

## *Ocean Eagle (2016)*

Lieu : Détroit de Johnstone, île de Vancouver (Colombie-Britannique)

Numéro de cas : 120-745-C1

### Incident

Le 15 mars 2016, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que l'*Ocean Eagle*, un remorqueur de 102 pieds, de 337 TJG battant pavillon américain, qui tirait le ZB 335, un chaland de 335 pieds, de 3,674 TJG battant pavillon américain, s'était échoué à la pointe Rock (pointe Chatham), dans le détroit de Johnstone, sur la côte nord-est de l'île de Vancouver.

Le détroit de Johnstone et le passage Discovery font partie du passage de l'Intérieur, qui s'étend du sud-est de l'Alaska, en passant par la Colombie-Britannique, jusqu'à l'État de Washington. Cette voie de navigation est très fréquentée par des navires de croisière, des navires de charge côtiers, des navires de pêche et des remorqueurs tirant des chalands. La marée, d'une amplitude moyenne de huit pieds, et le courant marin, d'une vitesse moyenne d'un noeud, ont créé un écosystème marin très diversifié qui soutient l'écotourisme local (observation de baleines) ainsi que l'industrie de la pêche et l'industrie forestière.

Après avoir appris que le ZB 335 avait à son bord 80 000 gallons de carburant diesel et une quantité inconnue de matières dangereuses, même si aucun déversement n'avait été signalé, la GCC est intervenue immédiatement en réponse à l'incident et elle a engagé la West Coast Marine Response Corporation (WCMRC) pour aider à prévenir la pollution. Après que l'équipage ait terminé l'évaluation des dommages causés au chaland et au remorqueur, les deux navires se sont rendus dans la baie de Menzies pour y trouver refuge, sous l'escorte de la GCC et d'un remorqueur d'assistance, où ils se sont ancrés le 15 mars.

Tard dans la journée du 17 mars, Transports Canada et la Garde côtière des États-Unis ont autorisé le remorqueur à quitter la baie de Menzies pour se rendre à un chantier naval situé à Seattle, dans l'État de Washington.

À la suite de réparations temporaires, le chaland a été autorisé à quitter la baie de Menzies. Le 31 mars, il a été remorqué de la baie de Menzies à Ketchikan, en Alaska. Durant ce temps, la GCC a surveillé la situation et a payé la WCMRC pour qu'elle reste sur les lieux.

### Mesures prises par l'administrateur

Dès qu'il a reçu la demande d'indemnisation, l'administrateur a chargé un conseiller juridique de communiquer avec les assureurs du remorqueur et du chaland pour demander une garantie en vertu de l'article 102 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Le 31 mai 2018, une déclaration a été déposée à la Cour fédérale contre le propriétaire du navire. Les avocats des défendeurs ont déposé leur défense le 4 juin 2018.

Le 8 juin 2018, l'administrateur a reçu une garantie sous forme d'un cautionnement.

### **Demande d'indemnisation**

Le 13 mars 2018, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation pour les frais engagés au montant de 156 632,65 \$, 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**

Le 19 juin 2018, après avoir procédé à l'enquête et à l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert au MPO/GCC la somme établie de 61 597,45 \$, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. La GCC a rejeté l'offre le 17 août 2018.

Le 20 août 2018, le MPO/GCC a déposé un avis d'appel à la Cour fédérale, lui demandant d'annuler l'offre de l'administrateur et de renvoyer la demande d'indemnisation pour révision.

### **Situation**

Le dossier demeure ouvert.