 14 avril 2016, la Garde côtière canadienne (GCC) a avisé l'administrateur d'un incident impliquant deux chalands, le *SL 104* et le *King Arthur*, qui est survenu le 10 avril 2016 dans le chenal Mamquam Blind, à Squamish (Colombie-Britannique). La GCC a déterminé que les chalands abandonnés posaient un risque de pollution. Les propriétaires des chalands n'étaient pas en mesure de maîtriser la situation, et la GCC a donc pris en charge l'opération d'intervention. Des barrages flottants ont été déployés pour contenir tout déversement potentiel de polluants. Environnement et Changement climatique Canada a fourni des cartes des zones vulnérables du secteur où se trouvaient les chalands. Des représentants de la Sécurité maritime de Transports Canada étaient aussi sur les lieux.

La GCC a fait appel à AMIX Marine Services pour évaluer la stabilité du *King Arthur* et elle a engagé un autre expert maritime indépendant pour surveiller l'évaluation. La GCC a aussi fait appel à la Western Canada Marine Response Corporation pour qu'elle fournisse des ressources additionnelles en attente. Le 15 avril 2016, le *King Arthur* a été éloigné du rivage de Squamish et a été amarré à un chaland à pieux d'ancrage pour éviter qu'il ne s'échoue et que sa coque ne soit endommagée à marée basse.

Une quantité considérable de déchets solides a été retirée et environ 135 700 litres de liquides huileux ont été pompés du *King Arthur*. Tous les déchets ont été transférés à un autre chaland pour en prélever des échantillons.

Le 27 juilllet 2016, la GCC a confirmé que le *King Arthur* avait été démantelé.

Mesures prises par l'administrateur

Le 7 juin 2016, l'administrateur a engagé une entreprise pour trouver le propriétaire du *King Arthur* et faire une recherche de ses actifs.

Demande d'indemnisation

Le 4 avril 2018, la Garde côtière canadienne a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 819 134,67 $, en vertu de l'article 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, afin de recouvrer les frais et dépenses qu'elle avait engagés.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était recevable selon la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

Au cours de l'évaluation, l'administrateur a demandé à la GCC des renseignements et des documents additionnels, lesquels ont été fournis.

L'administrateur a enquêté sur la demande d'indemnisation et l'a évaluée. Le 31 octobre 2018, l'administrateur a offert à la GCC la somme établie de 814 012,78 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. La GCC a accepté l'offre le 19 novembre. Le 22 novembre, la somme de 876 798,87 $, intérêts compris, a été versée à la GCC.

Mesures de recouvrement

En janvier et février 2019, l'avocat-conseil de l'administrateur a enquêté davantage sur les antécédents des propriétaires du *King Arthur* et du *SL 104*.

Au 31 mars 2019, l'administrateur s'apprêtait à intenter une action en justice devant la Cour fédérale contre les propriétaires.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

***Blue Pacific No. 1* (2016)**

Lieu : Île Salt Spring (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-800-C1

Incident

Le 3 décembre 2016, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le *Blue Pacific No. 1*, un navire déserté, gîtait dangereusement à son poste de mouillage dans le havre Fulford, sur l'île Salt Spring, en Colombie-Britannique. Il s'agissait d'un ancien navire de pêche commercial à coque de bois de 68 pieds et de 98,94 TJB, immatriculé au Canada. Après avoir été avisée de l'incident, la GCC a dépêché un bateau de sauvetage motorisé sur les lieux. Il a été constaté que la timonerie du navire avait été complètement détruite par un incendie qui semblait être survenu quelques années plus tôt. Cet incendie avait aussi causé des dommages à l'intérieur de la coque. Le pont et les compartiments internes du navire étaient en désordre et encombrés de déchets et de plusieurs seaux et barils contenant des hydrocarbures. La salle des machines était exposée.

À ce moment, la GCC a pompé le navire et a signalé qu'il n'y avait « aucune pollution ». En décembre 2016, la GCC a communiqué avec le propriétaire inscrit du navire au moins deux fois et lui a ordonné d'enlever tous les polluants et d'installer des pompes. Le propriétaire a indiqué qu'il était en mauvaise santé et qu'il n'avait pas les moyens financiers ni la capacité physique de faire ce que la GCC lui ordonnait.

Le 25 décembre 2016, la GCC a été avisée pour la deuxième fois que le navire donnait de la gîte. Un bateau de sauvetage motorisé a été dépêché sur les lieux encore une fois, et environ 5 000 litres d'eau ont été pompés des cales du navire. Le 28 décembre 2016, la GCC a pompé 10 000 litres d'eau de plus du navire et a chargé deux de ses spécialistes en évaluation environnementale de faire une analyse. Il a été constaté que la salle des machines était inondée et souillée de boues huileuses. En outre, les cales étaient contaminées par du carburant et de l'huile. On a aussi constaté que les réservoirs de carburant et la machinerie contenaient environ 3 000 litres de carburant et d'huile. De plus, des seaux et des barils se trouvant à bord du navire contenaient 500 litres d'hydrocarbures. À ce stade, les deux spécialistes en évaluation environnementale ont observé une irisation d'hydrocabures irrécupérables et ont déployé un barrage absorbant autour du côté gauche du navire, d'où semblait provenir le rejet.

Étant donné que l'eau de mer et la pluie s'infiltraient de plus en plus rapidement, que le navire était délabré et que le propriétaire ne prenait aucune mesure, la GCC a déterminé que le navire posait un grave risque de pollution. Il a été décidé de retirer le navire de l'environnement marin. Le 29 décembre 2016, le navire a été remorqué par Saltair Marine Services jusqu'au port de Ladysmith (Colombie-Britannique).

Le 31 décembre 2016, l'entreprise Building Sea Marine (BSM) a fait une inspection à flot du navire. Il a été constaté que le navire et sa machinerie n'avaient aucune valeur résiduelle. La GCC a décidé de démanteler le navire à cause du risque de pollution que posaient le carburant et l'huile contenus dans les réservoirs, des membrures de la salle des machines imprégnées d'hydrocarbures, et du bois carbonisé à la suite de l'incendie. Saltair a retiré le navire de l'eau, et les travaux de démantèlement ont pris fin le 13 mars 2017.

Demande d'indemnisation

Le 9 octobre 2018, la Garde côtière canadienne a présenté à l'Admnistrateur une demande d'indemnisation au montant de 132 339,06 $, en vertu de l'article 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, afin de recouvrer les frais qu'elle avait engagés.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était recevable selon la partie 7 de la Loi.

Évaluation et offre

L'administrateur a enquêté sur la demande d'indemnisation et l'a évaluée. Des documents et des renseignements additionnels ont été demandés et fournis sans tarder. L'administrateur a rejeté une partie de la demande d'indemnisation relative aux frais des services contractuels obtenus par la GCC. Une partie des frais relatifs aux salaires, aux voyages et à l'équipement ont aussi été jugés déraisonnables et rejetés.

Le 23 janvier 2019, l'administrateur a offert au MPO/GCC la somme jugée recevable de 114 129,56 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. Le MPO/GCC a accepté l'offre le 12 février 2019. Le 14 février 2019, la somme de 122 089,99 $, intérêts compris, a été versée au MPO/GCC.

Mesures de recouvrement

En novembre 2018, l'administrateur a chargé un service professionnel de localisation de faire une recherche des actifs du propriétaire. De plus, en vertu de ses pouvoirs aux termes de la partie 1 de la *Loi sur les enquêtes*, l'administrateur a signifié une sommation à une entreprise de télécommunications dans le but d'obtenir les coordonnées actuelles du propriétaire. Le 19 février 2019, l'avocat-conseil de l'administrateur a envoyé des demandes de remboursement aux adresses connues du propriétaire. Le 29 mars 2019, le bureau de l'administrateur a établi un premier contact avec le propriétaire. À la fin de l'exercice, l'administrateur attendait de recevoir des documents du propriétaire.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

***Central Isle* (2016)**

Lieu : French Creek (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-744-C1

Incident

Le 1er juin 2016, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le *Central Isle*, un ancien navire de pêche de 35 pieds, prenait l'eau et était à risque de couler à French Creek, sur l'île de Vancouver. Au départ, l'officier de service de la GCC a été incapable de trouver le propriétaire du navire. Le personnel d'intervention environnementale de la GCC a donc assumé le rôle de commandant sur place et a chargé l'équipage de l'embarcation de sauvetage de French Creek d'évaluer la situation. À son arrivée sur les lieux, l'équipage de l'embarcation de sauvetage a constaté que le navire abandonné était à risque immédiat de couler et de déverser des polluants. Deux pompes ont été placées à bord du navire, ce qui a permis de le maintenir à flot. Cependant, aucune pollution n'a été observée à ce moment.

Durant l'intervention initiale, le propriétaire du *Central Isle* a finalement informé la GCC qu'il n'avait pas les moyens de réparer le navire ou de le démanteler. La GCC a donc décidé de faire retirer le navire de l'environnement marin, afin d'éliminer tout risque de déversement de polluants. Entre-temps, les pompes ont été laissées en marche à bord du navire abandonné, afin de s'assurer qu'il ne sombre pas.

Le 4 juin, l'entreprise Saltair Marine Services a remorqué le navire à son chantier naval situé à Ladysmith, à environ 40 milles au nord, et elle l'a sorti de l'eau par mesure de sécurité et pour en assurer la stabilité.

Le 9 juin, la GCC a engagé un expert maritime pour qu'il inspecte le *Central Isle* pendant que celui-ci était sur cales au chantier naval de Saltair Marine Services. L'inspection avait pour but de déterminer si le navire pouvait être réparé efficacement et remis à l'eau sans risque, et d'estimer la valeur résiduelle du navire s'il était démantelé. L'expert maritime a conclu, entre autres choses, qu'en raison du piètre état des planches de bois et des joints ouverts, il serait nécessaire d'utiliser continuellement des pompes de cale automatiques pour maintenir le navire à flot, s'il était remis à l'eau. L'expert maritime a conclu qu'à moins de le reconstruire entièrement, le navire constituerait un risque pour l'environnement et les eaux navigables s'il était remis à l'eau. La coque de bois s'était détériorée au point où, financièrement, il ne valait pas la peine de reconstruire le navire pour le remettre en bon état de navigabilité. De plus, l'expert maritime a conclu que la coque, la structure et l'équipement complets du navire abandonné n'avaient aucune valeur résiduelle, pas plus que les appareils électroniques, la machinerie et les gréements récupérables, car ils étaient tous en piètre état ou très anciens. Le 10 juin, la GCC a chargé Saltair Marine Services de démanteler le navire abandonné. Les travaux de démantèlement ont pris fin le 22 juin.

Demande d'indemnisation

Le 20 février 2018, la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation pour les frais engagés au montant de 25 035,02 $, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

Le 4 avril 2018, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert au MPO/GCC la somme jugée recevable de 24 108,07 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. L'offre a été acceptée le 6 avril 2018.

Le 26 avril 2018, un paiement de 25 344,78 $, y compris les intérêts, a été versé au MPO/GCC.

Mesures de recouvrement

L'administrateur a fait appel à un service professionnel de localisation afin de faire une recherche des actifs du propriétaire du *Central Isle*. Le 23 mai 2018, une demande de remboursement a été envoyée au propriétaire, mais ce dernier n'a pas répondu. L'avocat-conseil de l'administrateur a envoyé une deuxième demande de remboursement en janvier 2019. Le propriétaire du navire a répondu qu'il n'avait pas les fonds nécessaires pour payer la dette.

L'administrateur poursuit ses efforts pour recouvrer la somme versée au demandeur auprès du propriétaire du navire ayant causé la pollution.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

Chilcotin Princess **(2015)**

Lieu : Namu (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-669-C1

Incident

Le 30 janvier 2015, le *Chilcotin Princess*, un vieux navire en acier de 51 mètres qui était amarré au quai de la conserverie abandonnée de Namu depuis plus de dix ans, gîtait à son poste d'amarrage à Namu, en Colombie-Britannique. Une partie du quai s'était écroulée et le navire risquait de chavirer et de causer de la pollution. Le personnel de l'équipe d'intervention environnementale de la Garde côtière canadienne (GCC) a communiqué avec le propriétaire du navire et l'a avisé de prendre les mesures nécessaires pour remédier à la situation; cependant, aucune mesure n'a été prise.

La GCC a assumé le rôle de commandant sur place et, le 11 février, elle a engagé un expert maritime pour qu'il examine le navire. Ce dernier a constaté qu'il y avait une menace imminente de pollution de l'environnement marin, en raison de l'état de détérioration de la coque du navire. Par conséquent, après avoir conclu qu'il serait risqué de remorquer le navire à une installation ayant de l'équipement adéquat pour enlever les hydrocarbures, l'expert maritime a recommandé que les hydrocarbures se trouvant à bord du navire soient enlevés sur place. L'opération d'enlèvement des hydrocarbures a duré cinq jours et a nécessité l'intervention de membres du personnel et d'équipement de la GCC, du NGCC *Bartlett* et d'une plate-forme de soutien de la compagnie Wainwright Marine Services.

Mesures prises par l'administrateur

L'administrateur a engagé un expert maritime pour qu'il examine le rapport d'enquête produit par l'expert maritime auquel la GCC avait fait appel en février 2015. L'expert engagé par l'administrateur a convenu avec la recommandation de l'expert maritime de la GCC qu'il fallait retirer les polluants du navire.

De plus, le 27 juillet 2015, après avoir été informé par la GCC que Wainwright Marine Services était en train de démanteler le *Chilcotin Princess* à Prince Rupert, sous la direction de la province de la Colombie-Britannique, l'administrateur a engagé un expert maritime pour qu'il se rende au chantier maritime et surveille le démantèlement. Les travaux de démantèlement ont été interrompus lorsque des matériaux contenant de l'amiante ont été découverts à bord du navire. Une fois que le problème de l'amiante a été résolu, un entrepreneur spécialisé dans l'élimination de ferraille a été engagé pour démanteler le reste du navire. Le *Chilcotin Princess* a été complètement démantelé en novembre 2015.

Demande d'indemnisation

Le 19 septembre 2016, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 137 680,88 $, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

Le 2 novembre 2016, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert au MPO/GCC la somme de 137 680,88 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. L'offre a été acceptée le 14 novembre 2016 et un paiement de 144 794,66 $, y compris les intérêts, a été versé au MPO/GCC le ou vers le 16 novembre 2016.

Mesures de recouvrement

En décembre 2016, l'administrateur a fait appel à un service professionnel de localisation pour trouver le propriétaire du navire et faire une recherche de ses actifs. Une demande de remboursement a été envoyée au propriétaire du navire, mais aucune réponse n'a été reçue. Cependant, il a été constaté que le propriétaire inscrit du navire, Intercoast Towing Ltd., était une compagnie constituée en vertu d'une loi provinciale qui avait été dissoute avant l'incident, parce qu'elle avait omis de déposer les rapports de la compagnie au cours des deux années précédentes.

Le 1er février 2017, il a été décidé d'intenter un recours contre la province, car en vertu du droit des sociétés de la Colombie-Britannique, la propriété du *Chilcotin Princess* était dévolue à la province, à la suite de la dissolution de la société qui en était le propriétaire inscrit. Une demande de remboursement a été envoyée à la province. Dans sa réponse datée du 7 mars, la province a nié toute responsabilité relativement à la demande d'indemnisation.

L'administrateur a intenté une action en subrogation devant la Cour fédérale contre la province de la Colombie-Britannique en sa qualité de propriétaire du *Chilcotin Princess*. La province a déposé une défense devant la Cour fédérale, mais elle a aussi présenté une requête à la Cour suprême de la Colombie-Britannique visant à rétablir la société dissoute comme si elle n'avait jamais été abolie, avec préjudice des droits de recouvrement de l'administrateur. L'action intentée par l'administrateur devant la Cour fédérale a été suspendue en attendant la décision de la Cour suprême de la province.

Le 14 mai 2018, la Cour suprême de la Colombie-Britannique a accepté les arguments de l'administrateur et a statué que la province n'avait pas démontré que les circonstances justifiaient le rétablissement de la société avec préjudice des droits de l'administrateur.

Le 13 juin 2018, la province a porté la décision en appel.

La Cour d'appel de la Colombie-Britannique a entendu les arguments des parties le 6 décembre 2018. Au 31 mars 2019, la cour d'appel n'avait pas encore rendu sa décision.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

Command Performance (2016)

Lieu : Ahousat (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-710- C1

Incident

Le 10 juillet 2016, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le *Command Performance*, un vieux navire de pêche, jauge brute de 39,58, était en train de couler au quai d'Ahousat, en Colombie-Britannique, et déversait des hydrocarbures dans l'environnement marin. Le personnel de l'équipe d'intervention environnementale de la GCC a déployé un barrage flottant afin de contenir le déversement d'hydrocarbures; cependant, des hydrocarbures ont continué à s'échapper de l'épave coulée. Les tentatives pour trouver le propriétaire du navire ont été infructueuses. La GCC a donc assumé le rôle de commandant sur place.

Une entreprise locale de plongée a été engagée pour obturer les évents du réservoir à carburant du navire, et un autre entrepreneur a été engagé pour renflouer le navire. Les opérations de sauvetage ont pris fin le 12 juillet 2016. Parce qu'il n'y avait pas d'installations près d'Ahousat, le navire renfloué a été remorqué par Wichita Marine Services jusqu'à un chantier naval situé à Ladysmith, sur la côte est de l'île de Vancouver. Pendant que le navire était en cale sèche, il a été inspecté par un expert maritime afin de déterminer son état général. Les résultats de l'inspection ont montré qu'il aurait été très coûteux de remettre le navire en état de navigabilité. Étant donné que toutes les tentatives pour trouver le propriétaire du navire ont été infructueuses, il a été décidé de démanteler le navire et de se débarrasser des débris.

Demande d'indemnisation

Le 21 mars 2017, la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 116 433,70 $ pour les frais engagés, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (la *Loi*).

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

La demande d'indemnisation a fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation. Une partie du montant réclamé pour le rapport de constatation des dommages et d'évaluation de l'état du navire a été refusée, parce que ce rapport, qui visait à établir les besoins pour remettre le navire en état de navigabilité, n'était pas directement lié à la prévention de la pollution ou aux dommages causés par la pollution. Le montant de TPS réclamé sur les indemnités de déplacement pour les repas et les faux frais a aussi été rejeté, selon les lignes directrices du Conseil du Trésor.

Le 7 juin 2017, l'administrateur a offert de payer au MPO/GCC la somme de 114 047,53 $ en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. L'offre a été acceptée par le MPO/GCC le 28 juin 2017, et un paiement de 116 867,46 $, y compris des intérêts s'élevant à 2 819,93 $, a été versé le ou vers le 5 juillet 2017.

Mesures de recouvrement

Le ou vers le 3 août 2017, l'avocat de la Caisse a effectué une recherche pour en savoir davantage sur la société Ahousat Freight Services Ltd., qui est le représentant autorisé du *Command Performance*, lequel détient 64 actions dans la société, d'après les renseignements contenus dans le Système de recherche d'informations sur l'immatriculation des bâtiments de Transports Canada. Les recherches ont révélé que la société a été dissoute le 7 janvier 2013 pour avoir omis de produire des déclarations de revenus des sociétés.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

Crown Forest 84-6 (2014)

Lieu : Inlet Zeballos (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-663-C1

Incident

Le 25 septembre 2014, le *Crown Forest 84-6*, une barge de campement de 39 mètres, jauge brute de 427, était en train de couler et de polluer l'Inlet Zeballos, sur la côte ouest de l'île de Vancouver. La barge était partiellement submergée et échouée sur les rochers, exposée à l'action des marées, dans une zone délicate de fraye de hareng et de saumon. Une légère irisation d'hydrocarbures irrécupérable a été observée. Une personne qui s'est présentée comme étant le propriétaire de la barge, mais qui, en fait, n'était pas le propriétaire inscrit dans le registre des navires, a avisé la Garde côtière canadienne (GCC) qu'il était incapable d'intervenir en réponse à l'incident. Le propriétaire inscrit de la barge a été identifié plus tard, mais ce dernier a prétendu qu'il avait déjà vendu la barge.

La GCC a assumé le rôle de commandant sur place. La barge avait à son bord diverses remorques et de l'équipement mécanique contenant des hydrocarbures. Le personnel de la GCC a utilisé des pompes à vide pour retirer 600 litres de carburant diesel qui se trouvait dans un réservoir sur le pont. Un entrepreneur local possédant de l'équipement lourd a été engagé pour enlever le reste des polluants. Le 14 octobre, la GCC a mis fin à l'opération d'intervention, après avoir déterminé que la barge et son équipement ne posaient plus qu'un risque minime de pollution.

Mesures prises par l'administrateur

Après avoir été informé de l'incident par la GCC, l'administrateur a engagé un expert maritime pour qu'il se rende sur les lieux de l'incident et fasse enquête sur la situation. L'expert maritime a rencontré le superviseur de l'équipe d'intervention environnementale de la GCC et les représentants du gouvernement provincial qui participaient aux opérations. Il a été informé que le ministère provincial des Forêts, des Terres et des Ressources naturelles travaillait à élaborer un plan pour remorquer la barge jusqu'au rivage et la démanteler.

Demande d'indemnisation

Le 19 septembre 2016, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, une demande d'indemnisation au montant de 67 348,81 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident du *Crown Forest 84-6*.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

Le 24 novembre 2016, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert au MPO/GCC la somme de 67 348,81 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. L'offre a été acceptée le 14 décembre 2016 et un paiement de 71 698,27 $, y compris les intérêts, a été versé au MPO/GCC le ou vers le 21 décembre 2016.

Mesures de recouvrement

Le 2 février 2017, une demande de remboursement a été envoyée au propriétaire inscrit du navire. Le 13 mars, l'avocat du propriétaire inscrit du navire a répondu à la demande de remboursement et a nié toute responsabilité relativement aux demandes d'indemnisation.

Le 21 février 2017, une déclaration a été déposée à la Cour fédérale contre le propriétaire inscrit de la barge. Le propriétaire inscrit a déposé une mise en cause contre une tierce partie défenderesse, récemment décédée, et a prétendu que la barge avait été vendue à cette personne pour la somme de 1 $ avant le naufrage. La question que devait trancher la Cour fédérale était de savoir si le titre de la barge avait été transféré convenablement et, dans l'affirmative, si le propriétaire inscrit pouvait échapper à toute responsabilité sans faute, en dépit du fait qu'il n'avait pas effectué le changement d'immatriculation et qu'il prétendait ne pas en être le propriétaire.

