

## 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 consommables, 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.