

## **Crown Forest 84-6 (2014)**

Lieu : Inlet Zeballos (Colombie-Britannique)

Numéro de cas : 120-663-C1

### **Incident**

Le 25 septembre 2014, le *Crown Forest 84-6*, une barge de campement de 39 mètres, jauge brute de 427, était en train de couler et de polluer l’Inlet Zeballos, sur la côte ouest de l’île de Vancouver. La barge était partiellement submergée et échouée sur les rochers, exposée à l'action des marées, dans une zone délicate de fraye de hareng et de saumon. Une légère irisation d'hydrocarbures irrécupérable a été observée. Une personne qui s'est présentée comme étant le propriétaire de la barge, mais qui, en fait, n'était pas le propriétaire inscrit dans le registre des navires, a avisé la Garde côtière canadienne (GCC) qu'il était incapable d'intervenir en réponse à l'incident. Le propriétaire inscrit de la barge a été identifié plus tard, mais ce dernier a prétendu qu'il avait déjà vendu la barge.

La GCC a assumé le rôle de commandant sur place. La barge avait à son bord diverses remorques et de l'équipement mécanique contenant des hydrocarbures. Le personnel de la GCC a utilisé des pompes à vide pour retirer 600 litres de carburant diesel qui se trouvait dans un réservoir sur le pont. Un entrepreneur local possédant de l'équipement lourd a été engagé pour enlever le reste des polluants. Le 14 octobre, la GCC a mis fin à l'opération d'intervention, après avoir déterminé que la barge et son équipement ne posaient plus qu'un risque minime de pollution.

### **Mesures prises par l'administrateur**

Après avoir été informé de l'incident par la GCC, l'administrateur a engagé un expert maritime pour qu'il se rende sur les lieux de l'incident et fasse enquête sur la situation. L'expert maritime a rencontré le superviseur de l'équipe d'intervention environnementale de la GCC et les représentants du gouvernement provincial qui participaient aux opérations. Il a été informé que le ministère provincial des Forêts, des Terres et des Ressources naturelles travaillait à élaborer un plan pour remorquer la barge jusqu'au rivage et la démanteler.

### **Demande d'indemnisation**

Le 19 septembre 2016, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, une demande d'indemnisation au montant de 67 348,81 \$ pour les frais engagés en réponse à l'incident du *Crown Forest 84-6*.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi*.

### **Évaluation et offre**

Le 24 novembre 2016, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert au MPO/GCC la somme de 67 348,81 \$, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. L'offre a été acceptée le 14 décembre 2016 et un paiement de 71 698,27 \$, y compris les intérêts, a été versé au MPO/GCC le ou vers le 21 décembre 2016.

## **Mesures de recouvrement**

Le 2 février 2017, une demande de remboursement a été envoyée au propriétaire inscrit du navire. Le 13 mars, l'avocat du propriétaire inscrit du navire a répondu à la demande de remboursement et a nié toute responsabilité relativement aux demandes d'indemnisation.

Le 21 février 2017, une déclaration a été déposée à la Cour fédérale contre le propriétaire inscrit de la barge. Le propriétaire inscrit a déposé une mise en cause contre une tierce partie défenderesse, récemment décédée, et a prétendu que la barge avait été vendue à cette personne pour la somme de 1 \$ avant le naufrage. La question que devait trancher la Cour fédérale était de savoir si le titre de la barge avait été transféré convenablement et, dans l'affirmative, si le propriétaire inscrit pouvait échapper à toute responsabilité sans faute, en dépit du fait qu'il n'avait pas effectué le changement d'immatriculation et qu'il prétendait ne pas en être le propriétaire.

La décision de la Cour fédérale a été rendue le 11 janvier 2019. La Cour a conclu, sur le fondement de l'ensemble de la preuve, que le prétendu transfert était valide, malgré l'enregistrement dans le Registre canadien d'immatriculation des bâtiments et l'absence d'un acte de vente officiel. Par conséquent, il était impossible de conclure à la responsabilité en vertu de la disposition pertinente de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, et l'action intentée par l'administrateur a été rejetée avec dépens.

## **Situation**

Le dossier a été fermé le 28 février 2019.