La décision de la Cour fédérale a été rendue le 11 janvier 2019. La Cour a conclu, sur le fondement de l'ensemble de la preuve, que le prétendu transfert était valide, malgré l'enregistrement dans le Registre canadien d'immatriculation des bâtiments et l'absence d'un acte de vente officiel. Par conséquent, il était impossible de conclure à la responsabilité en vertu de la disposition pertinente de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, et l'action intentée par l'administrateur a été rejetée avec dépens.

Situation

Le dossier a été fermé le 28 février 2019.

Dawn Marie (2016)

Lieu : Détroit de Georgia (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-730-C1

Incident

Le 8 janvier 2016, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le *Dawn Marie*, un navire de pêche au crabe de 32 pieds, qui avait à son bord environ 400 litres de carburant diesel, prenait l'eau dans le détroit de Georgia, entre l'île Mayne et Tsawwassen, en Colombie-Britannique.

Afin d'éviter d'autres dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, la GCC a engagé des entrepreneurs spécialisés en récupération afin de stabiliser l'infiltration d'eau et de remorquer le navire à un port de refuge.

Demande d'indemnisation

Le 21 novembre 2017, l'administrateur a reçu une demande d'indemnisation de la GCC, agissant au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC). La demande d'indemnisation, qui s'élevait à 11 372,23 $, a été faite en vertu de l'article 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

Le 7 décembre 2017, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a fait une offre finale au MPO/GCC, au montant de 11 372,33 $, plus les intérêts, en vertu de l'article 105 de la *Loi*.

Le 13 décembre 2017, l'offre a été acceptée par le MPO/GCC.

Le 20 décembre 2017, l'administrateur a ordonné que la somme de 12 044,30 $ (y compris des intérêts courus au montant de 672,07 $) soit versée au MPO/GCC.

Mesures de recouvrement

En mars 2018, l'administrateur a envoyé une demande de remboursement au propriétaire du navire, mais ce dernier n'a pas répondu.

En novembre 2018, l'avocat-conseil de l'administrateur a envoyé une deuxième demande de remboursement au propriétaire du navire. Ce dernier a répondu qu'il avait des difficultés financières.

En décembre 2019, l'administrateur a signé un accord de paiement avec le propriétaire du navire. Aux termes de cet accord, le propriétaire du navire devait payer à l'administrateur la somme de 9 000 $, selon des modalités qui prévoyaient le paiement d'un montant de 4 500 $

au plus tard le 29 décembre 2018 et le paiement du solde en quatre versements de 1 125 $ répartis sur les quatre premiers mois de 2019.

Situation

Le dossier demeurera ouvert jusqu'à ce que tous les chèques postdatés aient été encaissés.

***Drifter* (2016)**

Lieu : Gold River (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-801-C1

Incident

Le 28 septembre 2016, la Gendarmerie royale du Canada (GRC) a avisé la Garde côtière canadienne (GCC) qu'un navire de pêche en bois de 35 à 40 pieds coulait dans le port de Gold River, en Colombie-Britannique. Le navire se trouvait dans le secteur depuis quelque temps et il était surveillé et vidé d'eau par une Première Nation locale.

L'administrateur de la bande a expliqué à la GCC que le propriétaire du navire était parti pour la pêche et qu'il serait absent pendant des semaines ou des mois. Apparemment, le navire exigeait une surveillance constante pour le maintenir à flot. On s'inquiétait aussi que le *Drifter*, qui n'avait encore causé aucune pollution, finirait par couler au quai et qu'il rejetterait ainsi des polluants.

Le 30 septembre 2016, la GCC a quitté Victoria pour se rendre sur les lieux de l'incident afin de procéder à une évaluation. Les résultats de l'évaluation ont montré que le navire prenait l'eau et qu'il avait sans doute été inondé plusieurs fois. L'évaluation a aussi révélé que les deux réservoirs internes du navire étaient pleins de carburant diesel. Il a été confirmé plus tard que les réservoirs contenaient 500 gallons de carburant diesel.

Plusieurs tentatives ont été faites pour communiquer avec le propriétaire du navire. Le 29 septembre 2016, une directive été émise, mais elle est restée sans réponse. La GCC a donc décidé de sortir le navire de l'eau, étant donné le risque de pollution et l'absence du propriétaire.

Le 14 octobre 2016, la GCC a engagé un entrepreneur pour remorquer le *Drifter* jusqu'à la rampe de mise à l'eau locale, où le navire a été pris en charge par un autre entrepreneur. Ce dernier a sorti le navire de l'eau et l'a placé à un endroit sûr à terre.

À la suite de ces mesures, la GCC a conclu qu'il n'y avait plus de risque de pollution. Cependant, étant donné l'absence du propriétaire, la GCC a décidé de faire inspecter le navire afin de mieux connaître sa valeur et son état. Le 28 octobre 2016, environ deux semaines après que le navire ait été sorti de l'eau, un expert maritime a déterminé que le *Drifter* n'avait aucune valeur résiduelle et qu'il nécessitait des réparations majeures pour le remettre en état de navigabilité.

La GCC a engagé un entrepreneur pour transporter le navire à un chantier qui avait la capacité de le démanteler. À cause de mauvais temps, le transport du navire a été retardé jusqu'au 17 janvier 2017, soit plus d'un mois après l'inspection. Peu de temps après avoir été transporté au chantier, le navire a été démantelé. Pendant que le navire était entreposé, le propriétaire a communiqué avec la GCC pour l'informer qu'il n'avait pas les moyens de faire les réparations nécessaires.

Demande d'indemnisation

Le 23 août 2018, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 24 076,66 $

relativement à l'incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était recevable selon la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

Au cours de l'évaluation de la demande d'indemnisation, le bureau de l'administrateur a demandé des renseignements additionnels à la GCC. Les renseignements demandés ont été fournis.

L'administrateur a procédé à l'enquête et à l'évaluation de la demande d'indemnisation et a conclu que la majeure partie des services contractuels obtenus par la GCC n'étaient pas établis. De plus, une partie des frais relatifs aux salaires et aux véhicules ont aussi été rejetés comme étant déraisonnables.

Le 2 novembre 2018, l'administrateur a offert la somme établie de 3 349,04 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation de la GCC. L'offre a été acceptée le 4 janvier 2019. Le 10 janvier 2019, la somme de 3 599,28 $, intérêts compris, a été versée à la GCC.

Mesures de recouvrement

Le 31 janvier 2019, l'avocat-conseil de l'administrateur a envoyé une mise en demeure au propriétaire du navire à sa dernière adresse connue, mais elle n'a pu être livrée. De plus, les tentatives pour trouver le propriétaire ont été infructueuses.

Étant donné la petite somme d'argent en jeu et l'absence de toute piste, l'administrateur était convaincu que toutes les mesures de recouvrement raisonnables contre le pollueur avaient été prises et, sur la recommandation de l'avocat-conseil, il a décidé de fermer le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 14 mars 2019.

***Elf* (2014)**

Lieu : Havre de Squamish (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-646-C1

Incident

Le 14 janvier 2014, le district de Squamish a signalé à la Garde côtière canadienne (GCC) que l'*Elf*, un remorqueur à coque de bois de 74 pieds, construit en 1902, avait coulé près du quai de l'État dans le havre de Squamish. Une quantité importante d'hydrocarbures remontait de l'épave. Étant donné la fragilité de l'environnement où l'incident est survenu, l'équipe d'intervention environnementale de la GCC du poste de Richmond s'est rendue sur les lieux avec de l'équipement de lutte contre la pollution. L'équipe s'est réunie avec des représentants de la municipalité, des membres de la GRC, des citoyens inquiets, ainsi qu'une personne qui s'est présentée comme étant le propriétaire du navire mais qui n'a pas pu fournir une preuve de propriété. Après une vérification auprès de la Sécurité des navires de Transports Canada, il a été constaté que l'*Elf* n'était pas immatriculé; par la suite, cependant, il a été confirmé que l'exploitant du navire était en fait le représentant du propriétaire. Ce dernier a donc été avisé de la responsabilité du propriétaire d'intervenir et de son obligation au cas où il choisirait de ne pas le faire. Il a répondu que le propriétaire n'avait pas d'assurance et qu'il était incapable de contenir et de nettoyer le déversement d'hydrocarbures.

La GCC a donc assumé le rôle de commandant sur place. Un barrage flottant et du matériel absorbant ont été déployés pour contenir le déversement et les hydrocarbures qui remontaient du navire coulé. Au même moment, les autorités du district ont engagé un entrepreneur local spécialisé dans le nettoyage d'hydrocarbures pour qu'il déploie un barrage flottant autour d'une zone en amont qui est l'habitat de grenouilles à pattes rouges, une espèce en voie de disparition. Étant donné que 90 % du chenal Mamquam Blind était couvert d'une irisation arc-en-ciel et d'autres hydrocarbures de couleur terne, on a demandé à Environnement Canada de fournir des cartes des zones vulnérables ainsi qu'une modélisation de la dérive des nappes d'hydrocarbures.

La GCC a engagé Quantum Marine, un entrepreneur spécialisé en intervention d'urgence, pour nettoyer les hydrocarbures qui s'étaient propagés jusqu'à la marina et aux quais du chenal. De plus, des plongeurs de la compagnie Hydra Marina Services Inc. ont été engagés pour obturer les évents, mais cela n'a pas arrêté complètement la fuite de carburant du navire. Étant donné le niveau de risque pour l'environnement, la GCC a engagé un entrepreneur, Vancouver Pile Driving Ltd, pour renflouer l'épave, et cette opération a commencé le 16 janvier. L'*Elf* a été remonté lentement à la surface et on en a retiré le plus d'eau possible. La GCC a ensuite engagé un expert maritime pour qu'il inspecte l'état et la navigabilité du navire. L'expert maritime a signalé que la coque de bois était gravement détériorée et il a recommandé que le navire soit soulevé pour que la coque sous la ligne de flottaison puisse être examinée. Des mesures ont été prises pour remorquer l'*Elf* de Squamish jusqu'à la baie English, et le confier ensuite à un autre remorqueur qui remonterait le fleuve Fraser jusqu'aux installations de Shelter Island Marine, où l'*Elf* serait sorti de l'eau.

Le 17 janvier, peu de temps après avoir été confié à une autre compagnie de remorquage, l'*Elf* a commencé à couler. La GCC est retournée à Squamish et a poursuivi les opérations pour contenir et nettoyer les hydrocarbures qui se trouvaient encore dans le chenal Mamquam Blind. Le 20 janvier, la GCC a cessé les opérations d'intervention et l'*Elf* a été laissé au fond de l'eau.

Mesures prises par l'administrateur

Lorsque l'administrateur a été informé par la GCC, de l'incident et des frais considérables que pourraient entraîner les mesures d'intervention, il a chargé un expert maritime de se rendre sur les lieux de l'incident durant l'opération de sauvetage du navire coulé. L'expert maritime a discuté avec le personnel d'intervention environnementale de la GCC des mesures de récupération prévues, et il a été invité à assister aux réunions concernant les opérations. Il a signalé à l'administrateur que les mesures prises par les entrepreneurs durant les opérations pour renflouer l'*Elf* et le préparer afin de le remorquer jusqu'au fleuve Fraser pour l'entreposer étaient suffisantes pour éliminer le risque d'autre pollution, sauf pour une légère irisation irrécupérable.

Demande d'indemnisation

Le 12 août 2014, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 82 512,70 $ pour les frais engagés, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

La demande d'indemnisation a fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation. Des documents additionnels ont été demandés et fournis sans tarder. Le 18 décembre 2014, l'administrateur a offert au MPO/GCC la somme de 82 512,70 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. L'offre a été acceptée le 3 février 2015 et un paiement de 88 702,92 $, y compris les intérêts, a été versé au MPO/GCC le ou vers le 4 août 2016.

Mesures de recouvrement

Le 30 septembre 2016, une demande de remboursement a été envoyée au propriétaire du navire. Étant donné qu'aucune réponse n'a été reçue, une déclaration a été déposée à la Cour fédérale le 7 octobre. Plus tard, cette affaire judiciaire a été jointe à une autre action en justice introduite à la Cour fédérale, à la suite de la défense et de la demande reconventionnelle déposées par le propriétaire du navire le 26 octobre 2016, ce dernier ayant intenté une action en dommages-intérêts contre le MPO/GCC pour les dommages causés à l'*Elf*, à laquelle plusieurs tiers étaient partie, notamment l'administrateur, Squamish Marine Services Ltd et Valley Towing Ltd.

Le procès a eu lieu le 20 décembre 2017 et le jugement a été prononcé en faveur de l'administrateur. La Cour a ordonné au propriétaire du navire de payer la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, plus les intérêts et les dépens – la Cour a rendu une ordonnance supplémentaire adjugeant des dépens de 15 000 $. L'administrateur a convenu avec l'avocat du propriétaire du navire de ne prendre aucune autre mesure pour recouvrer le montant du jugement pour une période de 120 jours. Le délai de grâce que l'administrateur avait accordé au propriétaire du navire a expiré le 28 mai 2018, mais aucun paiement n'avait encore été reçu à cette date.

L'avocat de l'administrateur a tenté de signifier au propriétaire du navire un ordre de se présenter à un interrogatoire à l'appui de l'exécution du jugement, mais ce dernier ne s'est pas présenté à deux rendez-vous. Lorsque le propriétaire s'est finalement présenté, il n'a produit aucun des documents énumérés dans l'ordre de se présenter à l'interrogatoire, et il a refusé de répondre à toute question.

Le 19 mars 2019, le juge a rendu une ordonnance obligeant le propriétaire du navire à se présenter en avril 2019 à un interrogatoire à l'appui de l'exécution du jugement supervisé par la Cour.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

Elva M II (demande d'indemnisation de l'administration portuaire) (2016)

Lieu : Havre de Steveston (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-704-C1

Incident

Dans la nuit du 4 au 5 novembre 2016, l'*Elva M II*, un navire de pêche en bois, de 55 tonneaux de jauge brute, construit en 1927, a coulé au quai du havre de Steveston, en Colombie-Britannique. L'administration portuaire locale s'est rendue sur les lieux en compagnie de la Garde côtière canadienne (GCC) pour intervenir en réponse à l'incident. Des barrages flottants et du matériel absorbant ont été déployés pour contenir les polluants. Des plongeurs et des entrepreneurs locaux ont été engagés pour renflouer le navire coulé. L'opération de récupération s'est déroulée le même jour et, durant la soirée, l'*Elva M II* a été remis à flot. Le navire a ensuite été retiré de l'eau et démantelé.

Demande d'indemnisation

Le 9 février 2017, l'administration portuaire de Steveston a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 7 649,63 $ pour les frais engagés, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (la *Loi*).

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

Le 22 février 2017, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert à l'administration portuaire de Steveston la somme de 7 649,63 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. L'offre a été acceptée le 6 mars 2017, accompagnée d'une entente de désistement et de subrogation dûment exécutée par l'administration portuaire de Steveston, et un paiement de 7 736,30 $, y compris les intérêts, a été versé à l'administration portuaire de Steveston le 21 mars.

Mesures de recouvrement

Le 31 mai 2017, une demande de remboursement a été envoyée au propriétaire du navire, à laquelle une réponse a été obtenue. Le 27 juin, le conseiller juridique de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (CIDPHN) a informé le propriétaire du navire des dispositions en matière de responsabilité absolue de la *Loi* et qu'une action serait intentée par la CIDPHN dans un délai de sept jours, à moins qu'une offre de règlement satisfaisante ne soit reçue. De plus, le 29 juin, le conseiller juridique a fait parvenir une proposition au propriétaire du navire. Cependant, ce dernier a répondu qu'il était incapable de payer.

En juillet 2017, une entreprise de localisation a été engagée pour faire une recherche des actifs du propriétaire du navire et, en octobre 2017, une déclaration a été déposée. Étant donné qu'aucune défense n'a été reçue, une requête en vue d'obtenir un jugement par défaut a été déposée à la cour. Par la suite, un jugement contre le propriétaire du navire a été rendu. L'examen à l'appui de l'exécution du jugement a eu lieu le 22 décembre 2017.

En août 2018, le conseiller juridique de l'administrateur a déposé une requête en ordonnance de saisie-arrêt à la Cour fédérale. La Cour a rendu une ordonnance obligeant l'employeur du propriétaire à verser tout futur paiement au débiteur en vertu du jugement. Au 24 décembre 2018, l'administrateur avait reçu un montant total de 3 266,46 $ pour les demandes d'indemnisation subrogées de la GCC et de l'administration du port de Steveston.

Étant donné l'impécuniosité et l'âge du propriétaire, l'administrateur a déterminé que le défendeur avait atteint sa capacité de payer pour le moment et il a décidé de suspendre les mesures de recouvrement. Cette décision sera réexaminée plus tard et l'administrateur reprendra les mesures de recouvrement à l'égard du jugement existant si la situation financière du propriétaire s'améliore.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

Dossier connexe

Elva M II (demande d'indemnisation de la GCC), numéro de cas : 120-704-C1-1 (même incident).

Elva M II (demande d'indemnisation de la GCC) (2016)

Lieu : Havre de Steveston (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-704-C1-1

Incident

Dans la nuit du 4 au 5 novembre 2016, l'*Elva M II*, un navire de pêche en bois de 55 tonneaux de jauge brute construit en 1927, a coulé au quai du havre de Steveston, en Colombie-Britannique. La Garde côtière canadienne (GCC) s'est rendue sur les lieux en compagnie des responsables de l'administration portuaire locale. Le propriétaire du navire a avisé la GCC qu'il n'avait pas les moyens d'intervenir en réponse à l'incident. La GCC a donc assumé le rôle de commandant sur place et a avisé le propriétaire du navire qu'il serait responsable des frais engagés.

La GCC et l'administration portuaire ont déployé des barrages flottants et du matériel absorbant pour contenir les polluants. Des plongeurs et des entrepreneurs locaux ont été engagés pour renflouer le navire coulé. L'opération de récupération s'est déroulée le même jour et, durant la soirée, l'*Elva M II* a été remis à flot. Le navire a ensuite été retiré de l'eau et démantelé.

Demande d'indemnisation

Le 28 février 2017, après que le propriétaire du navire ait refusé sa demande de remboursement des frais engagés, la GCC a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 46 351,57 $, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (la *Loi*).

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

Le 31 mars 2017, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert à la GCC la somme de 46 351,57 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. L'offre a été acceptée le 24 avril 2017 et un paiement de 46 967,15 $, y compris les intérêts, a été versé à la GCC le 15 mai.

Mesures de recouvrement

Le 31 mai 2017, une demande de remboursement a été envoyée au propriétaire du navire, à laquelle une réponse a été obtenue. Le 27 juin, le conseiller juridique de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (CIDPHN) a informé le propriétaire du navire des dispositions en matière de responsabilité absolue de la *Loi* et qu'une action serait intentée par la CIDPHN dans un délai de sept jours, à moins qu'une offre de règlement satisfaisante ne soit reçue. De plus, le 29 juin, le conseiller juridique a fait parvenir une proposition au propriétaire du navire. Cependant, ce dernier a répondu qu'il était incapable de payer.

En juillet 2017, une entreprise de localisation a été engagée pour faire une recherche des actifs du propriétaire du navire et, en octobre 2017, une déclaration a été déposée. Étant donné qu'aucune défense n'a été reçue, une requête en vue d'obtenir un jugement par défaut a été déposée à la cour. Par la suite, un jugement contre le propriétaire du navire a été rendu. L'examen à l'appui de l'exécution du jugement a eu lieu le 22 décembre 2017.

En août 2018, le conseiller juridique de l'administrateur a déposé une requête en ordonnance de saisie-arrêt à la Cour fédérale. La Cour a rendu une ordonnance obligeant l'employeur du propriétaire à verser tout futur paiement au débiteur en vertu du jugement. Au 24 décembre 2018, l'administrateur avait reçu un montant total de 3 266,46 $ pour les demandes d'indemnisation subrogées de la GCC et de l'administration du port de Steveston.

Étant donné l'impécuniosité et l'âge du propriétaire, l'administrateur a déterminé que le défendeur avait atteint sa capacité de payer pour le moment et il a décidé de suspendre les mesures de recouvrement. Cette décision sera réexaminée plus tard et l'administrateur reprendra les mesures de recouvrement à l'égard du jugement existant si la situation financière du propriétaire s'améliore.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

Dossier connexe

Elva M II (demande d'indemnisation de l'administration portuaire), numéro de cas : 120-704-C1 (même incident).

***Feelin Free* (2017)**

Lieu : Port Neville (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-717-C1

Incident

Le 30 janvier 2017, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un navire ayant des personnes à bord était en feu dans la baie Kelsey, près de Sayward, en Colombie-Britannique. On a signalé qu'il y avait environ 4 000 litres de carburant diesel à bord du navire. La GCC a indiqué qu'il s'agissait du *Feelin' Free*, un navire de pêche en plastique moulé renforcé de 14 mètres.

La station de recherche et sauvetage de la GCC à Campbell River a dépêché une équipe d'intervention. Le dossier de la GCC montre que les tentatives pour communiquer avec le propriétaire du navire ont été infructueuses à ce stade. En raison du lieu éloigné de l'incident et du risque de pollution que posait le navire, la GCC a conclu un contrat d'urgence avec la *Western Canada Marine Response Corporation* (WCMRC). La WCMRC a envoyé du personnel et de l'équipement à Sayward, mais elle a été incapable de s'approcher du navire à cause de la chaleur extrême de l'incendie.

Le 31 janvier 2017, la GCC a mobilisé une équipe d'intervention d'urgence de Victoria. Le navire brûlait encore. La WCMRC est restée sur place et l'équipe de la GCC est arrivée plus tard dans la journée. Une irisation d'hydrocarbures non-récupérables a été observée autour du navire, qui était encore inacessible à cause des conditions dangereuses.

La GCC a réussi à communiquer avec le propriétaire du navire, qui a désigné son assureur comme représentant. La GCC a communiqué avec l'assureur, qui a convenu que l'intervention de l'équipe d'urgence était nécessaire et qui s'est engagé à récupérer le navire une fois qu'il serait possible de le faire sans danger. Il semble qu'un avis officiel ait été donné ce jour-là au propriétaire du navire et à l'assureur pour les informer de leur responsabilité et leur demander de faire connaître leurs intentions. L'équipe de la GCC a quitté les lieux pour retourner à Victoria avant la fin de la journée.

