

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'hydrocarbures 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'Administrateur 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.