

Silver King (2014)

Lieu : Deep Bay, île de Vancouver (Colombie-Britannique)

Numéro de cas : 120-660-C1

Incident

Le 23 juin 2014, la Garde côtière canadienne (GCC), région de l'Ouest, a avisé l'administrateur qu'un remorqueur abandonné et déserté se trouvait à proximité d'une zone de pêche écosensible à Deep Bay, sur la côte est de l'île de Vancouver. La GCC a engagé un expert maritime pour qu'il inspecte le remorqueur et donne son avis sur tout danger de pollution par les hydrocarbures qu'il posait.

Après avoir été avisé de l'incident, l'administrateur a chargé un conseiller juridique – sans préjudice de ses obligations en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM) – d'engager un expert technique, afin qu'il examine le navire de concert avec l'entrepreneur de la GCC. Les experts ont indiqué qu'il y avait environ 2 323 litres d'hydrocarbures et 4 586 litres d'eau huileuse dans les aires accessibles du navire. Ces quantités ne comprenaient pas les hydrocarbures qui se trouvaient ailleurs dans le navire, notamment dans les réservoirs de carburant à double fond. De plus, ils ont déterminé que la coque était dans un état précaire et risquait de couler. Les deux experts étaient d'avis que le *Silver King* constituait un risque important et imminent pour l'environnement, en raison de son état de détérioration dans une zone écosensible. Par conséquent, ils ont recommandé que le vieux remorqueur – construit en 1945 à Baltimore, au Maryland, pour la *United States Navy* – soit déplacé dès que possible à un quai convenable situé non loin, afin d'en retirer les hydrocarbures. Cela éviterait de payer des frais additionnels pour utiliser un remorqueur et un chaland comme plateforme de travail et pour transférer à terre les hydrocarbures et l'équipement.

Par la suite, la GCC a fourni à l'administrateur une copie du rapport de son propre expert, qui recommandait de démanteler le *Silver King*. Cependant, l'expert engagé par le conseiller juridique de l'administrateur a recommandé qu'avant de procéder au démantèlement, on obtienne d'autres soumissions pour nettoyer le navire à un degré suffisant pour qu'il ne cause pas d'autre dommage à l'environnement, au cas où le vieux remorqueur coulerait. Le 16 décembre 2014, la GCC a avisé l'administrateur que des soumissions avaient été demandées à plusieurs fournisseurs de services de gestion de déchets dangereux pour effectuer les travaux de nettoyage sur place. De plus, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada a été engagé pour gérer le processus d'appel d'offres en vue de l'enlèvement du navire. En juin 2015, la Garde côtière a indiqué qu'il n'y avait rien de nouveau à signaler à ce moment.

Le 6 avril 2016, le personnel de la GCC est retourné à l'endroit où se trouvait le *Silver King*, en compagnie d'un expert maritime. Ils ont constaté que de l'eau s'infiltrait dans le navire et ils ont entrepris de le pomper. La GCC a décidé de faire remorquer le navire à Ladysmith, en Colombie-Britannique, pour qu'il soit mis à la casse.

La GCC a accordé le contrat de démantèlement à un entrepreneur de Ladysmith. L'entrepreneur a remorqué le navire jusqu'à son chantier le 10 avril 2016. Les travaux de démantèlement ont pris

fin le 15 juin 2016. Le 26 juillet 2016, la GCC a avisé l'administrateur que le *Silver King* avait été démantelé et qu'elle préparait une demande d'indemnisation pour cet incident.

Mesures prises par l'administrateur

Comme il est indiqué ci-haut, après avoir été avisé de l'incident par la GCC, l'administrateur a fait appel à un conseiller juridique et l'a chargé – sans préjudice de ses obligations en vertu de la LRMM – d'engager un expert technique afin qu'il examine le navire de concert avec l'entrepreneur de la GCC.

Le 5 décembre 2016, un examen du dossier de l'incident a permis de confirmer qu'aucun polluant ne s'était échappé du navire et n'avait contaminé l'environnement local.

Demande d'indemnisation

Le 31 octobre 2017, 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 338 379,18 \$, en vertu de la LRMM.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi*. Étant donné qu'il n'y avait eu aucun déversement, le délai de prescription de cinq ans s'appliquait.

Évaluation et offre

Le 11 avril 2018, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert au MPO/GCC la somme établie de 107 941,32 \$, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. L'offre a été acceptée le 11 juin 2018. Le 27 juin 2018, la somme de 115 240,52 \$, intérêts compris, a été versée au MPO/GCC.

La disparité entre le montant réclamé par la GCC et l'offre d'indemnité était due principalement à la conclusion de l'administrateur selon laquelle le risque de pollution que posait le *Silver King* n'était pas lié directement au navire lui-même. Par conséquent, le démantèlement du navire n'était pas indemnisable selon la LRMM, parce qu'il ne pouvait pas être considéré comme une mesure de sauvegarde raisonnable.

Mesures de recouvrement

Le 12 février 2019, l'avocat-conseil de l'administrateur a envoyé une mise en demeure à l'avocat de la succession du propriétaire du navire décédé.

Situation

Le dossier demeure ouvert.