Le 1er février 2017, le navire était partiellement submergé, mais le feu couvait encore. La WCMRC a commencé à récupérer de petites quantités d'hydrocarbures à la surface de l'eau. Les résidents de l'endroit ont apparemment signalé la présence d'une odeur de diesel et d'une irisation d'hydrocarbures le long des plages. Le 2 février 2017, la WCMRC a quitté les lieux après avoir nettoyé la pollution par les hydrocarbures autant que possible. La GCC a donné au propriétaire du navire et à l'assureur un ordre et une directive en vertu de l'article 180, leur ordonnant de remorquer le navire et de le retirer de l'environnement marin. Le 2 février 2017, le propriétaire a remorqué le navire et l'a retiré de l'environnement marin.

Demande d'indemnisation

Le 24 janvier 2019, la GCC a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 37 731,13 $, en vertu de l'article 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, afin de recouvrer les frais et dépenses qu'elle avait engagés.

L'Admnistrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était recevable selon la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

Au 31 mars 2019, la demande d'indemnisation était en cours d'évaluation.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

***George H. Ledcor* (2018)**

Lieu : Île Deering, Vancouver (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-806-R

Incident

Le 13 août 2018, le *George H. Ledcor*, un remorqueur de 81 tonnes battant pavillon canadien, a chaviré et a coulé au large de l'île Deering, sur le fleuve Fraser. Le 16 août 2018, le *George H. Ledcor* a été renfloué à la suite d'une opération de sauvetage.

La Garde côtière canadienne (GCC) est intervenue en réponse à l'incident et a pompé le contenu du remorqueur dans des chalands pour qu'il soit éliminé de façon convenable. De plus, la GCC a avisé les médias qu'elle avait utilisé de l'équipement pour contenir et nettoyer la pollution et qu'elle avait déployé des barrages flottants et du matériel absorbant. La GCC a indiqué qu'elle était restée sur place jusqu'à ce que le remorqueur soit retiré de l'environnement marin.

Selon la GCC, les réservoirs de carburant du remorqueur avaient une capacité de 22 000 litres. On ne sait pas quelle quantité de carburant a été déversée dans le fleuve.

Mesures prises par l'administrateur

Après avoir été informé de l'incident, le bureau de l'Admnistrateur a communiqué avec la GCC et le ministère de l'Environnement de la Colombie-Britannique pour obtenir une estimation du coût de l'opération d'intervention, afin que l'administrateur puisse exiger une garantie du propriétaire du navire.

En octobre 2018, l'avocat-conseil interne de l'administrateur a communiqué avec les avocats du club de protection et d'indemnisation afin d'exiger une garantie. En décembre 2018, les avocats du club de protection et d'indemnisation ont indiqué qu'il avaient fait des démarches auprès des organismes gouvernementaux concernés pour obtenir de l'information sur le montant de leurs réclamations et qu'ils feraient des recommandations sur les lettres d'engagement du club après avoir reçu cette information.

Au 31 mars 2019, l'administrateur n'avait pas encore obtenu une garantie.

Demande d'indemnisation

Au 31 mars 2019, aucune demande d'indemnisation n'avait été présentée à l'administrateur.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

***Lady M. II* (2017)**

Lieu : Ladysmith (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-805-C1

Incident

Le 13 mars 2017, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un bâtiment de 50 pieds, identifié plus tard comme étant le *Lady M. II*, un navire en bois converti en habitation flottante, avait partiellement coulé au large de l'île Dunsmuir, près de Ladysmith, en Colombie-Britannique. On a signalé que des polluants s'échappaient du navire.

La GCC, avec l'aide de la Première Nation Stz'uminus, a fait plusieurs tentatives pour trouver le propriétaire du navire et communiquer avec lui, mais sans succès. La GCC a fait appel à l'entreprise Saltair Marine Services Ltd (Saltair) pour qu'elle prenne des mesures d'intervention initiales et examine le navire en vue d'une éventuelle récupération. Saltair a déployé un barrage absorbant autour du navire.

Le 14 mars 2017, trois membres de l'équipe d'intervention environnementale de la GCC se sont rendus sur les lieux pour évaluer la situation. Ils ont observé une irisation d'hydrocarbures autour du navire, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du barrage. Il a été décidé de renflouer le navire et de le sortir de l'eau, car il contenait une quantité indéterminée de polluants et semblait être abandonné. Ces travaux ont également été confiés à Saltair.

Dans la soirée du 14 mars 2017, Saltair a renfloué le navire sous la surveillance de la GCC et l'a sorti de l'eau à son installation située à Ladysmith. La GCC a fait d'autres tentatives infructueuses pour trouver le propriétaire du navire.

Le 30 mars 2017, la GCC a engagé l'entreprise Building Sea Marine Ltd (BSM) pour inspecter le navire. D'après les résultats de l'inspection, la GCC a décidé de démanteler le navire imprégné d'hydrocarbures. Saltair a commencé à démanteler le navire le 3 avril 2017 et a terminé le 5 avril. Les autres déchets, le matériel absorbant et les polluants ont été enlevés le 11 avril.

Demande d'indemnisation

Le 7 février 2019, la GCC, agissant au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation pour les frais et dépenses qu'elle a engagés, au montant de 32 388,76 $, en vertu de l'article 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était recevable en vertu de la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

Au 31 mars 2019, la demande d'indemnisation était en cours d'évaluation.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

***Laurier II* (2014)**

Lieu : Deep Bay (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-742-C1

Incident

Le 14 juillet 2014, l'administration du port de Deep Bay, en Colombie-Britannique, a avisé la Garde côtière canadienne (GCC) que le *Laurier II* (201 TJB), qui était ancré dans le port et vraisemblablement abandonné, était à risque de causer de la pollution par les hydrocarbures. Le 31 juillet 2014, la GCC a envoyé un avis au propriétaire présumé du navire pour l'aviser de ses responsabilités. Cette personne a répondu qu'elle n'était qu'un représentant de la compagnie. Elle a informé la GCC que le navire était surveillé et que le propriétaire projetait de le réparer.

Au cours des deux années suivantes, la GCC a vérifié le *Laurier II* de manière périodique. Le secteur où le navire était ancré comportait un écosystème fragile et une industrie de mollusques et de crustacés évaluée à plusieurs millions de dollars. De temps en temps, la GCC a pompé la coque du navire pour en retirer l'eau de pluie et l'eau de mer qui y pénétraient lentement.

Le 23 juin 2016, la GCC a engagé un expert maritime pour faire une inspection de l'état intérieur et extérieur du navire, déterminer l'emplacement, la nature et la quantité de carburant et d'huile se trouvant à bord, et évaluer le risque pour l'environnement. Deux spécialistes en intervention de la GCC ont aussi observé l'inspection.

Le rapport d'inspection a révélé que le navire, construit en acier riveté, était en mauvais état général. Il y avait des quantités importantes de diesel et d'huile lubrifiante dans les réservoirs de carburant, la tuyauterie de carburant, les machines et l'assise des machines. L'expert maritime a recommandé que le navire soit mis en cale sèche le plus tôt possible, afin d'assurer son intégrité et de réduire les risques de pollution.

Le 30 août 2016, l'administration du port de Deep Bay a avisé la GCC que le *Laurier II* s'enfonçait dans l'eau et qu'il allait probablement couler. Le personnel de la GCC basé non loin a été chargé de pomper l'eau du navire et de déployer de l'équipement de lutte contre la pollution, si nécessaire. Le vidage de l'eau a permis de renflouer la proue du navire; le personnel de la GCC a découvert un trou de la grosseur d'une balle de baseball à l'avant tribord du navire, environ un pied sous la ligne de flottaison, par où pénétrait l'eau de mer. Une pièce de bois a été appliquée temporairement à l'intérieur du navire pour arrêter l'infiltration d'eau.

Le 1er septembre 2016, le représentant du propriétaire du navire a reçu l'ordre de prendre des mesures pour prévenir les dommages dus à la pollution. Une réponse a été exigée au plus tard le 7 septembre. Le 2 septembre, le représentant du propriétaire a répondu qu'un équipage se rendrait sur place le 6 septembre pour faire des réparations temporaires.

Le 6 septembre 2016, la GCC a observé que l'équipage s'affairant au *Laurier II* semblait retirer des articles du navire au lieu de faire les réparations prévues. La GCC, maintenant convaincue que le *Laurier II* posait un risque imminent de pollution, a décidé de le faire remorquer de Deep Bay à un endroit où il pourrait être surveillé convenablement et de près. Le représentant du propriétaire du navire a été avisé que ce dernier serait tenu responsable des frais engagés.

Le 6 septembre 2016, la GCC a engagé un entrepreneur pour remorquer le *Laurier II* au port de Ladysmith, situé à environ 60 milles au sud de Deep Bay.

Le 12 septembre 2016, le *Laurier II* a été examiné à nouveau, et la Sécurité maritime de Transports Canada (SMTC) a fait sa propre inspection; le navire a été jugé inapte à prendre la mer. La SMTC a trouvé des quantités importantes de divers types d'huile qui allaient tôt ou tard polluer l'environnement marin en raison de l'état du navire. L'examen indépendant a révélé que le navire était à haut risque de sombrer à cause de la possibilité que des brèches s'ouvrent soudainement et à tout moment dans la partie immergée de la coque.

Le 24 octobre 2016, le représentant du propriétaire du navire a reçu l'ordre définitif de prendre des mesures immédiates pour résoudre les problèmes de pollution en retirant le navire de l'environnement marin. Étant donné qu'aucune réponse n'a été reçue en temps opportun, la GCC a engagé un entrepreneur pour retirer le navire de l'eau et le démanteler. Les travaux de démantèlement du *Laurier II* ont commencé le 7 novembre 2016 et ont pris fin le 31 janvier 2017.

Demande d'indemnisation

Le 22 janvier 2018, la GCC, agissant au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 384 365,01 $, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, afin de recouvrer les frais des mesures de prévention, y compris les services de démantèlement fournis par un tiers.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était recevable selon la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

Durant l'évaluation de la demande d'indemnisation, le bureau de l'administrateur a demandé à la GCC des renseignements et des documents additionnels, lesquels ont été fournis.

L'administrateur a enquêté sur la demande d'indemnisation et l'a évaluée. L'administrateur était convaincu que le risque de pollution par les hydrocarbures justifiait les mesures prises par le demandeur, y compris le démantèlement du navire. Cependant, l'administrateur a conclu que certains frais relatifs aux services fournis par un tiers n'étaient pas justifiés. Le 7 février 2019, l'administrateur a offert au MPO/GCC la somme jugée recevable de 265 768,99 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation.

Au 31 mars 2019, l'offre n'avait pas encore été acceptée.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

Lightship *LV76* (2017)

Lieu : Fleuve Fraser, Mission (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-713-R

Incident

Le 24 mars 2017, l'ancien bateau-phare Lightship *LV76* de 497 tonnes de la Garde côtière des États-Unis a coulé dans le fleuve Fraser, en Colombie-Britannique, et a causé un déversement d'hydrocarbures. L'incident est survenu à une ancienne scierie, où d'autres navires déclassés et abandonnés étaient aussi amarrés. Le personnel d'intervention environnementale de la Garde côtière canadienne (GCC) et la Western Canada Marine Response Corporation (WCMRC) se sont rendus sur les lieux pour intervenir en réponse à l'incident de pollution par les hydrocarbures. Un barrage flottant a été déployé autour du navire et de l'endroit où les hydrocarbures remontaient à la surface, et du matériel absorbant a été utilisé à l'intérieur de la zone de retenue. Le *LV76* n'était pas considéré comme un danger pour la navigation à l'endroit où il se trouvait; cependant, parce que des hydrocarbures s'échappaient encore du bateau-phare et que la quantité d'hydrocarbures se trouvant à bord n'était pas confirmée, la GCC a lancé un appel d'offres pour renflouer le navire.

Le 30 avril, des plongeurs ont commencé à préparer le navire pour le renflouer, mais de nombreuses difficultés sont survenues durant l'opération de renflouement et de remise à flot. Tout au long de l'opération, la WCMRC était sur place pour déployer et maintenir des barrages flottants et du matériel absorbant, afin de récupérer les hydrocarbures qui s'échappaient du *LV76* et remontaient à la surface chaque fois que le navire était déplacé.

Le 12 mai 2017, la proue du navire a été remontée, mais la poupe gisait encore au fond. Parce que le *LV76* était très lourd, l'*Arctic Tu*k, une grue à forte capacité de levage, a été incapable de remonter tout le navire. Pendant qu'environ la moitié du pont principal du navire était au-dessus de la surface de l'eau, les plongeurs ont continué leurs efforts pour colmater les brèches dans la coque, et des pompes ont été utilisées pour vider la coque. Malgré les efforts pour sceller la coque à l'aide de pompes additionnelles, le navire n'a pu être remonté davantage.

Cependant, tout au long de l'opération, la GCC a récupéré les hydrocarbures qui s'échappaient des diverses ouvertures et écoutilles et, pendant que le navire était partiellement renfloué, elle a pu atteindre le tuyau de remplissage et d'aération du réservoir de carburant et pomper tous les hydrocarbures qui s'y trouvaient encore. Étant donné que la GCC considérait que le navire ne posait plus un risque important de pollution, l'opération de renflouement a été arrêtée et le *LV76* a été descendu au fond et marqué au moyen d'une bouée.

Mesures prises par l'administrateur

L'administrateur a engagé un expert maritime pour qu'il se rende sur les lieux de l'incident et surveille les opérations et renflouement et de remise à flot du navire.

En novembre 2018, une entreprise de localisation a été engagée par l'administrateur pour trouver le propriétaire du *Lightship LV76* et faire une recherche de ses actifs.

Demande d'indemnisation

Au 31 mars 2019, aucune demande d'indemnisation n'avait été présentée à l'administrateur.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

***Malecite* (2017)**

Lieu : Pointe Kits, baie English (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-819-C1

Incident

En août 2017, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le *Malecite*, un bateau de plaisance servant d'habitation flottante qui était en très mauvais état, était à risque de couler avec une grande quantité d'hydrocarbures à son bord. Le 2 août 2017, la GCC a arraisonné le navire dans la baie English et a confirmé le risque de pollution qu'il posait. En raison des circonstances uniques (habitation flottante, résidence personnelle, absence de moyens pour résoudre la situation), la GCC a demandé l'avis de ses avocats. De plus, on a fait appel à la police de Vancouver et aux autorités municipales pour aider à trouver une solution à la situation d'itinérance imminente.

Le 3 août 2017, Transports Canada a signifié une ordonnance d'immobilisation afin d'empêcher le bateau de naviguer avec des passagers à bord, jusqu'à ce que les défauts de sécurité aient été résolus. La GCC s'est entendue avec le propriétaire du bateau pour monter à bord et enlever tous les hydrocarbures accessibles comme mesure provisoire.

Le 4 août 2017, un entrepreneur et la GCC ont enlevé tous les polluants accessibles du bateau et ont déployé un barrage flottant autour de celui-ci afin de prévenir tout dommage dû à la pollution en cas de déversement. Tous les hydrocarbures accessibles ont été pompés du bateau et les cales et les réservoirs d'eaux usées ont été vidés. Cette opération a pris fin à 16 h 00. Le bateau posait encore un risque de pollution.

Le ministère de l'Environnement de la Colombie-Britannique a accordé une exemption en vertu de l'article 52 du Règlement sur les déchets dangereux de la Loi sur l'environnement de la province, qui a permis à la GCC de transporter et d'éliminer les déchets. Le 8 août, la GCC a demandé au Programme national de surveillance aérienne (PNSA) de modifier ses itinéraires de vol afin de surveiller le *Malecite*. Le propriétaire avait indiqué que son bateau embarquait environ 250 litres d'eau de mer par jour. Une irisation d'hydrocarbures provenant du *Malecite* a été observée chaque fois que le PNSA a survolé l'endroit.

Le 25 août 2017, le bateau a été remorqué de la pointe Kits jusqu'au chantier martitime de Shelter Island Marina. Les personnes se trouvant à bord, y compris le propriétaire, ont été retirés du bateau avant qu'il ne soit remorqué. Il fallait une marée montante pour remorquer le bateau sur le fleuve Fraser, et cette opération a donc commencé vers 22 h 00. Le 30 août 2017, le bateau a été inspecté et la décision a été prise de le démanteler pour éliminer le risque continu de pollution.

Le 15 septembre 2017, à la suite d'autres discussions avec le propriétaire au sujet de ses intentions, la GCC lui a ordonné d'enlever le bateau et tout son contenu du chantier maritime au plus tard le 29 septembre. Le 29 septembre 2017, un dernier avis a été signifié au propriétaire, lui ordonnant d'enlever le bateau et tout son contenu avant minuit, après quoi le bateau serait remis au chantier maritime pour être démoli.

Le 30 septembre 2017, la GCC a remis le bateau au chantier maritime pour qu'il soit démantelé. Le 12 janvier 2018, Shelter Island Marina a avisé la GCC que le bateau avait été détruit.

Demande d'indemnisation

Le 11 juin 2018, la GCC, agissant au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/CCG), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 48 230,18 $, en vertu de l'article 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, afin de recouvrer les frais et dépenses qu'elle avait engagés.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était recevable en vertu de la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

Le 11 juillet 2018, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert à la GCC la somme jugée recevable de 48 230,18 $, plus les intérêts, en vertu de l'article 105 de la *Loi*. L'offre a été acceptée le 31 juillet 2018. Le 7 août 2018, la somme de 49 677,13 $, intérêts compris, a été versée à la GCC.

Mesures de recouvrement

Le 21 août 2018, une entreprise professionnelle de localisation a été engagée pour faire une recherche des actifs du propriétaire du *Malecite*. Le rapport a été reçu le 29 août 2018. En octobre 2018, l'administrateur a retenu les services d'un avocat pour mener une enquête plus approfondie sur les actifs du propriétaire. Au 31 mars 2019, l'administrateur tentait toujours de trouver de quelconques actifs saisissables.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

***Marathassa* (2015) (GCC)**

Lieu : Port de Vancouver (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-673-C1

Incident

Le 8 avril 2015, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée d'un déversement d'hydrocarbures dans la baie English, près de l'entrée du port de Vancouver, en Colombie-Britannique. Le vraquier *Marathassa* (43 229 TJB), immatriculé à Chypre, qui était ancré au poste de mouillage 12 dans la baie English, était considéré comme étant la source probable de la pollution. Le capitaine du navire a d'abord nié toute responsabilité pour le déversement d'hydrocarbures. Par la suite, des inspecteurs de la Sécurité maritime de Transports Canada ont déterminé qu'une défectuosité mécanique à bord du *Marathassa*, qui a causé une infiltration de combustible de soute dans les cales du navire, était à l'origine du déversement d'hydrocarbures.

Plus tard le même jour, la GCC a conclu une entente contractuelle avec la Western Canada Marine Response Corporation (WCMRC), un organisme d'intervention agréé par Transports Canada. La GCC a assumé le commandement des opérations en tant qu'organisme responsable, et la WCMRC a commencé à écumer et à récupérer les hydrocarbures. Au début de la matinée du 9 avril 2015, la WCMRC a déployé un barrage flottant autour du *Marathassa*. Ce retard a eu un impact considérable sur la propagation de la pollution récupérable.

Les travaux de nettoyage effectués par la WCMRC et les autres entrepreneurs engagés par la GCC ont duré seize jours et ont pris fin le 23 avril 2015. Le *Marathassa* a été libéré le 24 avril 2015 et il a quitté la baie English le lendemain.

Un examen de l'incident a montré qu'environ 2 800 litres d'IFO 380, un mazout intermédiaire de soute, ont été déversés. On a estimé que près de 600 litres, ou plus, ont souillé le rivage. La baie English est entourée de plusieurs parcs et plages populaires qui sont accessibles depuis le secteur du centre-ville de Vancouver. Les plages sont d'importantes attractions touristiques et sont fréquentées par la population locale durant toute l'année. La baie English et l'inlet Burrard sont d'importantes aires d'hivernage pour de nombreux oiseaux de mer et d'eau, et ils ont été désignés par l'organisme Birdlife International comme une importante zone aviaire d'après la population d'oiseaux et les seuils des habitats.

Mesures prises par l'administrateur

Une lettre d'engagement a été reçue de l'assureur du navire, et l'administrateur a été avisé que les avocats des assureurs s'occupaient des réclamations.

Demande d'indemnisation

Le 3 avril 2017, pendant qu'elle était encore en discussion avec l'assureur du navire pour parvenir à un règlement, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 2 431 746,57 $, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

À la demande de la GCC, l'administrateur a mis en suspens l'évaluation de la demande d'indemnisation en attendant l'issue des discussions en cours entre la GCC et l'assureur du navire. Le 16 juin 2017, la GCC a demandé à l'administrateur de procéder à l'évaluation de la demande d'indemnisation, et elle a indiqué qu'elle allait informer le représentant du propriétaire du navire de sa décision.

Durant l'évaluation, le bureau de l'administrateur a fait plusieurs demandes de renseignements additionnels à la GCC, lesquels ont été fournis. Dans le cadre de ses pouvoirs en vertu de la *Loi sur les enquêtes*, l'administrateur a aussi demandé à la Sécurité maritime de Transports Canada une copie de son rapport d'enquête sur le *Marathassa*.

L'administrateur a reçu trois différentes demandes d'indemnisation concernant l'incident du *Marathassa,* survenu entre le 8 et le 24 avril 2015. Les mesures et les activités liées au Système de commandement d'intervention (SCI) énoncées dans les demandes d'indemnisation individuelles (et dans les documents respectifs) se chevauchaient et se recoupaient; par conséquent, l'administrateur a dû les évaluer ensemble pour s'assurer que les mesures faisaient partie du plan intégré et qu'elles n'étaient pas répétées. Bien qu'il ait fallu évaluer les demandes d'indemnisation individuellement, chacune d'entre elles a dû être examinée par rapport à l'ensemble des opérations qui se sont déroulées et qui ont nécessité l'intervention d'autres parties. Il a été nécessaire de comprendre ce portrait d'ensemble pour pouvoir décider du caractère raisonnable des mesures et des activités et déterminer si les coûts des éléments individuels de chaque demande d'indemnisation étaient raisonnables.

