

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 comparaitrait 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.