

## *Laurier II (2014)*

Lieu : Deep Bay (Colombie-Britannique)

Numéro de cas : 120-742-C1

### Incident

Le 14 juillet 2014, l'administration du port de Deep Bay, en Colombie-Britannique, a avisé la Garde côtière canadienne (GCC) que le *Laurier II* (201 TJB), qui était ancré dans le port et vraisemblablement abandonné, était à risque de causer de la pollution par les hydrocarbures. Le 31 juillet 2014, la GCC a envoyé un avis au propriétaire présumé du navire pour l'aviser de ses responsabilités. Cette personne a répondu qu'elle n'était qu'un représentant de la compagnie. Elle a informé la GCC que le navire était surveillé et que le propriétaire projetait de le réparer.

Au cours des deux années suivantes, la GCC a vérifié le *Laurier II* de manière périodique. Le secteur où le navire était ancré comportait un écosystème fragile et une industrie de mollusques et de crustacés évaluée à plusieurs millions de dollars. De temps en temps, la GCC a pompé la coque du navire pour en retirer l'eau de pluie et l'eau de mer qui y pénétraient lentement.

Le 23 juin 2016, la GCC a engagé un expert maritime pour faire une inspection de l'état intérieur et extérieur du navire, déterminer l'emplacement, la nature et la quantité de carburant et d'huile se trouvant à bord, et évaluer le risque pour l'environnement. Deux spécialistes en intervention de la GCC ont aussi observé l'inspection.

Le rapport d'inspection a révélé que le navire, construit en acier riveté, était en mauvais état général. Il y avait des quantités importantes de diesel et d'huile lubrifiante dans les réservoirs de carburant, la tuyauterie de carburant, les machines et l'assise des machines. L'expert maritime a recommandé que le navire soit mis en cale sèche le plus tôt possible, afin d'assurer son intégrité et de réduire les risques de pollution.

Le 30 août 2016, l'administration du port de Deep Bay a avisé la GCC que le *Laurier II* s'enfonçait dans l'eau et qu'il allait probablement couler. Le personnel de la GCC basé non loin a été chargé de pomper l'eau du navire et de déployer de l'équipement de lutte contre la pollution, si nécessaire. Le vidage de l'eau a permis de renflouer la proue du navire; le personnel de la GCC a découvert un trou de la grosseur d'une balle de baseball à l'avant tribord du navire, environ un pied sous la ligne de flottaison, par où pénétrait l'eau de mer. Une pièce de bois a été appliquée temporairement à l'intérieur du navire pour arrêter l'infiltration d'eau.

Le 1<sup>er</sup> septembre 2016, le représentant du propriétaire du navire a reçu l'ordre de prendre des mesures pour prévenir les dommages dus à la pollution. Une réponse a été exigée au plus tard le 7 septembre. Le 2 septembre, le représentant du propriétaire a répondu qu'un équipage se rendrait sur place le 6 septembre pour faire des réparations temporaires.

Le 6 septembre 2016, la GCC a observé que l'équipage s'affairant au *Laurier II* semblait retirer des articles du navire au lieu de faire les réparations prévues. La GCC, maintenant convaincue que le *Laurier II* posait un risque imminent de pollution, a décidé de le faire remorquer de Deep Bay à

un endroit où il pourrait être surveillé convenablement et de près. Le représentant du propriétaire du navire a été avisé que ce dernier serait tenu responsable des frais engagés.

Le 6 septembre 2016, la GCC a engagé un entrepreneur pour remorquer le *Laurier II* au port de Ladysmith, situé à environ 60 milles au sud de Deep Bay.

Le 12 septembre 2016, le *Laurier II* a été examiné à nouveau, et la Sécurité maritime de Transports Canada (SMTC) a fait sa propre inspection; le navire a été jugé inapte à prendre la mer. La SMTC a trouvé des quantités importantes de divers types d'huile qui allaient tôt ou tard polluer l'environnement marin en raison de l'état du navire. L'examen indépendant a révélé que le navire était à haut risque de sombrer à cause de la possibilité que des brèches s'ouvrent soudainement et à tout moment dans la partie immergée de la coque.

Le 24 octobre 2016, le représentant du propriétaire du navire a reçu l'ordre définitif de prendre des mesures immédiates pour résoudre les problèmes de pollution en retirant le navire de l'environnement marin. Étant donné qu'aucune réponse n'a été reçue en temps opportun, la GCC a engagé un entrepreneur pour retirer le navire de l'eau et le démanteler. Les travaux de démantèlement du *Laurier II* ont commencé le 7 novembre 2016 et ont pris fin le 31 janvier 2017.

### **Demande d'indemnisation**

Le 22 janvier 2018, la GCC, agissant au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 384 365,01 \$, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, afin de recouvrer les frais des mesures de prévention, y compris les services de démantèlement fournis par un tiers.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était recevable selon la partie 7 de la *Loi*.

### **Évaluation et offre**

Durant l'évaluation de la demande d'indemnisation, le bureau de l'administrateur a demandé à la GCC des renseignements et des documents additionnels, lesquels ont été fournis.

L'administrateur a enquêté sur la demande d'indemnisation et l'a évaluée. L'administrateur était convaincu que le risque de pollution par les hydrocarbures justifiait les mesures prises par le demandeur, y compris le démantèlement du navire. Cependant, l'administrateur a conclu que certains frais relatifs aux services fournis par un tiers n'étaient pas justifiés. Le 7 février 2019, l'administrateur a offert au MPO/GCC la somme jugée recevable de 265 768,99 \$, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation.

Au 31 mars 2019, l'offre n'avait pas encore été acceptée.

### **Situation**

Le dossier demeure ouvert.