Le 17 janvier 2018, l'administrateur a envoyé une lettre d'offre préalable au MPO/GCC pour fins de commentaires. Le 22 février 2018, l'administrateur a reçu les commentaires du MPO/GCC. Le 29 mars 2018, l'administrateur a offert au MPO/GCC la somme de 1 855 627,75 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. Les principales différences entre la somme offerte et le montant de la demande d'indemnisation de la GCC étaient attribuables à une répétition de certaines activités de la GCC et de celles d'autres intervenants du SCI, à des frais de communication inadmissibles, à des frais engagés après que tout risque de pollution ait été écarté, et à des frais payés à des sous-traitants qui ont été jugés déraisonnables.

Le 22 mai 2018, la GCC a accepté l'offre et, le 25 mai 2018, l'administrateur a ordonné que la somme de 2 027 940,44 $ (y compris des intérêts courus de 172 312,69 $) soit versée à la GCC.

Mesures de recouvrement

En mai 2018, une demande de remboursement a été envoyée à l'avocat du propriétaire du navire. Le 18 septembre 2018, l'administrateur a reçu un montant de 1 063 653,19 $ à titre de paiement par anticipation. Le 22 janvier 2019, l'administrateur a reçu un montant de 888 036,32 $, y compris les intérêts, ce qui représentait le solde du paiement complet de la demande d'indemnisation subrogée de la GCC.

Après avoir recouvré le montant complet, l'administrateur a signé et envoyé au propriétaire une lettre de quittance et de règlement en janvier 2019.

Situation

Le dossier a été fermé le 15 février 2019.

Dossiers connexes

120-673-C1-1 (APVF) : même incident, demande d'indemnisation de l'Administration portuaire de Vancouver Fraser
120-673-C1-2 (Ville de Vancouver) : même incident, demande d'indemnisation de la Ville de Vancouver

Marathassa (2015) (Administration portuaire de Vancouver Fraser)

Lieu : Port de Vancouver (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-673-C1-1

Incident

Le 8 avril 2015, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée d'un déversement d'hydrocarbures dans la baie English, près de l'entrée du port de Vancouver, en Colombie-Britannique. Le vraquier *Marathassa* (43 229 TJB), immatriculé à Chypre, qui était ancré au poste de mouillage 12 dans la baie English, était considéré comme étant la source probable de la pollution. Le capitaine du navire a d'abord nié toute responsabilité pour le déversement d'hydrocarbures. Par la suite, des inspecteurs de la Sécurité maritime de Transports Canada ont déterminé qu'une défectuosité mécanique à bord du *Marathassa*, qui a causé une infiltration de combustible de soute dans les cales du navire, était à l'origine du déversement d'hydrocarbures.

Plus tard le même jour, la GCC a conclu une entente contractuelle avec la Western Canada Marine Response Corporation (WCMRC), un organisme d'intervention agréé par Transports Canada. La GCC a assumé le commandement des opérations en tant qu'organisme responsable, et la WCMRC a commencé à écumer et à récupérer les hydrocarbures. Au début de la matinée du 9 avril 2015, la WCMRC a déployé un barrage flottant autour du *Marathassa*. Ce retard a eu un impact considérable sur la propagation de la pollution récupérable.

Les travaux de nettoyage effectués par la WCMRC et les autres entrepreneurs engagés par la GCC ont duré seize jours et ont pris fin le 23 avril 2015. Le *Marathassa* a été libéré le 24 avril 2015 et il a quitté la baie English le lendemain.

Un examen de l'incident a montré qu'environ 2 800 litres d'IFO 380, un mazout intermédiaire de soute, ont été déversés. On a estimé que près de 600 litres, ou plus, ont souillé le rivage. La baie English est entourée de plusieurs parcs et plages populaires qui sont accessibles depuis le secteur du centre-ville de Vancouver. Les plages sont d'importantes attractions touristiques et sont fréquentées par la population locale durant toute l'année. La baie English et l'inlet Burrard sont d'importantes aires d'hivernage pour de nombreux oiseaux de mer et d'eau, et ils ont été désignés par l'organisme Birdlife International comme une importante zone aviaire d'après la population d'oiseaux et les seuils des habitats.

Mesures prises par l'administrateur

Une lettre d'engagement a été reçue de l'assureur du navire, et l'administrateur a été avisé que les avocats des assureurs s'occupaient des réclamations.

Demande d'indemnisation

Le 5 avril 2017, pendant qu'elle était encore en discussion avec l'assureur du navire en vue de parvenir à un règlement, l'Administration portuaire de Vancouver Fraser (APVF) a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 198 947,22 $, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

À la demande de l'APVF, l'administrateur a mis en suspens l'évaluation de la demande d'indemnisation en attendant l'issue des discussions entre le demandeur et l'assureur du navire en vue de parvenir à un règlement. L'évaluation de la demande d'indemnisation a repris à la fin de juin 2017. Des renseignements additionnels ont été demandés à l'APVF et ont été reçus.

L'administrateur a reçu trois différentes demandes d'indemnisation concernant l'incident du *Marathassa*, survenu entre le 8 et le 24 avril 2015. Les mesures et les activités liées au Système de commandement d'intervention (SCI) énoncées dans les demandes d'indemnisation individuelles (et dans les documents respectifs) se chevauchaient et se recoupaient; par conséquent, l'administrateur a dû les évaluer ensemble pour s'assurer que les mesures faisaient partie du plan intégré et qu'elles n'étaient pas répétées. Bien qu'il ait fallu évaluer les demandes d'indemnisation individuellement, chacune d'entre elles a dû être examinée par rapport à l'ensemble des opérations qui se sont déroulées et qui ont nécessité l'intervention d'autres parties. Il a été nécessaire de comprendre ce portrait d'ensemble pour pouvoir décider du caractère raisonnable des mesures et des activités et déterminer si les coûts des éléments individuels de chaque demande d'indemnisation étaient raisonnables.

Le 15 janvier 2018, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a envoyé une lettre d'offre préalable à l'APVF pour fins de commentaires. Le 14 février 2018, l'APVF a demandé à obtenir une offre finale, et l'administrateur a offert la somme de 158 800,49 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indeminisation. Les principales différences entre la somme offerte et le montant de la demande d'indemnisation de l'APVF étaient attribuables à une répétition de certaines activités par rapport à celles d'autres intervenants du SCI, ainsi qu'à des frais de repas et d'accueil inadmissibles.

Le 20 février 2018, l'APVF a accepté l'offre. Le 1er mars 2018, l'administrateur a ordonné que la somme de 172 674,87 $ (y compris des intérêts courus de 13 874,38 $) soit versée à l'APVF.

Mesures de recouvrement

Le 6 mars 2018, le conseiller juridique de l'administrateur a envoyé une demande de remboursement aux avocats de l'assureur du navire.

Le 21 mars 2018, l'administrateur a reçu un paiement de 172 935,87 $ en règlement final de sa demande d'indemnisation subrogée de l'APVF.

Après avoir recouvré le montant complet, l'administrateur a signé et envoyé au propriétaire une lettre de quittance et de règlement en mars 2018.

Situation

Le dossier a été fermé le 12 avril 2018.

Dossiers connexes

120-673-C1 (GCC) : même incident, demande d'indemnisation de la Garde côtière canadienne.
120-673-C1-2 (Ville de Vancouver) : même incident, demande d'indemnisation de la Ville de Vancouver.

***Marathassa* (2015) (Ville de Vancouver)**

Lieu : Port de Vancouver (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-673-C1-2

Incident

Le 8 avril 2015, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée d'un déversement d'hydrocarbures dans la baie English, près de l'entrée du port de Vancouver, en Colombie-Britannique. Le vraquier *Marathassa* (43 229 TJB), immatriculé à Chypre, qui était ancré au poste de mouillage 12 dans la baie English, était considéré comme étant la source probable de la pollution. Le capitaine du navire a d'abord nié toute responsabilité pour le déversement d'hydrocarbures. Par la suite, des inspecteurs de la Sécurité maritime de Transports Canada ont déterminé qu'une défectuosité mécanique à bord du *Marathassa*, qui a causé une infiltration de combustible de soute dans les cales du navire, était à l'origine du déversement d'hydrocarbures.

Plus tard le même jour, la GCC a conclu une entente contractuelle avec la Western Canada Marine Response Corporation (WCMRC), un organisme d'intervention agréé par Transports Canada. La GCC a assumé le commandement des opérations en tant qu'organisme responsable, et la WCMRC a commencé à écumer et à récupérer les hydrocarbures. Au début de la matinée du 9 avril 2015, la WCMRC a déployé un barrage flottant autour du *Marathassa*. Ce retard a eu un impact considérable sur la propagation de la pollution récupérable.

Les travaux de nettoyage effectués par la WCMRC et les autres entrepreneurs engagés par la GCC ont duré seize jours et ont pris fin le 23 avril 2015. Le *Marathassa* a été libéré le 24 avril 2015 et il a quitté la baie English le lendemain.

Un examen de l'incident a montré qu'environ 2 800 litres d'IFO 380, un mazout intermédiaire de soute, ont été déversés. On a estimé que près de 600 litres, ou plus, ont souillé le rivage. La baie English est entourée de plusieurs parcs et plages populaires qui sont accessibles depuis le secteur du centre-ville de Vancouver. Les plages sont d'importantes attractions touristiques et sont fréquentées par la population locale durant toute l'année. La baie English et l'inlet Burrard sont d'importantes aires d'hivernage pour de nombreux oiseaux de mer et d'eau, et ils ont été désignés par l'organisme Birdlife International comme une importante zone aviaire d'après la population d'oiseaux et les seuils des habitats.

Mesures prises par l'administrateur

Une lettre d'engagement a été reçue de l'assureur du navire, et l'administrateur a été avisé que les avocats des assureurs s'occupaient des réclamations.

Demande d'indemnisation

Le 21 février 2017, la Ville de Vancouver a présenté aux avocats de l'assureur du navire une réclamation au montant de 569 053,13 $, dont elle a fait parvenir une copie au conseiller juridique de l'administrateur, pour les dommages causés par l'incident du *Marathassa*. La Ville de Vancouver a indiqué que, si aucun règlement n'était conclu avec l'assureur du navire avant le 21 mars 2017, elle s'adresserait directement à l'administrateur pour obtenir le paiement de sa réclamation.

Le 10 avril 2017, la Ville de Vancouver a confirmé à l'administrateur qu'elle lui présentait sa réclamation du 21 février 2017 au montant de 569 053,13 $.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

À la demande de la Ville de Vancouver, l'administrateur a mis en suspens l'évaluation de la demande d'indemnisation en attendant l'issue des discussions entre le demandeur et l'assureur du navire en vue de parvenir à un règlement. L'évaluation de la demande d'indemnisation a repris en juillet 2017. Des renseignements additionnels ont été demandés à la Ville de Vancouver.

L'administrateur a reçu trois différentes demandes d'indemnisation concernant l'incident du *Marathassa*, survenu entre le 8 et le 24 avril 2015. Les mesures et les activités liées au Système de commandement d'intervention (SCI) énoncées dans les demandes d'indemnisation individuelles (et dans les documents respectifs) se chevauchaient et se recoupaient; par conséquent, l'administrateur a dû les évaluer ensemble pour s'assurer que les mesures faisaient partie du plan intégré et qu'elles n'étaient pas répétées. Bien qu'il ait fallu évaluer les demandes d'indemnisation individuellement, chacune d'entre elles a dû être examinée par rapport à l'ensemble des opérations qui se sont déroulées et qui ont nécessité l'intervention d'autres parties. Il a été nécessaire de comprendre ce portrait d'ensemble pour pouvoir décider du caractère raisonnable des mesures et des activités et déterminer si les coûts des éléments individuels de chaque demande d'indemnisation étaient raisonnables.

Le 17 janvier 2018, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a envoyé une lettre d'offre préalable à la Ville de Vancouver pour fins de commentaires. Le 22 février 2018, l'avocat de la Ville de Vancouver a fait parvenir à l'administrateur des commentaires et des propositions en réponse à sa lettre d'offre préalable.

Le 5 avril 2018, après avoir examiné les commentaires reçus, l'administrateur a fait une offre. Le 13 avril 2018, la Ville de Vancouver a fait valoir qu'elle n'avait pas eu une occasion équitable d'examiner les documents ayant servi à l'évaluation de sa demande d'indemnisation et qu'elle ne pouvait donc pas répondre convenablement à l'offre préalable.

Le 19 avril 2018, l'administrateur a accepté de partager les documents de tiers ayant servi à évaluer la demande d'indemnisation de la Ville de Vancouver. Par conséquent, l'administrateur a retiré son offre préalable et l'a présentée à nouveau comme seconde offre préalable pour fins de commentaires additionnels.

Le 3 juillet 2018, l'avocat de la Ville de Vancouver a fait des commentaires en réponse à la deuxième offre préalable.

Le 20 mars 2019, l'administrateur a offert la somme établie de 235 748,23 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation de la Ville de Vancouver. Au 31 mars 2019, l'offre n'avait pas encore été acceptée.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

Dossiers connexes

120-673-C1 (GCC) : même incident, demande d'indemnisation de la Garde côtière canadienne.
120-673-C1-1 (APVF) : même incident, demande d'indemnisation de l'Administration portuaire de Vancouver Fraser.

Miss Universe (2016)

Lieu : Administration du port de Port Edward (Colombie-Britannique)
Numéro de cas **:** 120-721-C1

Incident

Le 10 décembre 2016, l'administration du port de Port Edward a été avisée qu'un navire avait coulé dans les eaux relevant de sa compétence. À la suite d'une enquête, on a constaté qu'il s'agissait du *Miss Universe* (12,45 TJB), un navire de pêche délaissé; l'administration du port de Port Edward a déterminé qu'il y avait un risque élevé de pollution et un grave danger pour la sécurité, et elle a fait appel à la Garde côtière canadienne (GCC).

Une substance épaisse de couleur grise a été observée à la surface de l'eau; des matelas absorbants ont été mis en place et un barrage flottant a été déployé autour du navire pour atténuer les dommages à l'environnement causés par la pollution. Les matelas absorbants ont été remplacés le lendemain. Étant donné que le navire et la nature des polluants étaient inconnus, que le navire causait une grande quantité de pollution, et que l'administration portuaire n'avait pas la capacité d'enlever les polluants de manière sûre, la décision a été prise de récupérer l'épave et ensuite de la démanteler.

L'administration du port de Port Edward a continué de surveiller le navire et de changer les matelas absorbants jusqu'au 15 décembre 2016, lorsque le navire coulé a été récupéré par un entrepreneur privé et amené à un endroit sûr pour être démantelé.

Demande d'indemnisation

Le 12 juillet 2017, l'administration du port de Port Edward a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation pour les frais engagés au montant de 19 911,85 $, en vertu de l'article 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

Le 31 août 2017, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation (y compris des demandes en vue d'obtenir d'autres documents, feuilles de temps et factures), l'administrateur a offert à l'administration du port de Port Edward la somme de 18 711,85 $, plus les intérêts, en vertu de l'article 105 de la *Loi*.

La principale différence entre la somme offerte et le montant de la demande d'indemnisation était due aux frais de location de barques à fond plat, qui ont été jugés excessifs par rapport aux tarifs concurrentiels.

Le 15 septembre 2017, une lettre d'acceptation de l'offre a été reçue de l'administration du port de Port Edward.

Le 12 octobre 2017, l'administrateur a ordonné que la somme de 19 113,80 $ (y compris des intérêts courus au montant de 401,95 $) soit versée à l'administration du port de Port Edward.

Mesures de recouvrement

Après avoir fait enquête, l'administrateur était convaincu que le propriétaire du navire était décédé quelque temps après l'incident. Cependant, au 31 mars 2019, les efforts de recouvrement se poursuivaient, car l'administrateur examinait encore la possibilité de recouvrer les indemnités versées auprès de la succession du propriétaire décédé.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

Dossier connexe

L'administrateur s'est finalement rendu compte que l'incident du *Miss Universe* était le même que celui qui avait été signalé d'abord comme un déversement d'origine inconnue (voir le dossier du rapport d'incident intitulé *Déversement d'origine inconnue*, Port Edward (2016), 120-701-R). L'administration du port de Port Edward a confirmé par la suite que c'était bel et bien le cas.

Mistann (2011)

Lieu : Prince Rupert (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-608-C1

Incident

Le 14 octobre 2011, le *Mistann*, un navire de pêche en fibre de verre de 37 pieds, a coulé au club nautique de Prince Rupert. Il avait à son bord environ 1 200 litres de carburant diesel et une quantité inconnue d'huile lubrifiante. Le propriétaire du navire a été informé de ses responsabilités, mais il a répondu qu'il ne pouvait pas intervenir parce qu'il n'avait aucune assurance. La Garde côtière canadienne (GCC) a donc assumé le rôle de commandant sur place. Le personnel d'intervention environnementale de la GCC a jugé que le navire posait un risque à l'environnement marin et il a déployé un barrage flottant pour contenir le déversement.

Un entrepreneur local, Wainwright Marine Services, a été engagé pour évaluer l'état du navire et atténuer le risque de pollution. Des plongeurs ont examiné le navire et ont constaté qu'il se trouvait dans une position verticale et que les évents étaient obturés. Entre-temps, des polluants s'échappaient encore du navire et il était difficile de déterminer la quantité de polluants qu'il y avait encore à bord. Par la suite, il a été décidé de renflouer le navire pour enlever le reste des hydrocarbures. Les travaux ont été compliqués par de fortes rafales, de puissants courants de marée et la circulation maritime du club nautique local. Tard dans la journée du 17 octobre, le navire a enfin été renfloué, vidé d'eau et remorqué jusqu'au chantier naval de Wainwright Marine pour être évalué. Des réparations ont été faites aux moteurs du navire.

Le 9 décembre 2011, la GCC a envoyé au propriétaire du *Mistann* un avis d'intention de vendre le navire. Cependant, l'avis a été retourné à la GCC parce qu'il n'a pas pu être livré au destinataire. En janvier 2012, le *Mistann* a été vendu par la GCC au prix de 1 200 $.

Demande d'indemnisation

Le 26 avril 2012, la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'Administrateur une demande d'indemnisation au montant de 113 787,48 $, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

L'Administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

La demande d'indemnisation a fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation. Une partie du coût des services contractuels de la demande d'indemnisation a été refusée, car les opérations de sauvetage du navire effectuées durant la fin de semaine, qui ont entraîné des coûts supplémentaires, n'ont pas été jugées nécessaires. Les coûts de réparation des moteurs du navire n'ont pas été considérés raisonnables non plus. Par ailleurs, le taux de calcul des frais administratifs a été ajusté.

Le 12 septembre 2012, l'Administrateur a offert au MPO/GCC la somme de 100 462,51 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. Le MPO/GCC a accepté l'offre et a reçu un paiement de 103 428,74 $ (intérêts compris) le ou vers le 27 septembre 2012.

Mesures de recouvrement

Le ou vers le 16 octobre 2012, l'avocat de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) a envoyé au propriétaire inscrit du *Mistann* une lettre lui demandant de payer le montant que la Caisse avait versé à la GCC. La lettre a été retournée à l'expéditeur avec la mention « déménagé / inconnu ». L'Administrateur a fait appel à une entreprise professionnelle de localisation afin de tenter de trouver le propritéaire inscrit du navire et de faire une recherche d'actifs pouvant être recouvrés.

Le 20 septembre 2013, l'avocat de la Caisse a signifié une déclaration au propriétaire du navire à Port Edward, près de Prince Rupert. Aucune défense n'a été déposée. Le 29 janvier 2014, un jugement par défaut a été rendu contre le défendeur par le protonotaire de la Cour fédérale à Vancouver.

En 2016, l'Administrateur a appris que le propriétaire du *Mistann* possédait aussi deux autres navires. Par la suite, une action en justice a été intentée pour saisir ces actifs. En février 2017, trois navires, des groupes électrogènes et un véhicule appartenant au propriétaire du *Mistann* ont été saisis et vendus. La vente de ces actifs a permis à la Caisse de recouvrer la somme de 18 080,42 $, après le paiement des coûts.

En juillet 2018, une autre recherche d'actifs a été faite, mais aucun nouveau bien saisissable ni aucun autre apport de revenus n'a été trouvé.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

Nathan E. Stewart (2016)

Lieu : Bella Bella (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-697-R

Incident

Le 13 octobre 2016, le remorqueur *Nathan E. Stewart* s'est échoué, a coulé et a déversé du carburant à l'entrée du passage Seaforth, près de Bella Bella, en Colombie-Britannique. Au moment de l'échouement, le *Nathan E. Stewart* poussait le chaland-citerne *DBL 55*, formant un ensemble remorqueur-chaland articulé. Le remorqueur contenait environ 59 924 gallons de carburant diesel et 2 700 gallons d'huile lorsque l'incident s'est produit. Des opérations de pompage direct ont été effectuées pour retirer les hydrocarbures du remorqueur. De plus, des barrages flottants ont été déployés autour du remorqueur coulé, et du matériel absorbant a été employé pour récupérer les hydrocarbures contenus par les barrages flottants. Les opérations de récupération des hydrocarbures ont été compliquées par des conditions météorologiques défavorables.

Le chaland, qui n'avait aucune cargaison à son bord au moment de l'incident, a été détaché du remorqueur et déplacé à un point de mouillage sûr. Le chaland n'a causé aucune pollution par les hydrocarbures.

Un poste unifié de commandement et de gestion a été établi dans les locaux du conseil tribal de la Nation Heiltsuk afin de faciliter l'intervention. Il convient de souligner que l'incident s'est produit sur le territoire traditionnel de la Nation Heiltsuk, dont les membres ont été parmi les premiers à intervenir à la suite de l'incident.

En décembre 2017, le Bureau de la sécurité des transports du Canada a publié un rapport dans lequel il a indiqué que l'échouement avait probablement été causé par le fait que le second officier s'est endormi pendant qu'il était à la passerelle, et que les procédures de sécurité de la compagnie en matière de tenue de quart n'ont pas été appliquées correctement.

