

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 1^{er} 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)