

Elf (2014)

Lieu : Havre de Squamish (Colombie-Britannique)

Numéro de cas : 120-646-C1

Incident

Le 14 janvier 2014, le district de Squamish a signalé à la Garde côtière canadienne (GCC) que l'*Elf*, un remorqueur à coque de bois de 74 pieds, construit en 1902, avait coulé près du quai de l'État dans le havre de Squamish. Une quantité importante d'hydrocarbures remontait de l'épave. Étant donné la fragilité de l'environnement où l'incident est survenu, l'équipe d'intervention environnementale de la GCC du poste de Richmond s'est rendue sur les lieux avec de l'équipement de lutte contre la pollution. L'équipe s'est réunie avec des représentants de la municipalité, des membres de la GRC, des citoyens inquiets, ainsi qu'une personne qui s'est présentée comme étant le propriétaire du navire mais qui n'a pas pu fournir une preuve de propriété. Après une vérification auprès de la Sécurité des navires de Transports Canada, il a été constaté que l'*Elf* n'était pas immatriculé; par la suite, cependant, il a été confirmé que l'exploitant du navire était en fait le représentant du propriétaire. Ce dernier a donc été avisé de la responsabilité du propriétaire d'intervenir et de son obligation au cas où il choisirait de ne pas le faire. Il a répondu que le propriétaire n'avait pas d'assurance et qu'il était incapable de contenir et de nettoyer le déversement d'hydrocarbures.

La GCC a donc assumé le rôle de commandant sur place. Un barrage flottant et du matériel absorbant ont été déployés pour contenir le déversement et les hydrocarbures qui remontaient du navire coulé. Au même moment, les autorités du district ont engagé un entrepreneur local spécialisé dans le nettoyage d'hydrocarbures pour qu'il déploie un barrage flottant autour d'une zone en amont qui est l'habitat de grenouilles à pattes rouges, une espèce en voie de disparition. Étant donné que 90 % du chenal Mamquam Blind était couvert d'une irisation arc-en-ciel et d'autres hydrocarbures de couleur terne, on a demandé à Environnement Canada de fournir des cartes des zones vulnérables ainsi qu'une modélisation de la dérive des nappes d'hydrocarbures.

La GCC a engagé Quantum Marine, un entrepreneur spécialisé en intervention d'urgence, pour nettoyer les hydrocarbures qui s'étaient propagés jusqu'à la marina et aux quais du chenal. De plus, des plongeurs de la compagnie Hydra Marina Services Inc. ont été engagés pour obturer les événements, mais cela n'a pas arrêté complètement la fuite de carburant du navire. Étant donné le niveau de risque pour l'environnement, la GCC a engagé un entrepreneur, Vancouver Pile Driving Ltd, pour renflouer l'épave, et cette opération a commencé le 16 janvier. L'*Elf* a été remonté lentement à la surface et on en a retiré le plus d'eau possible. La GCC a ensuite engagé un expert maritime pour qu'il inspecte l'état et la navigabilité du navire. L'expert maritime a signalé que la coque de bois était gravement détériorée et il a recommandé que le navire soit soulevé pour que la coque sous la ligne de flottaison puisse être examinée. Des mesures ont été prises pour remorquer l'*Elf* de Squamish jusqu'à la baie English, et le confier ensuite à un autre remorqueur qui remonterait le fleuve Fraser jusqu'aux installations de Shelter Island Marine, où l'*Elf* serait sorti de l'eau.

Le 17 janvier, peu de temps après avoir été confié à une autre compagnie de remorquage, l'*Elf* a commencé à couler. La GCC est retournée à Squamish et a poursuivi les opérations pour contenir et nettoyer les hydrocarbures qui se trouvaient encore dans le chenal Mamquam Blind. Le 20 janvier, la GCC a cessé les opérations d'intervention et l'*Elf* a été laissé au fond de l'eau.

Mesures prises par l'administrateur

Lorsque l'administrateur a été informé par la GCC, de l'incident et des frais considérables que pourraient entraîner les mesures d'intervention, il a chargé un expert maritime de se rendre sur les lieux de l'incident durant l'opération de sauvetage du navire coulé. L'expert maritime a discuté avec le personnel d'intervention environnementale de la GCC des mesures de récupération prévues, et il a été invité à assister aux réunions concernant les opérations. Il a signalé à l'administrateur que les mesures prises par les entrepreneurs durant les opérations pour renflouer l'*Elf* et le préparer afin de le remorquer jusqu'au fleuve Fraser pour l'entreposer étaient suffisantes pour éliminer le risque d'autre pollution, sauf pour une légère irisation irrécupérable.

Demande d'indemnisation

Le 12 août 2014, 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 82 512,70 \$ 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

La demande d'indemnisation a fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation. Des documents additionnels ont été demandés et fournis sans tarder. Le 18 décembre 2014, l'administrateur a offert au MPO/GCC la somme de 82 512,70 \$, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. L'offre a été acceptée le 3 février 2015 et un paiement de 88 702,92 \$, y compris les intérêts, a été versé au MPO/GCC le ou vers le 4 août 2016.

Mesures de recouvrement

Le 30 septembre 2016, une demande de remboursement a été envoyée au propriétaire du navire. Étant donné qu'aucune réponse n'a été reçue, une déclaration a été déposée à la Cour fédérale le 7 octobre. Plus tard, cette affaire judiciaire a été jointe à une autre action en justice introduite à la Cour fédérale, à la suite de la défense et de la demande reconventionnelle déposées par le propriétaire du navire le 26 octobre 2016, ce dernier ayant intenté une action en dommages-intérêts contre le MPO/GCC pour les dommages causés à l'*Elf*, à laquelle plusieurs tiers étaient partie, notamment l'administrateur, Squamish Marine Services Ltd et Valley Towing Ltd.

Le procès a eu lieu le 20 décembre 2017 et le jugement a été prononcé en faveur de l'administrateur. La Cour a ordonné au propriétaire du navire de payer la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, plus les intérêts et les dépens – la Cour a rendu une ordonnance supplémentaire adjugeant des dépens de 15 000 \$. L'administrateur a convenu avec l'avocat du propriétaire du navire de ne prendre aucune autre mesure pour recouvrer le montant du jugement pour une période de 120 jours. Le délai de grâce que l'administrateur avait accordé au propriétaire du navire a expiré le 28 mai 2018, mais aucun paiement n'avait encore été reçu à cette date.

L'avocat de l'administrateur a tenté de signifier au propriétaire du navire un ordre de se présenter à un interrogatoire à l'appui de l'exécution du jugement, mais ce dernier ne s'est pas présenté à deux rendez-vous. Lorsque le propriétaire s'est finalement présenté, il n'a produit aucun des

documents énumérés dans l'ordre de se présenter à l'interrogatoire, et il a refusé de répondre à toute question.

Le 19 mars 2019, le juge a rendu une ordonnance obligeant le propriétaire du navire à se présenter en avril 2019 à un interrogatoire à l'appui de l'exécution du jugement supervisé par la Cour.

Situation

Le dossier demeure ouvert.