Mesures prises par l'administrateur

Le 15 octobre 2016, la Garde côtière canadienne a avisé l'administrateur de l'incident. En réponse, l'administrateur a retenu les services d'un expert maritime local pour aider à évaluer le montant de la garantie à exiger du propriétaire du navire.

Le 16 décembre 2016, l'administrateur a reçu une lettre d'engagement comme garantie de la responsabilité du propriétaire du navire.

Administrateur partie aux procédures selon la loi

Le 9 octobre 2018, la Nation Heiltsuk a intenté une action *in rem* contre le *Nathan E. Stewart* et le *DBL 55*, ainsi qu'une action *in personam* contre les propriétaires devant la Cour suprême de la Colombie-Britannique. De plus, les procureurs généraux du Canada et de la Colombie-Britannique ont été nommés dans l'action, dans le cadre d'une contestation constitutionnelle de la validité de certaines parties de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. L'administrateur et les Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ont reçu signification de la procédure, en conformité avec la

Loi sur la responsabilité en matière maritime et la Convention sur la responsabilité civile, respectivement.

Le 7 novembre 2018, l'avocat-conseil de l'administrateur a déposé une demande de comparution en vertu de l'article 109 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Le 19 décembre 2018, les avocats des Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ont déposé une demande de comparution en vertu des articles 62 et 68 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Demande d'indemnisation

En date du 31 mars 2019, aucune demande d'indemnisation n'avait été présentée à l'administrateur.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

***Nika* (2017)**

Lieu : Campbell River (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-808-C1

Incident

Le 12 mai 2017, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le *Nika*, un navire de pêche converti de 50 pieds et de 27,25 TJG, causait de la pollution par les hydrocarbures près de Campbell River, à proximité de Fresh Water Marina. Des agents de la GCC de la station de recherche et sauvetage de Campbell River se sont rendus sur les lieux. Ils ont observé une importante irisation de carburant diesel autour du navire, qui s'enfonçait dans l'eau. Ils sont montés à bord et ont constaté la présence de diesel partout dans la cale et le compartiment moteur. L'infiltration de carburant diesel dans la cale avait déclenché la pompe et causé le rejet de diesel dans les eaux de la marina. La GCC a signalé que les responsables de Fresh Water Marina ont immédiatement commencé à transférer le diesel dans des barils de déchets d'hydrocarbures. La GCC a aussi communiqué avec le propriétaire du navire, qui a informé la GCC qu'il allait intervenir en effectuant les réparations nécessaires à la conduite d'alimentation en carburant et en prenant des dispositions pour sortir le navire de l'eau.

Le 16 mai 2017, la GCC a été informée que le navire rejetait encore du carburant diesel dans les eaux de la marina. Le personnel de la GCC est arrivé sur les lieux et a déterminé que la pompe de cale était encore une fois à l'origine de la pollution. Plusieurs tentatives infructueuses ont été faites pour communiquer avec le propriétaire du navire. La GCC a ordonné à Fresh Water Marina de sortir le navire de l'eau.

Le 17 mai 2017, deux agents d'intervention environnementale de la GCC de Victoria se sont rendus à Campbell River pour évaluer l'état du navire. Ils ont observé que tout l'intérieur du navire était saturé de carburant diesel et qu'il y avait des points faibles dans la coque. De plus, ils ont constaté que la conduite d'alimentation en carburant n'avait pas été réparée. La GCC a engagé l'entreprise Building Sea Marine pour inspecter le navire. L'inspection a été faite le 21 mai 2017. Le rapport d'inspection a montré que la cale et le compartiment moteur étaient très souillés d'hydrocarbures. Par ailleurs, le rapport d'enquête a révélé que les réservoirs de carburant semblaient être pleins.

La GCC a tenté plusieurs fois de communiquer avec le propriétaire du navire entre le 16 et le 31 mai 2017, mais elle n'a reçu aucune réponse. Dans un courriel qu'il a envoyé le 1er juin, le propriétaire a prétendu qu'il avait payé Fresh Water Marina pour sortir le navire de l'eau. Il a aussi indiqué qu'il avait l'intention de faire réparer le navire à Nanaimo.

Durant toute cette période, et jusqu'au 6 juillet 2017, la GCC a émis trois directives au propriétaire, lui indiquant que le navire posait encore un danger pour l'environnement marin et lui ordonnant d'effectuer les réparations nécessaires. Finalement, étant donné que le propriétaire du navire ne lui a fourni aucun plan satisfaisant, la GCC a décidé de faire démanteler le navire. Cela a été fait par Fresh Water Marina le ou vers le 19 juillet 2017.

Demande d'indemnisation

Le 26 mars 2019, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 23 646,38 $, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, afin de recouvrer les frais et dépenses qu'elle avait engagés.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était recevable selon la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

Au 31 mars 2019, la demande d'indemnisation était toujours en cours d'évaluation.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

Navire non identifié (2017)

Lieu : Parc de Wellington Point, rivière Ladner (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-729-C1

Incident

Le 14 janvier 2017, un citoyen inquiet a avisé la Garde côtière canadienne (GCC) qu'un navire non identifié était apparemment en train de couler au parc de Wellington Point, sur la rivière Ladner, en Colombie-Britannique. La GCC est intervenue, le navire a été pompé, et on a jugé qu'il pouvait être laissé dans l'eau sans risque. Le navire a été amarré à une estacade flottante se trouvant non loin, et le personnel de sauvetage a quitté les lieux. Le lendemain, on a signalé que le navire posait un risque de pollution.

Il s'est avéré difficile d'entrer en contact avec le propriétaire du navire, et la GCC a donc pris l'initiative de retirer le navire de l'eau. Le 16 janvier 2017, la GCC a engagé une entreprise de sauvetage et, le même jour, celle-ci est arrivée sur les lieux avec un chaland et un équipage. Le navire a été renfloué et ramené sur le rivage pour être réparé avant d'être remorqué le 17 janvier à une marina située non loin, où il a été sorti de l'eau à l'aide d'un portique automoteur.

Demande d'indemnisation

Le 10 novembre 2017, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation pour les frais engagés au montant de 7 650,03 $, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

Le 28 novembre 2017, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert à la GCC la somme de 7 650,03 $, plus les intérêts, en vertu de l'article 105 de la *Loi*.

Le 13 décembre 2017, l'offre a été acceptée par la GCC. À la suite de l'acceptation de l'offre, les intérêts courus sur la demande d'indemnisation ont été calculés au montant de 218,81 $.

Le 20 décembre 2017, l'administrateur a ordonné que la somme de 7 868,84 $ (y compris des intérêts courus au montant de 218,81 $) soit versée au MPO/GCC.

Mesures de recouvrement

Toutes les mesures raisonnables ont été prises pour recouvrer les indemnités versées, mais ces mesures ont été infructueuses parce qu'il n'y avait pas de propriétaire inscrit et que le navire a été retiré de l'environnement marin. Par conséquent, sur la recommandation du conseiller juridique, l'administrateur a décidé de mettre fin aux mesures de recouvrement et de fermer le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 12 avril 2018.

Navire non identifié (voilier en ferro-ciment) (2016)

Lieu : Île Chatham (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-802-C1

Incident

Dans la matinée du 8 décembre 2016, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un voilier en ferro-ciment de 41 pieds s'était échoué sur l'île Chatham, en Colombie-Britannique. L'équipage du voilier échoué avait été secouru la nuit précédente.

En raison du mauvais temps, l'intervention a été retardée jusqu'à plus tard dans la matinée. Lorsque les spécialistes en intervention environnementale de la GCC sont arrivés sur les lieux, ils ont trouvé le voilier couché sur le côté et ont observé des signes de pollution dans le secteur. Ils ont déployé un barrage absorbant autour du navire et ont recueilli divers débris, y compris des bidons à carburant et des contenants d'huile, avant de quitter l'endroit pour la journée.

La GCC a communiqué avec les propriétaires du voilier et leur a demandé de faire connaître leurs intentions. Il est devenu évident qu'ils n'avaient pas les moyens ni les ressources pour s'engager à intervenir de manière adéquate. Les propriétaires ont indiqué que le voilier avait à son bord de 50 à 100 gallons de carburant, en plus d'autres polluants divers. La GCC a assumé le rôle de commandant sur place.

La GCC a décidé de retirer le voilier de l'environnement marin. L'entreprise Heavy Metal Marine Ltd a été engagée à cette fin, mais l'opération de récupération à l'aide d'un chaland et d'une grue a dû être retardée jusqu'au 3 janvier 2017 à cause de mauvaises conditions météorologiques.

Entre-temps, des polluants continuaient à s'échapper du voilier et la GCC a dû s'occuper du barrage absorbant de façon régulière.

Après avoir été sorti de l'eau et placé sur un chaland, le navire a été transporté au chantier de Heavy Metal Marine. La GCC a choisi de ne pas procéder à une inspection du navire et de le faire démanteler.

Demande d'indemnisation

Le 3 décembre 2018, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 53 954,45 $ relativement à l'incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était recevable selon la partie 7 de la Loi.

Évaluation et offre

Au cours de l'évaluation, l'administrateur a fait plusieurs demandes de renseignements additionnels à la GCC, lesquels ont été fournis en partie.

Au 31 mars 2019, la demande d'indemnisation était toujours en cours d'évaluation.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

***Norob* (2016)**

Lieu : Baie Degnan (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-754-C1

Incident

Le 21 juin 2016, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un navire de pêche en bois de 16 mètres (identifié plus tard comme étant le *Norob*) coulait dans la baie Degnan, sur l'île Gabriola, à l'est de Nanaimo (Colombie-Britannique). La GCC a dépêché un bateau de sauvetage de la station de Ganges sur les lieux, qui a signalé que le navire était en danger imminent de couler. Des pompes ont été déployées immédiatement et la GCC a réussi à maintenir le navire à flot.

Des agents d'intervention environnementale de la GCC se sont rendus à la baie Degnan pour faire une évaluation approfondie de la situation. Le *Norob* était dans un état de grand délabrement. Il y avait des signes évidents de dommages structurels, et le navire prenait l'eau à cause de sa coque endommagée.

Étant donné que le *Norob* était en danger de couler et de rejeter des polluants, les agents d'intervention environnementale de la GCC ont décidé de le sortir de l'eau. L'entreprise Eagle Eye Marine a été engagée pour remorquer le navire jusqu'au chantier de Saltair Marine, qui se trouvait non loin à Ladysmith. En attendant l'arrivée d'Eagle Eye Marine, le personnel de la GCC a pompé 400 litres de polluants huileux des réservoirs de carburant et du compartiment moteur du navire.

Eagle Eye Marine est arrivé sur les lieux au début de l'après-midi du 22 juin 2016 et a vite pris le navire en remorque. Le soir même, le navire est arrivé au quai de Saltair Marine.

Le 25 juin 2016, Saltair Marine a sorti le navire de l'eau et l'a entreposé à son chantier jusqu'au 29 juin 2016. Les travaux de démantèlement du *Norob* ont pris fin le 21 juillet 2016.

Demande d'indemnisation

Le 1er mai 2018, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 12 930,15 $ relativement à l'incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était recevable selon la partie 7 de la Loi.

Évaluation et offre

L'administrateur a enquêté sur la demande d'indemnisation et l'a évaluée. Le 9 mai 2018, l'administrateur a offert au MPO/GCC la somme établie de 12 930,15 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. L'offre a été acceptée le 22 mai. Le 25 mai, la somme de 13 662,43 $, intérêts compris, a été versée au MPO/GCC.

Mesures de recouvrement

En mai 2018, l'administrateur a sommé le registraire en chef du Registre canadien d'immatriculation des bâtiments de lui fournir les transcriptions officielles d'immatriculation du *Norob*.

Le 26 octobre 2018, l'avocat-conseil interne de l'administrateur a envoyé une mise en demeure aux derniers propriétaires inscrits du navire. Ces derniers ont répondu qu'ils avaient vendu le navire avant l'incident et ont fourni un supposé acte de vente informel.

Le 31 janvier 2019, l'avocat-conseil de l'administrateur a envoyé une mise en demeure à la dernière adresse connue du présumé acheteur du *Norob*, mais elle n'a pas pu être livrée. Le 19 mars 2019, une autre mise en demeure a été envoyée par courriel au prétendu acheteur du navire, mais aucune réponse n'a été reçue à ce jour.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

Ocean Eagle (2016)

Lieu : Détroit de Johnstone, île de Vancouver (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-745-C1

Incident

Le 15 mars 2016, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que l'*Ocean Eagle*, un remorqueur de 102 pieds, de 337 TJG battant pavillon américain, qui tirait le *ZB 335*, un chaland de 335 pieds, de 3,674 TJG battant pavillon américain, s'était échoué à la pointe Rock (pointe Chatham), dans le détroit de Johnstone, sur la côte nord-est de l'île de Vancouver.

Le détroit de Johnstone et le passage Discovery font partie du passage de l'Intérieur, qui s'étend du sud-est de l'Alaska, en passant par la Colombie-Britannique, jusqu'à l'État de Washington. Cette voie de navigation est très fréquentée par des navires de croisière, des navires de charge côtiers, des navires de pêche et des remorqueurs tirant des chalands. La marée, d'une amplitude moyenne de huit pieds, et le courant marin, d'une vitesse moyenne d'un noeud, ont créé un écosystème marin très diversifié qui soutient l'écotourisme local (observation de baleines) ainsi que l'industrie de la pêche et l'industrie forestière.

Après avoir appris que le *ZB 335* avait à son bord 80 000 gallons de carburant diesel et une quantité inconnue de matières dangereuses, même si aucun déversement n'avait été signalé, la GCC est intervenue immédiatement en réponse à l'incident et elle a engagé la West Coast Marine Response Corporation (WCMRC) pour aider à prévenir la pollution. Après que l'équipage ait terminé l'évaluation des dommages causés au chaland et au remorqueur, les deux navires se sont rendus dans la baie de Menzies pour y trouver refuge, sous l'escorte de la GCC et d'un remorqueur d'assistance, où ils se sont ancrés le 15 mars.

Tard dans la journée du 17 mars, Transports Canada et la Garde côtière des États-Unis ont autorisé le remorqueur à quitter la baie de Menzies pour se rendre à un chantier naval situé à Seattle, dans l'État de Washington.

À la suite de réparations temporaires, le chaland a été autorisé à quitter la baie de Menzies. Le 31 mars, il a été remorqué de la baie de Menzies à Ketchikan, en Alaska. Durant ce temps, la GCC a surveillé la situation et a payé la WCMRC pour qu'elle reste sur les lieux.

Mesures prises par l'administrateur

Dès qu'il a reçu la demande d'indemnisation, l'administrateur a chargé un conseiller juridique de communiquer avec les assureurs du remorqueur et du chaland pour demander une garantie en vertu de l'article 102 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Le 31 mai 2018, une déclaration a été déposée à la Cour fédérale contre le propriétaire du navire. Les avocats des défendeurs ont déposé leur défense le 4 juin 2018.

Le 8 juin 2018, l'administrateur a reçu une garantie sous forme d'un cautionnement.

Demande d'indemnisation

Le 13 mars 2018, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation pour les frais engagés au montant de 156 632,65 $, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi.*

Évaluation et offre

Le 19 juin 2018, après avoir procédé à l'enquête et à l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert au MPO/GCC la somme établie de 61 597,45 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. La GCC a rejeté l'offre le 17 août 2018.

Le 20 août 2018, le MPO/GCC a déposé un avis d'appel à la Cour fédérale, lui demandant d'annuler l'offre de l'administrateur et de renvoyer la demande d'indemnisation pour révision.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

***Persephone II (*2017)**

Lieu : Deep Bay (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-830-C1

Incident

Le 5 janvier 2017, l'Administration portuaire de Deep Bay a avisé la Garde côtière canadienne (GCC) à Victoria qu'un navire en bois en très mauvais état (identifié plus tard comme étant le *Persephone II*) avait rompu ses amarres et s'était échoué durant la nuit. Le 6 janvier 2017, une équipe d'intervention environnementale de la GCC de Victoria s'est rendue sur les lieux. Elle a constaté que le navire était un ancien bateau de pêche de 40 pieds qui donnait de la gîte et dont les cales contenaient de grandes quantités d'hydrocarbures. L'équipe d'intervention environnementale a été incapable d'ouvrir les réservoirs de carburant du navire pour en déterminer le contenu.

Étant donné la probabilité que le navire allait se briser, la fragilité environnementale de l'endroit et la quantité inconnue de polluants se trouvant à bord, la GCC a décidé de retirer le navire de l'eau. Avant que la GCC ne quitte les lieux le 6 janvier, le navire a été amarré au rivage et stabilisé dans la mesure du possible. Un certain nombre de barrages flottants ont été déployés le 6 janvier.

L'entreprise Sawchuck Pile Driving Ltd, qui se trouvait non loin, a été engagée pour retirer le navire de l'environnement marin. Il a fallu quelques jours à l'entreprise pour rassembler l'équipement nécessaire, car elle était occupée à faire un autre travail. Entre-temps, le personnel d'une station de la GCC située tout près est resté sur place pour surveiller le navire.

Le 9 janvier 2017, l'entreprise Sawchuck, sous la surveillance de la GCC, a remorqué le navire jusqu'à Union Bay, l'a retiré de l'eau et l'a démantelé. Aucune inspection n'a été faite, étant donné que le navire était hors d'état de naviguer et que ses bordages semblaient être imprégnés d'hydrocarbures.

Demande d'indemnisation

Le 3 décembre 2018, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/CCG), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 11 345,17 $, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, afin de recouvrer les frais et dépenses qu'elle avait engagés.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était recevable en vertu de la partie 7 de la Loi.

Évaluation et offre

Le 7 février 2019, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert à la GCC la somme jugée recevable de 11 345,17 $, plus les intérêts, en vertu de l'article 105 de la Loi. L'offre a été acceptée le 12 février 2019. Le 14 février 2019, la somme de 12 137,86 $, intérêts compris, a été versée à la GCC.

Mesures de recouvrement

Au 31 mars 2019, l'administrateur tentait toujours de trouver le propriétaire du navire afin de lui envoyer une demande de remboursement.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

***Salerosa* (2017)**

Lieu : Oak Bay (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-809-C1

Incident

Le 6 février 2017, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le *Salerosa*, un voilier de 45 pieds construit en ferro-ciment, était en train de couler à son poste d'amarrage à la marina d'Oak Bay. Le navire ne semblait pas être immatriculé. La GCC a communiqué avec le propriétaire qui ne semblait pas savoir quoi faire pour intervenir adéquatement ni avoir les moyens nécessaires.

La GCC a engagé l'entreprise C-Tow Marine Assistance Ltd pour évaluer la situation. C-Tow a signalé que le navire avait coulé complètement et que des hydrocarbures s'en échappaient et causaient de la pollution. Un barrage absorbant a été déployé. Le 7 février 2017, deux agents d'intervention environnementale de la GCC se sont rendus sur les lieux. Une importante irisation d'hydrocarbures a été observée dans la marina, et douze sections du barrage absorbant imprégnées d'hydrocarbures ont été remplacées. La GCC a décidé de retirer le navire de l'environnement marin, et l'entreprise Heavy Metal Marine Ltd a été engagée à cette fin.

Le renflouement du navire a été retardé jusqu'au 11 février 2017 à cause des conditions météorologiques et de contraintes en matière d'équipement; la GCC a surveillé la situation entre-temps. Le 10 février, quinze sections du barrage absorbant imprégnées d'hydrocarbures ont été remplacées. Le 11 février 2017, Heavy Metal Marine a renfloué le navire à l'aide de plongeurs, d'un chaland, d'une grue et d'un remorqueur. Le navire a été placé sur un chaland et remorqué à une installation située à Bamberton. Les deux agents d'intervention environnementale de la GCC ont surveillé l'opération.

Le 20 février 2017, la GCC a engagé Building Sea Marine Ltd pour inspecter le navire à Bamberton, pendant qu'il reposait sur le chaland de Heavy Metal Marine. Le rapport d'inspection a révélé qu'il y avait plusieurs brèches dans la coque du navire. L'intérieur était en mauvais état et souillé de carburant diesel. L'expert maritime a conclu que les réservoirs de carburant (capacité totale de 100 gallons) avaient fui, mais il n'a pas pu déterminer quelle quantité ils contenaient encore, à cause de l'angle auquel le navire reposait sur le chaland. À la suite de l'enquête, la GCC a décidé de faire démanteler le navire par Heavy Metal Marine.

Demande d'indemnisation

Le 1er février 2019, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 62 673,20 $, en vertu de l'article 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, afin de recouvrer les frais qu'elle avait engagés.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était recevable selon la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

En février 2019, le bureau de l'administrateur a communiqué avec la GCC afin d'obtenir d'autres renseignements et documents, mais ceux-ci n'ont pas été fournis. Au 31 mars 2019, la demande d'indemnisation était en cours d'évaluation.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

***Sea C Strider* (2015)**

Lieu : Gorge Waterway, Victoria (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-731-C1

Incident

Le 27 décembre 2015, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un navire coulé, le *Sea C Strider*, causait de la pollution par les hydrocarbures dans la voie Gorge, à Victoria, en Colombie-Britannique.

Étant donné que des polluants continuaient à s'échapper du navire, et que la quantité de carburant diesel et d'huile lubrifiante se trouvant à bord était inconnue, et en raison du fait que le navire en bois détériorié constituait en soi une source de pollution par les hydrocarbures, la GCC a fait retirer le navire de l'eau.

Demande d'indemnisation

Le 21 novembre 2017, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 35 972,56 $, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

Le 7 décembre 2017, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert à la GCC le montant complet de la demande, soit 35 972,56 $, plus les intérêts, en vertu de l'article 105 de la *Loi*. L'administrateur a conclu que le *Sea C Strider* était un navire en bois gravement détérioré et imprégné d'hydrocarbures et d'eau, et que la mesure la plus raisonnable pour prévenir tout autre dommage dû à la pollution par les hydrocarbures était de retirer le navire de l'environnement marin de manière permanente.

Le 15 décembre 2017, l'offre a été acceptée par la GCC. Le 20 décembre 2017, l'administrateur a ordonné que la somme de 38 133,87 $ (y compris des intérêts courus au montant de 2 161,31 $) soit versée au MPO/GCC.

