

## *Viki Lyne II (2012)*

Lieu : Ladysmith (Colombie-Britannique)

Numéro de cas : 120-619-C1

### **Incident**

Le 21 juin 2012, la Garde côtière canadienne (GCC) a avisé l'administrateur que le *Viki Lyne II*, un vieux navire de pêche à coque d'acier de 224 TJG, était abandonné dans le port de Ladysmith, en Colombie-Britannique, et risquait de déverser des polluants. La GCC a fait une évaluation préliminaire et a constaté que le navire était en état de détérioration et qu'il avait à son bord une quantité importante d'hydrocarbures. La GCC a donc retenu les services de la firme McAllister Marine Survey & Design Ltd. pour qu'un expert technique examine le navire et donne son avis à savoir s'il posait un risque imminent de pollution.

Le 31 août 2012, l'expert de la firme McAllister Marine Survey and Design Ltd. a présenté son rapport d'examen technique. Il a conclu qu'en raison de l'état général du *Viki Lyne II*, celui-ci posait un risque important, imminent et toujours croissant pour l'environnement. Dans son rapport, l'expert a recommandé que le seul moyen sûr d'enlever les hydrocarbures contenus dans les machines et la tuyauterie était de démanteler le navire et de le mettre à la casse dès que possible.

Par la suite, la Garde côtière a indiqué qu'elle travaillait avec Travaux publics et Services gouvernementaux Canada à établir les modalités du contrat pour le processus d'appel d'offres. Le 9 juillet 2013, le conseiller juridique de l'administrateur a été informé par la GCC qu'un employé des services d'intervention environnementale avait visité le navire vers la fin de juin et qu'il n'y avait aucun signe que le propriétaire avait enlevé des hydrocarbures ou d'autres polluants. Par conséquent, la GCC a évalué les mesures possibles à prendre et a indiqué qu'elle aimerait pouvoir discuter avec l'administrateur du caractère raisonnable de chaque mesure possible.

Le 30 juillet 2013, le conseiller juridique a répondu à la GCC et lui a rappelé l'avis que l'expert technique indépendant désigné par l'administrateur avait donné plus tôt, à savoir qu'il serait moins coûteux d'enlever les polluants se trouvant à bord du navire que de démanteler le navire. L'expert avait aussi recommandé d'obtenir des devis estimatifs pour les deux solutions possibles. Le conseiller juridique a précisé à la GCC que l'administrateur ne pouvait évaluer les mesures à prendre avant que la demande d'indemnisation ne soit présentée.

Le 31 mars 2014, la GCC a indiqué dans son rapport de fin d'exercice sur la situation des demandes d'indemnisation que le navire posait un risque potentiel, que des mesures préventives seraient prises sous peu, et qu'une demande d'indemnisation serait ensuite présentée à la Caisse.

Le 17 mars 2016, la GCC a informé l'administrateur qu'un entrepreneur avait été engagé en 2014 pour enlever environ 23 000 litres d'hydrocarbures et d'eau huileuse du navire. De plus, la GCC a indiqué qu'un examen effectué en février 2016 a révélé qu'il y avait encore environ 18 000 litres d'hydrocarbures et de polluants à bord du navire. La GCC avait alors l'intention d'enlever le reste des hydrocarbures et des polluants au début de 2016.

Le 26 juillet 2016, la GCC a avisé la Caisse qu'elle avait lancé un appel de propositions pour le démantèlement du navire.

### **Mesures prises par l'administrateur**

Après avoir été avisé de l'incident en 2012, l'administrateur a retenu les services d'un conseiller juridique et l'a chargé d'engager un expert maritime pour qu'il représente l'administrateur et prenne des dispositions avec la GCC pour assister à l'inspection du navire au nom de l'administrateur. L'expert maritime engagé pour représenter l'administrateur a confirmé que le rapport de la firme McAllister Marine Survey and Design Ltd. reflétait correctement l'état du navire de pêche et la quantité d'hydrocarbures se trouvant à bord. Cependant, l'expert maritime a exprimé l'avis que l'option la moins coûteuse pour minimiser le risque de pollution par les hydrocarbures était d'enlever les hydrocarbures du *Viki Lyne II* et de le nettoyer, plutôt que de démanteler le navire. La GCC a été informée de cet avis indépendant.

En mars 2017, en prévision du dépôt imminent de la demande d'indemnisation, l'administrateur a engagé une entreprise de localisation pour trouver le propriétaire inscrit du navire et faire une recherche de ses actifs pouvant faire l'objet d'un recouvrement.

### **Demande d'indemnisation**

Le 15 juin 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 1 267 926,71 \$, 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*. Étant donné qu'il n'y a eu aucune pollution par les hydrocarbures, le délai de prescription de cinq ans relatif aux incidents non visés par la Convention s'est appliqué.

### **Évaluation et offre**

Au cours de l'enquête, des renseignements additionnels ont été demandés à la GCC. Le 30 octobre 2017, l'administrateur a envoyé à la GCC une lettre demandant des documents additionnels concernant l'enlèvement de l'épave relativement à cet incident. Le 20 décembre 2017, l'administrateur a fait une offre préalable à la GCC et lui a demandé des commentaires et des renseignements additionnels. Le 9 janvier 2018, la GCC a demandé plus de temps pour fournir des commentaires; la date limite pour fournir les commentaires demandés a donc été reportée au 16 mars 2018. Les commentaires et les renseignements additionnels demandés à la GCC ont été reçus le 15 mars 2018.

L'administrateur a enquêté sur la demande d'indemnisation et l'a évaluée. L'administrateur a rejeté une grande partie de la demande d'indemnisation qui, à son avis, avait rapport à l'enlèvement d'épaves, plutôt qu'à des « mesures de sauvegarde » au sens des articles 71 et 77 de la LRMM. De plus, l'administrateur a rejeté les frais de certains services contractuels obtenus par la GCC.

Le 2 mai 2018, l'administrateur a offert au MPO/GCC la somme établie de 100 373,14 \$, plus les

intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. L'offre a été acceptée le 25 juin 2018. Le 27 juin 2018, la somme de 109 867,92 \$, intérêts compris, a été versée au MPO/GCC.

### **Mesures de recouvrement**

Le 14 mai 2018, l'avocat-conseil de l'administrateur a envoyé une mise en demeure au propriétaire du navire, l'avisant qu'il avait reçu une demande d'indemnisation de la GCC et qu'il allait intenter une action en justice contre lui s'il ne reconnaissait pas sa responsabilité à l'égard de tous les frais établis de la GCC.

Le 20 juin 2018, une déclaration a été déposée contre le propriétaire du navire. Un délai lui a été accordé jusqu'au 30 octobre 2018 pour déposer une défense. L'exposé de la défense a été reçu le 18 octobre 2018. Une ordonnance de gestion de l'instance a été rendue le 14 janvier 2019.

Le 8 février 2019, l'administrateur a accepté un accord de règlement au montant de 20 000 \$ proposé par l'avocat du propriétaire, à condition que ce dernier fournisse des documents justificatifs suffisants.

Comme il avait été convenu, le propriétaire a fourni les documents demandés et il a payé la somme de 20 000 \$ le 14 mars 2019. Par conséquent, l'administrateur a remis une quittance au propriétaire.

### **Situation**

Le dossier a été fermé le 28 mars 2019.