

Salerosa (2017)

Lieu : Oak Bay (Colombie-Britannique)

Numéro de cas : 120-809-C1

Incident

Le 6 février 2017, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le *Salerosa*, un voilier de 45 pieds construit en ferro-ciment, était en train de couler à son poste d'amarrage à la marina d'Oak Bay. Le navire ne semblait pas être immatriculé. La GCC a communiqué avec le propriétaire qui ne semblait pas savoir quoi faire pour intervenir adéquatement ni avoir les moyens nécessaires.

La GCC a engagé l'entreprise C-Tow Marine Assistance Ltd pour évaluer la situation. C-Tow a signalé que le navire avait coulé complètement et que des hydrocarbures s'en échappaient et causaient de la pollution. Un barrage absorbant a été déployé. Le 7 février 2017, deux agents d'intervention environnementale de la GCC se sont rendus sur les lieux. Une importante irisation d'hydrocarbures a été observée dans la marina, et douze sections du barrage absorbant imprégnées d'hydrocarbures ont été remplacées. La GCC a décidé de retirer le navire de l'environnement marin, et l'entreprise Heavy Metal Marine Ltd a été engagée à cette fin.

Le renflouement du navire a été retardé jusqu'au 11 février 2017 à cause des conditions météorologiques et de contraintes en matière d'équipement; la GCC a surveillé la situation entre-temps. Le 10 février, quinze sections du barrage absorbant imprégnées d'hydrocarbures ont été remplacées. Le 11 février 2017, Heavy Metal Marine a renfloué le navire à l'aide de plongeurs, d'un chaland, d'une grue et d'un remorqueur. Le navire a été placé sur un chaland et remorqué à une installation située à Bamberton. Les deux agents d'intervention environnementale de la GCC ont surveillé l'opération.

Le 20 février 2017, la GCC a engagé Building Sea Marine Ltd pour inspecter le navire à Bamberton, pendant qu'il reposait sur le chaland de Heavy Metal Marine. Le rapport d'inspection a révélé qu'il y avait plusieurs brèches dans la coque du navire. L'intérieur était en mauvais état et souillé de carburant diesel. L'expert maritime a conclu que les réservoirs de carburant (capacité totale de 100 gallons) avaient fui, mais il n'a pas pu déterminer quelle quantité ils contenaient encore, à cause de l'angle auquel le navire reposait sur le chaland. À la suite de l'enquête, la GCC a décidé de faire démanteler le navire par Heavy Metal Marine.

Demande d'indemnisation

Le 1^{er} février 2019, 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 62 673,20 \$, en vertu de l'article 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, afin de recouvrer les frais qu'elle avait engagés.

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

Évaluation et offre

En février 2019, le bureau de l'administrateur a communiqué avec la GCC afin d'obtenir d'autres renseignements et documents, mais ceux-ci n'ont pas été fournis. Au 31 mars 2019, la demande d'indemnisation était en cours d'évaluation.

Situation

Le dossier demeure ouvert.