Mesures de recouvrement

Le bureau de l'administrateur a pris des mesures raisonnables de recherche et d'enquête pour trouver le propriétaire du navire, mais ces mesures ont été infructueuses car le propriétaire avait apparemment quitté la région. Par conséquent, et compte tenu du fait que le délai de prescription était sur le point d'expirer, l'administrateur a décidé de mettre fin à toutes les mesures de recouvrement et de fermer le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 13 décembre 2018.

Seamee II (2017)

Lieu : Faux chenal de Cattermole, Squamish (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-737-C1

Incident

Le 4 mars 2017, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le *Seamee II*, un bateau de plaisance à coque de bois de 11 mètres, qui se trouvait à proximité du faux chenal de Cattermole, à Squamish, était partiellement submergé et causait de la pollution. Selon les estimations, du carburant diesel et de l'huile lubrifiante s'échappaient du bateau à raison de 0,1 litre par heure. Des matelas absorbants avaient été placés à l'intérieur du bateau, où se trouvait la majeure partie des polluants.

Le 7 mars 2017, le personnel de la GCC a été dépêché sur les lieux, à bord d'un navire de lutte contre la pollution, et est arrivé à l'endroit où le *Seamee II* avait coulé. À la suite d'une inspection ayant permis de constater que l'épave était imprégnée d'hydrocarbures et que les membrures étaient contaminées, il a été décidé que la meilleure solution était de renflouer le bateau et de le retirer de l'environnement marin.

Un exploitant de remorqueur qui travaillait dans le secteur a été engagé pour récupérer le *Seamee II*, le remorquer à un port de refuge et le démanteler. Entre-temps, pour éviter que d'autres hydrocarbures ne s'échappent, le personnel de la GCC a déployé un barrage flottant autour du bateau et a placé d'autres matelas absorbants à l'intérieur.

Le 10 mars 2017, l'entrepreneur a débuté l'opération de récupération. Il a fallu environ trois heures pour renflouer le bateau coulé et le sortir de l'eau à l'aide d'un chaland équipé d'une grue. Plus tard le même jour, le remorqueur de sauvetage a quitté l'endroit avec le *Seamee II* à bord de son chaland, et il s'est rendu à un port de refuge pour que le bateau y soit démantelé.

Demande d'indemnisation

Le 2 janvier 2018, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation pour les frais engagés au montant de 10 184,69 $, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

Le 25 janvier 2018, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert à la GCC la somme de 10 184,69 $, plus les intérêts, en vertu de l'article 105 de la *Loi*.

Le 29 janvier 2018, l'offre a été acceptée par la GCC. Le 31 janvier 2018, l'administrateur a ordonné que la somme de 10 469,30 $ (y compris des intérêts au montant de 284,61 $) soit prélevée sur la Caisse et versée au MPO/GCC.

Mesures de recouvrement

Le 26 octobre 2018, une lettre de mise en demeure a été envoyée au propriétaire du navire, mais elle n'a pu être livrée et a été retournée. De plus, une recherche a été faite pour tenter de localiser le propriétaire du navire, mais elle a été infructueuse.

Sur la recommandation du conseiller juridique, et étant donné que toutes les mesures raisonnables ont été prises pour recouvrer les indemnités auprès du propriétaire du navire, l'administrateur a décidé de mettre fin à toutes les mesures de recouvrement et de fermer le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 17 janvier 2019.

Sea-Que (2016)

Lieu : Marina de Sidney, Sidney (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-701-C1

Incident

Le 21 septembre 2016, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un navire en bois de 42 pieds avait partiellement coulé à la marina de l'île de Vancouver, à Sidney (Colombie-Britannique).

Un entrepreneur local a confirmé à la GCC que le navire avait partiellement coulé le 20 septembre 2016 et qu'il rejetait des polluants dans l'environnement marin. Les responsables de la marina ont engagé l'entrepreneur local pour qu'il intervienne. Des plongeurs ont été engagés pour renflouer le navire et s'occuper de la pollution qu'il causait.

Lorsque la GCC est arrivée sur les lieux le 21 septembre 2016, une irisation d'hydrocarbures était visible à la surface de l'eau et le navire avait été renfloué à l'aide de sacs gonflables. La salle des machines était remplie d'eau huileuse et de déchets d'hydrocarbures.

La GCC a tenté sans succès de joindre le propriétaire du navire. Elle a donc assumé le rôle de commandant sur place et a décidé de sortir le navire de l'eau afin d'éliminer le risque continu de pollution.

La GCC a engagé elle-même des entrepreneurs pour remorquer le navire à un chantier situé à Ladysmith (Colombie-Britannique). Le remorquage a eu lieu le 26 septembre 2016, soit le premier jour où la marée et les conditions météorologiques étaient favorables.

Le 26 septembre 2016, le navire a été sorti de l'eau à Ladysmith et entreposé temporairement sur le chantier en attendant qu'il soit inspecté. L'inspection du navire a été faite le 28 septembre 2016.

La GCC a tenté à nouveau de communiquer avec le propriétaire du navire, mais sans succès. Elle a donc décidé, d'après les résultats de l'inspection, de vider le navire de tous les polluants accessibles et de le faire démanteler. Les travaux de démantèlement et de destruction du navire ont pris fin le 8 novembre 2016.

Demande d'indemnisation

Le 2 août 2018, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 18 730,67 $ relativement à l'incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était recevable selon la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

L'administrateur a procédé à l'enquête et à l'évaluation de la demande d'indemnisation et a demandé des renseignements additionnels à la GCC, lesquels ont été fournis. Le 21 septembre 2018, l'administrateur a offert au MPO/GCC la somme établie de 18 730,67 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. L'offre a été acceptée le 5 octobre 2018. Le 11 octobre 2018, la somme de 19 996,23 $, intérêts compris, a été versée au MPO/GCC.

Mesures de recouvrement

L'administrateur poursuit ses efforts pour recouvrer le montant de la demande d'indemnisation subrogée.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

***Silver King (*2014)**

Lieu : Deep Bay, île de Vancouver (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-660-C1

Incident

Le 23 juin 2014, la Garde côtière canadienne (GCC), région de l'Ouest, a avisé l'administrateur qu'un remorqueur abandonné et déserté se trouvait à proximité d'une zone de pêche écosensible à Deep Bay, sur la côte est de l'île de Vancouver. La GCC a engagé un expert maritime pour qu'il inspecte le remorqueur et donne son avis sur tout danger de pollution par les hydrocarbures qu'il posait.

Après avoir été avisé de l'incident, l'administrateur a chargé un conseiller juridique – sans préjudice de ses obligations en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM) – d'engager un expert technique, afin qu'il examine le navire de concert avec l'entrepreneur de la GCC. Les experts ont indiqué qu'il y avait environ 2 323 litres d'hydrocarbures et 4 586 litres d'eau huileuse dans les aires accessibles du navire. Ces quantités ne comprenaient pas les hydrocarbures qui se trouvaient ailleurs dans le navire, notamment dans les réservoirs de carburant à double fond. De plus, ils ont déterminé que la coque était dans un état précaire et risquait de couler. Les deux experts étaient d'avis que le *Silver King* constituait un risque important et imminent pour l'environnement, en raison de son état de détérioration dans une zone écosensible. Par conséquent, ils ont recommandé que le vieux remorqueur – construit en 1945 à Baltimore, au Maryland, pour la *United States Navy* – soit déplacé dès que possible à un quai convenable situé non loin, afin d'en retirer les hydrocarbures. Cela éviterait de payer des frais additionnels pour utiliser un remorqueur et un chaland comme plateforme de travail et pour transférer à terre les hydrocarbures et l'équipement.

Par la suite, la GCC a fourni à l'administrateur une copie du rapport de son propre expert, qui recommandait de démanteler le *Silver King*. Cependant, l'expert engagé par le conseiller juridique de l'administrateur a recommandé qu'avant de procéder au démantèlement, on obtienne d'autres soumissions pour nettoyer le navire à un degré suffisant pour qu'il ne cause pas d'autre dommage à l'environnement, au cas où le vieux remorqueur coulerait. Le 16 décembre 2014, la GCC a avisé l'administrateur que des soumissions avaient été demandées à plusieurs fournisseurs de services de gestion de déchets dangereux pour effectuer les travaux de nettoyage sur place. De plus, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada a été engagé pour gérer le processus d'appel d'offres en vue de l'enlèvement du navire. En juin 2015, la Garde côtière a indiqué qu'il n'y avait rien de nouveau à signaler à ce moment.

Le 6 avril 2016, le personnel de la GCC est retourné à l'endroit où se trouvait le *Silver King*, en compagnie d'un expert maritime. Ils ont constaté que de l'eau s'infiltrait dans le navire et ils ont entrepris de le pomper. La GCC a décidé de faire remorquer le navire à Ladysmith, en Colombie-Britannique, pour qu'il soit mis à la casse.

La GCC a accordé le contrat de démantèlement à un entrepreneur de Ladysmith. L'entrepreneur a remorqué le navire jusqu'à son chantier le 10 avril 2016. Les travaux de démantèlement ont pris fin le 15 juin 2016. Le 26 juillet 2016, la GCC a avisé l'administrateur que le *Silver King* avait été démantelé et qu'elle préparait une demande d'indemnisation pour cet incident.

Mesures prises par l'administrateur

Comme il est indiqué ci-haut, après avoir été avisé de l'incident par la GCC, l'administrateur a fait appel à un conseiller juridique et l'a chargé – sans préjudice de ses obligations en vertu de la LRMM – d'engager un expert technique afin qu'il examine le navire de concert avec l'entrepreneur de la GCC.

Le 5 décembre 2016, un examen du dossier de l'incident a permis de confirmer qu'aucun polluant ne s'était échappé du navire et n'avait contaminé l'environnement local.

Demande d'indemnisation

Le 31 octobre 2017, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation pour les frais engagés au montant de 338 379,18 $, en vertu de la LRMM.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi*. Étant donné qu'il n'y avait eu aucun déversement, le délai de prescription de cinq ans s'appliquait.

Évaluation et offre

Le 11 avril 2018, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert au MPO/GCC la somme établie de 107 941,32 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. L'offre a été acceptée le 11 juin 2018. Le 27 juin 2018, la somme de 115 240,52 $, intérêts compris, a été versée au MPO/GCC.

La disparité entre le montant réclamé par la GCC et l'offre d'indemnité était due principalement à la conclusion de l'administrateur selon laquelle le risque de pollution que posait le *Silver King* n'était pas lié directement au navire lui-même. Par conséquent, le démantèlement du navire n'était pas indemnisable selon la LRMM, parce qu'il ne pouvait pas être considéré comme une mesure de sauvegarde raisonnable.

Mesures de recouvrement

Le 12 février 2019, l'avocat-conseil de l'administrateur a envoyé une mise en demeure à l'avocat de la succession du propriétaire du navire décédé.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

***Simushir* (2014)**

Lieu : Archipel Haida Gwaii (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-624-R

Incident

Le 16 octobre 2014, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le *Simushir*, un navire de marchandises générales de la Fédération de Russie, était en dérive à 19 milles marins à l'ouest de l'archipel Haida Gwaii, en Colombie-Britannique. Le navire, dont la machine principale était tombée en panne, affrontait des vagues de sept mètres de haut et des vents de plus de 90 kilomètres à l'heure. Il avait à son bord 472 tonnes métriques de combustible de soute et 59 tonnes de carburant diesel. Le navire risquait à tout moment de déverser l'ensemble de ses hydrocarbures, s'il en venait à s'échouer sur l'archipel Haida Gwaii (îles de la Reine-Charlotte).

Mesures prises par l'administrateur

L'administrateur a chargé son conseiller juridique d'obtenir une garantie de l'assureur du navire, et il a reçu une lettre d'engagement couvrant les demandes d'indemnisation potentielles.

Demande d'indemnisation

Au 31 mars 2019, aucune demande d'indemnisation n'avait été présentée à l'administrateur. Les assureurs ont payé directement toutes les réclamations faites à la suite de l'incident.

Situation

Le dossier demeure ouvert jusqu'à l'expiration du délai de prescription.

***Spudnik (*2014)**

Lieu : Baie Howe (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-665-C1

Incident

Le 12 novembre 2014, le *Spudnik*, un ancien navire de débarquement de 487 TJG, des forces navales des États-Unis construit en 1945, a rompu ses amarres et est parti à la dérive dans la baie Howe, en Colombie-Britannique. Selon les estimations, il y avait 5 000 litres de carburant diesel dans les réservoirs du navire et 1 500 litres d'huile lubrifiante et d'eau mélangée aux hydrocarbures dans la salle des machines. Le propriétaire du navire était incapable de prendre une quelconque mesure d'intervention adéquate. La Garde côtière canadienne (GCC) a donc assumé le rôle de commandant sur place.

Des remorqueurs de la compagnie Seaspan ont été engagés pour tirer le *Spudnik* jusqu'aux installations de l'entreprise AMIX, sur le fleuve Fraser, afin d'enlever les polluants du navire. L'opération d'enlèvement des hydrocarbures a commencé le 20 novembre et a pris fin le 4 décembre. Au total, 120 000 litres d'eau mélangée aux hydrocarbures ont été retirés du navire. Une fois les hydrocarbures enlevés, tous les réservoirs à double fond ont été ouverts et les réservoirs individuels ont été inspectés. L'inspection a révélé que les cales de la salle des machines avaient été nettoyées au point qu'aucun hydrocarbure récupérable ne pourrait s'en échapper si le navire coulait à nouveau. De plus, des matelas absorbants ont été placés dans chacun des réservoirs.

Demande d'indemnisation

Le 28 avril 2016, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, une demande d'indemnisation au montant de 149 043,60 $ pour les frais engagés relativement au nettoyage du *Spudnik*.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

À la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, les frais d'amarrage du 22 décembre 2014 au 31 mars 2016, au montant de 17 979,15 $, ont été refusés, car tous les travaux d'enlèvement des hydrocarbures avaient pris fin le 9 décembre 2014; ainsi, les frais d'amarrage quotidiens n’ont été acceptés que du 12 novembre au 21 décembre 2014. Par conséquent, le 26 juillet 2016, l'administrateur a offert à la GCC la somme de 131 064,45 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. L'offre a été acceptée le 8 septembre 2016, et un paiement de 137 747,51 $, y compris les intérêts, a été versé au MPO/GCC le ou vers le 13 septembre 2016.

Mesures de recouvrement

Une entreprise de localisation a été chargée de faire une recherche des actifs des propriétaires du *Spudnik*, mais aucun actif saisissable n'a été trouvé. De plus, en décembre 2016, des mises en demeure ont été envoyées aux propriétaires du navire, mais elles ont été retournées parce qu'elles n'ont pas été réclamées.

Le 27 mars 2017, une déclaration a été déposée à la Cour fédérale contre les deux propriétaires. Étant donné que les défendeurs n'ont formé aucune défense, l'administrateur a déposé une requête en vue d'obtenir un jugement par défaut le 30 août 2017. Par la suite, un jugement par défaut a été rendu en faveur de l'administrateur.

L'examen à l'appui de l'exécution du jugement rendu contre l'un des propriétaires du navire a eu lieu en novembre 2017.

Au 31 mars 2019, l'administrateur continuait de surveiller la situation financière des débiteurs judiciaires.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

Dossier connexe

King Arthur et *S.L.M.104* (numéro de cas : 120-689-C1) (même propriétaire)

Tempest (2016)

Lieu : Marina de l'anse Ford, île Hornby (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-736-C1

Incident

Le 7 janvier 2016, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le *Tempest*, un bateau de plaisance de 36 pieds, avait coulé le long du quai à la marina de l'anse Ford, sur l'île Hornby, en Colombie-Britannique. Une grande nappe de carburant diesel entourait le bateau partiellement submergé. Un barrage absorbant avait été déployé autour du déversement d'hydrocarbures et la GCC avait communiqué avec le propriétaire du bateau, qui a expliqué qu'il était incapable de s'occuper de récupérer le bateau ou de nettoyer la pollution.

La GCC a engagé un entrepreneur privé pour qu'il renfloue le bateau et le sorte de l'eau. Le 8 janvier 2016, le *Tempest* a été remis à flot et retiré de l'eau. Un entrepreneur a remorqué le bateau jusqu'à une installation située à Comox, à une distance d'environ 20 milles, où le propriétaire projetait de réparer les dommages.

Demande d'indemnisation

Le 2 janvier 2018, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation pour les frais engagés au montant de 15 136,08 $, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

Le 1er février 2018, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert à la GCC la somme de 14 252,58 $, plus les intérêts, en vertu de l'article 105 de la *Loi*. Les seuls frais que l'administrateur a jugés irrecevables se rapportaient à une facture, au montant de 883,50 $, pour le remorquage du *Tempest* à un autre endroit pour qu'il soit réparé, une fois que l'incident de pollution avait été résolu. Les frais de ces services ont été refusés, car ils n'étaient pas directement ou conséquemment liés aux dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ni à la prévention de tels dommages.

Le 7 février 2018, l'offre a été acceptée par la GCC.

Le 14 février 2018, l'administrateur a ordonné que la somme de 15 160,47 $ (y compris des intérêts courus au montant de 907,89 $) soit versée au MPO/GCC.

Mesures de recouvrement

Le 15 mars 2018, une demande de remboursement a été envoyée au propriétaire du bateau ; sa fille a reçu la lettre.

L'administrateur a pris des mesures pour localiser le propriétaire du navire et faire une recherche de ses actifs. Aucun actif n'a été trouvé et il a été constaté que le propriétaire du navire avait quitté le Canada pour se rendre aux États-Unis. Par conséquent, et étant donné que toutes les mesures raisonnables ont été prises pour recouvrer les indemnités auprès du propriétaire du navire, l'administrateur a décidé de mettre fin aux mesures de recouvrement et de fermer le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 13 décembre 2018.

***Viki Lyne II* (2012)**

Lieu : Ladysmith (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-619-C1

Incident

Le 21 juin 2012, la Garde côtière canadienne (GCC) a avisé l'administrateur que le *Viki Lyne II*, un vieux navire de pêche à coque d'acier de 224 TJG, était abandonné dans le port de Ladysmith, en Colombie-Britannique, et risquait de déverser des polluants. La GCC a fait une évaluation préliminaire et a constaté que le navire était en état de détérioration et qu'il avait à son bord une quantité importante d'hydrocarbures. La GCC a donc retenu les services de la firme McAllister Marine Survey & Design Ltd. pour qu'un expert technique examine le navire et donne son avis à savoir s'il posait un risque imminent de pollution.

Le 31 août 2012, l'expert de la firme McAllister Marine Survey and Design Ltd. a présenté son rapport d'examen technique. Il a conclu qu'en raison de l'état général du *Viki Lyne II*, celui-ci posait un risque important, imminent et toujours croissant pour l'environnement. Dans son rapport, l'expert a recommandé que le seul moyen sûr d'enlever les hydrocarbures contenus dans les machines et la tuyauterie était de démanteler le navire et de le mettre à la casse dès que possible.

Par la suite, la Garde côtière a indiqué qu'elle travaillait avec Travaux publics et Services gouvernementaux Canada à établir les modalités du contrat pour le processus d'appel d'offres. Le 9 juillet 2013, le conseiller juridique de l'administrateur a été informé par la GCC qu'un employé des services d'intervention environnementale avait visité le navire vers la fin de juin et qu'il n'y avait aucun signe que le propriétaire avait enlevé des hydrocarbures ou d'autres polluants. Par conséquent, la GCC a évalué les mesures possibles à prendre et a indiqué qu'elle aimerait pouvoir discuter avec l'administrateur du caractère raisonnable de chaque mesure possible.

Le 30 juillet 2013, le conseiller juridique a répondu à la GCC et lui a rappelé l'avis que l'expert technique indépendant désigné par l'administrateur avait donné plus tôt, à savoir qu'il serait moins coûteux d'enlever les polluants se trouvant à bord du navire que de démanteler le navire. L'expert avait aussi recommandé d'obtenir des devis estimatifs pour les deux solutions possibles. Le conseiller juridique a précisé à la GCC que l'administrateur ne pouvait évaluer les mesures à prendre avant que la demande d'indemnisation ne soit présentée.

Le 31 mars 2014, la GCC a indiqué dans son rapport de fin d'exercice sur la situation des demandes d'indemnisation que le navire posait un risque potentiel, que des mesures préventives seraient prises sous peu, et qu'une demande d'indemnisation serait ensuite présentée à la Caisse.

Le 17 mars 2016, la GCC a informé l'administrateur qu'un entrepreneur avait été engagé en 2014 pour enlever environ 23 000 litres d'hydrocarbures et d'eau huileuse du navire. De plus, la GCC a indiqué qu'un examen effectué en février 2016 a révélé qu'il y avait encore environ 18 000 litres d'hydrocarbures et de polluants à bord du navire. La GCC avait alors l'intention d'enlever le reste des hydrocarbures et des polluants au début de 2016.

Le 26 juillet 2016, la GCC a avisé la Caisse qu'elle avait lancé un appel de propositions pour le démantèlement du navire.

Mesures prises par l'administrateur

Après avoir été avisé de l'incident en 2012, l'administrateur a retenu les services d'un conseiller juridique et l'a chargé d'engager un expert maritime pour qu'il représente l'administrateur et prenne des dispositions avec la GCC pour assister à l'inspection du navire au nom de l'administrateur. L'expert maritime engagé pour représenter l'administrateur a confirmé que le rapport de la firme McAllister Marine Survey and Design Ltd. reflétait correctement l'état du navire de pêche et la quantité d'hydrocarbures se trouvant à bord. Cependant, l'expert maritime a exprimé l'avis que l'option la moins coûteuse pour minimiser le risque de pollution par les hydrocarbures était d'enlever les hydrocarbures du *Viki Lyne II* et de le nettoyer, plutôt que de démanteler le navire. La GCC a été informée de cet avis indépendant.

En mars 2017, en prévision du dépôt imminent de la demande d'indemnisation, l'administrateur a engagé une entreprise de localisation pour trouver le propriétaire inscrit du navire et faire une recherche de ses actifs pouvant faire l'objet d'un recouvrement.

Demande d'indemnisation

Le 15 juin 2017, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation pour les frais engagés au montant de 1 267 926,71 $, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi*. Étant donné qu'il n'y a eu aucune pollution par les hydrocarbures, le délai de prescription de cinq ans relatif aux incidents non visés par la Convention s'est appliqué.

