

Central Isle (2016)

Lieu : French Creek (Colombie-Britannique)

Numéro de cas : 120-744-C1

Incident

Le 1^{er} 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.