Évaluation et offre

Au cours de l'enquête, des renseignements additionnels ont été demandés à la GCC. Le 30 octobre 2017, l'administrateur a envoyé à la GCC une lettre demandant des documents additionnels concernant l'enlèvement de l'épave relativement à cet incident. Le 20 décembre 2017, l'administrateur a fait une offre préalable à la GCC et lui a demandé des commentaires et des renseignements additionnels. Le 9 janvier 2018, la GCC a demandé plus de temps pour fournir des commentaires; la date limite pour fournir les commentaires demandés a donc été reportée au 16 mars 2018. Les commentaires et les renseignements additionnels demandés à la GCC ont été reçus le 15 mars 2018.

L'administrateur a enquêté sur la demande d'indemnisation et l'a évaluée. L'administrateur a rejeté une grande partie de la demande d'indemnisation qui, à son avis, avait rapport à l'enlèvement d'épaves, plutôt qu'à des « mesures de sauvegarde » au sens des articles 71 et 77 de la LRMM. De plus, l'administrateur a rejeté les frais de certains services contractuels obtenus par la GCC.

Le 2 mai 2018, l'administrateur a offert au MPO/GCC la somme établie de 100 373,14 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. L'offre a été acceptée le 25 juin 2018. Le 27 juin 2018, la somme de 109 867,92 $, intérêts compris, a été versée au MPO/GCC.

Mesures de recouvrement

Le 14 mai 2018, l'avocat-conseil de l'administrateur a envoyé une mise en demeure au propriétaire du navire, l'avisant qu'il avait reçu une demande d'indemnisation de la GCC et qu'il allait intenter une action en justice contre lui s'il ne reconnaissait pas sa responsabilité à l'égard de tous les frais établis de la GCC.

Le 20 juin 2018, une déclaration a été déposée contre le propriétaire du navire. Un délai lui a été accordé jusqu'au 30 octobre 2018 pour déposer une défense. L'exposé de la défense a été reçu le 18 octobre 2018. Une ordonnance de gestion de l'instance a été rendue le 14 janvier 2019.

Le 8 février 2019, l'administrateur a accepté un accord de règlement au montant de 20 000 $ proposé par l'avocat du propriétaire, à condition que ce dernier fournisse des documents justificatifs suffisants.

Comme il avait été convenu, le propriétaire a fourni les documents demandés et il a payé la somme de 20 000 $ le 14 mars 2019. Par conséquent, l'administrateur a remis une quittance au propriétaire.

Situation

Le dossier a été fermé le 28 mars 2019.

***Viking I* (2016)**

Lieu : Baie de Mark (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-716-C1

Incident

Le 10 août 2016, l'administration du port de Nanaimo a été avisée que le *Viking I* (29,7 TJB), un ancien navire de pêche de 40 pieds converti en bateau de plaisance, était en train de couler dans la zone d'ancrage pour petits bateaux dans la baie de Mark, en Colombie-Britannique. Le maître du port a trouvé le bateau entièrement submergé à une profondeur d'environ 30 pieds et a constaté une irisation d'hydrocarbures à la surface de l'eau. Un barrage flottant a été déployé et des matelas absorbants ont été placés à l'intérieur du barrage.

La Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée de l'incident par l'administration du port de Nanaimo, et elle a chargé celle-ci d'assurer les fonctions de surveillance et d'intervention. Le propriétaire a indiqué que le bateau avait à son bord un réservoir de carburant diesel de 800 gallons, mais que celui-ci n'était rempli qu'à moins du quart. Des plongeurs engagés pour inspecter l'épave, afin de s'assurer qu'il n'y avait aucune victime à bord (aucune n'a été trouvée), ont également été chargés d'obturer les évents du réservoir de carburant et de tenter de renflouer le bateau à l'aide de coussins gonflables et de pompes à eau.

Le 15 août 2016, le *Viking 1* a été remis à flot en utilisant d'autre équipement de flottabilité. Le lendemain, le bateau a été déplacé à un endroit sûr, à l'installation de mise à l'eau de Brechin située non loin. Une grue à forte capacité de levage et un chaland ont été mis en place à l'installation de mise à l'eau et le *Viking I* a été ramené à la verticale pour être vidé d'eau.

Le 19 août 2016, la coque a été soulevée et placée sur un chaland, et tous les débris et les résidus contaminés ont été enlevés avant le début des travaux de récupération. L'épave a été transportée à Vancouver pour être démantelée.

Demande d'indemnisation

Le 3 mai 2017, l'administration du port de Nanaimo a présenté à l'Administrateur une demande d'indemnisation pour les frais engagés au montant de 31 458,19 $, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

L'Administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

Le 24 mai, des renseignements additionnels ont été demandés à l'administration du port de Nanaimo à l'appui de sa demande d'indemnisation. Plusieurs rappels ont été envoyés au cours des mois suivants. Le 30 août 2017, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'Administrateur a offert à l'administration du port de Nanaimo la somme de 29 432,92 $, plus les intérêts, en vertu de l'article 105 de la *Loi*. Le 3 octobre 2017, l'offre a été acceptée par l'administration du port de Nanaimo.

Le 12 octobre 2017, l'Administrateur a ordonné que la somme de 30 484,30 $ (y compris des intérêts de 1 051,38 $) soit prélevée sur la Caisse et versée à l'administration du port de Nanaimo.

Mesures de recouvrement

L'Administrateur a chargé une entreprise professionnelle de localisation de faire une recherche des actifs du propriétaire du *Viking I*.

Le 1er juin 2018, l'avocat-conseil de l'Administrateur a envoyé une mise en demeure aux propriétaires du *Viking I*. Par la suite, une action en justice a été intentée devant la Cour fédérale, et une déclaration et un affidavit portant demande de mandat ont été signifiés au navire-jumeau *Full Circle* le 22 octobre 2018. Le navire-jumeau est toujours en état d'arrestation.

Le 20 novembre 2018, le propriétaire du *Viking I* a déposé une défense. Il a prétendu ne pas être le véritable propriétaire du navire-jumeau *Full Circle*, qui avait été arrêté. Le 15 janvier 2019, l'avocat a envoyé des mises en demeure au véritable propriétaire et au prétendu propriétaire du navire-jumeau, leur demandant de fournir tous les documents relatifs au navire ou au navire-jumeau qui étaient en leur possession.

Le 12 mars 2019, l'avocat a accordé au propriétaire du navire un délai de 30 jours pour retenir les services d'un avocat, après quoi l'Administrateur s'adresserait unilatéralement à la Cour pour obtenir une date d'instruction.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

Dossier connexe

Numéro de cas 120-716-C1-1 : même incident, différent demandeur (demande d'indemnisation de la GCC).

***Viking I* (2016)**

Lieu : Baie de Mark (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-716-C1-1

Incident

Le 10 août 2016, l'administration du port de Nanaimo a été avisée que le *Viking I* (29,7 TJB), un ancien navire de pêche de 40 pieds converti en bateau de plaisance, était en train de couler dans la zone d'ancrage pour petits bateaux dans la baie de Mark, en Colombie-Britannique. Le maître du port a trouvé le bateau entièrement submergé à une profondeur d'environ 30 pieds et a constaté une irisation d'hydrocarbures à la surface de l'eau. Un barrage flottant a été déployé et des matelas absorbants ont été placés à l'intérieur du barrage.

La Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée de l'incident par l'administration du port de Nanaimo, et elle a chargé celle-ci d'assurer les fonctions de surveillance et d'intervention. Le propriétaire a indiqué que le bateau avait à son bord un réservoir de carburant diesel de 800 gallons, mais que celui-ci n'était rempli qu'à moins du quart. Des plongeurs engagés pour inspecter l'épave, afin de s'assurer qu'il n'y avait aucune victime à bord (aucune n'a été trouvée), ont également été chargés d'obturer les évents du réservoir de carburant et de tenter de renflouer le bateau à l'aide de coussins gonflables et de pompes à eau.

Le 15 août 2016, le *Viking 1* a été remis à flot en utilisant d'autre équipement de flottabilité. Le lendemain, le bateau a été déplacé à un endroit sûr, à l'installation de mise à l'eau de Brechin située non loin. Une grue à forte capacité de levage et un chaland ont été mis en place à l'installation de mise à l'eau et le *Viking I* a été ramené à la verticale pour être vidé d'eau.

Le 19 août 2016, la coque a été soulevée et placée sur un chaland, et tous les débris et les résidus contaminés ont été enlevés avant le début des travaux de récupération. L'épave a été transportée à Vancouver pour être démantelée.

Demande d'indemnisation

Le 20 février 2018, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'Administrateur une demande d'indemnisation pour les frais engagés au montant de 128 246 91 $ en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime.*

L'Administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

Au cours de l'évaluation, le bureau de l'Administrateur a demandé à la GCC des renseignements et des documents additionnels, lesquels ont été fournis.

Le 24 avril 2018, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'Administrateur a offert au MPO/GCC la somme établie de 128 246,91 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. L'offre a été acceptée le 30 avril 2018. Le 17 mai 2018, la somme de 134 694,56 $, intérêts compris, a été versée au MPO/GCC.

Mesures de recouvrement

L'Administrateur a chargé une entreprise professionnelle de localisation de faire une recherche des actifs du propriétaire du *Viking I*.

Le 1er juin 2018, l'avocat-conseil de l'Administrateur a envoyé une mise en demeure aux propriétaires du *Viking I*. Par la suite, une action en justice a été intentée devant la Cour fédérale, et une déclaration et un affidavit portant demande de mandat ont été signifiés au navire-jumeau *Full Circle* le 22 octobre 2018. Le navire-jumeau est toujours en état d'arrestation.

Le 20 novembre 2018, le propriétaire du *Viking I* a déposé une défense. Il a prétendu ne pas être le véritable propriétaire du navire-jumeau *Full Circle*, qui avait été arrêté. Le 15 janvier 2019, l'avocat a envoyé des mises en demeure au véritable propriétaire et au prétendu propriétaire du navire-jumeau, leur demandant de fournir tous les documents relatifs au navire ou au navire-jumeau qui étaient en leur possession.

Le 12 mars 2019, l'avocat a accordé au propriétaire du navire un délai de 30 jours pour retenir les services d'un avocat, après quoi l'Administrateur s'adresserait unilatéralement à la Cour pour obtenir une date d'instruction.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

Dossier connexe

Viking 1 (demande d'indemnisation de l'administration du port de Nanaimo), numéro de cas 120--16-C1 (même incident, différent demandeur).

***West Island 395* (2018)**

Lieu : Haida Gwaii (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-822-C1

Incident

Le 8 septembre 2018, le chaland *West Island 395*, un camp de pêche sportive possédé et exploité par *Haida Tourism Limited Partnership* (« Haico »), s'est détaché de sa bouée d'amarrage dans la baie Alliford, dans l'archipel Haida Gwaii. Le chaland est parti à la dérive et s'est échoué dans la baie Bearskin, sur l'île Lina. Le soir même, le gardien du chaland a communiqué avec la Garde côtière canadienne (GCC) pour l'informer de l'incident. La GCC a établi une zone d'urgence autour du chaland en raison du danger d'explosion qu'il présentait.

Le 9 septembre 2018, des représentants de Haico ont avisé les médias que les membres d'équipage qui ont inspecté le chaland avaient décelé une forte présence de vapeurs d'essence. Le gestionnaire des opérations de Haico a informé la GCC que le chaland avait à son bord environ 18 000 litres d'essence et 15 000 litres de carburant diesel.

Le 9 septembre 2018, la GCC a communiqué avec le gestionnaire des opérations de Haico, qui a prétendu avoir fait certains efforts, en collaboration avec d'autres organismes, afin de prévenir, de contenir et de limiter une éventuelle pollution par les hydrocarbures. De plus, Haico a engagé un expert maritime pour enquêter sur la cause de l'incident et évaluer les dommages causés par celui-ci.

Demande d'indemnisation

Le 14 janvier 2019, le propriétaire du chaland, Haida Tourism Limited Partnership, a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 1 857 314,06 $, en vertu de l'article 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, afin de recouvrer les frais qu'il a engagés.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

Zidell Marine 277 & *Jake Shearer* (2017)

Incident

Lieu : Île Goose (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-732-R

Incident

Le 26 novembre 2017, le *Jake Shearer* (497 TJB) et le *Zidell Marine 277* (moins de 6 000 TJB), un remorqueur et un chaland formant un ensemble articulé, immatriculés aux États-Unis, se sont détachés l'un de l'autre à cause d'une défaillance mécanique de leur dispositif de raccordement, pendant qu'ils naviguaient dans le détroit de la Reine-Charlotte, au sud-ouest de Bella Bella, en Colombie-Britannique. Le *Zidell Marine 277* est allé à la dérive par mauvais temps et risquait de s'échouer sur les écueils ou le récif. Le chaland avait à son bord 468 000 litres d'essence et 3,5 millions de litres de carburant diesel. Les membres de l'équipage du remorqueur ont réussi à monter à bord du chaland et à jeter son ancre près de l'île Goose.

Une équipe d'intervention environnementale de la Garde côtière canadienne (GCC) s'est rendue sur les lieux. Le lendemain, un autre remorqueur, le *Gulf Cajun*, a pu se raccorder au chaland et poursuivre le voyage de Seattle (Washington) jusqu'en Alaska.

Mesures prises par l'administrateur

Lorsqu'il a été avisé de l'incident, l'administrateur a chargé son avocat-conseil de s'informer à propos des demandeurs potentiels et des montants possibles de leurs demandes d'indemnisation, et a chargé un avocat externe d'obtenir une garantie financière des propriétaires et des assureurs des navires, en vertu de son droit de demander une telle garantie selon l'article 102 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Le 24 mai 2018, une lettre d'engagement au montant de 338 000 $ a été reçue du club de protection et d'indemnisation.

Demande d'indemnisation

Au 31 mars 2019, aucune demande d'indemnisation n'avait encore été présentée à l'administrateur et aucune réclamation n'avait été réglée par les propriétaires des navires.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

Eaux arctiques

***Akademik Ioffe* (2018)**

Lieu : Kugaaruk (Nunavut)
Numéro de cas : 120-820-R

Incident

Le 24 août 2018, l'*Akademik Ioffe*, un navire de croisière de 6 450 TJB battant pavillon russe, s'est échoué près de Kagaaruk, au Nunavut. Deux brise-glaces de la Garde côtière canadienne (GCC) se sont dirigés vers l'endroit pour prêter assistance. Le 25 août 2018, tous les passagers ont été transférés en toute sécurité à bord de l'*Akademik Sergey Vavilov*, le navire-jumeau de l'*Akademik Ioffe* qui suivait ce dernier. Un porte-parole du service de recherche et sauvetage de la région de Trenton a indiqué que le navire prenait l'eau, mais qu'il était en état stable et qu'il ne posait aucun danger immédiat. Le 25 août 2018, le navire a été remis à flot et escorté jusqu'à un chantier naval pour des réparations temporaires.

Mesures prises par l'administrateur

Après avoir été informé de l'incident, le bureau de l'administrateur a communiqué avec les avocats de l'assureur, qui ont indiqué que le navire devait se rendre au chantier naval de Verreault Navigation, situé à Les Méchins (Québec).

En septembre 2018, le bureau de l'administrateur a communiqué avec la GCC afin d'obtenir une estimation du coût des opérations d'intervention. Après avoir reçu l'information de la GCC, l'administrateur a chargé un avocat de communiquer avec l'assureur de l'affréteur afin d'obtenir une garantie financière. Le 13 décembre 2018, une lettre d'engagement au montant de 470 000 $ a été reçue de l'assureur.

Demande d'indemnisation

Au 31 mars 2019, aucune demande d'indemnisation n'avait encore été présentée à l'administrateur.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

***Clipper Adventurer* (2010)**

Lieu : Golfe Coronation (Nunavut)
Numéro de cas : 120-580-C1

Incident

Le 27 août 2010, le *Clipper Adventurer*, un navire de croisière immatriculé aux Bahamas, qui avait à son bord 128 passagers et 69 membres d'équipage, s'est échoué sur un haut-fond dans le golfe Coronation, au Nunavut, dans l'Arctique canadien. Aucune pollution n'a été signalée. Après plusieurs tentatives infructueuses pour renflouer le navire, le capitaine a ordonné l'évacuation de tous les passagers et des membres d'équipage non essentiels. Les évacués ont été transportés à Kugluktuk (anciennement appelé Coppermine) par le brise-glace de la Garde côtière canadienne (GCC) *Amundsen*, qui a été chargé de la mission de sauvetage.

Les réservoirs de carburant à double fond du navire de croisière ont subi des dommages considérables. Cependant, il n'y a eu aucune fuite d'hydrocarbures et le navire n'était pas à risque de couler. Plusieurs jours après l'échouement du navire, une légère irisation d'hydrocarbures a été observée, mais elle s'est dissipée rapidement. À la demande du propriétaire du *Clipper Adventurer*, la société de classification du navire a établi un plan de sauvetage, et un inspecteur de la Sécurité maritime de Transports Canada en a assuré la surveillance. Transports Canada, Environnement Canada et la GCC ont joué un rôle de surveillance tout au long de l'opération de sauvetage, afin de s'assurer que les mesures d'intervention étaient appropriées. Le navire de la GCC *Sir Wilfrid Laurier* a été déployé pour servir de centre de commandement local.

Le 14 septembre, le *Clipper Adventurer* a été remis à flot et remorqué à Cambridge Bay, au Nunavut, où une évaluation des dommages et des réparations préliminaires ont été faites en vue de son départ de l'Arctique. Le 23 septembre, Transports Canada et la société de classification du navire ont autorisé le *Clipper Adventurer* à quitter Cambridge Bay pour se rendre à Nuuk, au Groenland. Le 28 octobre 2010, le navire a quitté Nuuk et s'est rendu au port de Gdansk, en Pologne, où des réparations permanentes ont été effectuées du 11 novembre au 31 décembre 2010.

Mesures prises par l'administrateur

L'administrateur a chargé un conseiller juridique d'enquêter sur l'opération d'intervention et de vérifier que le navire avait un certificat d'assurance aux termes de la Convention sur les hydrocarbures de soute.
Une lettre d'engagement datée du 23 septembre 2010, qui couvrait à la fois l'administrateur et la GCC, a été reçue.

L'administrateur en tant que partie aux instances

Deux actions en justice ont été intentées relativement à l'incident. La Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) était partie aux deux instances en vertu de la loi. La première action a été intentée contre la Couronne par le propriétaire du navire, Adventurer Owner Ltd., qui alléguait que la Couronne (la GCC et le Service hydrographique du Canada) avait fait preuve de négligence en manquant à son obligation d'aviser convenablement les propriétaires de navires de la présence du haut-fond sur lequel le *Clipper Adventurer* s'est échoué. Le montant de la poursuite s'élevait à près de

15 millions de dollars. Environ un an plus tard, la Couronne a intenté sa propre action contre le propriétaire du navire, au montant de 468 801,72 $, pour les frais et dépenses engagés relativement à l'incident. La Couronne a soutenu que la présence du haut-fond avait été signalée convenablement aux navigateurs dans un Avis à la navigation.

Les deux actions ont été réunies en une seule, à la suite d'une conférence de gestion d'instance par la Cour fédérale. Le 10 février 2016, la Cour fédérale a tenu une séance de médiation, mais les parties ne sont parvenues à aucune entente. Le procès a été instruit en novembre 2016. Dans un jugement rendu en janvier 2017, la Cour fédérale a rejeté l'action intentée par Adventurer Owner Ltd. et a accordé à la Couronne la somme principale de 445 361,64 $, avec des intérêts calculés au taux de 5 %.

Le 24 février 2017, Adventurer Owner Ltd. a déposé un avis d'appel à la Cour d'appel fédérale. L'appelante demandait notamment que les intérêts prévus à l'article 116 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* s'appliquent à toutes les demandes d'indemnisation contre un propriétaire de navire, selon l'article 109 de la *Loi*, au lieu des intérêts au taux de 5 % qui ont été accordés à la Couronne au procès. L'avocat de la Caisse a avisé la Cour d'appel fédérale que la Caisse ne comparaîtrait pas et ne demanderait pas à participer.

Le 7 février 2018, la Cour d'appel fédérale a confirmé le jugement de la Cour fédérale en faveur de la Couronne. Par ailleurs, en ce qui concerne la compétence de la Caisse, notamment la portée de la disposition relative aux intérêts, la Cour d'appel fédérale a conclu que l'article 116 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* ne s'appliquait pas à cette affaire, puisque le demandeur poursuivait directement un propriétaire de navire. Depuis ce temps, le propriétaire du navire a déposé une requête en autorisation d'appel à la Cour suprême du Canada.). Le 29 novembre 2018, la CSC a rejeté la requête.

Demande d'indemnisation

Le 17 octobre 2011, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 468 801,72 $ pour les frais de surveillance engagés relativement à l'incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Cependant, l'administrateur a mis en suspens l'évaluation de la demande d'indemnisation en attendant le règlement du litige.

La cour a conclu que le propriétaire du navire était responsable de la somme de 445 361,64 $, plus les intérêts, et la demande d'indemnisation de la GCC a donc été réglée par le propriétaire du navire. Par conséquent, l'administrateur a décidé de fermer le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 13 décembre 2018.

***Investigator* (2016)**

Lieu : Toker Point (Territoires du Nord-Ouest)
Numéro de cas : 120-696-R

Incident

Le 2 septembre 2016, l'*Investigator*, un chaland-citerne à double coque, s'est échoué près de Toker Point, à environ 15 kilomètres au nord de Tuktoyaktuk. Il transportait 50 000 litres de carburant diesel et il est resté échoué à cet endroit. Une tentative pour renflouer le chaland-citerne a été infructueuse et il a passé l'hiver dans l'Arctique.

Le 6 juillet 2017, la GCC a informé l'administrateur que le chaland-citerne était encore échoué et que la tentative de le remettre à flot avait été retardée jusqu'au mois d'août. La GCC a aussi informé l'administrateur que, durant l'hiver, *Fathom Marine Inc.*, l'entreprise canadienne d'affrètement coque nue du chaland-citerne, avait enlevé la majeure partie des hydrocarbures à l'aide d'hélicoptères et de paniers, sur l'ordre de la GCC. La GCC s'est chargée de pomper le reste des hydrocarbures. En août 2017, Fathom Marine Inc. a envoyé un petit remorqueur et un chaland de travail pour libérer l'*Investigator*; cependant, ils se sont échoués sur le rivage à côté de l'*Investigator*. Le petit remorqueur et le chaland ont été récupérés et une autre tentative a été prévue pour remettre à flot l'*Investigator* durant la première semaine de septembre.

Le 5 octobre 2017, le conseiller juridique de la CIDPHN a été informé que l'*Investigator* allait quitter Toker Point pour être remorqué jusqu'à Vancouver.

Mesures prises par l'administrateur

L'administrateur a été avisé de l'incident par la GCC le 11 octobre 2016. Le 18 octobre, l'administrateur a obtenu un avis juridique de l'avocat-conseil et a décidé de surveiller la situation et de ne prendre aucune autre mesure à ce moment.

En octobre 2017, les avocats ont négocié une lettre d'engagement qui couvrirait d'éventuelles demandes d'indemnisation, pendant que l'administrateur s'apprêtait à arrêter le chaland-citerne. Des mandats d'arrêt du remorqueur *Fathom Wave* et du chaland-citerne *Investigator* allaient être délivrés le 2 novembre 2017, à moins qu'une garantie satisfaisante ne soit donnée à l'administrateur.

Le 2 novembre 2017, l'avocat-conseil de la CIDPHN a été informé que, pendant que l'*Investigator* faisait route vers Vancouver, il a commencé à dériver et n'arriverait pas à destination au cours des semaines à venir. Le 3 novembre 2017, la CIDPHN a intenté une action en justice. Le 28 novembre 2017, l'administrateur a reçu une lettre d'engagement couvrant les trois demandes d'indemnisation. La CIDPHN a déposé un avis de désistement, et l'action en justice a été suspendue.

L'assureur du navire a reçu les réclamations des trois demandeurs et il tient l'administrateur au courant au fur et à mesure que des règlements sont conclus et que des quittances sont signées. Au 31 mars 2019, le dossier était encore ouvert avec l'assureur.

Demande d'indemnisation

En date du 31 mars 2019, aucune demande d'indemnisation n'a été présentée à l'administrateur.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

Index des incidents de 2018-2019

Nom du navire et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Recouvre-ment	Situation au 31-03-2019
						Demandeur et date de la demande d'indemnisa-tion	Montant ($)	Date	Montant ($) %	Montant recouvré ($)	
Terre-Neuve-et-Labrador											
Baby Leeyn (anciennement appelé ***Jana***) Cap St. Mary's, T.-N.-L.	2017	Navire de charge									Dossier fermé
Baccalieu Endeavour Port de Musgrave, T.-N.-L.	2017	Navire de pêche				MPO/GCC 2018-01-03	5 146,31	2018-02-07	5 045,49 98,4 %	5 345,75	Dossier fermé
Baffin Sound St. Anthony T.-N.-L.	2015	Navire de pêche (abandonné)				MPO/GCC 2015-12-09	22 185,86	2016-02-25	22 185,86 100 %		Dossier ouvert
Floyd II Happy Adventure, T.-N.-L.	2017	Navire de pêche				MPO/GCC 2017-11-03	10 471,05	2017-12-12	10 471,05 100 %	5 250,00	Dossier fermé
Françoise Port de Clarenville, T.-N.-L.	2017	Navire de pêche									Dossier ouvert
Jana	2014	Navire de charge									Dossier fermé

Nom du navire et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Recouvre-ment	Situation au 31-03-2019
						Demandeur et date de la demande d'indemnisa-tion	Montant ($)	Date	Montant ($) %	Montant recouvré ($)	
Marystown, baie Mortimer, T.-N.-L.											
Joyce's Journey Baie des îles, T.-N.-L.	2016	Navire de pêche				MPO/GCC 2018-01-03	11 373,42	2018-01-31	11 373,42 100 %		Dossier fermé
Lucas & Rebecca Baie des îles, T.-N.-L.	2017	Navire de pêche				MPO/GCC 2017-11-03	17 744,64	2017-12-13	17 744,64 100 %		Dossier ouvert
Matterhorn Mount Carmel, T.-N.-L.	2014	Remorqueur (abandonné)	√	Diesel et huile usée		MPO/GCC 2016-08-09	172 751,64	2016-12-19	172 751,64 100 %		Dossier ouvert
Ronda Embree, T.-N.-L	2016	Navire de pêche				MPO/GCC 2018-11-26	98 858,83	2019-02-26	5 953,87 6%		Dossier ouvert
Sikuk Port de Clarenville, T.-N.-L.	2017	Navire de pêche				MPO/GCC 2018-03-01	195 109.00				Dossier ouvert
Stelie II Port Saunders, T.-N.-L.	2016	Navire de pêche									Dossier ouvert
Nouvelle-Écosse											
Arca Sydney Mines, N.-É.	2017	Navire-citerne de soutage	√	Hydrocar-bures de soute		MPO/GCC 2017-04-04	100 649,50	2018-01-25	54 998,13 54,64 %	57 000,00	Dossier fermé
Cormorant Bridgewater, N.-É.	2015	Navire déserté (épave)	√	Huile hydrauliqu e		MPO/GCC 2015-11-02	549 581,18	2016-03-29	515 267,25 93,76 %		Dossier ouvert

Nom du navire et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Recouvre-ment	Situation au 31-03-2019
						Demandeur et date de la demande d'indemnisa-tion	Montant ($)	Date	Montant ($) %	Montant recouvré ($)	
Farley Mowat Shelburne, N.-É.	2017	Épave abandonnée	√	Liquides huileux		MPO/GCC 2017-10-10	1 176 126,41				Dossier ouvert
Farley Mowat Port de Shelburne, N.-É.	2015	Épave abandonnée	√			MPO/GCC 2016-01-18	814 815,05	2016-06-29	813 316,15 99,82 %		Dossier ouvert
Farley Mowat Port de Shelburne, N.-É.	2015	Épave abandonnée	√			Ville de Shelburne 2017-06-23	47 598,78	2017-07-18	43 641,94 91,69 %		Dossier ouvert
Ile d'Aix Havre d'Halifax, N.- É.	2018	Autre									Dossier ouvert
Lady Young Île Deming, N.-É.	2016	Bateau de plaisance	√	Diesel		MPO/GCC 2016-08-09	25 747,66	2016-11-23	25 598,67 99,42 %		Dossier ouvert
Déversement d'origine inconnue Ingomar, N.-É.	2018		√			MPO/GCC 2018-11-15	1 406,75	2018-12-12	1 406,75 100%		Dossier fermé
Navire sans nom Sandy Cove, N.-É.	2018	Navire de pêche	√			MPO/GCC 2018-11-26	1 157,98	2019-02-07	1 157,98 100%		Dossier ouvert
Navire sans nom Weymouth North, N.-É.	2018	Navire de pêche	√			MPO/GCC 2018-10-18	33 606,49	2018-11-15	33 606,49 100%		Dossier ouvert
Nordika Desgagnés Cap Breton, N.-É.	2018	Navire de charge									Dossier fermé

Nom du navire et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Recouvre-ment	Situation au 31-03-2019
						Demandeur et date de la demande d'indemnisa-tion	Montant ($)	Date	Montant ($) %	Montant recouvré ($)	
Ryan Atlantic II (*anciennement appelé *Cape Rouge) Bridgewater, N.-É.	2014	Ancien navire de pêche	√			MPO/GCC 2014-06-30	362 575,38	2015-03-19	358 117,79 98,77 %		Dossier ouvert
Ryan Atlantic II Bridgewater, N.-É.	2017	Ancien navire de pêche	√	Huile à moteur		MPO/GCC 2018-04-25	17,975.67	2018-05-09	17,645.78 98.1%		Dossier fermé
Stephanie & Darrel Shelburne, N.-É.	2007	Navire de pêche (abandonné)	√	Carburant et liquide hydrauli-que		MPO/GCC 2008-02-09	13 627,73	2008-05-13	13 627,73 100 %		Dossier ouvert
Nouveau-Brunswick											
SBI Carioca Belledune, N.-B.	2017	Vraquier			√						Dossier ouvert
Québec											
Bayliner 2655 Rivière-des-Prairies, Québec (rapides du Cheval-Blanc)	2013	Bateau de plaisance	√	Carburant et huile pour moteurs		MPO/GCC 2015-06-16	14 286,40	2015-08-27	14 286,40 100 %		Dossier fermé
BBC Maple Lea Lac St-Louis, Québec	2015	Navire de charge	√	Hydrocar-bures de soute		MPO/GCC 2017-12-15	1 329,54	2017-12-19	1 329,54 100 %		Dossier fermé
Chaulk Determination Trois-Rivières, Québec	2014	Remorqueur	√	Diesel		MPO/GCC 2016-12-09	4 585 963,68	2018-07-18	4 200 576,18 91.59%		Dossier fermé

Nom du navire et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Recouvre-ment	Situation au 31-03-2019
						Demandeur et date de la demande d'indemnisa-tion	Montant ($)	Date	Montant ($) %	Montant recouvré ($)	
Kavo Manali Port de Québec, Québec	2017		√	Huile lubrifiante	√						Dossier ouvert
Louis Jolliet fleuve Saint-Laurent Québec, Québec.	2015	Navire de croisière	√	Diesel							Dossier ouvert
Déversement d'origine inconnue (anciennement le *Maccoa)* Port de Québec, Québec	2017		√			Administra-tion portuaire de Québec 2017-06-16	43 806,19	2017-09-15	43 806,19 100 %		Dossier fermé
Déversement d'origine inconnue Port de Québec, Québec	2017		√			MPO/GCC 2019-02-12	11 139,48				Dossier ouvert
MSC Monica Deschaillons-sur-Saint-Laurent, Québec	2016	Porte-conteneurs	√	Combus-tible de soute lourd et diesel		MPO/GCC 2018-01-22	13 121,81	2018-07-04	13 121,81 100%	14 192,33	Dossier fermé
Sarah Desgagnés Salluit, Québec	2015	Navire-citerne	√	Carburant diesel (à faible teneur en soufre)							Dossier fermé
Sea Gypsy	2017	Bateau de plaisance	√	Diesel		MPO/GCC 2019-03-27	7 278,30				Dossier ouvert

Nom du navire et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Recouvre-ment	Situation au 31-03-2019
						Demandeur et date de la demande d'indemnisa-tion	Montant ($)	Date	Montant ($) %	Montant recouvré ($)	
Port de Québec, Québec											
Ontario											
Dispatch II Sault Ste. Marie, Ontario	2017	Remorqueur	√	Mélange (huile, diesel et eau)		MPO/GCC 2018-07-19	49 123,47	2018-08-28	48 716,67 99,1 %		Dossier ouvert
Michipicoten Thunder Bay, Ontario - lac Supérieur - Superior Terminals	2015	Navire à moteur (épave)	√			MPO/GCC 2017-08-29	4 845,89	2017-10-25	4 745,46 97,93 %	4 745,46	Dossier fermé
Pitts Carillon Baie de Picton, comté de Prince Edward, Ontario	2017	Chaland	√	Huile résiduelle		Comté de Prince Edward 2018-05-08	597 396,70				Dossier ouvert
Pitts Carillon Baie de Picton, comté de Prince Edward, Ontario	2017	Chaland	√	Huile résiduelle		MPO/GCC 2018-11-22	77 347,18	2019-03-05	32 694,66 42,27 %		Dossier ouvert
Warren L II Chenal Killarney, Ontario	2015	Remorqueur et chaland	√	Mazout		Municipalité de Killarney 2017-08-21	270 286,31	2018-07-04	209 575,43 77,54 %	198 450	Dossier fermé
Warren L II Chenal Killarney, Ontario	2015	Remorqueur et chaland	√	Mazout		MPO/GCC 2017-12-04	30 999,97	2018-03-21	28 059,11 90,51 %	26 550	Dossier fermé
Colombie-Britannique											
Alaskan Île Jenkins, C.-B.	2016	Ancien navire de	√			MPO/GCC 2018-06-11	37 723,18	2018-07-04	37 723,18 100 %		Dossier ouvert

Nom du navire et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Recouvre-ment	Situation au 31-03-2019
						Demandeur et date de la demande d'indemnisa-tion	Montant ($)	Date	Montant ($) %	Montant recouvré ($)	
		pêche (abandonné)									
Barges King Arthur & SL 104 Mamquam Blind Channel, C.-B.	2016	Chalands	√			MPO/GCC 2018-04-04	819 134,67	2018-10-31	814 012,78 99,3 %		Dossier ouvert
Blue Pacific No.1 Saltspring Island, C.-B.	2016	Ancien navire de pêche	√	Mazout		MPO/GCC 2018-10-09	132 339,05	2019-01-23	114 129,56 86,24 %		Dossier ouvert
Central Isle French Creek, C.-B.	2016	Ancien navire de pêche				MPO/GCC 2018-02-20	25 035,02	2018-04-04	24 108,27 96,30 %		Dossier ouvert
Chilcotin Princess Prince Rupert, C.-B.	2015	Navire à moteur	√			MPO/GCC 2016-09-19	137 680,88	2016-11-02	137 680,88 100 %		Dossier ouvert
Command Performance Ahousat, C.-B.	2016	Navire de pêche	√			MPO/GCC 2017-03-21	116 433,70	2017-06-07	114 047,53 97,95 %		Dossier ouvert
Crown Forest 84-6 Zeballos, C.-B.	2014	Chaland	√			MPO/GCC 2016-09-19	67 348,81	2016-11-25	67 348,81 100 %		Dossier fermé
Dawn Marie Extrémité nord de l'île Mayne, C.-B.	2016	Navire de pêche	√	Diesel		MPO/GCC 2017-11-21	11 372,23	2017-12-07	11 372,23 100 %		Dossier ouvert
Drifter Gold River, C.-B.	2016	Navire de pêche (abandonné)				MPO/GCC 2018-08-23	24 076,66	2018-11-02	3 349,04 13,9 %		Dossier fermé
Elf	2014	Remorqueur (déserté)	√	Diesel, liquide		MPO/GCC 2014-08-12	82 512,70	2014-12-18	82 512,70 100 %		Dossier ouvert

Nom du navire et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Recouvre-ment	Situation au 31-03-2019
						Demandeur et date de la demande d'indemnisa-tion	Montant ($)	Date	Montant ($) %	Montant recouvré ($)	
Port de Squamish, C.-B.; pointe Atkinson, West Vancouver, C.-B.				hydrauliqu e et huile lubrifiante							
Elva M II Port de Steveston, Richmond, C.-B.	2016	Navire de pêche	√			Administra-tion portuaire de Steveston 2017-02-09	7 649,63	2017-02-22	7 649,63 100 %	462,53	Dossier ouvert
Elva M II Port de Steveston, Richmond, C.-B.	2016	Navire de pêche	√			MPO/GCC 2017-02-28	46 351,57	2017-03-31	46 351,57 100 %	2 803,93	Dossier ouvert
Feelin Free Port Neville, C.-B.	2017	Navire de pêche	√	Huile et diesel		MPO/GCC 2019-01-24	37 731,13				Dossier ouvert
George H. Ledcor Île Deering, Vancouver, C.-B.	2018	Remorqueur									Dossier ouvert
Lady M. II Ladysmith, C.-B.	2017	Navire en bois (abandonné)	√	Diesel		MPO/GCC 2019-02-07	32 388,76				Dossier ouvert
Laurier II Deep Bay, C.-B.	2014	Navire à moteur				MPO/GCC 2018-01-22	384 365,01	2019-02-07	265 768,99 69,14 %		Dossier ouvert
Lightship LV76 (Queen of East Vancouver) Mission, C.-B. (fleuve Fraser)	2017	Déserté (navire coulé)									Dossier ouvert

Nom du navire et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Recouvre-ment	Situation au 31-03-2019
						Demandeur et date de la demande d'indemnisa-tion	Montant ($)	Date	Montant ($) %	Montant recouvré ($)	
Malecite Kits Point, English Bay, C.-B.	2017	Bateau de plaisance (abandonné)	√	Mazout		MPO/GCC 2018-06-11	48 230,18	2018-07-11	48 230,18 100 %		Dossier ouvert
Marathassa Baie English, Vancouver, C.-B.	2015	Vraquier Corée	√	Mazout (mazout intermé-diaire IFO 380)	√	MPO/GCC 2017-04-03	2 431 746,57	2018-03-29	1 855 627,75 76,31 %	1 951 689,51	Dossier fermé
Marathassa Baie English, Vancouver, C.-B.	2015	Vraquier Corée	√	Mazout (mazout intermé-diaire IFO 380)	√	Administra-tion portuaire de Vancouver Fraser 2017-04-05	198 947,22	2018-02-14	158 800,49 79,82 %	172 935,87	Dossier fermé
Marathassa Baie English, Vancouver, C.-B.	2015	Vraquier Corée	√	Mazout (mazout intermé-diaire IFO 380)	√	Ville de Vancouver 2017-04-10	569,053.13	2019-03-20	235 748,23 41,43%		Dossier ouvert
Miss Universe Quais flottants pour navires de pêche à filets maillants, Administration portuaire de Port Edward, C.-B.	2016	Navire de pêche	√			Administra-tion portuaire de Port Edward 2017-07-12	19 911,85	2017-08-31	18 711,85 93,97 %		Dossier ouvert
Mistann Prince Rupert, C.-B.	2011	Navire de pêche	√	Diesel		MPO/GCC 2012-04-26	113 787,48	2012-09-12	100 462,51 88,29 %	18 080,42	Dossier ouvert

Nom du navire et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Recouvre-ment	Situation au 31-03-2019
						Demandeur et date de la demande d'indemnisa-tion	Montant ($)	Date	Montant ($) %	Montant recouvré ($)	
Nathan E. Stewart Chenal Seaforth, Bella Bella, C.-B.	2016	Remorqueur	√	Carburant diesel et huile lubrifiante	√						Dossier ouvert
Nika Campbell River, C.-B.	2017	Ancien navire de pêche	√	Diesel		MPO/GCC 2019-03-26	23 646,38				Dossier ouvert
Navire (sans nom) Pointe Wellington, rivière Ladner, C.-B.	2017	Remorqueur en bois	√			MPO/GCC 2017-11-21	7 650,03	2017-11-30	7 650,03 100 %		Dossier fermé
Navire (voilier ferro-ciment) Île Chatham, C.-B.	2016	Voilier (ferro-ciment)	√	Carburant diesel		MPO/GCC 2018-12-03	53 954,45				Dossier ouvert
Norob Degnan Bay, C.-B.	2016	Navire de pêche	√			MPO/GCC 2018-05-01	12 930,15	2018-05-09	12 930,15 100 %		Dossier ouvert
Ocean Eagle Baie Menzies, C.-B.	2016	Remorqueur			√	MPO/GCC 2018-03-13	156 632,65	2018-06-19	61 597,45 39,33 %		Dossier ouvert
Persephone II Deep Bay, C.-B.	2017	Ancien navire de pêche en bois				MPO/GCC 2018-12-03	11 345,17	2019-02-07	11 345,17 100 %		Dossier ouvert
Salerosa Oak Bay, C.-B.	2017	Voilier (ferro-ciment)	√	Diesel		MPO/GCC 2019-02-01	62 673,20				Dossier ouvert
Sea C Strider Gorge, C.-B.	2015	Navire de pêche	√			MPO/GCC 2017-11-21	35 972,56	2017-12-07	35 972,56 100 %		Dossier fermé

Nom du navire et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Recouvre-ment	Situation au 31-03-2019
						Demandeur et date de la demande d'indemnisa-tion	Montant ($)	Date	Montant ($) %	Montant recouvré ($)	
		(épave)									
Seamee II Bourbier Cattermole, Squamish, C.-B.	2017	Enlèvement d'épave				MPO/GCC 2018-01-02	10 184,69	2018-01-25	10 184,69 100 %		Dossier fermé
Sea-Que Sidney Marina, Sidney, C.-B	2016	Navire à moteur				MPO/GCC 2018-08-02	18 730,67	2018-09-21	18 730,67 100 %		Dossier ouvert
Silver King Deep Bay, C.-B.	2014	Remorqueur (épave)				MPO/GCC 2017-10-31	338 379,18	2018-04-11	107 941,32 31,90 %		Dossier ouvert
Simushir Îles de la Reine-Charlotte, C.-B.	2014	Navire à moteur			√						Dossier ouvert
Spudnik Baie Howe, Sqamish, C.-B.	2014	Navire déserté	√			MPO/GCC 2016-04-28	149 043,60	2016-07-26	131 064,45 87,94 %		Dossier ouvert
Tempest Anse Ford, île Hornby, C.-B.	2016	Bateau de plaisance (épave)	√			MPO/GCC 2018-01-02	15 136,08	2018-02-01	14 252,58 94,16 %		Dossier fermé
Viki Lyne II (anciennement appelé Admiral Hardy et Aberdeen) Ladysmith, C.-B.	2012	Navire à moteur (épave)				MPO/GCC 2017-06-15	1 267 926,71	2018-05-02	100 373,14 7,92 %	20 000,00	Dossier fermé
Viking I Nanaimo, C.-B.	2016	Navire de pêche	√	Huile et peut-être du carburant		Administra-tion portuaire de Nanaimo 2017-05-03	31 458,19	2017-08-30	29 432,92 93,56 %		Dossier ouvert
Viking I Nanaimo, C.-B.	2016	Navire de pêche	√	Huile et peut-être		MPO/GCC 2018-02-20	128 246,91	2018-04-24	128 246,91 100 %		Dossier ouvert

Nom du navire et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Recouvre-ment	Situation au 31-03-2019
						Demandeur et date de la demande d'indemnisa-tion	Montant ($)	Date	Montant ($) %	Montant recouvré ($)	
				du carburant							
West Island 395 Haida Gwaii, C.-B.	2018	Chaland (gîte)	√			Haida Tourism Limited Partnership (Haico) 2019-01-14	1 857 314,06				Dossier ouvert
Zidell Marine 277 & Jake Shearer Île Goose, C.-B.	2017	Chaland			√						Dossier ouvert
Eaux de l'Arctique											
Akademik Ioffe Kugaaruk, Nunavut	2018	Navire à passagers			√						Dossier ouvert
Clipper Adventurer Golfe Coronation, Arctique de l'Ouest, Nunavut	2010	Navire de croisière	√		√	MPO/GCC 2011-10-17	468 801,72				Dossier fermé
Investigator Pointe Toker, T.-N.-O.	2016	Chaland	√	Mazout	√						Dossier ouvert